

Verbandsgemeinde Nahe-Glan

9. Änderung des Flächennutzungsplanes der Verbandsgemeinde Nahe-Glan im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB zur Aufstellung des Bebauungs- plans „Am Kirchweg“

Beteiligung gem.

§ 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB

Beschlussfassung über die Abwägung der Stellungnahmen

durch den Verbandsgemeinderat der VG Nahe-Glan

in der Sitzung am

12.07.2023

Stand: 12.07.2023

Entwurf der Abwägungen zu den Anregungen und Bedenken, die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB im Zeitraum vom 10.03.2023 bis einschließlich 14.04.2023 eingegangen sind:

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt, haben jedoch keine Stellungnahme abgegeben und somit auch keine Anregungen vorgebracht:

Absender
Fachbereich 2 – Gewerbe/Gaststätten/Immissionen/Verkehr
Umlauf Fachbereich 3
Verbandsgemeindewerke
Deutsche Telekom Technik GmbH
Vermessungs- und Katasteramt
Westnetz GmbH
Landesamt für Geologie und Bergbau
Landkreis Kusel – Abteilung 1, Zentrale Aufgaben Referat 11

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben im Verfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB in ihrer Stellungnahme keine Hinweise, Einwendungen oder Bedenken vorgetragen:

Absender	Datum
Creos Deutschland GmbH	10.03.2023
Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück	15.03.2023
Pfalzkom	21.03.2023
Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz	30.03.2023

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben im Verfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB nachstehende Stellungnahmen vorgetragen:

1	Eisenbahn-Bundesamt		09.03.2023
Stellungnahme		Abwägungsempfehlung	
I.	<p>Das Plangebiet liegt an der Eisenbahnstrecke 3281 Homburg - Staudernheim (ca. in Höhe von Bahn-km 93,720 bis ca. Bahn-km 93,870 die gegenwärtig für Draisinenfahrten genutzt wird.</p> <p>Ich rege an, die zuständige Behörde für Draisinen in Rheinland-Pfalz in diesem Verfahren zu beteiligen (Anschrift: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Koblenz, Geschäftsbereich Verkehr, Fachgruppe Schwertransporte, Eisenbahnen, Seilbahnen, Schifffahrt, Friedrich-Ebert-Ring 14-20 56068 Koblenz).</p>	<p>Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung beteiligt und gab am 08.05.2023 eine Stellungnahme ab.</p>	
Kein Beschluss erforderlich.			

2	Direktion Landesarchäologie – Außenstelle Mainz		13.03.2023
Stellungnahme		Abwägungsempfehlung	
I.	<p>In der Fundstellenkartierung der Direktion Landesarchäologie ist im Geltungsbereich der o.g. Planung bislang keine archäologische Fundstelle verzeichnet. Es ist jedoch nur ein geringer Teil der tatsächlich im Boden vorhandenen, archäologischen Denkmale bekannt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>	
II.	<p>Eine Zustimmung der Direktion Landesarchäologie ist daher grundsätzlich an die Übernahme folgender Auflagen gebunden:</p> <p>1. Die ausführenden Baufirmen sind eindringlich auf die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) vom 23.3.1978 (GVBl., 1978, S.159 ff), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes</p>	<p>Der nebenstehende Sachverhalt wird auf Ebene des Bebauungsplanes hinweislich berücksichtigt.</p>	

	<p>vom 28.09.2021 (GVBl. S. 543) hinzuweisen. Danach ist jeder zutage kommende, archäologische Fund unverzüglich zu melden, die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen und die Gegenstände sorgfältig gegen Verlust zu sichern.</p> <p>2. Absatz 1 entbindet Bauträger/Bauherrn bzw. entsprechende Abteilungen der Verwaltung jedoch nicht von der Meldepflicht und Haftung gegenüber der GDKE.</p> <p>3. Sollten wirklich archäologische Objekte angetroffen werden, so ist der Direktion Landesarchäologie ein angemessener Zeitraum einzuräumen, damit wir unsere Rettungsgrabungen, in Absprache mit den ausführenden Firmen, planmäßig den Anforderungen der heutigen archäologischen Forschung entsprechend durchführen können. Im Einzelfall ist mit Bauverzögerungen zu rechnen. Je nach Umfang der evtl. notwendigen Grabungen sind von Seiten der Bauherren/Bauträger finanzielle Beiträge für die Maßnahmen erforderlich.</p>	
III.	Trotz dieser Stellungnahme ist die Direktion Landesarchäologie an den weiteren Verfahrensschritten zu beteiligen, da jederzeit bisher unbekannte Fundstellen in Erscheinung treten können.	Kenntnisnahme.
IV.	Diese Stellungnahme betrifft ausschließlich die archäologischen Kulturdenkmäler und ersetzt nicht Stellungnahmen der Direktion Landesdenkmalpflege zu den Baudenkmalern in und der Direktion Landesarchäologie - Erdgeschichte in Koblenz. Eine interne Weiterleitung ist nicht möglich.	Die Direktion Landesarchäologie - Erdgeschichte in Koblenz wurde beteiligt und hat eine Stellungnahme abgegeben.
<p>Kenntnisnahme. Kein Beschluss erforderlich.</p>		

3	Generaldirektion Kulturelles Erbe – Erdgeschichtliche Denkmalpflege – Koblenz	16.03.2023
Stellungnahme		Abwägungsempfehlung
I.	Wir haben das oben angeführte Vorhaben zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Denkmalfachbehörde GDKE/Direktion Landesarchäologie/Erdgeschichtliche Denkmalpflege wird folgendes festgestellt und beauftragt:	Kenntnisnahme.
II.	<p>Im Vorhabensgebiet sind fossilführende Schichten (Perm, Rotliegend) bekannt. Der Beginn jeglicher Erdarbeiten ist uns rechtzeitig (mindestens vier Wochen vorher) anzuzeigen. Eine Beeinträchtigung der laufenden Arbeiten im Rahmen unserer Aufgaben ist im Allgemeinen nicht zu erwarten. Evt. größere Bergungen werden zeitnah mit dem ausführenden Erdbauunternehmen abgesprochen.</p> <p>Etwa zu Tage kommende Fossilfunde etc. unterliegen gemäß §§ 16-21 des Denkmalschutzgesetzes Rheinland-Pfalz der Meldepflicht an die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Erdgeschichtliche Denkmalpflege, Niederberger Höhe 1, 56077 Koblenz, 0261-6675-3033, erdgeschichte@gdke.rlp.de.</p>	Der nebenstehende Hinweis wird im Rahmen des Bebauungsplanes hinweislich berücksichtigt.
III.	<p>Die finanzielle Beteiligung des Vorhabenträgers an den notwendigen Maßnahmen der Denkmalfachbehörde richtet sich nach dem Denkmalschutzgesetz (§21 Abs. 3) und der zugehörigen VV und ist mindestens drei Monate vor dem geplanten Start der Erdarbeiten mit uns abzustimmen.</p> <p>Falls Baugrundbohrungen geplant/durchgeführt werden, wäre dies zur Planung unserer Maßnahmen sehr hilfreich.</p>	Kenntnisnahme.
IV.	Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Belange der Erdgeschichtlichen Denkmalpflege. Gesonderte Stellungnahmen der Direktion Landesarchäologie/Außenstelle Mainz und der	Die Direktion Landesarchäologie – Außenstelle Mainz wurde beteiligt und hat eine Stellungnahme abgegeben.

Direktion Landesdenkmalpflege/Fachbereich Praktische Denkmalpflege Mainz bleiben vorbehalten und sind ggf. noch einzuholen.	
Redaktionelle Änderung. Kein Beschluss erforderlich.	

4	Pfalzwerke Netz	05.04.2023
Stellungnahme		Abwägungsempfehlung
I.	<p>Aus internen, verwaltungstechnischen Gründen geben wir im Rahmen unserer frühzeitigen Beteiligung an dem im Betreff genannten Verfahren unsere Stellungnahme zur 9. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren zum Bebauungsplanverfahren „Am Kirchweg“, in einem separaten Schreiben ab.</p> <p>Im Änderungsbereich der 9. Fortschreibung des Flächennutzungsplans befinden sich derzeit keine Versorgungseinrichtungen der Pfalzwerke Netz AG und haben wir somit keine Bedenken und Anregungen zu dieser vorbereitenden Bauleitplanung.</p>	Kenntnisnahme.
II.	Ansonsten haben wir Anregungen zur Berücksichtigung unserer Belange in unseren Stellungnahmen (Zeichen: BG44-2021-811-18708-00 sowie BG94-2023-811-18708-00) zur verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplanverfahren „Am Kirchweg“ geäußert.	Die Anregungen werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens behandelt.
III.	Wir bitten um weitere Beteiligung an den nachfolgenden Verfahrensschritten.	Kenntnisnahme.

	<p>Bereits zu diesem Zeitpunkt bitten wir Sie, nach dem In-Kraft-Treten der Teiländerung des Flächennutzungsplanes, um Zusendung der rechtskräftig gewordenen Unterlagen ausschließlich zur Verwendung in unserem Unternehmen.</p>	
<p>Kenntnisnahme. Kein Beschluss erforderlich.</p>		

5	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord	11.04.2023
Stellungnahme		Abwägungsempfehlung
I.	<p>1. Allgemeine Wasserwirtschaft</p> <p>Die neu ausgewiesene Fläche befindet sich außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes vom Glan. Ein kleiner nordöstlicher Bereich der Fläche befindet sich im überschwemmungsgefährdeten Bereich bzw. dem nachrichtlichen Überschwemmungsgebiet. Das ist der Bereich, der bei einem Extremhochwasser oder einem Versagen bzw. Überströmen von ggf. vorhandenen Hochwasserschutzanlagen überflutet wird.</p> <p>Das Verbot der Ausweisung neuer Baugebiete nach § 78 Abs. 1 WHG gilt für diesen Bereich nicht.</p> <p>Aus fachlicher Sicht wird empfohlen, eine hochwasserangepasste Bauweise anzuwenden.</p> <p>Der Änderung des FNP kann unter Berücksichtigung der v.g. Punkte zugestimmt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
II.	<p>2. Abfallwirtschaft / Bodenschutz</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

	Im Bodenschutzkataster Rheinland-Pfalz kartierte Altablagerungen oder Altstandorte sind von dem Plangebiet nicht betroffen. Aus bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen gegen den Flächennutzungsplan somit keine Einwände.	
III.	<p>3. Abschließende Beurteilung</p> <p>Unter Beachtung der vorgenannten Aussagen bestehen gegen die 9. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes der ehem. VG Bad Sobernheim „Siedlungsentwicklung Odernheim“ aus wasserwirtschaftlicher und bodenschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken.</p>	Kenntnisnahme.
<p>Kenntnisnahme. Kein Beschluss erforderlich.</p>		

6	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz	08.05.2023
Stellungnahme		Abwägungsempfehlung
I.	<p>Wir bitten, folgende Punkte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aus technischer Sicht bestehen gegen die vorliegende Planung keine Bedenken. Dabei erfolgte unsere technische Prüfung nur im Hinblick auf den Draisinenbetrieb der Glantaldrainsine auf der stillgelegten Bahnstrecke 3281. 	Kenntnisnahme.
II.	<ul style="list-style-type: none"> Derzeit ist die Eisenbahninfrastruktur stillgelegt, da eine Wiederaufnahme jedoch jederzeit möglich ist, müssen die Standicherheit und die Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen jederzeit gewährleistet sein. Wir bitten dabei zu beachten, dass die Strecke im Falle einer Reaktivierung nicht nur von der DB, sondern auch von einem nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben werden kann. 	In die aktuell bestehende Bahnanlage, auf der eine Draisinenstrecke betrieben wird, wird nicht eingegriffen, die Strecke liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes.

III.	<ul style="list-style-type: none"> • Oberflächenwasser darf der Eisenbahnbetriebsanlage nicht zugeführt werden. Dies wird in den Hinweisen und Empfehlungen bereits berücksichtigt. 	Kenntnisnahme.
IV.	<ul style="list-style-type: none"> • Ver- und Entsorgungsleitungen dürfen nicht ohne Zustimmung bzw. Genehmigung des LBM RP die Eisenbahnbetriebsanlage kreuzen oder parallel geführt werden. Gleiches gilt für die Errichtung baulicher Anlagen in einem Abstand von weniger als 60 m von der Gleisanlage. Auf § 18 LEisenbG wird verwiesen. Wir regen zudem an, einen entsprechenden Hinweis in die Bestimmungen zum Bebauungsplan aufzunehmen. 	Der nebenstehende Sachverhalt wird auf Ebene des Bebauungsplanes hinweislich berücksichtigt.
V.	<ul style="list-style-type: none"> • Soweit Flächen, auf denen sich Bahnanlagen befanden oder befinden, überplant werden und auf denen zukünftig andere Nutzungen vorgesehen sind, gilt grundsätzlich, dass ein Bebauungsplan erst nach erfolgter Freistellung nach § 23 AEG als Satzung beschlossen werden kann. Zuvor sind Flächen mit überörtlichen Bahnanlagen der Planungshoheit einer Gemeinde entzogen. Daneben dürfen grundsätzlich, solange eine Freistellung noch nicht erfolgt ist, Bahnanlagen — sowohl überörtliche als auch örtliche - nur geändert oder zurückgebaut werden, wenn zuvor ein Verfahren nach § 18 AEG durchgeführt wurde. Wenn Bahnanlagen zuletzt von einem bundeseigenen Bahnunternehmen (DB) betrieben wurden, ist für eine Freistellung das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Bei Flächen, auf denen sich bisherige NE-Bahnanlagen befanden oder befinden, ist der LBM RP zuständig. Uns liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass hier Flächen überplant werden, für die eine Freistellung erforderlich ist. Da die Strecke zuvor von der DB betrieben wurde, sind ggf. bei der DB oder dem Eisenbahn-Bundesamt weitere Erkundigungen einzuholen. 	Kenntnisnahme.
VI.	Hinsichtlich möglicher straßenrechtlicher Betroffenheiten verweisen wir auf die Zuständigkeiten unserer regionalen Dienststellen.	Kenntnisnahme.

	Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	
Kein Beschluss erforderlich.		
7	Kreisverwaltung Bad Kreuznach – Amt Bauen und Umwelt	23.05.2023
	Stellungnahme	Abwägungsempfehlung
I.	<p><u>Untere Landesplanungsbehörde:</u></p> <p>Gemäß § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Ziele sind landesweit im Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) Rheinland-Pfalz dargestellt und für die Region Rheinhessen-Nahe im Regionalen Raumordnungsplan (ROP) konkretisiert.</p>	Kenntnisnahme.
II.	<p>Gegenwärtig ist die beabsichtigte Entwicklung nicht aus dem Flächennutzungsplan der ehem. Verbandsgemeinde Bad Sobernheim entwickelt. Der Aufstellung des Bebauungsplans wird jedoch seitens der unteren Landesplanungsbehörde grundsätzlich zugestimmt, da der Flächennutzungsplan der angestrebten Entwicklung mit der Errichtung einer Kindertagesstätte aktuell im Parallelverfahren angepasst wird.</p>	Kenntnisnahme.
III.	<p>Für den beabsichtigten Geltungsbereich des Bebauungsplans „Am Kirchweg“ in Odernheim am Glan erfolgt im Regionalplan Rheinhessen-Nahe die Darstellung als Sonstige Landwirtschaftsfläche. Nördlich an den beabsichtigten Geltungsbereich angrenzend wird die Darstellung der Sonstigen Landwirtschaftsfläche durch die Darstellung eines Vorranggebietes Regionaler Biotopverbund (Ziel) sowie eines Regionalen Grünzugs (Ziel) wie in der Begründung dargestellt überlagert. Flächenziele des Regionalplans Rheinhessen-Nahe sind somit nicht betroffen.</p>	Kenntnisnahme.

IV.	<p>Darüber hinaus stellt der beabsichtigte Geltungsbereich des Bebauungsplans „Am Kirchweg“ einen Eingriff in das Vorbehaltsgebiets Freizeit, Erholung und Landschaftsbild (Grundsatz) dar. Dieses ist in der Abwägung zu berücksichtigen. Entlang des Geltungsbereichs im Übergang zum Außenbereich sollte im Bebauungsplan eine Gebietsrandeingrünung festgesetzt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Eine Gebietsrandeingrünung wird im Rahmen des Bebauungsplanes berücksichtigt. Der Eingriff in das Vorbehaltsgebiet Freizeit, Erholung und Landschaftsbild wird in der Begründung klarstellend konkretisiert.</p>
V.	<p><u>Untere Naturschutzbehörde</u></p> <p>Zu der Änderung des o.g. Flächennutzungsplanes bestehen keine grundsätzlichen Bedenken seitens der Unteren Naturschutzbehörde, die über die eingereichten Planunterlagen hinausgehen.</p> <p>Es wurde außerdem dargelegt, dass dieser Standort für den Antragsteller die weitaus beste Alternative darstellt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
VI.	<p>Wir weisen jedoch darauf hin, dass durch die Lage im Landschaftsschutzgebiet "Nahetal" für eine Integration von geplanten Vorhaben ins Landschaftsbild zu sorgen ist. Zum Beispiel über entsprechende, standortgerechte, heimische Eingrünung/ Heckenstrukturen nach Norden hin (Eingliederung ins Landschaftsbild, Trittsteinbiotop). Da außerdem gem. & 3 LSG- VO die Beseitigung von Landschaftsbestandteilen verboten ist, ist die südlich gelegene Heckenstruktur zu erhalten (mögliche Habitatstrukturen Haselmaus).</p>	<p>Eine entsprechende Eingrünung, bzw. Einbindung ins Landschaftsbild wird im Rahmen des Bebauungsplanes berücksichtigt.</p>
VII.	<p><u>Untere Wasserbehörde</u></p> <p>Zur F-Plan-Fortschreibung werden wir keine separate Stellungnahme abgeben, sondern verweisen auf unsere Stellungnahme zum parallel laufenden B-Planverfahren (Am Kirchweg)</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
VIII.	<p><u>Untere Denkmalschutzbehörde</u></p> <p>Nach Prüfung der eingereichten Planunterlagen können wir Ihnen mitteilen, dass die Untere Denkmalschutzbehörde am Verfahren nicht beteiligt werden muss. Im Geltungsbereich des aufzustellenden FNP</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

	<p>befinden sich keine Einzeldenkmäler, Denkmalzonen oder Grabungsschutzgebiete.</p> <p>Da sich auch kein Kulturdenkmal in der unmittelbaren Umgebung zu dem Vorhaben befindet, stehen diesem denkmalschutzrechtliche Belange nicht entgegen.</p>	
<p>IX.</p>	<p><u>Brandschutzdienststelle</u></p> <p>Gegen die Aufstellung des o. g. Flächennutzungsplanes bestehen in brandschutztechnischer Hinsicht keine Bedenken, wenn dieser entsprechend dem vorgelegten Entwurf und unter Berücksichtigung folgender Punkte ausgeführt wird:</p> <p>Verkehrsflächen</p> <p>1. Bei Gebäuden, die mehr als 50 Meter von der öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen, müssen Zufahrten in einer Mindestbreite von 3 Meter verlangt werden. Stichstraßen, die mehr als 50 Meter lang sind und an denen bei Misch-, Wohn- und Dorfgebieten Gebäude der Gebäudeklasse IV errichtet werden dürfen, sowie alle Gewerbe-, Industrie- und Kerngebiete, sind am Ende mit einem Wendehammer in der Größe von mindestens 10,50 Meter Radius zu versehen. Alternativ können Fußwege, die mindestens 3 Meter breit sind, als Durchfahrt angenommen werden, wenn sie entsprechend ausgeschildert, befestigt und für die Feuerwehr befahrbar gestaltet werden.</p> <p>Können Gebäude errichtet werden, deren Brüstungshöhe eines für den 2. Rettungsweg nach LBauO erforderlichen Fensters >83 Meter beträgt, ist eine Feuerwehrezufahrt mit Feuerwehraufstellfläche vor der Außenwand des Gebäudes erforderlich, deren Abstand Außenkante Aufstellfläche/Gebäude zwischen 3 Meter bis 9 Meter betragen muss.</p> <p>Können Gebäude errichtet werden, deren Brüstungshöhe > 18 Meter betragen kann, ist die Aufstellfläche in einem Abstand von 3 Meter bis 6 Meter auszuweisen. Die Gesamtaufstellfläche muss eine Größe von</p>	<p>Die nebenstehenden Punkte sind im Rahmen von konkreten Baumaßnahmen zu berücksichtigen.</p> <p>Die nebenstehenden Hinweise werden im Bebauungsplan entsprechend berücksichtigt.</p>

	<p>5,50 x 11 Meter aufweisen. Sie muss nach DIN 4066 ausgeschildert werden.</p> <p>Löschwasserversorgung</p> <p>2. Die bereitzustellende Löschwassermenge ergibt sich aus dem DVGW Arbeitsblatt 405 (DVGW-Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V. Frankfurt/Main, Ausgabe Feb. 2008). Die Löschwassermenge ist über einen Zeitraum von 2 Stunden sicherzustellen</p>	
X.	Aus Sicht der ebenfalls beteiligten Unteren Bauaufsichtsbehörde und des Abfallwirtschaftsbetriebs werden keine Anregungen vorgetragen.	Kenntnisnahme.
<p>Kein Beschluss erforderlich.</p>		

Seitens der Öffentlichkeit sind folgende Stellungnahmen im Verfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB eingegangen.

1	Bürger 1	18.03.2023
Stellungnahme		Abwägungsempfehlung
I.	<p>Der Autor dieser Eingabe ist Anwohner des Kirchweg, Besitzer zweier Häuser und eines anliegenden Grundstücks. Er war als Vertreter eines Gemeinderatsmitglied teilweise am Arbeitskreis Kita-Planung der Ortsgemeinde beteiligt.</p> <p>Ich beschränke mich hier auf zwei Punkte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prozess und Qualität die Standortwahl und 2. die konkreten Auswirkungen der Verkehrs(-nicht)planung für die Anwohner im Kirchweg 	<p>Kenntnisnahme.</p>
II.	<p>1. Standortwahl</p> <p>Die Standortwahl ist in der Planung kurz dargestellt, sie überzeugt nicht, weil viele Argumente nicht berücksichtigt sind.</p> <p><u>1.1. Klimaschutzaspekte</u></p> <p>Ein Großteil der (zukünftigen) Kinder leben in den Wohngebieten im Süden des Ortes. Die Kita an den nördlichsten Ausläufer des Ortes zu bauen, erfordert für 90% der Eltern, dass das Dorfzentrum zu durchqueren ist. Entfernung und Sicherheitserwägungen werden dazu führen, dass der überwiegende Teil der Eltern die Kindern mit PKWs zu der Kita bringen werden. Derzeit sind das etwa 40% (eigene Zählung), in Zukunft werden es eher 80% sein. Dies ist für viele Eltern nicht wünschenswert, für einige (die keinen PKW haben oder ihn aus Umweltgründen innerorts nicht nutzen wollen), ist dies sogar eine erhebliche Verschlechterung. Klimapolitisch wird hier unnötigerweise eine deutliche Erhöhung der Verkehrsemissionen herbeigeführt.</p>	<p>Die Standortwahl ist in der Begründung (Ziffer 2.2) aufgeführt. Die Standorte im Süden wurden aufgrund der zu hohen Immissionen durch den Straßenverkehr der Landesstraße sowie die damit verbundenen gefährlichen Überquerungen nicht weiter in Betracht gezogen.</p> <p>Der innerörtliche Bereich gibt keinen alternativen Standort her, sodass an die Ortsrandlage angeschlossen werden muss. Bei dem gewählten Standort müssen innerörtliche Bereiche nicht verlassen werden, sodass eine fußläufige Erreichbarkeit für den gesamten Ort grundsätzlich gegeben ist. Zudem befindet sich angrenzend keine stark befahrene Straße, sodass die Kinder sicher die Straßen queren können.</p> <p>Im Jahr 2022 wurde eine Verkehrsplanerische Begleituntersuchung durchgeführt. Grundsätzlich kann</p>

		<p>der „Kirchweg“ das zu erwartende Verkehrsaufkommen aufnehmen, falls jedoch Konflikte entstehen sollten, werden entsprechende Maßnahmen umgesetzt.</p>
III.	<p><u>1.2. Hochwasser</u></p> <p>Das Hochwasserthema wird in der Planung erläutert, ist aber ungenügend berücksichtigt. Den gesetzlichen Anforderungen mag es genügen, aber es gibt trotzdem Bedenken. Ältere Anwohner des Kirchwegs weisen immer wieder darauf hin, dass die Fläche in der Vergangenheit, z.B. im Winter 1992/1993 unter Wasser stand. Und natürlich ist im Kontext des Klimawandels auch mit Hochwassern zu rechnen, wie es sie bisher nicht gab (vergl. Ahrtal). Die Gemeinde baut seine Kita also willentlich in ein möglicherweise hochwassergefährdetes Gebiet.</p>	<p>Die Hochwassergefährdung wird im Rahmen von den vorliegenden Hochwasserlinien (HQ) abgeschätzt und ist in der Planung berücksichtigt. Hierbei liegt die Fläche außerhalb von möglichen Gefährdungsbereichen. An der Planung wird festgehalten.</p> <p>Bei einer Hochwassergefährdung (HQ 100) ist das Plangebiet nicht von Hochwasser betroffen (https://hochwassermanagement.rlp-umwelt.de/ser-vlet/is/200041/).</p> <p>Bei einer Hochwassergefährdung (HQ extrem) beträgt die Wassertiefe im Nordosten des Plangebietes lediglich ≤ 0.5 m. Von einer wesentlichen Gefährdung kann hier nicht ausgegangen werden.</p>
IV.	<p><u>1.3. Kriterien der Flächenauswahl</u></p> <p>Die Planung stellt die Auswahl der möglichen Flächen dar und begründet äußerst dürftig die Auswahl dieser Fläche. Für die Flächen an der Rehborner Straße werden Kostengründe angeführt. Allerdings ist nirgends schlüssig dargestellt, warum die Erschließung dieser Fläche teurer sein soll als die im Kirchweg. Die Kosten für die Verkehrsführung im Kirchweg sind noch gar nicht absehbar, die für zusätzlichen Hochwassermaßnahmen ebenfalls nicht. Trotzdem wird hier einfach behauptet, dass die Fläche im Rehborner Weg aus Kostengründen nicht zu realisieren gewesen wäre. Auch das Emissionsargument gegen die Rehborner Straße überzeugt ebenfalls nicht, da auch das Gebiet Am Kirchweg gerade mal 100 m von der Stauderheimer Straße entfernt ist, also vermutlich gleich zu bewerten ist.</p>	<p>Die Erschließungskosten an der Rehborner Straße wären zwangsläufig höher gewesen, da die Flächen an einer klassifizierten Straße (Landstraße) liegen und zunächst eine Zufahrt geschaffen werden müsste. Die Zufahrt des Wirtschaftsweges wäre nicht ausreichend gewesen.</p> <p>Hochwasserschutzmaßnahmen sind nicht vorgesehen, da die Fläche, auf dem die Kita errichtet werden soll, nicht im Hochwassergebiet liegt.</p> <p>Auf dem Kappler/Ortmann-Gelände wird derzeit eine Autowerkstatt betrieben und ein Pflegedienst ist dort</p>

	<p>Die Fläche an der Kita (Kappler/Orthmann-Gelände) wird mit der Begründung abgelehnt, sie stehe nicht zum Verkauf. Dies entspricht nicht dem Informationsstand im Ort (mündliche Auskunft des Eigentümers, der mehrmals auf Nachfrage geäußert hat, dass er nie gefragt wurde). Die Ausbauoption in die andere Richtung als zusätzliche Option (Wagner-Scheune) wird hier gleich gar nicht erörtert, obwohl bekannt ist, dass dieses Gebäude ebenfalls zur Verfügung steht. Das Argument, dass der Platz nicht reiche, ist also nicht nachvollziehbar, wenn man die Ausbauoptionen in beide Richtungen berücksichtigen würde.</p> <p>Weitere Flächen wurden in der Bürgerschaft vorgeschlagen: Flächen im Umfeld des neuen neun Feuerwehrhauses in der Staudernheimer Str, oder die möglicherweise zukünftigen Neubaugebiete Disibodenbergblick 2, oder Im Lettweiler Weg 2, die, so die Aussage von Gemeinderatsmitgliedern, nicht berücksichtigt wurden, um eine Abwertung der Neubaugebiete zu verhindern !!!!!. Diese Optionen sind in den Planungsdokumenten nicht erörtert. So bleibt doch für die Anwohner im Kirchweg das Gefühl, dass man die Belastungen hier auf die abgeschoben hat, von denen man am wenigsten Widerstand zu erwarten ist.</p>	<p>ansässig, sodass kurzfristig über das Grundstück nicht zur Verfügung stand.</p> <p>Für die „Wagner-Scheune“, die unmittelbar an die Kita angrenzt, wurde ein Raum- und Nutzungskonzept erstellt. Unter Berücksichtigung des Bedarfsplans war der Raum- und Platzbedarf nicht ausreichend.</p> <p>Unter Abwägung aller Flächen hat der Gemeinderat beschlossen, dass die Fläche im Kirchweg die Geeignetste ist.</p>
<p>V.</p>	<p><u>1.4. Argument Kosten</u></p> <p>Als wichtigstes Argument für den Kirchweg galt im Prozess das Kostenargument, es sei die günstigste Variante, andere seien zu teuer (vgl. Argument gegen Rehborner Str). Heute, zwei Jahre später, haben wir es mit einer massiven Kostenexplosion zu tun, zusätzliche Hochwassermaßnahmen und verkehrsgestaltende Maßnahmen (die im Kirchweg mit Sicherheit notwendig werden) sind dabei noch gar nicht eingepreist sind. Angesichts der derzeitigen Kostenexplosion sollte die Standortentscheidung und Planung völlig neu gedacht und</p>	<p>Die Standortentscheidung wurde vom Gemeinderat mehrheitlich beschlossen. Das Kostenargument bezog sich auf die Erschließungskosten. Die Baukosten sind Standortunabhängig zu bewerten.</p> <p>Die Grundstücke wurden alle angekauft.</p> <p>Am Standort hält die Gemeinde fest.</p>

	berechnet werden?. Es wäre also wünschenswert, dass nochmal ehrlich nachgerechnet wird und die Kalkulationen auch transparent gemacht werden.	
VI.	<p><u>1.5. Argument Zeitdruck</u></p> <p>Die Planung wurde immer wieder mit dem Argument des bestehenden Zeitdrucks mit Hochdruck und ohne ausreichende Sorgfalt vorangetrieben. Der Zeitdruck hat erkennbar zu einer Reihe gravierender Fehlentscheidungen geführt, andere wichtige Dinge wie die Verkehrsfrage sind gleich gar nicht abschließend geklärt worden.</p> <p>Der Zeitdruck ergab sich aus der schnell wachsenden Bedarf an Kita-Plätzen. Durch die Anmietung neuer Räume und der Einrichtung einer zusätzlichen Gruppe ist jedoch Zeit gewonnen worden, die möglicherweise auch genutzt werden könnte, um diese Planungsfehler zu korrigieren und zu einer bedarfsgerechteren und wahrscheinlich auch kostengünstigeren Kita zu kommen.</p>	<p>Es sind keine Planungsfehler erkennbar.</p> <p>Die Anmietung der Räume im ev. Gemeindehaus ist eine Übergangslösung und nicht auf Dauer angelegt.</p>
VII.	<p><u>1.6. Der Prozess der Standortauswahl</u></p> <p>Die Auswahl des Standorts wurde weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Selbst der Gemeinderat wurde erst beteiligt, als schon eine Standortvorauswahl stattgefunden hatte. Über Kriterien und Prozess gab es keine Verständigung in der Bevölkerung, auch der Gemeinderat wurde erst kurzfristig beteiligt, also schon eine Vorentscheidung gefallen war. Die Folge ist, dass hier Entscheidungen getroffen, die viele nicht nachvollziehen können. Ein transparenteres Vorgehen hätte hier zweifelsohne zu einer sinnvolleren Standortauswahl und zu einem größeren Verständnis in der Bürger/innenschaft geführt.</p>	<p>Die Standortwahl wurde im Gemeinderat beraten und beschlossen. Es ist gängige Praxis, dass Grundstücksangelegenheiten in nichtöffentlicher Sitzung behandelt werden.</p>
VIII.	<p>2. Verkehrssituation im Kirchweg</p> <p>Die Zuwegung zu der geplanten Kita soll im wesentlichen über den Kirchweg erfolgen, die Planungen gehen von einer starken Zunahme</p>	<p>Im „Kirchweg“ beträgt die Spitzenstundenbelastung im Bereich der Einmündung „Stauderheimer Straße“ bei 10 bis 50 Kfz/h, was als gering zu bewerten ist. Die Mehrbelastung liegt in der Spitzenstunde etwa bei 30 bis 40 Kfz/h. Grundsätzlich kann der</p>

	<p>des Verkehrs aus, der jedoch nach den gesetzlichen Vorgaben zumutbar ist.</p> <p>Die Anwohner im Kirchweg machen sich große Sorgen zu den Fragen: Zunahme des Verkehrs, Auswirkung auf die Verkehrssicherheit, Auswirkung auf die Parkplatzsituation, die Zunahme von Emissionen und Lärm und letztendlich eine drastische Abwertung des Wohnstandorts Kirchweg. Die Konsequenzen für die Anwohner stellen sich drastisch dar.</p>	<p>„Kirchweg“ das zu erwartende Verkehrsaufkommen aufnehmen, falls jedoch Konflikte entstehen sollten, werden entsprechende Maßnahmen umgesetzt (siehe Begründung zum Bebauungsplan).</p> <p>Bezüglich der Parkplatzsituation werden innerhalb des Geltungsbereiches Parkplätze für die Mitarbeiter und die Eltern errichtet. In der Straße „Kirchweg“ kommt es dadurch zu keiner negativen Auswirkung der Parkplatzsituation.</p>
IX.	<p><u>2.1. Herstellung der Verkehrssicherheit</u></p> <p>Das Thema Verkehrssicherheit ist in dem Verkehrsgutachten nicht bearbeitet worden und die dafür zuständige Behörde (Ordnungsamt) wurde im Rahmen der Verkehrsplanung nicht beteiligt.</p> <p>Das wahrscheinlichste Szenario ist: die Zunahme des Verkehrs wird dazu führen, dass die dafür zuständigen Behörden nach eigenen Aussagen ein teilweises oder vollständiges Parkverbot aussprechen werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Für die Anwohner/innen des Kirchwegs hat das gravierende Folgen.</p> <p>Gerade im vorderen Kirchweg haben viele Anwohner keine grundstückseigenen Stellplätze und die Möglichkeit, ihre Autos wohnortnah abzustellen, ist ein wichtiger Faktor für ihre Lebensqualität. Aus der Gemeindeleitung sind sie immer wieder in erster Linie darauf verwiesen worden, dass sie keinen Rechtsanspruch darauf haben, am Straßenrand ausreichend Stellplätze zu haben. Es ist ihnen in den vergangenen Monaten nicht gelungen, den Gemeinderat davon zu überzeugen, dass dies für ihre Wohnung Lebensqualität von großer Bedeutung ist (möglicherweise deswegen, weil die Gruppe der in beengten Wohnverhältnissen und ohne Garage und Vorgärten lebenden Menschen im Gemeinderat nicht vertreten ist und ihnen diese Problematik offenbar nicht zu erklären war). Aus dieser Situation entsteht eine erhebliche Unzufriedenheit.</p>	<p>Die Herstellung der Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Bezugnehmend auf die Verkehrsplanerische Begleituntersuchung werden bei entstehenden Konflikten bestimmte Maßnahmen umgesetzt: „Bei unbefriedigenden Verkehrsverhältnissen soll überprüft werden, ob sich durch eine Ordnung des ruhenden Verkehrs (Stellplatzmarkierungen) eine Verbesserung erzielen lässt“. Falls dies zu keiner Verbesserung führt, soll ein „verkehrslenkendes Konzept mit dem Ziel der Verkehrsentflechtung entwickelt werden“ (verweis Begründung Ziffer 5.2 und Anhang 3 zum Bebauungsplan).</p>

	Zu Befriedung der Problematik in Aussicht gestellte zusätzliche Stellplätze an der Kita wurden in der letzten Gemeinderatssitzung von einer Vertreterin des Planungsbüros als „Einsparpotential“ bezeichnet. Die Anwohner/innen müssen also befürchten, dass diese im weiteren Prozesse gestrichen werden.	
X.	<p><u>2.2 Zunahme von Lärm und Emissionen</u></p> <p>Das Wegfallen der Parkplätze dürfte auch zu einer Zunahme der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs führen. Schon jetzt hält sich kaum jemand an die 30 km/h, die im Kirchweg gelten. Der parkende Verkehr ist letztendlich der einzige Faktor, der zu einer gewissen Verkehrsberuhigung führt. In jedem Fall sollten also jetzt schon deutlich verkehrsberuhigende Maßnahmen (nicht nur Schilder, sondern Verschwenkungen, Poller...) eingeplant und auch eingepreist werden. Letzteres ist notwendig, weil immer wieder fälschlicherweise mit den Kosten argumentiert wird, um die Standortwahl zu rechtfertigen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Durch die Planung ist nicht von einer erheblichen Erhöhung von Lärmemissionen auszugehen.</p> <p>Die genannten verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
XI.	<p><u>2.3. Ein unvollständiges und nicht zielführendes Gutachten als Entscheidungsgrundlage</u></p> <p>Das zusätzliche Gutachten hätte auf all diese Fragen und Bedenken eine Antwort geben können:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welche Konsequenzen hat die Kita-Planung aus der Sicht der Verkehrssicherheit? 	<p>Die Klärung bezüglich der Konsequenzen auf die Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
XII.	<ul style="list-style-type: none"> - Welche Auswirkungen wird es auf die Parkraumsituation haben (dazu hätte ein Gespräch mit dem Ordnungsamt gereicht, noch nicht mal das ist offenbar gemacht worden) 	<p>Die Parkraumsituation wurde bereits im Entwurf der Freianlage berücksichtigt. In der Verkehrs planerische Begleituntersuchung wird ein Stellplatzbedarf von etwa 30 bis 35 aufgeführt. Diese Anzahl von benötigten Stellplätzen soll auch in der Planung umgesetzt werden.</p>

XIII.	<ul style="list-style-type: none"> - welche Optionen der Verkehrsführung und welche Alternativen der Zuwegung bestehen (z.B. Wirtschaftsweg zur Stauderheimer Str, oder der Bau einer Zuwegung auf dem an das Weingut Grossarth angrenzenden Grundstück) 	<p>Im Rahmen der Prüfung der Standorte wurden die Optionen der verkehrlichen Anbindung der KiTa geprüft. Die KiTa soll demnach die Verlängerung des Kirchwegs erschlossen werden.</p>
XIV.	<ul style="list-style-type: none"> - Wie kann gewährleistet werden, dass durch das Paket von Verkehrs- und Emissionszunahme und Parkraumverlust nicht zu einer Entwertung des Wohnstandorts Kirchweg führt? 	<p>Mit der Errichtung einer Kindertagesstätte ist eine Entwertung des Wohnstandortes nicht zu erwarten, im Gegenteil, da die KiTa eine gewisse Zukunftsfähigkeit des Ortes und insbesondere der angrenzenden Bereiche sichert.</p>
XV.	<p>Da diese Frage erhebliche Konsequenzen nicht nur für die Lebensqualität der Anwohner/innen im Kirchweg, den sozialen Frieden im Dorf und möglicherweise auch für die Gesamtkosten des Projekts hat, ist es völlig unverständlich, wieso man diese Frage nicht in Planungsprozess umfassend und abschließend bearbeitet hat (einschließlich Prüfung anderer Zuwegungs- und Verkehrsführungsoptionen).</p> <p>Den Planern ist diese Problematik durchaus bewusst: Grundsätzlich kann der „Kirchweg“ das zu erwartende Verkehrsaufkommen aufnehmen, falls jedoch Konflikte entstehen sollten, werden entsprechende Maßnahmen umgesetzt: „Bei unbefriedigenden Verkehrsverhältnissen soll überprüft werden, ob sich durch eine Ordnung des ruhenden Verkehrs (Stellplatzmarkierungen) eine Verbesserung erzielen lässt“. Falls dies zu keiner Verbesserung führt, soll ein „verkehrslenkendes Konzept mit dem Ziel der Verkehrsentsflechtung entwickelt werden“. Empfohlen wird, dass die Kita zunächst umgesetzt wird und danach das Konfliktpotenzial zwischen ruhenden und fließenden Verkehr betrachtet wird.</p> <p>Im Gemeinderat gab es die Auskunft, das Gutachten habe das geliefert, was in der Leistungsbeschreibung bestellt wurde, die Ortsgemeinde hat das Gutachten bekommen, das (von Bürgermeister und</p>	<p>Die verkehrliche Situation ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>

	<p>Verwaltung?) bestellt wurde, ein Gutachten, das alle für die Kirchweganwohner/innen wichtigen Fragen auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben hat.</p>	
<p>XVI.</p>	<p>3. Fazit</p> <p>Es werden also zuerst Fakten geschaffen, die Kirchweganwohner/innen bezahlen dafür mit einem deutlichen Verlust an Lebensqualität. Im Kirchweg macht sich sehr deutlich das Gefühl breit, dass hier auf ihre Kosten Fakten geschaffen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Auswahl des Standorts (Prozess und Kriterien) ist schlecht begründet, aus dem intransparenten Prozess ist ein unbefriedigendes Resultat entstanden, das erhebliche Nachteile hat. - Die wirtschaftlichen Gründe, die möglicherweise irgendwann für den Standort sprachen, sind aus heutiger Sicht angesichts der Kostenexplosion in der Planung nicht mehr nachvollziehbar. - Berechtigte Interessen der Anwohner/innen des Kirchwegs wurden banalisiert, abgebügelt und auf einen Zeitpunkt verschoben, in dem das Kind dann möglicherweise „schon in den Brunnen gefallen ist“. - Die Anwohner/innen des Kirchwegs müssen mit erheblichen Einbußen der Lebensqualität und mit einer massiven Abwertung ihres Wohnstandorts rechnen. <p>Es wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, die Standortauswahl und Planung neu aufzurollen. Die Standortfrage gehört anhand objektiver Kriterien und eines transparenten Verfahrens erneut auf den Tisch. Zeitdruck und Kostenargumente zum derzeitigen Stand keine überzeugenden Gründe dagegen, da die Kosten sowieso außer Kontrolle sind und für den wachsenden Bedarf an Plätzen eine gute Lösung gefunden wurde, die auch ein Jahr oder zwei länger hält. Auf den von der Gemeinde erworbenen Flächen kann der vom Bürgermeister vor vielen Jahren versprochene, aber nie realisierte Bolzplatz endlich realisiert werden. Der Zeitdruck wurde durch die gefundene Zwischenlösung</p>	<p>Bezüglich der Standortwahl wurden insgesamt vier Flächen analysiert und bewertet. Die Standortentscheidung wurde vom Gemeinderat mehrheitlich beschlossen. Die Grundstücke wurden alle angekauft.</p> <p>Der gewählte Standort stellt unter Beachtung der wirtschaftlichen Gründe weiterhin der kostengünstigste Standort dar.</p> <p>Durch die Planung ist nicht von einer erheblichen Erhöhung von Lärmemissionen auszugehen.</p> <p>Mit der Errichtung einer Kindertagesstätte sind keine erheblichen einbußen der Lebensqualität zu erwarten, im Gegenteil, da die KiTa eine gewisse Zukunftsfähigkeit des Ortes und insbesondere der angrenzenden Bereiche sichert.</p> <p>Die Anmietung der Räume im ev. Gemeindehaus ist eine Übergangslösung und nicht auf Dauer angelegt, weshalb die Planung dementsprechend schnellstmöglich umgesetzt werden soll.</p>

	<p>(Anmietung von Räumen der Kirche für eine Vorschulkindergruppe) abgemildert. Es ist jetzt möglich, die Kita sinnvoll und unter Beteiligung aller Interessensgruppen zu planen.</p> <p>Wenn an diesem Standort festgehalten wird, dann müssen Frage der Zuwegung und Verkehrssituation im laufenden Planungsfragen geklärt werden, da sie sich auch auf die Planung der Kita selber auswirken können (Lage von Parkplätzen, Zugängen ...).</p>	
<p>Beschlussvorschlag</p> <p>An der Planung wird festgehalten.</p> <p>Abstimmung: <input checked="" type="checkbox"/> Einstimmig 27 Ja-Stimmen _____ Nein-Stimmen _____ Enthaltungen</p>		

Erstellt im Auftrag der **Ortsgemeinde Odernheim am Glan**

Bearbeitet durch **Enviro-Plan GmbH**

Odernheim am Glan, 12.07.2023