



Aktenzeichen: 612/Fe, 61-S/Kt

Datum: 15.09.2022

Hinweis: XVII/1473

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss

**Bebauungsplan "Flomersheim, Am Studernheimer Weg": Zustimmung zur Empfehlung der Verwaltung zur weiteren Vorgehensweise.**

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Der von der Verwaltung vorgeschlagenen Empfehlung zur weiteren Vorgehensweise wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt bezüglich der weiteren Entwicklung des geplanten Baugebietes „Flomersheim, Am Studernheimer Weg“ eine gemeinsame Sondersitzung von Ortsbeirat Flomersheim und Planungs- und Umweltausschuss zu organisieren.

**Beratungsergebnis:**

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen		Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:		Unterschrift:		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

## **Begründung:**

### **Bisheriger Verfahrensverlauf**

Der Stadtrat beschloss in seiner Sitzung am 27. September 2018 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Flomersheim, Am Studernheimer Weg“ und beauftragte in gleicher Sitzung die Verwaltung mit der Erstellung eines Vorentwurfs für den Bebauungsplan (siehe DRS XVI/2535). Anschließend beschloss der Stadtrat in seiner Sitzung am 21. Mai 2019 den Vorentwurf sowie die frühzeitige Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 u. § 4 Abs. 1 BauGB (siehe DRS XVI/3101).

Das dem Vorentwurf zugrundeliegende städtebauliche Konzept sah die Ausweisung von insgesamt ca. 209 neuen Wohneinheiten (ca. 439 Einwohner/innen) in Mehrfamilien-, Reihen- sowie Doppel- und Einfamilienhäusern auf einer Fläche von ca. 5,8 ha vor. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurden zahlreiche Einwände und Bedenken gegenüber dem Vorentwurf geäußert.

Die Einwände und Bedenken bezogen sich dabei insbesondere auf die geplante Dimension des Baugebietes sowie die Verkehrs- und Erschließungssituation. Die Erschließung und Anbindung des geplanten Baugebietes ist über die Eppsteiner Straße und den Studernheimer Weg vorgesehen. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen wurde die Befürchtung geäußert, der Studernheimer Weg sei für die Erschließung des Gebietes nicht ausreichend dimensioniert. Thematisiert wurden in diesem Zusammenhang auch mögliche Rückstaus durch den nahen Bahnübergang insbesondere bei geschlossenen Schranken.

Auf Grundlage dieser Einwände wurde in Abstimmung mit der Ortsvorsteherin sowie den Fraktionsvorsitzenden des Ortsbeirates, der ursprüngliche städtebauliche Entwurf überarbeitet. Hierzu fanden im Vorfeld drei Gesprächstermine zwischen dem Oberbürgermeister, Vertretern der Verwaltung, der Ortsvorsteherin sowie Vertretern des Ortsbeirates statt.

Im Ergebnis standen anschließend vier verschiedene städtebauliche Varianten mit 60 bis 100 Wohneinheiten als Diskussionsgrundlage für das weitere Verfahren. Die unterschiedlichen Varianten wurden dem Ortsbeirat Flomersheim schließlich in seiner Sitzung am 13. April 2021 (DRS XVII/1473) vorgestellt und der Ortsbeirat sollte eine Variante auswählen, die als Grundlage für den weiteren Planungsprozess dienen sollte.

Der Ortsbeirat fasst jedoch keinen entsprechenden Beschluss und forderte stattdessen die Vorlage eines Verkehrsgutachtens. Dieses sollte die Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens Eppsteiner Straße / Studernheimer Weg untersuchen sowie feststellen, ob der Knotenpunkt durch die bauliche Entwicklung des Gebietes mit 51 bis 101 Wohneinheiten an seine Belastungsgrenze stößt. Die Beauftragung des Gutachtens erfolgte zeitnah im Mai 2021 und mit der Bearbeitung wurde unmittelbar begonnen.

Die vier unterschiedlichen städtebaulichen Varianten werden im Folgenden näher erläutert.

## Vorstellung der vier Varianten

### **Variante A**

Die Variante A sieht die Ausweisung von insgesamt ca. 70 Wohneinheiten (ca. 150 Einwohner/innen) auf einer Fläche von ca. 3,0 ha vor. Bezüglich der städtebaulichen Struktur sind Mehrfamilien-, Reihen-, Doppel- sowie Einfamilienhäuser und Sonderwohnformen vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der nördlich der Bahnlinie angrenzenden Bebauung, ist im Norden des Gebietes die Errichtung von vier Mehrfamilienhäusern geplant. Diese schirmen das Gebiet in Richtung der Bahn ab. Im mittleren Bereich des Gebietes ist sowohl die Errichtung von Doppelhäusern als auch von Reihenhäusern vorstellbar. Im Süden sieht die Planung die Realisierung von Einfamilienhäusern vor, welche durch ihre Ausrichtung an die in Flomersheim verbreitete Hofbauweise erinnern.

Die Höhe der Gebäude nimmt nach Süden in Richtung der freien Landschaft hin ab. So sind im Norden drei Vollgeschosse und im mittleren Bereich des Gebietes Gebäude mit zwei Vollgeschossen zzgl. Staffelgeschoss vorgesehen. Im Süden soll die maximale Anzahl der Vollgeschosse auf zwei begrenzt werden.

Die Grundstücke haben eine Größe von ca. 270 m<sup>2</sup> (Reihenhaus) bis ca. 980 m<sup>2</sup> (Mehrfamilienhaus). Die Einfamilienhäuser weisen im Schnitt eine Grundstücksgröße von ca. 380 m<sup>2</sup> auf.

Geplant ist die Errichtung einer inneren 5,50 Meter breite Ringerschließung, welche das Gebiet an den auszubauenden Studernheimer Weg anschließt. Zudem sieht die Planung im Süden die Entwicklung von Wendehämmern vor. Für die Müllentsorgung sind am Anfang jeder Wendeanlagen Müllsammelanlagen vorgesehen.

Für Fußgänger ist sowohl innerhalb des Gebietes als auch parallel zum Flomersheimer Weg verlaufend, ein 2,50 Meter breiter Gehweg, welcher das Gebiet fußläufig an die Eppsteiner Straße anschließt, vorgesehen.

Für den ruhenden Verkehr sind innerhalb des Gebietes 17 öffentliche Stellplätze vorgesehen.

### **Variante B**

Variante B sieht die Ausweisung von insgesamt ca. 100 Wohneinheiten (ca. 210 Einwohner/innen) auf einer Fläche von ca. 4,7 ha vor. Bezüglich der städtebaulichen Struktur sind Mehrfamilien-, Reihen-, Doppel- sowie Einfamilienhäuser und Sonderwohnformen vorgesehen.

Die Entwicklung erfolgt in zwei Bauabschnitten, hierbei ist der erste Bauabschnitt bis auf die geplanten Gebäudehöhen der Mehrfamilienhäuser im Norden identisch mit der Variante A. Der zweite Bauabschnitt sieht entlang der Bahnlinie die Errichtung von acht Reihenhäusern vor. Die bauliche Aufteilung des südlichen sowie mittleren Bereiches ist identisch mit dem ersten Bauabschnitt.

Die Höhe der Gebäude nimmt im gesamten Gebiet von Norden nach Süden hin ab. So sind im Norden im ersten Bauabschnitt Gebäude mit drei Vollgeschossen und im zweiten Bauabschnitt Gebäude mit zwei Vollgeschossen zzgl. Staffelgeschoss vorgesehen. Im Süden des Gebietes ist eine zweigeschossige Bebauung mit Staffelgeschoss geplant.

Auch in Variante B weisen die Grundstücke eine Größe von ca. 270 m<sup>2</sup> (Reihenhaus) bis ca. 980 m<sup>2</sup> (Mehrfamilienhaus) auf.

Die Variante sieht die Errichtung einer inneren Ringstraße, mit einer im ersten Bauabschnitt von Nord nach Süd verlaufenden Querstraße vor. Im Süden ist weiterhin die Realisierung von Wendehämmern vorgesehen.

Für den Besucherverkehr befinden sich insgesamt 26 öffentliche Stellplätze, davon 17 im ersten Bauabschnitt sowie neun im zweiten Bauabschnitt.

### **Variante C**

Die Variante C sieht die Errichtung von insgesamt ca. 60 Wohneinheiten (ca. 120 Einwohner/innen) vor. Bezüglich der städtebaulichen Struktur sind Mehrfamilien-, Reihen-, Doppel- sowie Einfamilienhäuser und Sonderwohnformen auf einer Fläche von ca. 2,6 ha vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der nördlich der Bahnlinie angrenzenden Bebauung, ist im Norden des Gebietes die Errichtung von drei Mehrfamilienhäusern geplant. Die Gebäude sind hierbei so angeordnet, dass diese eine möglichst zur Bahnlinie hin geschlossene Bebauung erzeugen.

Im mittleren Bereich des Gebietes ist die Errichtung von sowohl Doppel- als auch Reihenhäusern vorstellbar. Im Süden sieht die Planung die Errichtung von Einfamilienhäusern vor.

Die Höhe der Gebäude nimmt von Norden nach Süden in Richtung der freien Landschaft ab. So sind im Norden Gebäude mit drei Vollgeschossen und im mittleren Bereich des Gebietes Gebäude mit bis zu zwei Vollgeschossen zzgl. Staffelgeschoss vorgesehen. Im Süden wird die maximale Anzahl der Vollgeschosse auf zwei begrenzt.

Die Grundstücke weisen auch hier eine Größe von ca. 270 m<sup>2</sup> (Reihenhaus) bis ca. 980 m<sup>2</sup> (Mehrfamilienhaus) auf.

Die Erschließung dieser Variante ist identisch mit jener der Variante A. Jedoch sind in Variante C lediglich 11 öffentliche Stellplätze vorgesehen.

### **Variante D**

Variante D sieht die Errichtung von insgesamt ca. 100 Wohneinheiten (ca. 210 Einwohner) vor. Bezüglich der städtebaulichen Struktur sind Mehrfamilien-, Reihen-, Doppel- sowie Einfamilienhäuser und Sonderwohnformen auf einer Fläche von ca. 4,3 ha vorgesehen.

Die Bauweise des ersten Bauabschnittes ist identisch mit jener der Variante C und kann gleich wie die Variante B in zwei Bauabschnitten entwickelt werden. Der zweite Bauabschnitt sieht entlang der Bahnlinie die Errichtung von acht Reihenhäusern vor, welche durch ihre Stellung die Funktion der Mehrfamilienhäuser des ersten Bauabschnittes bzgl. der geschlossenen Bebauung in Richtung der Bahnlinie übernehmen.

Die Höhe der Gebäude nimmt im gesamten Gebiet von Norden nach Süden hin ab. So sind im Norden im ersten Bauabschnitt Gebäude mit drei Vollgeschossen und im zweiten Bauabschnitt Gebäude mit zwei Vollgeschosse zzgl. Staffelgeschoss vorgesehen. Im Süden des Gebietes ist eine zweigeschossige Bebauung geplant.

Auch in Variante D weisen die Grundstücke eine Größe zwischen ca. 270 m<sup>2</sup> (Reihenhaus) und ca. 980 m<sup>2</sup> (Mehrfamilienhaus) auf.

Variante D sieht sowie die Variante B die Errichtung einer inneren Ringstraße mit einer im ersten Bauabschnitt von Nord nach Süd verlaufenden Querstraße vor. Im Süden ist weiterhin die Realisierung von Wendehämmern vorgesehen.

Für den Besucherverkehr finden sich 22 öffentliche Stellplätze, 13 im ersten Bauabschnitt sowie neun im zweiten Bauabschnitt wieder.

### Ergebnisse des Verkehrsgutachtens

Gemäß dem Wunsch des Ortsbeirates wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet, das insbesondere die Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens Eppsteiner Straße / Studernheimer Weg untersuchen sollte.

Als erster Schritt wurde das Verkehrsaufkommen auf der Eppsteiner Straße, dem Studernheimer Weg und der Falterstraße anhand einer Zählung (13.07.2021) erhoben. Die Untersuchung erfolgte an einem Werktag, die Zählung lag außerhalb der Schulferien. Die Einflüsse der Corona-Pandemie wurden zu diesem Zeitpunkt als vernachlässigbar eingestuft. Die Zählung ergab ein Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde in der Eppsteiner Straße am Vormittag von 376 Kfz/h und am Nachmittag von 495 Kfz/h. Die Querschnittsbelastung über 24 Stunden ergab im nördlichen Abschnitt der Eppsteiner Straße in Richtung Frankenthal etwa 5.000 Kfz/d und auf dem Studernheimer Weg <50 Kfz/d. Auf dem südlichen Teil der Eppsteiner Straße Richtung Eppstein ergab die Betrachtung der Querschnittsbelastung 5.500 Kfz/d.

### **Betrachtung Prognose-Nullfall bis 2035**

Das Gutachten betrachtet in einem ersten Schritt den Prognose-Nullfall bis 2035. Hierbei wird davon ausgegangen, dass das Gebiet nicht entwickelt wird. Gleichzeitig wird von einer Zunahme des Leichtverkehrs von ca. 3,04 % und im Schwerverkehr (SV>3,5 t) von ca. 10,48 % ausgegangen. Die Spitzenstundenbelastung steigt am Vormittag um knapp 3,5 % auf 384 Kfz/h und am Nachmittag um 3 % auf 509 Kfz/h. Die Zunahme auf der Eppsteiner Straße fällt entsprechend am stärksten aus. Die Querschnittsbelastung erhöht sich im nördlichen Abschnitt der Eppsteiner Straße in Richtung Frankenthal auf etwa 5.200 Kfz/d und auf dem südlichen Teil der Eppsteiner Straße auf 5.700 Kfz/d.

## Betrachtung Entwicklung des Gebietes

Für die Betrachtung einer möglichen Entwicklung des Gebietes „Flomersheim, Am Studernheimer Weg“ wurde als Parameter, wie bereits oben erwähnt, die Entwicklung von 51, 71 und 101 Wohneinheiten angesetzt. Zusätzlich wurde bei allen Varianten die Entwicklung einer 6-gruppigen KITA mitberücksichtigt.

Bei der Entwicklung der Variante A mit 71 Wohneinheiten wird ein Einwohnerverkehr von 253 PKW Fahrten/Tag prognostiziert. Bei den Varianten B und D mit jeweils 101 Wohneinheiten ist von einem täglichen Verkehrsaufkommen von 360 PKW Fahrten/Tag sowie bei der Variante C mit 51 Wohneinheiten mit bis zu 181 PKW Fahrten/Tag auszugehen. Neben dem Einwohnerverkehr wird auch der Wirtschaftsverkehr betrachtet.

Dieser entwickelt sich je Variante wie folgt:

	Wirtschaftsverkehr
Variante A	8 PKW Fahrten und rund 2 SV Fahrten (SV>3,5 t)
Variante B+D	12 PKW Fahrten und rund 2 SV Fahrten (SV>3,5 t)
Variante C	6 PKW Fahrten und rund 2 SV Fahrten (SV>3,5 t)

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens für die KITA-Einrichtung wird für die 6-gruppige Einrichtung eine Gruppengröße von je 20 Kindern sowie ein MIV-Anteil (motorisierter Individualverkehr) von 60 % für den Hol- und Bringverkehr angesetzt. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ergibt sich für die KITA ein Aufkommen von 254 PKW Fahrten / Tag. Zuletzt erzeugt die KITA einen Wirtschaftsverkehr, der mit 3 PKW-Fahrten je Tag angesetzt sind. Dadurch ergibt sich für die KITA ein Verkehrsaufkommen von 257 PKW-Fahrten / Tag.

Unter Berücksichtigung der PKW-Werte je Variante und der KITA Nutzung ergeben sich folgende Mehrverkehre:

	Mehrverkehre je Variante
Variante A	521 (3 SV)
Variante B+D	633 (4 SV)
Variante C	447 (2 SV)

An der Zufahrt zum Plangebiet ergeben sich durch die Entwicklung der Varianten ein Anstieg des Quell- und Zielverkehrs. Die Verteilung der Fahrten in der Spitzenverkehrszeit ergeben sich hierbei aus der Überlagerung von Einwohner- und KITA-Verkehr an der Gebietseinfahrt des Studernheimer Wegs. Der KITA-Verkehr wird dabei unter der Berücksichtigung von Hol- und Bringzeiten, und im Rahmen der Worst-Case-Betrachtung, als vollständig in der jeweiligen Spitzenstunde angenommen. Für den Einwohnerverkehr wird eine Verteilung aus Erfahrungswerten anderer Wohngebiete herangezogen.

	Quellverkehr	Zielverkehr	Querschnittswert
Variante A	74	71	141
Variante B+D	83	80	157
Variante C	78	75	149

Auch kommt es zu einer Zunahme der Spitzenstundenwerte am Knotenpunkt Eppsteiner Straße / Studernheimer Weg.

	Knotensumme (Gesamtverkehrsmenge)	%- Zunahme
Variante A	658 Kfz/d (6 SV)	+ 29 %
Variante B+D	668 Kfz/d (6 SV)	+ 31%
Variante C	650 Kfz/d (6 SV)	+ 28%

Am Gesamttag beträgt die Differenz zum Prognose-Nullfall 2035 auf dem Studernheimer Weg und auf der Eppsteiner Straße je Variante:

	Studernheimer Weg	Eppsteiner Straße
Variante A	ca. 600 Kfz/d	ca. 200 Kfz/d
Variante B+D	ca. 700 Kfz/d	ca. 300 Kfz/d
Variante C	ca. 500 Kfz/d	ca. 200 Kfz/d

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Eppsteiner Straße / Studernheimer Weg liegt unter Berücksichtigung der aufgeführten Daten je Entwicklungsvariante sowie dem prognostizierten Nullfall innerhalb der Qualitätsstufe A. Die errechnete Rückstaulänge beträgt bei allen Varianten max. 6 Meter.

### **Bahnübergang / landwirtschaftlicher Verkehr**

Das Gutachten berücksichtigt auch den Bahnübergang sowie den landwirtschaftlichen Verkehr. Dabei ergab die Auswertung der Schließvorgänge eine maximale Schließzeit von 2:15 Minuten sowie eine maximale Rückstaulänge durch Fahrzeuge aus Norden und Süden kommend von 13 Fahrzeugen und von Westen von 8 Fahrzeugen. Durch die Entwicklung aller Varianten ist eine Zunahme des Rückstaus um 1-2 Fahrzeuge realistisch.

### **Fazit des Verkehrsgutachtens**

Das Gutachten kommt letztendlich zu dem Ergebnis, dass aus verkehrstechnischer Sicht alle vorgeschlagenen Varianten umsetzbar sind. Die geäußerten Bedenken in Bezug auf die verkehrliche Situation des Ortsbeirates sind nicht haltbar. So können alle Varianten unter Berücksichtigung einer Rückstaulänge von max. 6 Meter am Knotenpunkt Eppsteiner Straße / Studernheimer Weg realisiert werden.

### Position des Ortsbeirates Flomersheim

Am 01. Juni 2022 wurden die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens der Ortsvorsteherin und den Fraktionsvorsitzenden des Ortsbeirates Flomersheim präsentiert und um Festlegung gebeten, welche Variante den Gremien zur weiteren Entwicklung vorgeschlagen werden sollte. Hierbei sprachen sich die anwesenden Fraktionsvorsitzenden mehrheitlich für die **Variante C mit rund 60 Wohneinheiten** aus. Hinsichtlich der KITA-Nutzung wurde der Wunsch geäußert, diesen Standort auch als potentiellen Ausweichstandort für die Grundschule von Flomersheim vorzusehen, sollte es am derzeitigen Standort in der Falter Straße zu Raumknappheiten kommen.

### Position der Verwaltung

Wie bei den Diskussionen um das städtebauliche Konzept des geplanten Baugebietes „Eppstein, Im Bornfeld, Abschnitt III“ vertritt die Verwaltung auch hier im Falle des geplanten Baugebietes „Flomersheim, Am Studernheimer Weg“ eine andere Position als der Ortsbeirat.

Aus Sicht der Verwaltung würde das vom Ortsbeirat Flomersheim favorisierte städtebauliche Konzept, Variante C mit rund 60 Wohneinheiten, dem Bedarf der Stadt Frankenthal und insbesondere auch den Vorgaben der Wohnraumbedarfsprognose nicht gerecht werden. Die qualitative Wohnraumbedarfsprognose stellt eindeutig fest, dass in Frankenthal vor allem ein erhöhter Bedarf an kleineren, bezahlbaren Wohnungen besteht. Darüber hinaus jedoch auch ein Bedarf an Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Eigentumswohnungen vorhanden ist. Hierzu müssen neben der Kernstadt auch die Ortsteile einen Beitrag leisten.

Insgesamt werden bis zum Jahr 2035 über 2.000 neue Wohnungen in Frankenthal benötigt, davon soll der überwiegende Teil (1.125 Wohnungen) im Geschosswohnungsbau entstehen. Der Bedarf an öffentlich geförderten Mietwohnungen beträgt dabei rund 510 Wohnungen bis zum Jahr 2035.

Somit würde durch das geplante Baugebiet „Flomersheim, Am Studernheimer Weg“ in seiner derzeitigen Ausgestaltung kein nennenswerter Beitrag zur Deckung des großen Bedarfs an neuem Wohnraum in Frankenthal geleistet. Die wohnungspolitischen Ziele der Stadt Frankenthal, insbesondere die Schaffung von über 2.000 neuen Wohneinheiten bis 2035, werden durch Baugebiete in dieser geringen Dimension nicht erreicht werden können.

Die Verwaltung präferiert daher die Varianten B und D, mit denen in zwei Bauabschnitten jeweils über 100 Wohneinheiten realisieren werden könnten.

### Empfehlung der Verwaltung zur weiteren Vorgehensweise

Die Verwaltung empfiehlt eine weitere Vorgehensweise analog wie beim geplanten Baugebiet in Eppstein. Demgemäß wird die Verwaltung im nächsten Verfahrensschritt ein Gespräch zwischen dem Planungs- und Umweltausschuss und dem Ortsbeirat Flomersheim organisieren, um die Zielsetzung zu besprechen.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich  
Oberbürgermeister

Anlage:

Anlage 1: Geltungsbereich (Stand Juni 2022)

Anlage 2: Städtebauliches Konzept Variante A (Stand Juni 2022)

Anlage 3: Städtebauliches Konzept Variante B (Stand Juni 2022)

Anlage 4: Städtebauliches Konzept Variante C (Stand Juni 2022)

Anlage 5: Städtebauliches Konzept Variante D (Stand Juni 2022)

Anlage 6: Verkehrsgutachten (Stand September 2021)

Anlage 7: Geltungsbereich (Stand 2018)