

Stadt Grimma

Bebauungsplan Nr. 3 'Neue Muldenbrücke'

Begründung

06. Juli 1994

haas consult
INGENIEUR-CONSULT HAAS & PARTNER GmbH
Max-Brauer-Allee 64 - 22765 Hamburg
Telefon: 040/ 38 91 87-30 - Telefax: 040/ 38 00 21 4

INHALTSVERZEICHNIS

- 1. Rechtsgrundlagen**
- 2. Geltungsbereich**
- 3. Vorgaben übergeordneter Planungen**
- 4. Veranlassung und Ziel der Planung**
- 5. Städtebauliche Situation**
 - 5.1 Art der Nutzung**
 - 5.2 Verkehrliche Situation**
- 6. Festsetzungen**
 - 6.1 Art und Maß der Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen**
 - 6.2 Verkehrsflächen**
 - 6.3 Vorkehrungen zum Schallschutz**
 - 6.4 Grünordnung und Landschaftseinbindung**
 - 6.5 Denkmalpflege und Gestaltungssatzung**
- 7. Ver- und Entsorgungseinrichtungen**
- 8. Auswirkungen**

Anlage: Schalltechnische Untersuchung

Der Bebauungsplan besteht aus der Planzeichnung (Teil A) und dem textlichen Festsetzungen (Teil B). Der Bebauungsvorschlag ist Bestandteil der Begründung. Er dient der Erläuterung der dem Bebauungsplan zugrundeliegenden funktionellen und städtebaulichen Gestaltungsabsichten.

1. Rechtsgrundlagen

Der Bebauungsplan wird aufgrund des Baugesetzbuches (BauGB) vom 08.12.1986 in der Fassung des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland (Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz) vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung-BauNVO) vom 23.01.1990 in der Fassung des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466), der Sächsischen Bauordnung vom 19.08.1992 (Sächs. BVBl. Nr. 27/1992 S. 375) sowie der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58) aufgestellt.

2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfaßt ein etwa 17 ha großes Gebiet. Er wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch die Straße Oberwerder bzw. die anliegenden Flurstücke sowie die Plangebietsgrenze des aufzustellenden B-Planes 'Nerchauer Straße' (angrenzende Flurstücks-Nr. 993/1, 980/8, 980/5, 973, 1860, 1939/3, 1939/4).
- Im Westen durch die Wiesenstraße bzw. die Wurzener Straße (angrenzende Flurstücks-Nr. 998, 1070-1079, 924, 941, 951/1).
- Im Süden durch die Friedrich-Oettler-Straße bzw. die Pöppelmannbrücke. (angrenzende Flurstücks-Nr. 182/1, 180, 179, 178, 1756, 175a, 176, 44-52, 1866).
- Im Osten durch die Straße Birkenwäldchen bzw. die Wohngrundstücke an der Nerchauer Straße/Leisniger Straße (angrenzende Flurstücks-Nr. 1936/2, 1938/1, 1936f-I, 1889, 1886/2, 1886/1, 1884, 1885, 1883/1).

3. Vorgaben übergeordneter Planungen

Das Gesetz über die vorläufigen Grundsätze und Ziele zur Siedlungsentwicklung und Landschaftsordnung im Freistaat Sachsen vom 20.06.1991 sieht die Einstufung Grimmas als Mittelzentrum vor. Das Muldetal hat eine große Bedeutung als Erholungsgebiet und soll durch den Ausbau eines sanften Tourismus aufgewertet werden.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Grimma wird derzeit aufgestellt. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. In Teilbereichen ist vorgesehen, den Entwurf des F-Planes dem Bebauungsplan anzupassen, da sich während der Bearbeitung der Bauleitpläne die Zielstellungen der Stadt zu einzelnen Flächen geändert haben.

Dieses Parallelverfahren entspricht dem § 8 Abs. 3 BauGB, wonach mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes gleichzeitig auch der Flächennutzungsplan aufgestellt werden kann.

Gemäß § 7 Abs. 2 des Sächsischen Naturschutzgesetzes ist ein Grünordnungsplan als ökologische Grundlage des Bebauungsplanes aufzustellen. Der Grünordnungsplan enthält eine Bewertung des Zustandes von Natur- und Landschaft im Planungsgebiet sowie die Maßnahmen zur Verwirklichung der örtlichen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Die im Grünordnungsplan beschriebenen Maßnahmen werden in die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen. Der gesamte Grünordnungsplan wird als Bestandteil der Bebauungsplansatzung beschlossen.

Die raumordnerischen Entwicklungsziele sehen zur Entlastung der Stadt Grimma vom übergeordneten Verkehr den Bau einer Ortsumgehung im Zuge der B 107 vor. Angestrebter Baubeginn ist 1995.

4. Veranlassung und Ziel der Planung

Gemäß § 1 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Die Bauleitpläne sollen eine geordnete städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln.

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind unter anderem insbesondere zu berücksichtigen:

- Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen und alten Menschen und der Behinderten, die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung,

- die Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,
- die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sowie die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,
- die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege,
- die Belange des Verkehrs.

Ein wesentliches Ziel der Planung liegt in der Neuordnung des Verkehrs im Geltungsbereich (s. 5. Städtebauliche Situation) sowie die Regelung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens (Schallschutz).

Straßenbauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zur umfassenden Problembewältigung sind in einer Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtgestaltend zu regeln.

Gemäß § 6 der Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien-Plafer) ersetzen Bebauungspläne nach § 9 BauGB die Planfeststellung.

5. Städtebauliche Situation

5.1 Art der Nutzung

Das Plangebiet befindet sich nördlich der Altstadt Grimmas, die neben Wohngebäuden Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, Schank- und Speisewirtschaften sowie Gewerbe- und Handwerksbetriebe aufweist.

Westlich des Plangebietes befinden sich Grünflächen, nördlich grenzen Flächen mit Wohngebäuden und gewerblich genutzten Gebäuden an.

Östlich des Plangebietes befinden sich Waldflächen bzw. Wohngebiete mit vereinzelt Gewerbebetrieben.

Im nord-westlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich Wohngebäude mit teilweise gewerblicher Nutzung, eine Grünfläche mit einem Discount-Markt in einer provisorischen Halle sowie ein Gewerbebetrieb einschließlich Wohnungen und ein Sportlerheim.

An der Wurzener Straße befindet sich ein Sportplatz, dem sich eine überwiegend aus einer Schotterdecke bestehende Fläche anschließt, die als Parkplatz und Busbahnhof genutzt wird. An der Mulde steht das ehemalige 'Volkshaus', das unter anderem einen Veranstaltungssaal für ca. 300 Personen enthält.

Zwischen Sportplatz bzw. Parkplatz und Friedrich-Oettler-Straße befindet sich die Ringpromenade, eine als Flächendenkmal eingestufte Grünanlage.

Östlich der Mulde liegt eine ebenfalls als Flächendenkmal eingestufte Grünzone, die Muldenaue. Anschließend finden sich einige ehemals gewerblich genutzte Hallen und Gebäude.

An der Nerchauer Straße befinden sich Wohngrundstücke mit teilweise sehr großem Baumbestand.

Das östliche Plangebiet ist durch große Höhenunterschiede im Gelände geprägt, das städtebauliche Bild wird durch bewachsene Hänge und Böschungen bestimmt.

Entlang der südlichen Plangebietsgrenze verläuft die unter Denkmalschutz stehende Pöppelmannbrücke.

5.2 Verkehrliche Situation

Die Pöppelmannbrücke ist dem starken Verkehr mit einem Schwerverkehrsanteil von 10 % nicht gewachsen. Im östlichen Einfahrtsbereich der Brücke ist ein gefahrloses Begegnen von LKW und PKW nicht möglich, so daß Fahrzeuge oft den Gegenverkehr passieren lassen müssen und dadurch Rückstau verursachen. Durch den unzureichenden Querschnitt der Muldebrücke mit der anschließenden Serpentine ist die vorhandene Straße gleichzeitig ein Unfallschwerpunkt.

Die dem Bebauungsplan vorangegangenen Untersuchungen belegen die Notwendigkeit der neuen Muldenbrücke unter verschiedenen Gesichtspunkten durch folgende Aussagen:

A. Verkehrsuntersuchung B 107 (Dr. Brenner und Münnich, Dresden)

1. Die Verkehrssicherheit auf der vorhandenen Muldebrücke ist derzeit in keiner Weise gewährleistet. Davon betroffen sind insbesondere die Fußgänger und Radfahrer als auch die Kfz-Fahrer selbst. Die Herstellung der geforderten Verkehrssicherheit ist am vorhandenen Bauwerk bei gleichzeitiger Berücksichtigung verkehrstechnischer und denkmal-schützerischer Aspekte nicht möglich.

2. Die Muldebrücke in Grimma hat trotz seiner Lage im Staatsstraßennetz eine weit überwiegende ortsbezogene Funktion. Lediglich 14 % des Verkehrs auf der Brücke sind ortsfremder Durchgangsverkehr. Der überwiegende Teil davon wiederum (ca. 95 % des Durchgangsverkehrs) sind Fahrten aus und in den Nahbereich von Grimma, z.B. von und nach Grethen. Fernverkehr spielt eine absolut untergeordnete Rolle, was in den Verkehrsbefragungen untermauert wurde. 86 % (!) des Verkehrs auf der Brücke sind Fahrten von und nach bzw. innerhalb von Grimma.
3. Die Verkehrsprognose ergibt eine Steigerung der Verkehrsbelastungen auf der Muldebrücke um 40 % gegenüber 1992. Dieser Belastung sind weder die Muldebrücke noch die anschließenden Knotenpunkte (Brückenstraße/Oettlerstraße und Wurzener Straße/Oettlerstraße) gewachsen.

Die erheblichen Verkehrssteigerungen sind überwiegend auf eine verstärkte Pkw-Nutzung durch die Grimmaer Bürger selbst bzw. die beruflichen und sonstigen Ein- und Auspendler (Einkauf, Ämter etc.) zurückzuführen, hervorgerufen durch einen weitaus höheren Pkw-Besitz als derzeitig (Angleichung an die alten Bundesländer).

4. Durch die neue Ortumfahrung wird die Stadt Grimma insbesondere von Nord-Süd-Verkehren mit einem hohen Lkw-Anteil entlastet. Davon unberührt bleibt die Muldebrücke, zu einem weil es sich um Ost-West-Verkehre handelt, zum anderen, weil es überwiegend auf Grimma bezogener Verkehr ist.
5. Die neue Muldebrücke wird lediglich den Kfz-Verkehr (einschl. ca. 12 % Lkw-Verkehr) der alten Brücke übernehmen, durch das Brückenbauwerk zusätzlich erzeugte Verkehrsströme können ausgeschlossen werden. Ebenso wenig wird der Verkehr in die Innenstadt gezogen, da der neue Brückenstandort ja weiter vom Innenstadtbereich entfernt ist.
6. Der Brückenstandort ist völlig unabhängig davon, inwieweit zukünftig evtl. Straßennetzveränderungen im Stadtbereich wirksam werden, die ohnehin von den Stadtverordneten beschlossen werden müßten. Er stellt den günstigsten Standort dar, um an das vorhandene Straßennetz anzuknüpfen.
7. Mit dem Bau einer neuen Muldebrücke ist es möglich, das alte und sehr wertvolle Brückenbauwerk in ein Konzept für eine verkehrsberuhigte (nicht verkehrsfreie!) Innenstadt einzubeziehen und zu einem Wahrzeichen der Stadt Grimma sowie touristischen Anziehungspunkt zu entwickeln. Die Brücke sollte zukünftig allein Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sein.

8. Aus verkehrlicher Sicht (Verkehrsablauf, Verkehrsorganisation etc.) sind mit dem neuen Brückenbauwerk keine nennenswerten Nachteile gegenüber der jetzigen Situation erkennbar, vielmehr tritt eine deutliche Verbesserung der Gesamtverkehrssituation ein.

B. Tragwerksuntersuchung der Pöppelmannbrücke (L. u. R. Ingenieurgesellschaft mbH, Leipzig)

1. Die alte Steinbrücke in Grimma wurde in den Jahren 1714 bis 1718 von M. D. Pöppelmann erbaut und stellt ein kulturhistorisch wertvolles Baudenkmal der Barockzeit und der Baukunst dar.

Die wesentlichen Bauteile der Steinbrücke haben die nahezu 300 Jahre Lebenszeit in der ursprünglichen Bauweise überdauert und befinden sich bezogen auf das hohe Brückenalter in einem erstaunlich guten baulichen Zustand.

Eine Erhaltung des Bauwerkes durch Rekonstruktion ist möglich und wünschenswert.

2. Infolge mangelnder Bauunterhaltung und aufgrund Überlastungen aus Verkehr und Hochwasser befindet sich die Brücke heute, bezogen auf das Verkehrsaufkommen, in einem sehr schlechten Bauzustand und ist ohne Sicherungsarbeiten als Sofortmaßnahme und eine umgehende Grundinstandsetzung dem schnellen Zerfall preisgegeben.
3. Die Tragfähigkeit der Brückengewölbe läßt sich derzeit und nach einer Instandsetzung für eine begrenzte Zeit für Fahrzeuge der Brückenklasse 30-30 (DIN 1072) nachweisen.

Nach einer Rekonstruktion der Brücke ist eine solche Verkehrsbelastung auf Dauer jedoch für die alte Brückenkonstruktion unverträglich.

4. Die Verkehrssicherheit im Brückenbereich entspricht nicht den Anforderung an ein Bauwerk im Zuge einer klassifizierten Staatsstraße. Die vorhandenen und möglichen Ausbaubreiten sowie die Straßenführung im Grundriß und Aufriß sind auch unter Hinnahme von Einschränkungen nicht in der Lage, das heutige und das für die Zukunft prognostizierte Verkehrsaufkommen gefahrlos und den Vorschriften entsprechend aufzunehmen.
5. Ein verkehrsgerechter Umbau der Brücke verbietet sich in der heutigen Zeit aus den Erfahrungen der Vergangenheit, in der alte Bausubstanz im Westen aus wirtschaftlichem Vorteilsdenken unbedacht aufgegeben und überbaut wurde und im Osten aus mangelnder Wirtschaftskraft zerfallen ist.

Die alte Steinbrücke in Grimma ist als Kulturdenkmal zu erhalten und in den ursprünglichen Zustand zurückzubauen.

6. Der Bau einer neuen Muldenbrücke ist eine Voraussetzung für die Erhaltung der alten Steinbrücke, die ein baugeschichtlich einzigartiges Kulturdenkmal von unschätzbarem Wert darstellt. Die alte Steinbrücke ist unverwechselbar mit der Stadt Grimma verbunden. Sie prägt das Gesicht der Stadt im Ensemble mit dem Schloß, der Fürstenschule und den anderen historischen Bauen. Sie wird als Wahrzeichen von Grimma das Ansehen der Stadt über die Grenzen hinaus ins Land tragen.

C. Bewertung des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen

1. Die Pöppelmannbrücke ist nach dem Sächsischen Denkmalschutzgesetz als Kulturdenkmal eingestuft und unterliegt damit dem Schutz dieses Gesetzes.
2. Kulturdenkmale sind so zu nutzen, daß ihre Erhaltung auf Dauer gesichert ist. Eigentümer, Besitzer und andere Verfügungsberechtigte sind verpflichtet, dieses nach denkmalpflegerischen Grundsätzen zu erhalten, zu pflegen, instandzusetzen, vor Gefahren zu schützen und, soweit möglich und zumutbar, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.
3. Eingriffe im Sinne des Denkmalschutzgesetzes sind Veränderungen in der Substanz oder Nutzung von Kulturdenkmälern, die deren Denkmalqualität erheblich beeinträchtigen können oder zur Zerstörung einer Kulturdenkmals führen. Eingriffe dürfen nur genehmigt werden, wenn alle Möglichkeiten einer Erhaltung ausgeschöpft wurden.
4. Im Sinne des Sächsischen Denkmalschutzgesetzes kann einer Instandsetzung, Umgestaltung oder Veränderung der Pöppelmannbrücke nur zugestimmt werden, wenn dieses dadurch in ihrem ursprünglichen Zustand zurückgesetzt wird.

D. Umweltverträglichkeitsstudie (haas consult, Leipzig)

1. Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurde auf Grundlage des UVS-Gesetzes, des Merkblattes zur UVS im Straßenbau und der "Ökologischer Anforderungen an Verkehrsprojekte" aufgestellt.

Danach wurde eine Bestandsaufnahme (Raumanalyse) und ein Variantenvergleich (Konfliktanalyse) vorgenommen.

2. Die vertieften Untersuchungen zu vier Varianten beinhalten die Analyse der Projektauswirkungen und der mit den Trassen verbundenen Konflikte in Bezug auf Natur und Landschaft.

3. Die wenigsten Konflikte weist die Nullvariante auf, die mit Abstand meisten Konflikte sind bei Variante 3 zu erwarten.
4. Die Anzahl der Konflikte bei Variante 1 und 2 ist ähnlich, die Variante 1 besitzt jedoch mehr nicht ausgleichbare Konflikte (Naturdenkmal "Eiche", Abstand zur Pöppelmannbrücke, Landschaftsbild).
5. Aus ökologischer Sicht ergibt sich folgende Rangfolge zum Trassenverlauf einer neuen Muldebrücke:
 1. Nullvariante (vorhandene Trasse)
 2. Variante 2
 3. Variante 1
 4. Variante 3.

E. Verkehrsuntersuchung (haas consult, Leipzig)

1. Die in der Planung befindliche Ortsumgehung für den Westteil der Stadt Grimma erfaßt alle 7 westlich der Mulde gelegenen Einfallstraßen und entlastet damit den größten Teil der Stadt vom Durchgangsverkehr.

Der in West-Ost-Richtung verlaufende Verkehr wird durch die neue Ortsumgehung nicht erfaßt.

2. Eine Ringumgehung um Grimma erfordert zwei Muldebrücken. Es werden schwerlich zwei Standorte in der ungestörten Muldenaue zu finden sein, die in der erforderlichen Form wirksam werden können. Ein Konzept für eine ringförmige Umgehungsstraße besteht daher nicht.
3. Auf der Pöppelmannbrücke sind Begegnungen von 2,50 m breiten Nutzfahrzeugen nicht möglich. Haltepunkte vor und auf der Brücke verhindern einen fließenden Verkehr selbst bei einer Geschwindigkeit von weniger als 30 km/h.
4. Durch die Behinderung des Verkehrsflusses entsteht ein zusätzlicher Schadstoffausstoß, der Fußgänger, Radfahrer und Anwohner belastet.
5. Die am östlichen Brückenkopf anschließende Serpentine mit 7 % Steigung und nachfolgendem Knoten schränkt die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs weiter stark ein.
6. Es ist vorgesehen, den Hauptstrom des Verkehrs von der neuen Muldebrücke/Wurzener Straße/Fr.-Oettler-Str./Wallgraben durch Lichtzeichenanlagen so zu koordinieren, daß das Halten vor den Lichtzeichenanlagen minimiert wird.

7. Durch Ausbau der Kreuzung Wurzener Str./Fr.-Oettler-Str. wird das "Nadelöhr" in seiner Kapazität erhöht und damit beseitigt.
8. Der Ausbau der Fr.-Oettler-Str. sieht von der Wurzener Straße zur Nicolaistraße nur die Nutzung der ehemaligen "Dieselspur" vor, hier erfolgen keine weiteren Eingriffe in den vorhandenen Grünzug.
9. Die Radwegführung ist generell über die Pöppelmannbrücke vorgesehen. Auf der geplanten Brücke mit 7,5 m Fahrbahnbreite wird der Radverkehr nicht restriktiv unterbunden, am Ostufer erfolgt eine Verbindung zum Rad- und Fußweg parallel zur Mulde.

F. Untersuchung der Hochwassersituation (haas consult, Hannover)

1. Grundlage der durchgeführten Untersuchungen ist ein Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), in dem die statistisch zu erwartenden Hochwasserabflüsse und Wasserstände an der Pöppelmannbrücke vorgegeben werden.
2. Vom Staatlichen Umweltamt Leipzig (STUFA) wurde festgestellt, daß das extreme Hochwasserereignis des Jahres 1954 als Bemessungsfall zur Beurteilung der geplanten "Neuen Muldebrücke" heranzuziehen ist.
3. Jede Baumaßnahme im Hochwasserabflußgebiet engt den Fließquerschnitt ein und führt zu einem Aufstau. Diese Aussage bezieht das geplante Brückenbauwerk ausdrücklich mit ein.
4. Es wurden Computerberechnungen von unterschiedlichen Hochwassersituationen durchgeführt, wobei zu Vergleichszwecken sowohl Ergebnisse mit als auch ohne der geplanten "Neuen Muldebrücke" erläutert worden sind. Die Ergebnisse zeigen die Strömungsverhältnisse und Wasserstände stromab der Pöppelmannbrücke.
5. Das geplante Brückenbauwerk beinhaltet auf dem westlichen Muldeufer eine Brückenrampe und eine vollständige Überbrückung der Mulde und der östlichen Muldeau durch 5 Felder. Eine weitere Brückenrampe im Hochwasserabflußquerschnitt ist auf der östlichen Muldeau nicht vorgesehen. Bei extremen Hochwassersituation werden weiterhin die Friedrich-Oettler-Straße und die Wurzener Straße überflutet und die "Neue Muldebrücke" ist nicht passierbar.

6. Für das zuvor genannte Bauwerk ergibt sich rechnerisch an der Friedrich-Oettler-Straße und der Pöppelmannbrücke für den Bemessungsfall (Hochwasser von 1954) ein Aufstau von weniger als 5 cm. Dieser Aufstau wird sich in gleicher Größenordnung in dem Stadtkern von Grimma bemerkbar machen.
7. Die hydraulische Berechnung ist dem STUFA zur Prüfung übergeben worden. Die Ergebnisse wurden von dort schriftlich als fachlich richtig anerkannt. Einem Vorschlag folgend wird die Höhe der Konstruktionsunterkante auf 129.25 mNN festgelegt. Das ist ca. 80 cm über dem Hochwasserstand von 1954.
8. Auf Hochwassersituationen, die durch einen Eisstau im Dornaer Bogen hervorgerufen werden, hat die "Neue Muldenbrücke" keinen Einfluß.

G. Bewertung des Straßenbauamtes Döbeln

1. Nach dem Sächsischen Straßengesetz ist für Staatsstraßen der Allgemeingebrauch zu gewährleisten. Daher ist die Brückenkategorie 60/30 für die Pöppelmannbrücke zu erfüllen.
2. Gemäß entsprechender Richtlinien RAST-Q und ARS11 Nr. 91 ist die erforderliche Verkehrssicherheit in dem Straßenquerschnitt der Pöppelmannbrücke nicht gegeben, da
 - Absturzbordes fehlen
 - Seilgeführte Geländer fehlen
 - Fußwegbreiten zu schmal sind
 - Fahrbahnbreiten zu schmal sind.

6. Festsetzungen

6.1 Art und Maß der Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Die Wohngrundstücke westlich und östlich der Wurzener Straße sowie an der Nerchauer Straße und am Birkenwäldchen werden in ihrem Bestand gesichert.

Die Ausweisung als allgemeines Wohngebiet (WA) entspricht der vorhandenen Nutzung, d.h. die Gebäude dienen überwiegend dem Wohnen. Zum Teil befinden sich hier auch der Versorgung des Gebietes dienende Läden sowie nicht störende Handwerksbetriebe.

Das Maß der Nutzung orientiert sich ebenfalls an der vorhandenen Situation. An der Wurzener Straße ist eine GRZ/GFZ von 0,4/1,2 festgesetzt, entsprechend der in § 17 BauNVO festgesetzten Obergrenze. Damit ist eine angemessene bauliche Entwicklung der Wohnnutzung gewährleistet.

Zum Teil werden in diesem Bereich die genannten Obergrenzen durch den Bestand bereits überschritten. Um für diese Gebäude ebenfalls eine Entwicklungsmöglichkeit offenzuhalten, werden die GRZ/GFZ mit 0,6/1,8 festgesetzt.

Die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen wurden auf das erforderliche Mindestmaß reduziert, so daß die genannten Grundflächenzahlen umsetzbar sind.

Die Festsetzung der Baulinien an der Wurzener Straße sichert die straßenbegleitende Bebauung und entspricht damit auch einer Zielsetzung der bestehenden Gestaltungssatzung für die Altstadt.

Die Grundstücke an der Nerchauer Straße und am Birkenwäldchen weisen eine lockerere Bebauung auf. Daher wird die GRZ/GFZ entsprechen dem Bestand auf 0,3/0,9 bzw. 0,05/0,15 festgesetzt.

Die Zahl der in den WA-Gebieten festgesetzten Vollgeschosse (III) wird im Bestand überwiegend erreicht, wobei das 3. Vollgeschos durch ausgebaute Dachgeschosse realisiert wird. Die Möglichkeit des Dachgeschosausbaues wird durch die o.g. Festsetzung sowie die Begrenzung der Höhe der baulichen Anlagen für alle Gebäude offengehalten.

Das ehemalige Volkshaus an der Friedrich-Oettler-Straße wird gem. § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB mit dem besonderen Nutzungszweck 'Gaststätte' belegt. Die exponierte Lage an der Mulde in unmittelbarer Nachbarschaft zum Altstadtkern sowie der Grundrißzuschnitt des Gebäudes begünstigen die Nutzung als Ausflugslokal mit Schank- und Speisebetrieb sowie Veranstaltungen aller Art.

In den oberen Geschossen ist zusätzlich eine Nutzung für Wohnungen, Veranstaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Räume für freie Berufe zulässig.

Das Maß der Nutzung sowie die überbaubare Grundstücksfläche ist am Bestand orientiert.

Die Flächen des Gewerbebetriebes nördlich der Planstraße A werden als Mischgebiet (MI) festgesetzt, da hier neben der gewerblichen Nutzung auch Wohnungen vorhanden sind. Die Ausweisung der überbaubaren Grundstücksfläche ermöglicht eine angemessene Erweiterung der Bebauung nach Norden.

Die bestehenden Gebäude sind teilweise dreigeschossig, dadurch ergibt sich bei der Festsetzung der § 17 BauNVO entsprechenden GFZ von 1,2 eine GRZ von 0,4.

6.2 Verkehrsflächen

Die Linienplanung der Neubaustrecke umfaßt die Planstraße A als Verbindung von der Wurzener Straße (B 107) zur Nerchauer Straße / Leisniger Straße (S 11/S 38). Dazu gehört der Ausbau der Zufahrten mit den Knotenpunkten:

- Friedrich-Oettler-Straße - Wurzener Straße
- Wurzener Straße - Planstraße A (Brückenrampe)
- Planstraße A (Brückenrampe) - Nerchauer Straße / Leisniger Straße.

Die Planstraße A sowie der überwiegende Teil der Wurzener Straße ist aus verkehrstechnischen Gründen anbaufrei vorgesehen. Die angrenzenden Grundstücksflächen werden deshalb als Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten festgesetzt.

Der bestehende Parkplatz nördlich der Friedrich-Oettler-Straße wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung 'Parkplatz' ausgewiesen. Durch eine Neuordnung der Anlage inklusive Grüngestaltung könnten hier etwa 135 Stellplätze entstehen. Die Parkplatzanlage ist durch Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern zu gliedern. Um eine möglichst große Flexibilität in der Anordnung der Stellplätze zu gewährleisten, werden die Standorte der Bäume und Sträucher im Bebauungsplan nicht festgesetzt, sondern das Pflanzgebot als textliche Festsetzung geregelt.

Die Parkplatzanlage wird durch die vorhandenen Zufahrten an der Friedrich-Oettler-Straße erschlossen.

Im Bereich zwischen Sportplatz und Mulde bestehen derzeit ca. 380 Stellplätze für PKW. Um diesen Bedarf auch weiterhin zu decken wird festgesetzt, daß die Fläche für Versorgungsanlagen 'unterirdisches Regenrückhaltebecken' ebenfalls als Parkplatz genutzt werden kann, soweit die ausgewiesene Nutzung dem nicht entgegensteht. Insofern sind entsprechende Absprachen mit dem Versorgungsträger erforderlich.

Diese Parkplatzanlage sollte ebenfalls mit Bäumen und Sträuchern gegliedert und gestaltet werden, wobei das Anpflanzen von Bäumen von den Leitungstrassen abhängig ist. Die Fläche für Versorgungsanlagen sollte als Schotterrasen angelegt werden, so daß bei durchgrünter Oberfläche eine Nutzung als Parkplatz technisch möglich ist.

Der vorhandene Parkplatz östlich der alten Muldebrücke wird ebenfalls als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung 'Parkplatz' ausgewiesen. Durch den Rückbau der Straße kann für die Stellplatznutzung eine größere Fläche zur Verfügung gestellt werden, so daß hier etwa 40 Stellplätze entstehen könnten.

Die Pöppelmannbrücke wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung 'Fuß- und Radweg' festgesetzt.

Da die Wurzener Straße im Bereich südlich der Planstraße A nur noch auf der westlichen Seite einen Fußweg aufweisen wird, wird eine fußläufige Anbindung östlich des Sportplatzes ausgewiesen.

Der Fuß- und Radweg verläuft dabei über die Ringpromenade und den Parkplatz, nördlich des Parkplatzes ist ein Fuß- und Radweg innerhalb der Grünflächen ausgewiesen, der einerseits an die Wurzener Straße anbindet, andererseits unter der Brücke (Planstraße A) hindurch an die Straße 'Oberwerder' anbindet.

Als Fuß- und Radweg ist ebenfalls der Dornaer Weg festgesetzt, wobei zur Unterhaltung der anliegenden Flächen auch ein Fahrrecht für Versorgungsfahrzeuge der Stadt sowie Anliegerverkehr eingeräumt wird.

Die Planstraße A erhält im Bereich westlich der Mulde einen einseitigen Fußweg, im Bereich der Brücke und östlich der Mulde ist ein beidseitiger Fußweg vorgesehen.

Der Gewerbebetrieb nördlich der Planstraße A wird über eine neue Straße vom Oberwerder erschlossen.

6.3 Vorkehrungen zum Schallschutz

Die Fahrbahneinengungen an der vorhandenen Muldebrücke mit Behinderung im Begegnungsfall LKW-LKW und der Steigung in der Serpentine verursachen nicht nur Lärm, sondern auch einen verstärkten Ausstoß von Abgasen. Durch den Bau der neuen Brücke werden die Lärm- und Abgasimmissionen insbesondere an der Friedrich-Oettler-Straße spürbar abnehmen.

Für die Anwohner an der geplanten Ausbaustrecke (Wurzener Straße, Planstraße A, Nerchauer Straße/Birkenwäldchen) werden die Immissionen zunehmen, jedoch werden im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen, die Immissionen auf das gesetzlich festgeschriebene, zumutbare Maß zu reduzieren.

Eine überschlägige Berechnung der an der Ausbaustrecke zu erwartenden Schallimmissionen ergibt, daß in den ausgewiesenen allgemeinen Wohngebieten (WA) die gem. BImSchV vorgeschriebenen Grenzwerte von 59/49 dB (A) Tag/Nacht voraussichtlich nicht eingehalten werden können (s. Anlage 'Schalltechnische Untersuchung').

Insoweit entstehen Ansprüche auf Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen an allen Gebäuden, soweit nicht die vorhandenen Bauteile bzw. Hanglagen der Gebäude abdämmende bzw. abschirmende Wirkung haben.

Daher wird festgesetzt, daß für die zur o.g. Ausbaustrecke orientierten Aufenthaltsräume bauliche oder sonstige Maßnahmen zur Lärmdämmung vorzusehen sind, so daß bei geschlossenen Fenstern ein Innenraumschallpegel von 40/30 dB (A) Tag/Nacht nach VDI 2719 nicht überschritten wird.

Die Art der Maßnahme ist im Einzelfall aufgrund von Schallmessungen und -berechnungen zu bestimmen.

6.4 Grünordnung und Landschaftseinbindung

Gemäß § 7 Abs. 2 des Naturschutzgesetzes Sachsen wird als ökologische Grundlage des Bebauungsplanes ein Grünordnungsplan aufgestellt. Dieser enthält eine Bewertung des Zustandes von Natur und Landschaft im Plangebiet sowie die Maßnahmen zur Verwirklichung der örtlichen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Entsprechend dem Grünordnungsplan sind in der Planzeichnung Grünflächen, Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und mit Bindungen für Bepflanzungen sowie Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt.

Da die Festsetzung und Ausgestaltung aller Pflanzbindungen und -gebote im zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes seine 'Lesbarkeit' beeinträchtigen würde, werden die erforderlichen Pflanzmaßnahmen und die Pflanzenwahl durch die textlichen Festsetzungen aus dem Grünordnungsplan übernommen.

Durch den Bezug auf die Maßnahmen des Grünordnungsplanes im Teil B - textliche Festsetzungen - werden diese Bestandteil des Bebauungsplanes.

6.5 Denkmalpflege und Gestaltungssatzung

Die Standorte der Flächen- und Einzeldenkmale wurden aus der Denkmalliste der Stadt Grimma nachrichtlich übernommen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß sich gem. Sächs. Denkmalschutzgesetz weitere Denkmale im Plangebiet befinden.

Im Rahmen der Umgestaltung des Parkplatzes östlich der vorhandenen Muldebrücke ist vorgesehen, die unter Denkmalschutz stehende Brücke über der ehemaligen Eisenbahnlinie soweit freizulegen, daß sie als Brückenbauwerk wieder erkennbar ist.

Die Gestaltungssatzung für die Altstadt von Grimma ist zu beachten. Die darin getroffenen Festsetzungen sind Bestandteil des Bebauungsplanes, soweit sie das Plangebiet betreffen.

7. Ver- und Entsorgungseinrichtungen

Westlich der Mulde wird eine Fläche für Versorgungsanlagen 'Regenrückhaltebecken' ausgewiesen. Es ist vorgesehen, dieses Bauwerk unterirdisch zu realisieren.

Bis zur Herstellung der Versorgungsanlage könnte diese Fläche, entsprechend der bisherigen Nutzung, als Parkplatzanlage genutzt und gestaltet werden.

Um den hohen Stellplatzbedarf auch langfristig zu decken, ist auch eine dauerhafte Nutzung als Parkplatz zulässig, soweit die ausgewiesene Nutzung als Versorgungsanlage nicht entgegensteht. Dazu sind gegebenenfalls Absprachen mit dem zuständigen Versorgungsträger zu treffen.

Da es sich bei der Ausweisung der allgemeinen Wohngebiete, des Mischgebietes und der Gaststätte um Bestandsüberplanungen handelt, ist eine Veränderung der bestehenden Ver- und Entsorgungseinrichtungen nicht erforderlich.

8. Auswirkungen

Durch die Realisierung der Straßenbaumaßnahme wird die städtebauliche Situation im Plangebiet und für die angrenzenden Nutzungen z.T. wesentlich verbessert.

Die Schallimmissionen an der Friedrich-Oettler-Straße werden erheblich reduziert, so daß insbesondere die Wiederherstellung gesunder Wohnverhältnisse erreicht wird.

Die Schallemissionen der Neubaustrecke, die auf die Wohnnutzungen im Plangebiet einwirken, werden durch Regelungen im Bebauungsplan auf das gesetzlich festgeschriebene, zumutbare Maß reduziert.

Aus denkmalpflegerischer Sicht werden ebenfalls positive Auswirkungen erzielt. Die Pöppelmannbrücke wird gänzlich von PKW- und LKW-Verkehr befreit und kann in ihrem Zustand gesichert und wiederhergestellt werden.

Durch den Umbau des östlich der Pöppelmannbrücke befindlichen Parkplatzes kann die ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Brücke der Leisniger Straße freigelegt und als Brückenbauwerk wiedererkennbar gemacht werden.

Durch die im Bebauungsplan in Verbindung mit dem Grünordnungsplan geregelten Grünfestsetzungen werden Natur und Landschaft im Geltungsbereich gesichert und fortentwickelt.

Entworfen und aufgestellt gem. BauGB, BauNVO, PlanzV in Zusammenarbeit mit dem Bauamt der Stadt Grimma.

haas consult
INGENIEUR-CONSULT HAAS & PARTNER GmbH

Beschlossen auf der Stadtverordnetenversammlung vom 27.6.94

Stadtverwaltung Grimma


.....
(Der Bürgermeister)

**Anlage:
Schalltechnische Untersuchung**