

S T A D T   B A D   D Ü R K H E I M


Bebauungsplan "Mannheimer Straße"

Begründung

Diese Begründung ist Bestandteil  
des am 21.09.1995 angezeigten  
Bebauungsplanes.

Kreisverwaltung Bad Dürkheim  
Bad Dürkheim, den 04.12.1995

Im Auftrag

  
(Eichner)

Ausgefertigt  
Stadtverwaltung  
Bad Dürkheim, 02.01.96



  
(Sülze)  
Bürgermeister

## BEGRÜNDUNG

### Bebauungsplan "Mannheimer Straße"

#### Inhaltsverzeichnis:

1. Allgemeines
  - 1.1 Ausgangssituation und zurückliegende Verkehrskonzepte
  - 1.2 Einbindung in das zukünftige Verkehrskonzept
  - 1.3 Problemstellung und Grundlagen zur Umsetzung der Gegenverkehrslösung
  - 1.4 Zielsetzung und Erläuterung der Umbaumaßnahme
2. Formale Aspekte zum Bebauungsplan
  - 2.1 Aufstellungsbeschluß
  - 2.2 Geltungsbereich
  - 2.3 Einfügung in die Gesamtplanung  
Darstellung im Flächennutzungsplan  
Tangierte Bebauungspläne in der Umgebung
  - 2.4. Auswertung der Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange
    - 2.4.1 Auswertung der vorgezogenen Bürgerbeteiligung
    - 2.4.2 Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der öffentlichen Auslegung
3. Planungsgrundlagen und Festsetzungen
  - 3.1 Erläuterungen zum schalltechnischen Gutachten
  - 3.2 Erläuterung der Festsetzungen des Bebauungsplanes
4. Abwägung
5. Planverwirklichung und Kosten

Stand: 04.08.1995

# 1. Allgemeines

## 1.1 Ausgangssituation und zurückliegende Verkehrskonzepte

Die Verkehrssituation einer Stadt ist ständigen Einflüssen und Wandlungen unterzogen, weswegen auch in Bad Dürkheim in der Vergangenheit fortwährend veränderte Verkehrsbelastungen, unterschiedliche Konzepte für Verkehrslösungen und unterschiedliche Schwerpunkte der Stadtentwicklung verfolgt wurden.

Ursprünglich war die Mannheimer Straße bis zum Jahre 1976 im Gegenverkehr befahren. Die Stadteinwärtsspur wurde teilweise gemeinsam mit der Rhein-Haardtbahn benutzt. Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens kam es durch diese Verkehrsführung insbesondere im Bereich der Kreuzung Mannheimer Straße/Gutleutstraße und der gemeinsamen Fahrspurnutzung von Straßenbahn und PKW zu Konflikten.

In den Siebziger Jahren wurde dem Individualverkehr in der Städteplanung sehr große Bedeutung beigemessen. Infolgedessen wurde für Bad Dürkheim ein Generalverkehrsplan durch Prof. Riemer erstellt, der ein **Einbahnstraßenring-system** für den Durchgangs- sowie Quell- und Zielverkehr durch Bad Dürkheim vorsah (die Mannheimer Straße betreffend auf der Karte entgegen dem Uhrzeigersinn: ab Ecke Mannheimer/Gutleutstr. - Gutleutstraße - Weinstraße Nord bis Römerplatz - ab Römerplatz über Mannheimer Straße bis Gutleutstraße).

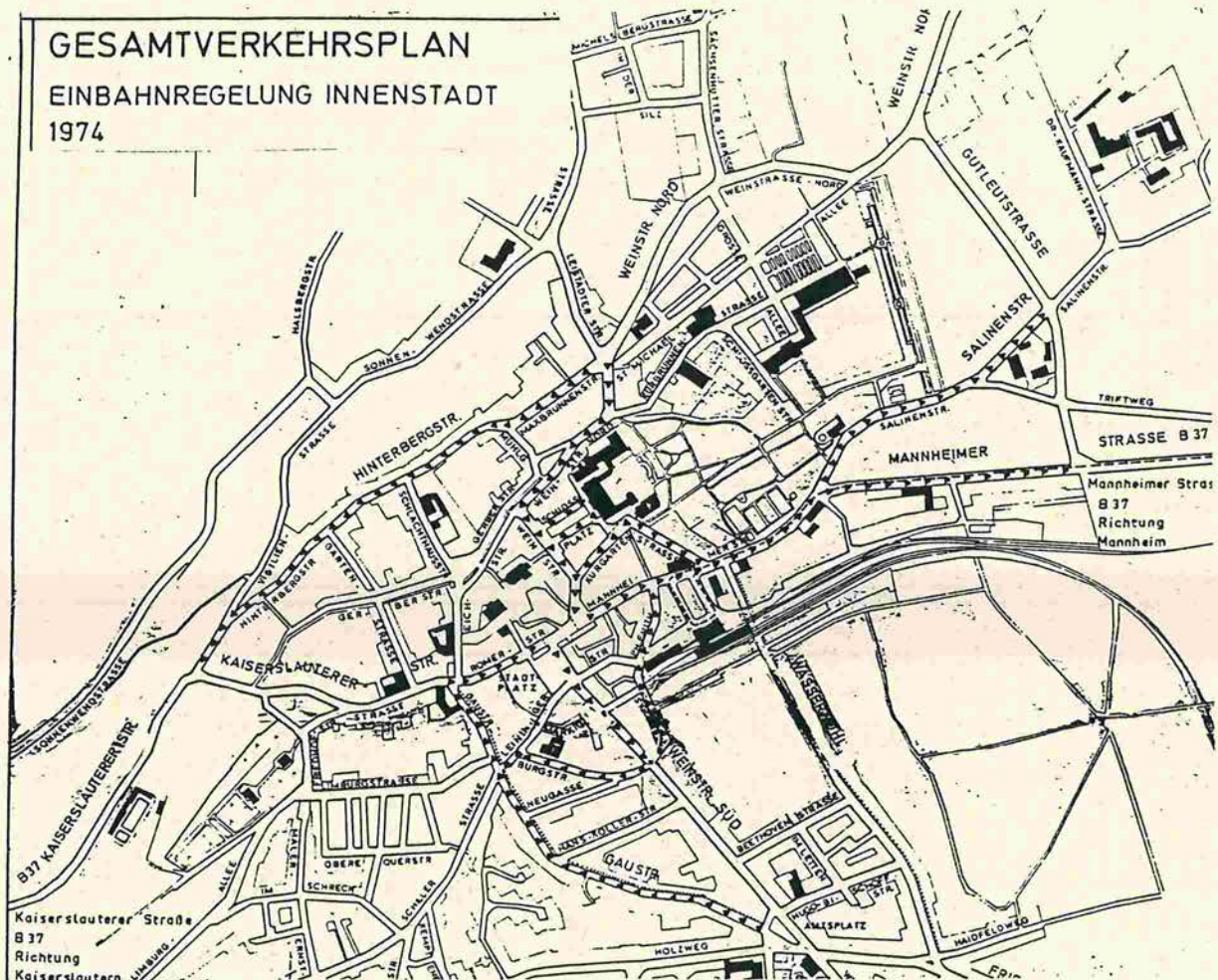


Abb.: Einbahnstraßenringssystem des Generalverkehrsplanes 1974

Zur Umsetzung dieses Konzeptes fand im August 1975 eine **Besprechung** zur Einführung eines Einbahnstraßensystems in der Stadt Bad Dürkheim zwischen der **Stadtverwaltung und den öffentlichen Verkehrsträgern** bzw. den zuständigen **Verwaltungsbehörden** statt. Als Ergebnis der Besprechung war für die Mannheimer Straße die Einführung einer Einbahnstraßenregelung in West-Ost-Richtung vom Römerplatz bis zur Gutleutstraße (in entgegengesetzter Richtung sollten nur die Züge der Rhein-Haardtbahn und die Linienbusse bis zum Bahnhof fahren dürfen). Die Salinenstraße sollte zur Einbahnstraße für den Anliegerverkehr bis zum Rathaus (sowie der Linienbusse zum Bahnhof) in Ost-Westrichtung erklärt werden. Neben der Einführung diverser weiterer Einbahnstraße wurde auch die Philipp-Fauth-Straße als Einbahnstraße in Süd-Nordrichtung vorgesehen. Als Schlußbemerkung wurde im Protokoll zu dieser Besprechung festgehalten: "... soll vorstehend beschriebenes **Einbahnstraßensystem als Übergangslösung** eingeführt werden, bis die innerstädtischen Verkehrsverhältnisse durch die planfestgestellten bzw. in der Planfeststellung und Projektierung befindlichen Verkehrsbauten - wie B 37 (verschiedene Bauabschnitte) und geplante Osttangente - das vorhandene Straßensystem spürbar entlasten werden.

Die **verkehrspolizeiliche Anordnung** zur Einführung der umfangreichen Einbahnstraßenregelungen erfolgte durch die damals zuständige Kreisverwaltung mit Datum vom 22.01.1976. Hierdurch wurde die **Einbahnregelung** neben den Straßen Philipp-Fauth-Straße, Weinstraße Nord und Weinstraße Süd in Teilbereichen, Kurgartenstraße, Leininger Straße, Leopoldstraße Bahnhofsvorplatz, Schloßplatz, Gaustraße und letztlich auch für die **Mannheimer Straße ohne Unterbrechung von Römerplatz bis Gutleutstraße** (Ausnahme: Schienenfahrzeuge und Linienbusse bis Bahnhof auch in Gegenrichtung) angeordnet. Für die Salinenstraße wurde die alte Einbahnregelung (entgegen der durch Riemer vorgeschlagenen Richtung) von Gutleutstraße bis zum Rathaus festgeschrieben.

Nach dem zuvor beschriebenen Konzept war für die Salinenstraße lediglich der Anliegerverkehr zum Rathaus und zur Ladestraße vorgesehen.

Ursprünglich sollte die Einbahnstraßenregelung im Anschluß an die Wurstmarktverkehrsregelung eingeführt werden, der Termin sollte dann jedoch bis zum Abschluß anstehender Kanal- und Straßenbauarbeiten hinausgeschoben werden.

Vom Straßenbauamt Speyer kam anschließend die Anregung, da durch den Bund der Ausbau der Mannheimer Straße von Gutleutstraße bis Bundesbahnunterführung ausgeführt wurde, "...die Einbahnstraße zumindest zwischen dem Bürgermeisteramt und der Gutleutstraße einzuführen." Diesem Vorschlag folgte der Bau- und Entwicklungsausschuß im März 1976. Die Einbahnstraßenregelung für die Mannheimer Straße zwischen Rathaus und Bahnhof sollte nach dem Straßenausbau folgen.

Damit wurde die **Einbahnstraßenregelung** für die **Salinenstraße** (in Ost-West-Richtung) und **Mannheimer Straße** (in West-Ost-Richtung) von Gutleutstraße bis Rathaus **bis heute** für den Durchgangsverkehr **eingeführt**. Da sich diese Verkehrsführung offensichtlich bewährte oder andere Zwangspunkte entgegenstanden, wurde die ursprüngliche **große Ringlösung** durch Einbahnregelung zwischen Bahnhof und Rathaus **nie umgesetzt**.

Die als Gemeindestraße immer klassifizierte **Salinenstraße** hatte somit den **überörtlichen Verkehr** aufgenommen.

Als sich im Laufe der 80er Jahre die Schwerpunkte der Städteplanung weg von der Dominanz des Verkehrs hin zur **Innenstadtentwicklung** endgültig durchgesetzt hatte, begann auch Bad Dürkheim Mitte der 80er Jahre mit den Vorbereitungen für eine **städtebauliche Sanierung** des alten Stadtkernbereiches. Grundbedingung für eine Aufnahme in das Förderprogramm war die **Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt** mit Schließung des Römerplatzes. Zuvor mußte die Philipp-Fauth-Straße für den Gegenverkehr ausgebaut werden, was 1991 abgeschlossen war. Mit der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt wurde der gesamte dort ursprünglich geflossene Verkehr über Weinstraße Nord und Gutleutstraße nun zusätzlich durch die **Salinenstraße** geführt. In den Folgejahren wurde die Sanierung forciert und Römerplatz sowie Stadtplatz neugestaltet.

## Primärstraßensystem

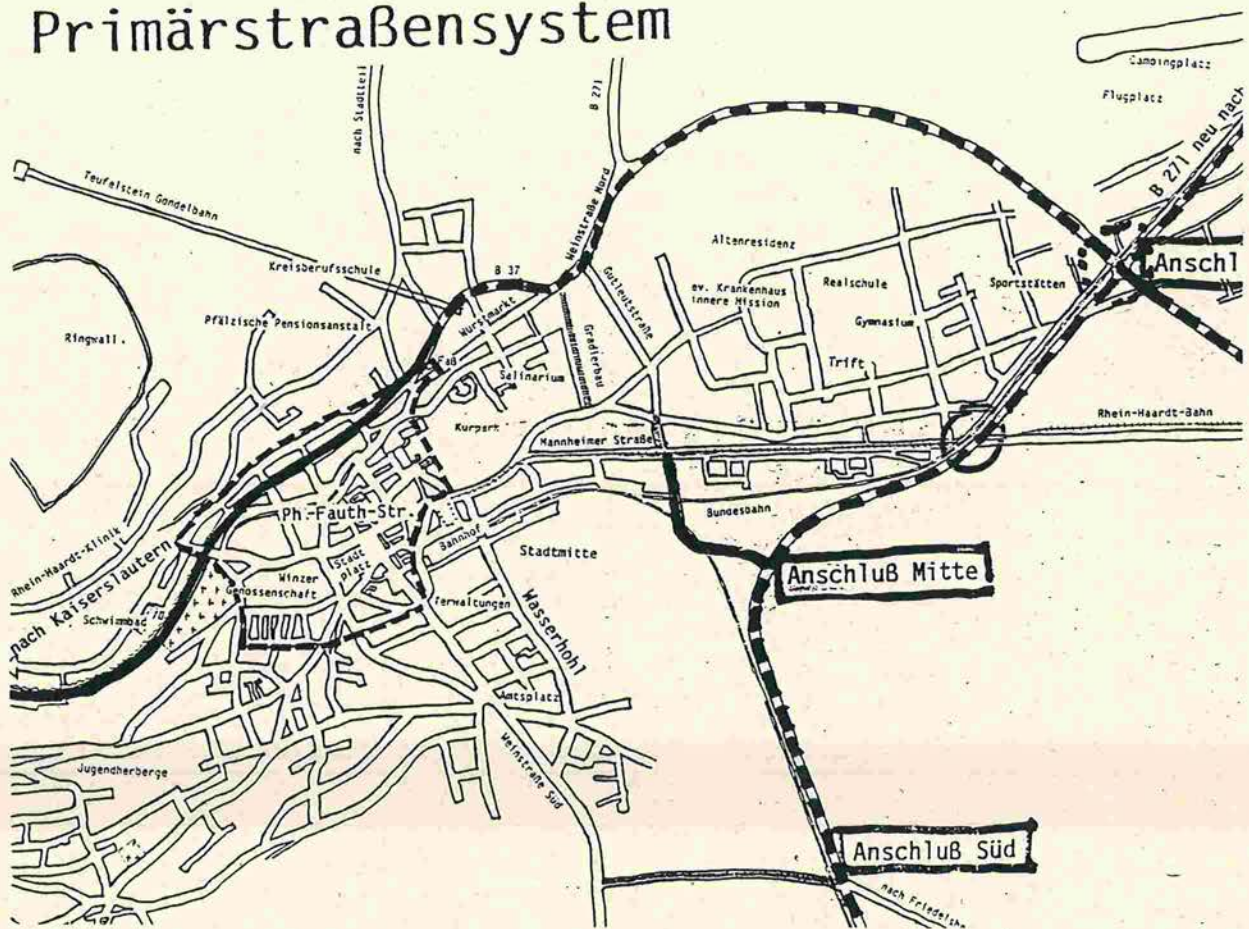


Abb.: Primärstraßensystem der Innenstadtsanierung

## 1.2 Einbindung in das zukünftige Verkehrskonzept

Mit den genannten Überlegungen zur Verkehrsberuhigung der Altstadt wurde Mitte bis Ende der 80er Jahre in der Stadt Bad Dürkheim auch die Wiedereinführung des Gegenverkehrs in der Mannheimer Straße diskutiert und wurde schließlich Anfang der 90er konkret. Erstens hatte die Salinenstraße im Bereich des Gradierbaus mittlerweile weitere empfindliche Kureinrichtungen aufgenommen, die im Konflikt mit dem hohen Verkehrsaufkommen stehen und zweitens rückte die Realisierung der B 37-Neu (Nordtangente) und B 271-Neu (Osttangente) mit Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens näher. Mit Abschluß dieser beiden "Umgehungen" und damit reduzierten Verkehrsaufkommens soll die Bundesstraße 271-alt, wie die Mannheimer Straße in dem durch den Bebauungsplan betroffenen Bereich heißt, wieder den Gegenverkehr aufnehmen.

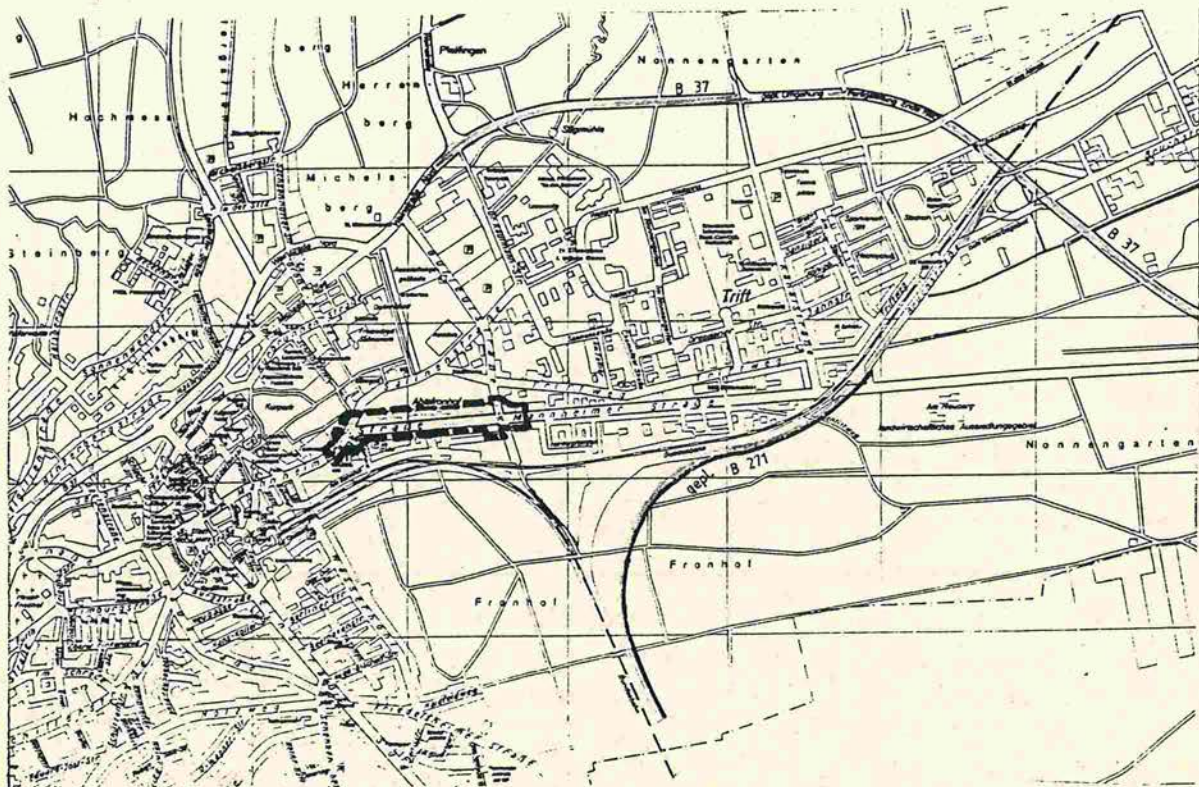


Abb.: Auszug aus dem Stadtplan zur Übersicht

## 1.3 Problemstellung und Grundlagen zur Umsetzung der Gegenverkehrslösung

Als Hauptbeteiligte einer Wiedereinführung des Gegenverkehrs in der Mannheimer Straße wurden zunächst verschiedene Umbauvarianten mit der Rheinhaardt-Bahn diskutiert. Nach Entscheidung für die anstehende Lösung wurde durch die Stadt 1993 ein Tiefbauingenieurbüro mit der Vorplanung der Umbaumaßnahmen beauftragt.

Bei der Beratung der Vorplanung Gegenverkehr Mannheimer Straße im Bau- und Entwicklungsausschuß wurde auch die Notwendigkeit der planungsrechtlichen Absicherung der Maßnahme durch einen Bebauungsplan sowie die Untersuchung der Lärmproblematik erkannt. Mit der Erarbeitung des schalltechnischen

Gutachtens wurde das Büro ISU beauftragt. Als Grundlagenmaterial wurden Höhenaufnahmen der an die auszubauende Mannheimer Straße angrenzenden Bereiche angefertigt und Schienenverkehrsdaten durch das mit der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Bad Dürkheim beauftragten Büros ermittelt.

#### 1.4 Zielsetzung und Erläuterung der Umbaumaßnahme

##### Zielsetzung

Mit der Umbaumaßnahme in der **Mannheimer Straße** soll als Primärziel die ursprünglich als Übergangslösung eingeführte Einbahnregelung rückgängig gemacht werden und die Straße wieder im **Gegenverkehr** befahren werden können. Die Befahrbarkeit in beide Richtungen ist unter gleichzeitiger Realisierung der beiden "Umgehungen" B 37-Neu und B 271-Neu für den überörtlichen Verkehr das Ziel auch falls die Einführung des Gegenverkehrs in der Mannheimer Straße eventuell um wenige Jahre für eine Übergangszeit vorgezogen sein sollte.

Die **Salinenstraße** soll bis auf das unbedingt notwendige Maß **verkehrsberuhigt** werden, um den empfindlichen Bereich vor der Parkklinik, dem Gradierbau, den Hotel- und Gastronomieeinrichtungen und die Zugänge zum Kurpark zu schützen.

Desweiteren soll die unübersichtliche Kreuzung Salinenstraße/Am Rathaus mit der Mannheimer Straße entschärft und im Bereich des Rathauses die längst überfällige Sicherung eines Fußgängerüberweges geschaffen werden.

##### Erläuterung der Umbaumaßnahme

Für die **Mannheimer Straße** ist beabsichtigt, diese mit einer **Zweirichtungsfahrbahn** auszubauen und parallel in Teilabschnitten eine eigene **Gleiszone mit Hochbord** für die Rheinhardt-Bahn herzurichten. Der jetzige Gesamtquerschnitt wird nur im Kreuzungsbereich mit der Gutleutstraße um die Breite einer **Linksabbiegerspur** verbreitert. Hierzu wird der Gleiskörper der Rheinhardtbahn um eine Fahrspurbreite in das jetzige Reb Gelände verschwenken. Südlich der Mannheimer Straße bleibt ein ausreichend breiter Gehweg.

Die **Salinenstraße** soll nur noch für den dortigen Anliegerverkehr ab der Gutleutstraße bis zum Cafe Traubenkur befahrbar bleiben und dort eine Wendemöglichkeit geschaffen werden. Von der Wendemöglichkeit bis zur Mannheimer Straße soll die gesamte jetzige Verkehrsfläche dem **Fußgänger- und Radfahrverkehr** vorbehalten und entsprechend ausgebaut werden.

Im Bereich des Rathauses wird eine **Ampelanlage** erstens die Ein- und Ausfahrten in die Straße "Am Rathaus", zweitens die partiell gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch Rhein-Haardtahn und Kfz-Verkehr und drittens die Querung für Fußgänger und Radfahrer regeln.

## 2. Formale Aspekte zum Bebauungsplan

### 2.1 Aufstellungsbeschuß

Der Stadtrat hat den Aufstellungsbeschuß für den Bebauungsplan "Mannheimer Straße" in seiner Sitzung am 20.12.1994 gefaßt.

## 2.2 Geltungsbereich

### Beschreibung des Geltungsbereiches.

Beginnend im Nordosten verläuft die Geltungsbereichsgrenze im Uhrzeigersinn westlich des Flurstückes der Pl. Nr. 5114/3 in südlicher Richtung, durchschneidet das Flurstück Pl. Nr. 1988/4 (Mannheimer Straße) bis sie auf die Flurstücksgrenze des Flurstückes mit der Pl.Nr. 1962 stößt. Ab dort knickt die Geltungsbereichsgrenze in Westen ab und verläuft fortan nördlich der Flurstücke der Pl.Nrn. 1962, 1961/3, 1960/2, 1927/3, 1898. Die Flurstücke der Plan.Nrn. 1897/6 und 1897/5 mit in den Geltungsbereich einschließend knickt die Geltungsbereichsgrenze westlich des Flurstückes Pl.Nr. 1898 nach Süden ab bis zum ersten Grenzpunkt und verläuft ab dort nördlich des Flurstückes der Pl.Nr. 1897/12 und dann östlich des Flurstückes der Pl.Nr. 1897/12, bis sie auf das Flurstück der Pl.Nr. 1988/4 (Mannheimer Str.) stößt. Von nun an verläuft die Geltungsbereichsgrenze in westlicher Richtung nördlich der Flurstücke mit den Pl.Nrn. 1897/12, 1897/10, 1896/3, 1894/3, durchschneidet das Flurstück der Pl.Nr. 1642/8 (Straße) und verläuft weiter nach Westen nördlich der Flurstücke mit den Plan.Nrn. 1891/4, 1888/3, 1886/2, 1886/5, 1886/11 - letzteres bis zum dritten Grenzpunkt. Ab dort knickt die Geltungsbereichsgrenze in südwestlicher Richtung (die nordwestliche Ecke des Flurstückes der Pl.Nr. 1886/11 mit in den Geltungsbereich einschließend) ab, durchschneidet das Flurstück der Pl.Nr. 1776/101?? (Straße "Am Rathaus") und trifft auf das Flurstück der Pl.Nr. 1764/1 (Grenzpunkt). Fortan verläuft die Geltungsbereichsgrenze zunächst Richtung Westen und stößt auf die nordöstlichste Gebäudeecke des Rathausgebäudes, wobei sie das Flurstück der Pl.Nr. 1764/1 in seiner nordöstlichsten Ecke in den Geltungsbereich einschließt. Ab der genannten nordöstlichsten Gebäudeecke des Rathauses verläuft der Geltungsbereich Richtung Südwesten nördwestlich des Flurstückes der Pl.Nr. 1764/1. Vor dem Flurstück der Pl.Nr. 1762/4 knickt der Geltungsbereich nach Nordwesten, das Flurstück der Pl.Nr. 1988/4 (Mannheimer Str.) durchschneidend, ab und trifft auf des Flurstück der Pl.Nr. 629/2 (Kurpark). Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes verläuft dann südöstlich des Kurparks (Pl.Nr. 629/2) ca. 170 Meter in nordöstlicher Richtung. Dort dreht die Geltungsbereichsgrenze in östliche Richtung ab und durchschneidet das Flurstück 5120/5 parallel zur Mannheimer Straße. Diese Geltungsbereichsgrenzlinie trifft senkrecht auf die Gutleutstraße mit der Pl.Nr. 5117/9, knickt dort nach Norden (östlich des Flurstückes der Pl.Nr. 5120/5) ab, um nach etwa 20 Metern erneut - das Flurstück der Pl.Nr. 5117/9 (Gutleutstraße) durchschneidend - seine Richtung nach Osten zu wechseln bis zum Grenzpunkt der südöstlichsten Grundstücksecke des Flurstückes Pl.Nr. 5117/6. Ab dann verläuft die Geltungsbereichsgrenze zunächst südlich des Flurstückes der Pl.Nr. 5117/6, dann in südlicher Richtung und nach ca. 17 Metern abknickend in östlicher Richtung und durchschneidet dabei das Flurstück der Pl.Nr. 5117/9 winkelförmig und das Flurstück der Pl.Nr. 5115/2 geradlinig, um beim Flurstück der Pl.Nr. 5114/3 auf seinen oben beschriebenen Ausgangspunkt zu treffen.

## 2.3 Einfügung in die Gesamtplanung

### Darstellung im Flächennutzungsplan

Die Mannheimer Straße ist im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Bad Dürkheim von 1982 im Bereich des Bebauungsplanes als "überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße" dargestellt. Die nördlich anschließenden

Flächen sind als Rebflächen, die südlich anschließenden Flächen als gemischte Baufläche und die südwestlich anschließende Fläche als Fläche für den Gemeinbedarf dargestellt.

Auf diesen Flächenfestsetzungen basieren die abwägungsrelevanten Überlegungen zur Schallschutzfrage, die an anderer Stelle dieser Begründung näher dargelegt sind.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechen den Darstellungen des Flächennutzungsplanes. Demnach ist der Bebauungsplan "Mannheimer Straße" gemäß §8 Abs.2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

### **Tangierte Bebauungspläne in der Umgebung**

Der Bebauungsplan "Mannheimer Straße" tangiert im Westen den rechtskräftigen Bebauungsplan "Kurgebiet".

Im Osten überlappt der Bebauungsplan "Mannheimer Straße" mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan "Am Falltor - Änderungsplan I" für den Bereich der Gutleutstraße und dem östlich und nördlich der Mannheimer Straße anschließenden Streifen für Verkehrsgrün. Mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes "Mannheimer Straße" gelten für die beschriebenen Flächen die in ihm enthaltenen Festsetzungen, die Vorschriften des Bebauungsplanes Falltor sind hinfällig.

### **Heilquellenschutzgebiet**

Die Heilquellen Bad Dürkheims wurden durch Rechtsverordnung 1985 zum Schutzgebiet gemäß §18 Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz erklärt. Das Heilquellenschutzgebiet ist in drei Zonen aufgeteilt. Die engste Zone dieses Schutzgebietes ist im Bebauungsplan dargestellt. Die Grenze dieser Zone verläuft im Bereich des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes nördlich der Mannheimer Straße, so daß die nördlich anschließende Rebfläche und die Kureinrichtungen samt Kurpark eingeschlossen sind.

In dieser engeren Zone (Zone II) wurden mit der Unterschutzstellung diverse Verbote für die Zone II ausgesprochen, u.a. der Durchgangstransport von wassergefährdenden Flüssigkeiten, wie Heizöl oder Kraftstoff. Die Salinenstraße, welche die engere Zone durchschneidet war bislang die einzige für LKW-Transporte für die genannten Flüssigkeiten passierbare Straße aus Westen, Norden oder Osten in die südlich gelegenen Ortsteile Bad Dürkheims. Allein schon dieser Grund fordert dringend die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Salinenstraße.

## **2.4 Auswertung der Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange**

### **2.4.1 Auswertung der vorgezogenen Bürgerbeteiligung**

Der vorgezogene Einwohnerbeteiligungstermin gemäß §3 Abs.1 BauGB wurde am 19.01.1994 durchgeführt. Aufgrund von Anregungen oder Bedenken aus der vorgezogenen Einwohnerbeteiligung erfolgten keine Änderungen der Planung. Eine Anregung der Einwohner, die Salinenstraße für den Anliegerverkehr offen zu lassen, wurde vom Stadtrat zurückwiesen. Allerdings beschloß der Stadtrat, die Darstellung der Salinenstraße als Rad- und Fußgängerbereich durch die Darstellung Straßenverkehrsfläche zu ersetzen, um die Schließung der Salinenstraße als Durchgangsstraße per Ordnungsrecht flexibler zu regeln.

## 2.4.2 Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der öffentlichen Auslegung

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde in der Zeit vom 21.12.1994 bis 15.02.1994 durchgeführt. Anregungen der Saar-Ferngas AG wurden im Bebauungsplan aufgenommen.

In der Zeit vom 29.05.1995 bis einschließlich 28.06.1995 lag der Bebauungsplan zur öffentlichen Einsichtnahme bei der Stadtverwaltung aus. Es wurden keine weiteren Anregungen oder Bedenken vorgebracht.

## 3. Planungsgrundlagen und Festsetzungen

### 3.1 Erläuterungen zum Schalltechnischen Gutachten

#### **Berechnung der Geräuscheinwirkungen**

Die Berechnung der Geräuscheinwirkungen, unterschieden nach Straßen- und Schienenverkehrslärm, hatten das Ziel, **abwägungserhebliche Grundlagen für den Bebauungsplan** bereitzustellen.

Im Gutachten wurde ein Vergleich zum Prognosezieljahr 2010 zugrundegelegt, welcher den jeweiligen rechnerisch ermittelten Verkehrslärm (Straße und Schiene) der Status quo Prognose einerseits und der Umbauprognose andererseits gegenüberstellt.

In Übereinstimmung mit dem Straßen- und Verkehrsamt Speyer wurde für die Prognosen in der schalltechnischen Untersuchung das Modell Planfall 3a zugrundegelegt, welches von der Öffnung der Mannheimer Straße für den Gegenverkehr, dem Bau der Nordumgehung (B 37-Neu), sowie der Realisierung der Ostumgehung (B 271-Neu) ausgeht.

Für den Schienenverkehr ergab sich danach keine wesentliche Änderung nach der Umbaumaßnahme gegenüber der 'Status quo Prognose 2010'.

Anders verhielt es sich bei der Gegenüberstellung beim **Straßenverkehrslärm**. Bereits bei der 'Status quo Prognose 2010' überschritten die ermittelten Geräuscheinwirkungen an den Gebäudenordfassaden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (64 dB(A) am Tag/ 54 dB(A) in der Nacht im Mischgebiet) der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchVo). Nach Einführung der Gegenverkehrslösung wurden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchVo noch stärker überschritten, so daß sich im Vergleich zur 'Status quo Prognose' Steigerungen von 1 bis 3 dB(A) ergaben.

Als kritischer Zeitbereich ergab sich jeweils die Straßenverkehrslärmbelastung am Tage.

#### **Beurteilung der berechneten Geräuscheinwirkungen und notwendiger Lärmschutzmaßnahmen**

Wie bereits zuvor erläutert, ist für die Bebauung südlich der Mannheimer Straße die Gebietsart Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO heranzuziehen. Danach ergeben sich die jeweils anzuwendenden Orientierungs- bzw. Immissionsgrenzwerte.

Die originäre Beurteilungsgrundlage mit dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 Schallschutz im Städtebau vom Mai 1987 war im vorliegenden Fall nicht anwendbar. Denn aufgrund der hohen Vorbelastung sind die vorsorgeorientierten

schalltechnischen Orientierungswerte (60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht) nicht einzuhalten.

Die Überprüfung der Anwendbarkeit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung der Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchVO**) vom 12. Juni 1990 ergab folgendes Ergebnis:

Die Anwendungsvoraussetzungen der 16. BImSchVO für den Straßenverkehrslärm ist an verschiedenen Gebäuden gegeben, der Schienenverkehrslärm zeigt sich sowohl nach der 16. BImSchVO als auch nach der DIN 18005 als unproblematisch.

Die **Anwendungsvoraussetzungen** für den Straßenverkehrslärm sollen näher dargelegt werden.

Im vorliegenden Fall handelt es sich mit einer Achsverschiebung durch Fahr-  
bahnverlegung um einen wesentlichen baulichen Eingriff.

Bei wesentlichen baulichen Eingriffen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchVO liegt eine wesentliche Änderung vor, wenn der bisher vorhandene Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöht wird. Auf eine Steigerung um mindestens 3 dB(A) kommt es nicht an, wenn infolge des baulichen Eingriffs der Beurteilungspegel auf 70/60 dB(A) erhöht wird oder er vor dem baulichen Eingriff bereits über 70/60 dB(A) lag und weiter erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchVO).

An folgenden Immissionsorten greifen die Anwendungsvoraussetzungen der Verkehrslärmschutzverordnung in der Mannheimer Straße:

1. Anstieg der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) und gleichzeitig Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes am Tag oder in der Nacht bei **Gebäude Mannheimer Str. 25, 25a und 26 (Nordfassade)** und
2. Anstieg der Beurteilungspegel auf mindestens 70/60 dB(A) bei **Gebäude Mannheimer Str. 32b und 34a.**

Zur Minderung der Lärmbelastung scheiden aufgrund der anzutreffenden baulichen Situation **aktive Schallschutzmaßnahmen**, wie z.B. den Bau eines Lärmschutzwalles bzw. einer Lärmschutzwand aus. Auch durch den Einbau eines schallmindernden Straßenbelages (Flüsterasphalt) ist aufgrund der geringen Geschwindigkeit keine ausreichende Pegelminderung zu erreichen. Eine Verringerung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h ist aufgrund der verkehrstechnischen Bedeutung dieses Straßenabschnittes nicht möglich.

Demnach kann der notwendige Lärmschutz an den einzelnen angeführten Gebäude-seiten nur durch **passive Schallschutzmaßnahmen** realisiert werden.

Für die Aufenthaltsräume an den Nordfassaden der Gebäude bedeutet dies in erster Linie **Schalldämmung in Form entsprechender Schallschutzfenster.**

An den Nordfassaden der Gebäude 25, 25a und 26 sind Beurteilungspegel nachgewiesen worden, die in den Aufenthaltsräumen die Notwendigkeit von Schallschutzfenstern der Klasse II erfordert. Auch ohne Öffnung der Mannheimer Straße für den Gegenverkehr wäre aufgrund des Verkehrsaufkommens der Einbau von Schallschutzfenster der Klasse II notwendig. Dies ist bereits im Vorfeld mit dem Einbau einer Wärmeschutzverglasung erfolgt.

Folglich sind trotz der Zunahme der Geräuscheinwirkungen aufgrund des Umbaus der Mannheimer Straße keine weitergehenden als die bereits realisierten passiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Anders verhält es sich mit den Gebäuden **Mannheimer Straße 32b und 34a**. Dort sind an den Nordfassaden Fenster der Schallschutzklasse III mit einem bewerteten Bauschalldämmmaß (R'w) von 35-39 dB(A) einzubauen. Das bewertete Bauschalldämmmaß (R'w) der Dächer und Außenwände dieser Räume hat mindestens 40-44 dB(A) zu betragen.

Die im Rahmen der vorliegenden Aufgabenstellung notwendigen **passiven Schallschutzmaßnahmen beschränken sich ausschließlich auf die Aufenthaltsräume an den Nordfassaden des Gebäude Mannheimer Str. 32b, (Pl.Nr. 1897/5) und des Gebäudes Mannheimer Str. 34a (Pl.Nr. 1897/6).**

Aufgrund der unschädlichen Geräuscheinwirkungen der Rhein-Haardtbahn in diesem Gleisabschnitt werden hinsichtlich dieser Schallquelle keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

### **3.2 Erläuterung der Festsetzungen des Bebauungsplanes**

Im Bebauungsplan dargestellt sind die Straßenverkehrsflächen, die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "Fußgängerbereich" für die Gehwege, "Rad- und Fußgängerbereich" für die Salinenstraße, und "Verkehrsgrün" für die Ecke Mannheimer Str./Gutleutstr.. Dort, wo die Rhein-Haardtbahn einen eigenen Gleiskörper erhält und mit Hochbord gegenüber der Fahrbahn abgetrennt ist, erhält sie die Darstellung "Bahnanlagen".

Bei den sonstigen im Geltungsbereich befindlichen Flächen werden im wesentlichen die vorhandenen Flächennutzungen festgeschrieben. Lediglich für die beiden in den Geltungsbereich einbezogenen Flurstücke Pl.Nr. 1895/5 und 1897/6 erfolgen die weiteren Festsetzungen:

#### **1. VORKEHRUNGEN ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN** (§9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

In den Aufenthaltsräumen an den Nordfassaden der Gebäude Mannheimer Straße Nr. 32b (Flurstücksnummer 1897/5) und Nr. 34a (Flurstücksnummer 1897/6) sind bis zum Abschluß der Umbaumaßnahme der Mannheimer Straße folgende Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durchzuführen:

- 1.1 Durch entsprechende Maßnahmen ist sicherzustellen, daß die Fenster, Außentüren und Lüftungen mindestens der Schallschutzfensterklasse III nach VDI-Richtlinie 2719 'Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen' vom August 1987 mit einem bewerteten Bauschalldämmmaß (R'w) von mindestens 35-39dB(A) gemäß DIN 52.210 entsprechen.
- 1.2 Hinsichtlich der Dächer und Außenwände ist zu gewährleisten, daß diese mindestens ein bewertetes Bauschalldämmmaß (R'w) von 40-44 dB(A) gemäß DIN 52.210 aufweisen.

Mit dieser Festsetzung sind die notwendigen Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der umbaubedingten Schallzunahme abschließend geregelt.

Diese Maßnahmen sind durch den für den Straßenbau zuständigen Baulastträger zu übernehmen.

#### 4. Abwägung

Wie im ersten Kapitel (und Punkt 2.3) umfassend dargelegt, bedarf es zum Wohl der Innenstadt einerseits und zum Wohl der Kureinrichtungen in der Salinenstraße andererseits unbedingt der vorgesehenen Einführung der **Gegenverkehrsregelung in der Mannheimer Straße**. Wesentlich ist dabei die Tatsache, daß die Einführung der Einbahnverkehrsregelung in der Mannheimer Straße von Anfang an als **Übergangslösung** geplant war. Die Empfindsamkeit der Salinenstraße war auch ursprünglich im Auge der Stadt, weshalb für den Straßenabschnitt zwischen Gutleutstraße und Rathaus nur der Anliegerverkehr zum Rathaus für die Übergangszeit vorgesehen war. Aufgrund von Zufälligkeiten wurde für die Mannheimer Straße nie durchgängig der Einbahnverkehr wie ursprünglich geplant eingeführt und der gesamte Durchgangsverkehr wurde auf die dafür ungeeignete Salinenstraße geleitet.

Mit dem Näherrücken der Realisierung der beiden Ortsumgehungen B37-Neu und B271-Neu ist das Ziel in Sicht, bis zu jenem die "Übergangslösung Einbahnregelung Mannheimer Straße" geplant war.

Die Salinenstraße war auch immer als Gemeindestraße klassifiziert, die Mannheimer Straße war und ist Bundesstraße.

Daher ist es an der Zeit, die Salinenstraße endlich zu entlasten und die Gegenverkehrslösung in der Mannheimer Straße wieder einzuführen.

Eine höhere Verkehrsbelastung kann den betroffenen Anliegern der Mannheimer Straße vor dem Hintergrund der mit der Maßnahme ansonsten einhergehenden Vorteile zugemutet werden, vor allem unter dem Gesichtspunkt, daß die Mannheimer Straße im maßgeblichen Abschnitt nur einseitig im Süden bebaut ist.

Von Anfang an war der Stadt bewußt, daß die durch die Straßenumbaumaßnahme verursachten schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm im Vorhinein gebührend berücksichtigt werden mußten. Durch das in Auftrag gegebene Schallschutzgutachten wurden die abwägungserheblichen Aussagen hinsichtlich der Geräuscheinwirkungen bereitgestellt.

Aufgrund des Nachweises der erheblichen Vorbelastungen sind die vorsorgeorientierten, schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18.005 'Schallschutz im Städtebau' Teil 1 nicht einzuhalten..

Die Überprüfung im schalltechnischen Gutachten ergab die Anwendung der Beurteilungsmaßstäbe der Verkehrslärmschutzverordnung - schädliche Umwelteinwirkungen durch Straßenverkehrslärm wurden an wenigen Gebäude prognostiziert.

Die Gemeinde stellte sich der Schallproblematik, indem sie zunächst die Möglichkeiten der Lärmvermeidung diskutierte. Zur **Lärmvermeidung** bleibt als einzige Möglichkeit der Verzicht auf den Straßenumbau. Vor dem Hintergrund der zuvor geschilderten Historie und der Empfindsamkeit der Nutzungen in der Salinenstraße schied dies allerdings aus.

Blieb die Überprüfung der Möglichkeiten zur **Lärmverminderung**.

Die naheliegendste Möglichkeit der **aktiven Schallschutzmaßnahmen** schied aus, da die Örtlichkeit keine Schallschutzmauern oder ähnliches zuläßt. Daher waren zur Lärmverminderung lediglich **passive Schallschutzmaßnahmen** an den betroffenen Gebäuden möglich.

Die Stadt ist deshalb der Auffassung, daß die getroffenen Maßnahmen ausreichend sind, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet zu gewährleisten.

Die städtischen Gremien legten ihrer Beurteilung die Bewertung der betroffenen Belange in der Weise zugrunde, daß die Gründe für die Wiedereinführung des Gegenverkehrs in der Mannheimer Straße so gewichtig sind, daß den Betroffenen in der Mannheimer Straße höhere Verkehrsbelastungen mit größerem Lärmaufkommen zugemutet werden kann.

#### 5. Planverwirklichung und Kosten

Für die Realisierung der Tiefbaumaßnahmen ergibt sich laut Kostenschätzung von 1993 ein Betrag von rund 3.000.000,-- DM.

Die Umbaumaßnahmen in der Mannheimer Straße sollen alsbald ausgeführt werden als der Bebauungsplan "Mannheimer Straße" Rechtskraft erlangt hat und im Anschluß die Ausführungs- und Ausschreibungsarbeiten erledigt sind.

Aufgestellt/ergänzt: 14.11.1994, 17.11.1994, 24.11.1994, 28.11.1994,  
14.12.1994, 24.05.1995, 04.08.1995,

durch das Stadtbauamt Bad Dürkheim

Bad Dürkheim, den 20.09.95



(Sülzle)  
Bürgermeister

ANLAGE: Anweisung zum Schutz unterirdisch verlegter Hochdruck-Gasfernleitungen der Saar Ferngas Aktiengesellschaft

SAAR FERN GAS



Anweisung  
zum Schutz unterirdisch verlegter  
Hochdruck-Gasfernleitungen der  
Saar Ferngas Aktiengesellschaft

## Inhaltsverzeichnis

Seite

### 1. Allgemeines

1

### 2. Erkundigungspflicht, Lage von Saar Ferngas-Leitungen einschließlich Zubehör, Planung, Unterrichtung und Arbeitsvorbereitung

2.1	Erkundigungspflicht, Mitteilung des Bauvorhabens	2
2.2	Lage von Saar Ferngas-Leitungen nebst Zubehör, Planunterlagen	2
2.3	Einmessung	2
2.4	Kathodischer Korrosionsschutz	3
2.5	Kreuzungen	3
2.6	Parallelführungen	3
2.7	Bauwerke, Straßen	3
2.8	Wasserrläufe	4
2.9	Bewuchs	4
2.10	Markierungen	4
2.11	Abwässer	4
2.12	Schachtungen	4
2.13	Sprengungen	4
2.14	Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen	4

### 3. Durchführung der Arbeiten

3.1	Anzeigen	5
3.2	Bauüberwachung	5
3.3	Befahren des Schutzstreifens	5
3.4	Erdarbeiten	5
3.5	Durchpressungen und Durchbohrungen	5
3.6	Freilegen der Leitung	5
3.7	Aufschüttungen, Bodenaushub	6
3.8	Verfüllen	6
3.9	Schadensanzeigen, besondere Vorkommnisse	6

### 4. Kosten, Haftung und Versicherung

4.1	Kosten	7
4.2	Schadensersatz	7
4.3	Versicherung	7

### 5. Vertrag

5.1	Anerkennung	8
5.2	Änderungen und Ergänzungen	8

### Empfangsbestätigung

(Bitte an Saar Ferngas zurück)

## 1. Allgemeines

Diese Anweisung gilt für Bau-, Boden- und sonstige Arbeiten im Bereich von Gasversorgungsanlagen in öffentlichen und privaten Grundstücken; zu Gasversorgungsanlagen gehören Gasleitungen, Armaturen, sonstige Einbauteile, Übergabestationen, Widerlager, kathodische Korrosionsschutzanlagen, Steuer- und Meßkabel, Richtpfähle und Markierungssteine, Warnbänder u. a. m.

Die der öffentlichen Energieversorgung dienenden Hochdruck-Gasfernleitungen der Saar Ferngas AG, im folgenden kurz „Saar Ferngas-Leitungen“ genannt, sind grundsätzlich in einem mittig zur Rohrachse liegenden Schutzstreifen mit einer Breite von 4,0 bis 8,0 m verlegt, der durch beschränkte persönliche Dienstbarkeiten (§§ 1090 ff BGB) bzw. durch Verträge gesichert ist.

Alle Bau-, Boden- und sonstigen Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung der Saar Ferngas AG, die rechtzeitig vom Veranlasser einzuholen ist bei

Saar Ferngas Aktiengesellschaft  
Bereich TB  
Am Halberg 3  
Postfach 343  
6600 Saarbrücken  
Tel. 0681/8105-00

Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens, die ohne Genehmigung der Saar Ferngas AG vorgenommen werden, sind zivil- und/oder strafrechtlich verfolgbare Rechtsverletzungen.

Veranlasser im Sinne dieser Anweisung sind Bauherr, Bauträger, Unternehmer, Subunternehmer und/oder sonstige Personen, denen die Bauausführung oder Bauaufsicht obliegt oder übertragen ist.

Wer als Veranlasser Arbeiten im Schutzstreifenbereich durchführt oder durchführen läßt, erkennt die Anweisung als für sich verbindlich an (vgl. Ziff. 5) und ist zu entsprechender Unterweisung und Überwachung der Bautätigkeiten verpflichtet.

## **2. Erkundigungspflicht, Lage von Saar Ferngas-Leitungen einschließlich Zubehör, Planung, Unterrichtung und Arbeitsvorbereitung**

### **2.1 Erkundigungspflicht, Mitteilung des Bauvorhabens**

Im Hinblick auf die Erkundigungs- und Sicherungspflicht von Veranlassern bei der Durchführung von Arbeiten in Leitungsnähe ist rechtzeitig vor Baubeginn der Arbeiten bei der Saar Ferngas aktuelle Auskunft über die Lage und Tiefe der im Bau- bzw. Aufgrabungsbereich liegenden Saar Ferngas-Leitungen nebst Zubehör einzuholen.

Die Zustimmung der Saar Ferngas für Arbeiten im Leitungsbereich und im Schutzstreifen ist unter Beifügung von Plänen (Lagepläne, Grundrisse, Querprofile usw.) rechtzeitig, mindestens jedoch 20 Werkzeuge vor Beginn der Arbeiten, bei Saar Ferngas schriftlich zu beantragen.

Bei Abweichungen von der Bauplanung oder Erweiterung des Bauvorhabens muß eine neue Zustimmung eingeholt werden.

### **2.2 Lage von Saar Ferngas-Leitungen nebst Zubehör, Planunterlagen**

Die Saar Ferngas-Leitungen sind in der Regel mit einer Erddeckung von ca. 1 m verlegt. Lage und/oder Tiefe der Saar Ferngas-Leitungen nebst Zubehör können sich durch Bodenabtragungen, -aufschüttungen, -bewegungen oder durch andere Maßnahmen Dritter nach der Verlegung und Einmessung verändert haben. Dies gilt insbesondere auch für Fernmeldekabel.

Saar Ferngas wird im Rahmen der Erkundigungspflicht des Veranlassers hinreichend genaue Auskünfte über Lage und Tiefe ihrer im Baubereich vorhandenen Saar Ferngas-Leitungen nebst Zubehör geben, soweit dies anhand von Bestandsplänen möglich ist.

Auf Anforderung wird Saar Ferngas Pläne ihrer Versorgungsanlagen ohne Gewähr zur Verfügung stellen.

Der Veranlasser hat die Pflicht, sich über die tatsächliche Lage und/oder Tiefe der angegebenen Anlagen von Saar Ferngas durch fachgerechte Erkundigungsmaßnahmen, z. B. Ortung, Querschläge, Suchschlitze o. ä. selbst Gewißheit zu verschaffen.

Der Veranlasser ist verpflichtet, in seine Bau- und Bestandspläne für das hinzukommende Bauvorhaben die Saar Ferngas-Leitung nebst Anlagen lage- und höhenmäßig einzubeziehen.

Diese Pläne werden Saar Ferngas innerhalb 4 Wochen nach Beendigung der Arbeiten im Leitungsbereich unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

### **2.3 Einmessung**

Auf Anforderung wird Saar Ferngas die Hochdruck-Gasfernleitung örtlich einmessen und auspflocken lassen. Der Veranlasser hat die angegebenen Punkte in seine Planung zu übernehmen und sie zu sichern. Die Kosten für beide Maßnahmen gehen zu Lasten des Veranlassers.

#### **2.4 Kathodischer Korrosionsschutz**

Die Saar Ferngas-Leitung ist kathodisch gegen Außenkorrosion geschützt. Bei Näherung unterirdischer metallener Anlagen müssen zur Vermeidung gegenseitiger Beeinflussungen die Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft für Korrosionsfragen, Nr. 2 (zu beziehen durch Wirtschafts- und Verlagsgesellschaft Gas- und Wasser mbH, Postfach 140151, 5300 Bonn 1) und die Anweisungen gem. VDE 0150 beachtet werden.

Falls festgestellt wird, daß zusätzliche Potentialmeßstellen eingerichtet werden müssen, erfolgt das Aufbringen der Meßkontakte durch Saar Ferngas. Die Kosten sind Saar Ferngas vom Veranlasser zu erstatten.

Das gleiche gilt für sonstige, nach dem Stand der Technik erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.

#### **2.5 Kreuzungen**

Rohrleitungen, Kabel und sonstige Anlagen sollen die Saar Ferngas-Leitungen möglichst rechtwinklig in einem lichten Abstand von mindestens 0,4 m kreuzen. Innerhalb des Schutzstreifens sollen sie weder Höhe noch Richtung ändern. Geringfügige Unterschreitungen sind zulässig, wenn von Saar Ferngas festgelegte Sondermaßnahmen ergriffen werden.

Hochspannungskabel sind innerhalb des Schutzstreifens mit Betonplatten abzudecken.

Bei Kreuzungen, Parallelführungen und Näherungen von Hochspannungsfreileitungen und Wechselstrombahnen sind die AfK-Empfehlungen zu beachten. Die einzuhaltenden Mindestabstände betragen zwischen Saar Ferngas-Leitung und Mastestiel 10,0 m und zu den Hochspannungserdungsanlagen 5,0 m.

Können diese Abstände nicht eingehalten werden, so ist vom Veranlasser der Nachweis zu führen, daß durch die Hochspannungsfreileitungen keine schädlichen Beeinflussungen an Saar Ferngas-Anlagen entstehen können.

#### **2.6 Parallelführungen**

Parallelführungen müssen außerhalb des Schutzstreifens verlegt werden. Ist in Sonderfällen eine Inanspruchnahme des Saar Ferngas-Schutzstreifens nicht zu umgehen, bedarf es unbedingt der vorherigen technischen Abstimmung sowie des Abschlusses eines Interessenabgrenzungsvertrages bei mehr als 100 m Parallelverlauf.

#### **2.7 Bauwerke, Straßen**

Bauwerke dürfen innerhalb des Schutzstreifens nicht errichtet werden. Der Bau von Straßen und Wegen oder Aufschüttungen von mehr als 2 m über der Rohroberkante bedürfen der Zustimmung eines Sachverständigen. Die dem Einzelfall angepaßten Schutzmaßnahmen hat der Veranlasser nach Weisung der Saar Ferngas auszuführen.

### **2.8 Wasserläufe**

Bei der Anlage neuer oder der Vertiefung vorhandener Wasserläufe muß zwischen Grabensohle und Rohrscheitel ein Mindestabstand von 0,60 m eingehalten werden.

Beträgt die Leitungsüberdeckung im Kreuzungsbereich weniger als 0,80 m, muß die Grabensohle 2,0 m beiderseits der Leitung mit Betonplatten ausgelegt werden.

### **2.9 Bewuchs**

Der Schutzstreifen ist grundsätzlich in einer Breite von 4,0 m von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern freizuhalten (2 m rechts und links der Leitungsachse).

### **2.10 Markierungen**

Markierungsständer (Flugsichtzeichen, Pfähle für den kathodischen Korrosionsschutz usw.) sind zu schützen und zu sichern. Sollten einzelne Teile entfernt werden müssen, sind sie gemeinsam mit Saar Ferngas aufzunehmen und Saar Ferngas zu übergeben. Das Rückvermessen der Zeichen wird von Saar Ferngas auf Kosten des Veranlassers durchgeführt.

### **2.11 Abwässer**

Abwässer dürfen nicht in den Schutzstreifen eingeleitet werden.

### **2.12 Schachtungen**

Schachtungen, die einen Abstand von 10 m zur Saar Ferngas-Leitung unterschreiten, sind Saar Ferngas ausnahmslos unter Angabe der Schachttiefe anzuzeigen. Maßnahmen, die zur Sicherung der Saar Ferngas-Leitung erforderlich werden, sind vom Veranlasser nach Weisung der Saar Ferngas durchzuführen. Gleiches gilt für Abgrabungen.

### **2.13 Sprengungen**

Sprengungen, die eine Entfernung von 200 m zur Saar Ferngas-Leitung unterschreiten, bedürfen der gesonderten Zustimmung von Saar Ferngas. Rammarbeiten in einem Abstand von weniger als 20 m zur Saar Ferngas-Leitung bedürfen vorheriger Sicherungsmaßnahmen, die in Abstimmung mit Saar Ferngas vom Veranlasser durchzuführen sind.

### **2.14 Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen**

Je nach Art und Umfang des Bauvorhabens bleiben zusätzliche Sicherungsmaßnahmen vorbehalten.

### **3. Durchführung der Arbeiten**

#### **3.1 Anzeigen**

Der Arbeitsbeginn ist Saar Ferngas mindestens drei Werktage zuvor mit Tag und Uhrzeit gesondert schriftlich oder fernmündlich anzuzeigen.

#### **3.2 Bauüberwachung**

Die Arbeiten dürfen erst nach Markierung des Leitungsverlaufes aufgenommen und unter Aufsicht eines Beauftragten der Saar Ferngas und nach dessen Weisung durchgeführt werden.

#### **3.3 Befahren des Schutzstreifens**

Das Überqueren des Schutzstreifens mit Fahrzeugen, die schwerer sind als die in der Landwirtschaft üblicherweise eingesetzten Zugmaschinen und Ackerwagen, ist nur an besonders geschützten Stellen statthaft. Bei unumgänglich notwendiger Überquerung an anderer Stelle sind Sicherheitsmaßnahmen in Abstimmung mit Saar Ferngas zu treffen.

#### **3.4 Erdarbeiten**

Erdarbeiten im Schutzstreifenbereich sind grundsätzlich von Hand durchzuführen. Nur wenn der Verlauf der Saar Ferngas-Leitung und deren Tiefenlage mit völliger Sicherheit festgestellt und markiert worden ist, können Erdarbeiten mit Zustimmung und unter Aufsicht von Saar Ferngas in begrenztem Umfang maschinell durchgeführt werden.

#### **3.5 Durchpressungen und Durchbohrungen**

Baugruben für Durchpressungen und Durchbohrungen sind in der Regel auf der Leitungsseite anzuordnen.

Sollte im Zielbereich eine weitere Leitung vorhanden sein, so ist diese unbedingt freizulegen.

#### **3.6 Freilegen der Leitung**

Saar Ferngas-Leitungen nebst Zubehör dürfen nur durch Handschachtung freigelegt werden.

Ohne Aufhängung oder Unterstützung dürfen sie nicht weiter als 5,0 m freigelegt werden.

Freigelegte Leitungen sind vor jeglicher Beschädigung (auch Einfrieren) zu schützen und gegen Lageveränderungen fachgerecht zu sichern. Der Nachweis der unveränderten Lage der Leitung ist ggf. durch entsprechende Nivellements zu führen.

Widerlager dürfen nicht hintergraben oder freigelegt werden.

Werden Versorgungsanlagen oder Warnbänder an Stellen, die von Saar Ferngas nicht genannt worden sind, angetroffen bzw. freigelegt, so ist der Betreiber dieser Versorgungsanlagen unverzüglich zu ermitteln und zu verständigen. Die Arbeiten sind in diesem Bereich zu unterbrechen, bis mit dem Betreiber Einvernehmen über das weitere Vorgehen hergestellt ist.

Saar Ferngas ist in jedem Falle unverzüglich zu unterrichten.

### **3.7 Aufschüttungen, Bodenaushub**

Bei Aufschüttungen oder Ausschachtungen in unmittelbarer Nähe des Schutzstreifens ist der natürliche Böschungswinkel (Schüttwinkel) einzuhalten. Oberkante oder Unterkante der Böschung dürfen den Schutzstreifen nicht berühren. Die Saar Ferngas ist berechtigt, ein geologisches Gutachten eines vereidigten und unabhängigen Sachverständigen vom Veranlasser zu verlangen.

Eine vorübergehende Lagerung von Erdaushub, Baumaterial und sonstigen Stoffen im Schutzstreifen ist statthaft, wenn durch einen freien Streifen von 2,0 m beiderseits der Leitung der Zugang zur Saar Ferngas-Leitung erhalten bleibt. Etwaige Mehrkosten durch Erschwernisse bei der Zugänglichkeit der Saar Ferngas-Leitung gehen zu Lasten des Veranlassers.

### **3.8 Verfüllen**

Die Baugrube darf erst nach Freigabe durch Saar Ferngas verfüllt werden.

Der Rohrgraben ist ab Sohle bis mindestens 0,2 m über Rohroberkante mit steinfreiem Material zu verfüllen und von Hand zu verdichten.

Der Einsatz mechanischer Verdichtungsgeräte ist bei einer Rohrdeckung kleiner als 40 cm nicht erlaubt. Bei einer Rohrdeckung 40-60 cm dürfen Geräte bis AT 1000 und über 60 cm bis AT 2000 eingesetzt werden.

### **3.9 Schadensanzeigen, besondere Vorkommnisse**

Bei Beschädigungen der Saar Ferngas-Leitung (auch Isolation) einschließlich Zubehör oder bei sonstigen außergewöhnlichen, die Leitung betreffenden Ereignissen ist unverzüglich die unter Ziff. 1 genannte Dienststelle (Tag und Nacht besetzt) zu benachrichtigen. Die Arbeiten im Schutzstreifenbereich sind sofort einzustellen. Sie dürfen erst mit Zustimmung der Saar Ferngas wieder aufgenommen werden.

Bei Gasaustritt sind außerdem Polizei und Feuerwehr zu verständigen sowie erste Sicherungsmaßnahmen (Absperrungen) einzuleiten.

## **4. Kosten, Haftung und Versicherung**

### **4.1 Kosten**

Alle Kosten und Auslagen, die Saar Ferngas zum Schutz der Leitung nach Maßgabe dieser Anweisung aufzuwenden hat, werden vom Veranlasser getragen. Saar Ferngas ist berechtigt, insoweit Kostenvorschüsse oder vergleichbare Sicherheiten zu verlangen.

### **4.2 Schadensersatz**

Der Veranlasser haftet für sich, für seine Mitarbeiter sowie für Personen, die im Zusammenhang mit seinem Geschäftsbetrieb die Baustelle im Schutzstreifenbereich betreten, der Saar Ferngas und ihren Bediensteten für alle Schäden und etwaigen Folgeschäden (Personen-, Vermögens- und Sachschäden) und mit der Maßgabe, daß im Schadensfall der Nachweis anderweitiger Schadensursachen oder anderweitigen Verschuldens von ihm zu führen ist. Die Anwesenheit von Mitarbeitern oder Beauftragten von Saar Ferngas auf einer Baustelle, die Erteilung von Auskünften von Mitarbeitern oder Beauftragten der Saar Ferngas und die Zurverfügungstellung von Saar Ferngas-eigenen Unterlagen entbinden den Veranlasser nicht von seiner Verantwortung für angerichtete Schäden. Der Veranlasser hat Saar Ferngas und ihre Mitarbeiter und Beauftragten von allen Ansprüchen Dritter, einschließlich etwaiger Rechtsstreitkosten, freizustellen.

Entsteht der Saar Ferngas ein Schaden und haftet dem Veranlasser dafür ein Dritter, so kann die Saar Ferngas – unbeschadet der Haftung des Veranlassers ihr gegenüber – die Abtretung des Schadensersatzanspruches verlangen.

Der Veranlasser wird nur dann von seiner Verpflichtung zur Leistung frei, wenn ein anderer, etwa ein Versicherer, die Verpflichtung sofort anerkennt und erfüllt.

### **4.3 Versicherung**

Saar Ferngas behält sich ausdrücklich vor, ihre Zustimmung zur Durchführung von Arbeiten im Schutzstreifenbereich oder zu Sprengungen sowie Rammarbeiten von dem Bestehen einer Haftpflichtversicherung ausreichender Höhe und der Vorlage der Police abhängig zu machen.

## **5. Vertrag**

### **5.1 Anerkennung**

Mit Zugang bzw. Aushändigung dieser Anweisung in Verbindung mit Bau- und Bodenarbeiten im Schutzstreifen der Leitung gilt diese Anweisung als vorbehaltlos anerkannt. Saar Ferngas kann, muß aber nicht, die ausdrückliche schriftliche Anerkennung fordern. Die bloße Nichtbeachtung einer solchen Aufforderung zur Anerkennung gilt nicht als Widerspruch.

### **5.2 Änderungen und Ergänzungen**

Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Änderungen, Ergänzungen oder Aufhebung dieser Anweisung bedürfen der Form eines schriftlichen Vertrages.

## 2. Ausfertigung

### S A T Z U N G

Über den Bebauungsplan "Mannheimer Straße" der Stadt Bad Dürkheim.

Der Stadtrat der Stadt Bad Dürkheim hat in seiner Sitzung am 29.08.1995 aufgrund des § 24 der Gemeindeordnung (GemO) für Rheinland Pfalz vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153) folgende Satzung beschlossen:

#### § 1

1. Für das Bebauungsplangebiet "Mannheimer Straße" wird ein Bebauungsplan erlassen, der aus folgenden Teilen besteht:
  - a) zeichnerische Darstellung
  - b) textliche Festsetzungen.
  
2. Dem Bebauungsplan ist eine Begründung beigelegt.

#### § 2

Diese Satzung tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Bad Dürkheim, den 02.01.96  
 Stadtverwaltung



*[Handwritten signature]*  
 (Sülzle)  
 Bürgermeister