

Bebauungsplan C32 „Radfahrer- und Fußgängerbrücke“ zusammenfassende Erklärung gem. §10 Abs.4 BauGB

Gemäß § 10 Abs. 4 BauGB ist dem Bebauungsplan eine zusammenfassende Erklärung beizufügen. Sie soll darlegen, in welcher „Art und Weise die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Verfahren berücksichtigt wurden und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

Anlass und Ziel der Planung

Nach dem vollständigen Abzug der französischen Streitkräfte Anfang der 1990er Jahre nutzte die Stadt Landau in der Pfalz die Chance zwei der größten Kasernenareale „Estienne et Foch“ und „Jeanne d´ Arc“ im Süden der Stadt zur revitalisieren, für unterschiedliche Nutzungen bereit zu stellen und vor allem der Öffentlichkeit wieder zugänglich zu machen: Den „Wohnpark Am Ebenberg“ mit der 2015 stattfindenden 4. Rheinlandpfälzischen Landesgartenschau und der Gewerbepark „Am Messegelände“. Beide Gebiete sind derzeit nur über die L 509 / Queichheimer Brücke, in einiger Entfernung nördlich, miteinander verbunden. Mit der beginnenden Umsetzung des „Wohnparks Am Ebenberg“ in 2011 und der Landesgartenschau entsteht das Erfordernis die vollzogene Öffnung und Revitalisierung der südlichen Stadtgebiete städtebaulich durch den Bau einer Fußgänger- und Radwege-Brücke zu unterstützen und das bestehende städtische und regionale Fuß- und Radwegenetz in einem wesentlichen Punkt zu ergänzen.

Wesentliche Planinhalte

Der Bebauungsplan dient der rechtlichen Vorbereitung einer Realisierung eines Brückenbauwerks, welches zwei Bahntrassen überspannt und Brachflächen (ehemalige Güterbahnhofsflächen) beansprucht. Verschiedene technische, gestalterische und naturschutzfachliche Belange führten zur Konkretisierung des Planes als textliche Festsetzungen:

- technische Anforderungen seitens des Bahnbetriebes (Höhe des Bauwerkes, diverse Sicherheitsmaßnahmen),
- konstruktive Anforderungen des Brückenentwurfes (Lage und Höhe der Rampenbauwerke sowie der Widerlager),
- städtebauliche Anschlüsse an bestehende Wegeverbindungen beiderseits der Bahn,
- Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Vermeidung von Beeinträchtigungen der Lebensräume geschützter Tierarten (sowie bereits bestehende Ersatzhabitate).

Beachtliche Belange im Verfahren

Am 27. Februar 2012 wurde das Vorhaben bei einem fachlichen Scoping-Termin vorgestellt. Die Beteiligten hatten die Möglichkeit sich zum Vorhaben zu äußern bzw. Fragen zu stellen.

Im Rahmen der **Öffentlichkeitsbeteiligungen gem. § 3 Abs. 1 BauGB** ab 19.März 2012 und **gem. § 3 Abs. 2 BauGB** ab 17. September 2012 gingen keine beachtlichen Belange ein.

Zu berücksichtigende Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB:

GNOR e.V. und NABU OG Landau wiesen in diesem Rahmen auf ein bestehendes Ersatzhabitat für geschützte Eidechsenarten hin, welches durch das Vorhaben tangiert wird. Der Planverfasser ist dem Hinweis nachgegangen und änderte die Planungen soweit wie technisch möglich, verringerte den bauzeitlichen Eingriff und traf Ersatzmaßnahmen.

Das Eisenbahn-Bundesamt und die DB-Services Immobilien GmbH forderten die Berücksichtigung einer möglichen Elektrifizierung der Strecke, sodass die Brückenkonstruktion auf die technisch notwendige Höhe angehoben wurde.

Das Umweltamt/untere Landesplanungsbehörde wies auf das potenzielle Vorhandensein verschiedener thermophiler Arten hin. Diese wurden durch einen Gutachter überprüft und in der Planung berücksichtigt. Beeinträchtigung bestehender CEF-Maßnahmen und bestehender Habitate sollen minimiert und bei Beeinträchtigung ausgeglichen werden. Diesen Anregungen wurde im B-Plan nachgekommen. Die Vernetzungsfunktion des Gleiskörpers für geschützte Arten und seiner angrenzenden Nahrungsflächen sollte nach Möglichkeit bestehen bleiben. Die Wiederlager der Brücke wurden bis auf das technisch mögliche zurückgenommen um die Biotopvernetzung kaum zu beeinträchtigen. Darüber hinaus wurden geforderte Bautabuzonen ausgewiesen, der Bauablauf angepasst und (dem B-Plan nachgestellt) eine ökologische Baubetreuung für die Bauzeit beauftragt. Die landschaftliche Gestaltung integrierte –wie gefordert– die Habitat-Aufwertungsmaßnahmen.

Zu berücksichtigende Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB:

Auf Anregung der Energie Südwest Netz GmbH wurde die nördlich geplante Kabeltrasse in den B-Plan aufgenommen und die artenschutzrechtlichen Vorgaben (z.B. Bautabuzonen) angepasst.

Anregungen der LGS GmbH wurden nicht in die Planungen übernommen. Dies betrifft die Erhöhung der Pflanzqualitäten, da ausschließlich gestalterische Gründe dafür vorlagen. Des Weiteren wurden flachere Böschungswinkel für eine bessere Einpassung in die Landschaft gefordert. Um die Beeinträchtigung von Boden und Artenschutz zu minimieren wurde dem Belang nicht nachgegeben. Gleiches gilt für den Aufbau der Habitatstrukturen, welche fachgerecht (gem. Vorgaben des Artsschutzes) ausgeführt werden müssen. Erneute Anregungen des Umweltamtes/untere Landesplanungsbehörde zu der Ausgestaltung der Bautabuzonen wurden –soweit durch den B-Plan regelbar– aufgenommen.

Art und Weise der Berücksichtigung der Umweltbelange

Im Rahmen des B-Planes sind die für die Maßnahme erforderlichen naturschutzfachlichen Maßnahmen und die Erfordernisse zur Einbindung des Vorhabens in die Landschaft zu ermitteln. Das Vorhaben unterliegt nicht der UVP-Pflicht nach § 3 UVPG.

Im vorliegenden B-Plan ergeben sich unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft, insbesondere für die Schutzgüter Arten und Biotope sowie für den Boden. Hierbei wurden insbesondere auch

die bereits umgesetzten Ausgleichsflächen aus anderen Bauvorhaben (CEF-Maßnahmen aus den B-Plänen D7C und C25) planerisch gewürdigt.

Schutzgebiete / -objekte sind nicht betroffen. Auswirkungen auf geschützte Arten i.S. von § 44 BNatSchG sind nicht zu erwarten, da hierzu ein umfangreiches Maßnahmenpaket vorgesehen wurde. Der ökologische Ausgleich kann vollständig im Plangebiet erfolgen.
Nach Umsetzung dieser Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Umweltauswirkungen:

Anhand von projektspezifisch abgeleiteten Folgemaßnahmen wie

- Naturnahe Begrünung und extensive Unterhaltung der Böschungsflächen,
- der Renaturierung von Bodenstandorten,
- einer Erhöhung der Strukturvielfalt,
- einer umfänglichen und abwechslungsreichen Begrünung / Bepflanzung
- sowie Maßnahmen für den Artenschutz (Mauereidechse)

Ergänzend sind dazu die Vorgaben zur Vermeidung, Minimierung zu beachten. Neben einer Aufwertung der Wohnumfeldfunktionen kann so auch eine Verbesserung des Biotoppotenzials erreicht werden.

Alternativenprüfung

Falls die planungsrechtlichen Voraussetzungen nicht zum Tragen kommen, wird folgende Entwicklung für den siedlungsnahen Freiraum erwartet:

- Zunahme der Verbuschungsanteile und „Überwaldung“ der Brachflächen seitlich der Bahn
- Damit wäre ein Verlust des Teil-Lebensraumes für Reptilien (Nahrung, Sonnenplätze) verbunden.
- Ohne die Umsetzung der Brücke können die südlichen Konversionsgebiete städtebaulich nicht verbunden werden
- Es tritt keine Verbesserung für den ÖPNV und das Freizeit-/Radwegenetz in Landau ein. Damit geht eine Schwächung des Tourismus und der Erholungsfunktion der Konversion Süd ein her.

Der Bahnkörper durchzieht ganz Landau in Nord-Südrichtung. Der geplante Lückenschluss im Radwegenetz und die städtebauliche Verbindung der Konversions-Areale können an keiner anderen Stelle erfolgen.

Landau in der Pfalz, den 06.01.2015

i.A. Juliane Letz