

# **Stadt Landau in der Pfalz**

Bebauungsplan „D 7c – Park & Ride Anlage Bahnhof“

---

**BEGRÜNDUNG UND UMWELTBERICHT**

Teil 1: Begründung

**Satzungsfassung vom September 2010**

---

**Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb Landau**

Projektteilung Landesgartenschau 2014

Umweltamt

Bearbeiter: Herr Kamplade, Frau Göster (Umweltbericht)

sowie

ISU

Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung

Am Tower 14

54634 Bitburg / Flugplatz

Telefon: 06561/9449-01

Telefax: 06561/9449-02

eMail [info-bit@i-s-u.de](mailto:info-bit@i-s-u.de)

Internet [www.i-s-u.de](http://www.i-s-u.de)

## Inhaltsübersicht

<b>Teil A</b>	<b>Planungsgrundlagen</b> .....	<b>3</b>
1	Anlass und Ziele der Planung.....	3
2	Lage und Geltungsbereich des Plangebietes sowie angrenzende Nutzungen .....	4
3	Eigentumsverhältnisse .....	6
4	Übergeordnete Planungen .....	9
5	Planungskonzeption .....	11
6	Auswirkungen der Planung .....	13
7	Planungsalternativen .....	18
<b>Teil B</b>	<b>Begründung der einzelnen Festsetzungen</b> .....	<b>19</b>
1	Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.....	19
2	Öffentliche Grünflächen .....	19
3	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB).....	20
4	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a i.V.m. Nr. 20 BauGB), Bindung für Bepflanzungen und Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB) sowie Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) .....	22
<b>Teil C</b>	<b>Abwägung/Auswirkungen der Planung</b> .....	<b>22</b>
1	Auswirkungen auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung.....	22
2	Auswirkungen auf die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile .....	23
3	Auswirkungen auf die Umwelt.....	23
4	Gewichtung des Abwägungsmaterials.....	23

## Teil A Planungsgrundlagen

### 1 Anlass und Ziele der Planung

Die Stadt Landau in der Pfalz liegt im Oberrheingraben am Schnittpunkt wichtiger überregionaler Verkehrsachsen. Mit rund 43.000 Einwohnern verteilt auf rund 5750 ha Fläche hat sich die Stadt Landau in der Pfalz zum bedeutendsten Mittelzentrum der Südpfalz entwickelt. Landau ist ein attraktiver Wohn- aber auch Gewerbestandort und besitzt eine herausragende Stellung als Handels-, Dienstleistungs-, Schul- und Universitätsstandort. Eine attraktive Anbindung an den ÖPNV ist zur Erfüllung der genannten Funktionen eine wesentliche Voraussetzung.

Im Zuge der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes soll östlich des Bahnhofes eine Park & Ride - Anlage entstehen. Diese Park & Ride - Anlage mit rund 225 geplanten Parkständen ersetzt die auf der Westseite des Bahnhofs durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zukünftig wegfallenden Parkplätze. Darüber hinaus soll sie den Parkdruck in den Wohnstraßen in Queichheim lösen, die von Pendlern als Parkflächen genutzt werden und dort zu Verkehrsproblemen und Lärmbelastungen führen. Die neue Parkplatzanlage dient der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personenverkehrs und damit der Verkehrsentlastung der Queichheimer Wohngebiete und der Landauer Innenstadt. Mit einem erweiterten und attraktiven Angebot an Parkplätzen soll ein Anreiz für Pendler geschaffen werden, vermehrt auf Bus und Bahn umzusteigen. Der Radverkehr wird in die planerischen Überlegungen mit einbezogen, in dem u.a. eine Erweiterung der Fahrradstellmöglichkeiten vorgesehen wird. Zudem steht der Bau der Park & Ride-Anlage im Zusammenhang mit der 1999 eröffneten verlängerten Bahnsteigunterführung Richtung Schulzentrum Ost und der Absicht, die Bereiche östlich des Bahnhofes besser mit der Ostbahnstraße und dem Innenstadtbereich zu verknüpfen. Entsprechend den dargestellten Planungszielen sind für den Bereich östlich des Bahnhofs im Flächennutzungsplan 2010 bereits Flächen für den ruhenden Verkehr dargestellt.

Die Erschließung der Anlage erfolgt ausschließlich von Süden aus über die Straße „In den Grabengärten“, an der parallel auch eine Fuß- und Radweg entlang geführt wird. Von den östlich angrenzenden Wohn- und Mischgebieten ist keine Pkw-Anbindung an die Park & Ride – Anlage vorgesehen, um zusätzliche Verkehrsbelastungen in diesen Quartieren auszuschließen.

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohnnutzungen. Deshalb ist es erforderlich, die von der geplanten Anlage ausgehenden Lärmabstrahlungen auf ein verträgliches Maß zu begrenzen. Hierzu ist frühzeitig ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben worden, welches nachweist, dass die Anlage als öffentlich gewidmeter Parkplatz einschließlich seiner Zufahrt über die Straße „In den Grabengärten“ die Vorgaben der 16. BImSchV einhält und es nicht zur Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten kommt. Dies war Voraussetzung für die nun erfolgende Einleitung weiterer Planungsschritte.

## **2 Lage und Geltungsbereich des Plangebietes sowie angrenzende Nutzungen**

Das Bebauungsplangebiet „D7c“ erstreckt sich östlich des Landauer Hauptbahnhofes zwischen den Gleisanlagen der deutschen Bahn und dem Stadtteil Queichheim.

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt rund 2,57 Hektar und umfasst die brach liegenden ehemaligen Bahnflächen östlich des Landauer Hauptbahnhofs bis zur Höhe der Straße „In den Grabengärten“ im Süden jenseits der Queichheimer Brücke. Konkret wird es im Norden begrenzt durch die südliche Grenze des Flurstücks 886/43, im Westen durch die Bahnlinie Neustadt-Weißenburg/Landau - Herxheim/Germersheim-Zweibrücken, im Süden durch die gedachte Verlängerung der südlichen Straßenbegrenzungslinie der Straße „In den Grabengärten“ und im Osten durch Wohnbebauung an der Wilhelm-Wüst-Straße und die gewerbliche Bebauung im Bereich der Straße „In den Grabengärten“. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Flurstücke 886/28, 886/36 tlw., 886/41tlw., 886/89, 886/91, 886/93, 886/100, 886/103, 3635/6 der Gemarkung Landau (Gemarkung 5551) und das Flurstück 3194/1 der Gemarkung Queichheim (Gemarkung 5554). Die genaue Abgrenzung des Bebauungsplangebietes ist der Planzeichnung im Maßstab 1: 500 zu entnehmen.

Sowohl nördlich als auch südlich des Plangebietes befinden sich brach liegende ehemalige Bahnflächen, die floristisch und faunistisch Sukzessionsgesellschaften aufweisen. Im Flächennutzungsplan sind die nördlich angrenzenden Flächen als Grünflächen für Sportnutzungen sowie im Bereich der Queich als Teil des primären Biotopverbundes dargestellt. Weiter im Norden sind Wohnbauflächen ausgewiesen, die die Absicht der Stadt Landau manifestieren, diese Flächen zukünftig einer Wohnnutzung zuzuführen. Südlich des Plangebietes schließen sich im Flächennutzungsplan gewerbliche Bauflächen als Entwicklungsperspektive für die ehemaligen Bahnflächen an. Westlich des Plangebietes liegen der Landauer Hauptbahnhof und Gleisanlagen. Östlich des Plangebiets werden die Flächen baulich genutzt: nördlich der Queichheimer Brücke befindet sich ein Wohngebiet sowie das Schulzentrum Ost. Südlich der Queichheimer Brücke prägt ein Mischgebiet mit Wohn- und Gewerbenutzungen die östliche Nachbarschaft.



### 3 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücksflächen im Plangebiet sind im Eigentum der Stadt sowie der DB Services Immobilien und des Bundeseisenbahnvermögens. Die Stadt bemüht sich, die für die Errichtung und Erschließung der Park & Ride-Anlage noch erforderlichen Flächen zu erwerben.

#### Planungsrechtliche Situation

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes D7c ist bauplanungsrechtlich dem Außenbereich gem. § 35 BauGB zuzuordnen. Seit Juli 2010 ist der gesamte Geltungsbereich von Bahnbetriebszwecken freigestellt und unterliegt damit vollständig dem Bauplanungsrecht. Da sich zudem in direkter Nachbarschaft schutzwürdige Wohnnutzung befindet, ist im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in diesem Bereich gem. § 1 Abs. 3 BauGB ein Bebauungsplan aufzustellen. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind die gesunden Wohnverhältnisse in der Nachbarschaft (§1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB), die Belange des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB) und die Belange der Mobilität der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB) besonders zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan wird für das Plangebiet die Park & Ride-Anlage einschließlich ihrer Zufahrt und eine gewerbliche Baufläche dargestellt. Dieser Darstellung liegt die Annahme zugrunde, dass in Fortführung des gewerblich geprägten Baugebietes „Guldengewann“ zwischen Johannes-Kopp-Straße und Bahnlinie der Bereich zwischen Queichheimer Brücke und Gleisbogen ein baulicher Lückenschluss erfolgt und die neu entstehenden Gewerbeflächen über eine neue Straße parallel zur Bahnlinie erschlossen werden.

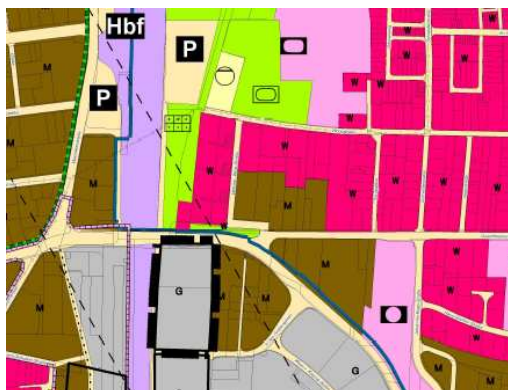


Abbildung 2: Aktuelle Darstellung im Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Landau in der Pfalz

Im Rahmen der Bebauungsplanung ist nun beabsichtigt, dieses als gewerbliche Fläche dargestellte Teilgebiet als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ darzustellen, um den artenschutzrechtlichen Ausgleich dauerhaft zu sichern. Eine für diesen Planbereich erforderlich werdende Anpassung der Darstellungen im Flächennutzungsplan soll im Parallelverfahren zum Bebauungsplan (gem. § 8 Abs. 3 BauGB) vorgenommen werden. Mit dieser FNP-Teiländerung wird auf der

Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung die Voraussetzung für die bauleitplanerische Sicherung der Park&Ride-Anlage östlich des Landauer Bahnhofs geschaffen.



**Abbildung 3: Künftige Darstellung aufgrund der Teiländerung des Flächennutzungsplans**

Für die Planung ist gemäß §2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, deren Ergebnisse im Umweltbericht fest zu halten und in der Abwägung zu berücksichtigen sind. Für die Belange des Umweltschutzes ist grundsätzlich für alle Bauleitplanverfahren eine förmliche Umweltprüfung durchzuführen (§ 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB); hierzu ist ein Umweltbericht zu erstellen. Der Umweltbericht bildet hierbei einen gesonderten Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan. Die Umweltprüfung ist ein formales Verfahren, in dem das umweltbezogene Abwägungsmaterial systematisch ermittelt, beschrieben und bewertet wird. Ihre Ergebnisse haben von sich aus keinen Vorrang vor anderen Belangen, sondern unterliegen wie diese der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB. Die Umweltprüfung - mit der zugehörigen Erstellung des Umweltberichtes - ist damit ein integraler Bestandteil des Bauleitplanverfahrens. Die Landschaftsplanung zur Bauleitplanung (§ 8 LNatSchG) ist im vorliegenden Umweltbericht bereits integriert. Die erforderlichen Aufgaben und Inhalte der Landschaftsplanung ergeben sich v. a. aus § 13 Abs. 1 und § 14 BNatSchG. „Die Landschaftspläne werden als Beitrag für die Bauleitplanung erstellt und unter Abwägung mit den anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen als Darstellungen oder Festsetzungen in die Bauleitplanung aufgenommen.“

## **Angaben zum Planverfahren**

### Aufstellungsbeschluss

Der Stadtrat der Stadt Landau in der Pfalz hat in seiner Sitzung am 20. Mai 2008 die Aufstellung des Bebauungsplanes „D7c – Park & Ride Anlage Bahnhof“ beschlossen. Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes sollen nun die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Vorhaben im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für das gesamte Gebiet geschaffen werden.

### Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach §3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit mit öffentlicher Unterrichtung sowie Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung fand am 19. Februar 2009 statt. Bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen keine den Umweltbericht ergänzenden Informationen ein.

### Frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (incl. Nachbargemeinden) nach § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 12. November 2008.

### Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen hat in seiner Sitzung am 08. Juni 2010 die Durchführung der öffentlichen Auslegung des Planentwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen. Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wird von Mitte Juni bis Mitte Juli durchgeführt. In der selben Zeit findet auch die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB statt.

### Satzungsbeschluss gemäß §10 Abs. 1 BauGB

Der Stadtrat der Stadt Landau in der Pfalz wird nach Prüfung der Bedenken und Anregungen gemäß §10 Abs. 1 BauGB voraussichtlich im Herbst 2010 den Bebauungsplan „D7c – Park & Ride Anlage Bahnhof“ als Satzung beschließen. Eine Bekanntmachung und damit die Rechtskraft der Satzung ist erst möglich, wenn das Freistellungsverfahren für Teilflächen im Geltungsbereich abgeschlossen ist.



## **4 Übergeordnete Planungen**

### **4.1 Zielvorgaben der Raumordnung und Landesplanung**

Das Landesentwicklungsprogramm IV Rheinland-Pfalz (LEP IV) und der regionale Raumordnungsplan Rheinpfalz geben ein umfassendes Instrumentarium zur räumlichen Steuerung vor und legen Ziele, Grundsätze und Verfahrensweisen zur Überprüfung von Einzelhandelsprojekten fest, die zu beachten sind.

#### **Landesentwicklungsprogramm IV**

Im LEP IV ist Landau als kooperierendes Mittelzentrum und landesweit bedeutsamer Arbeitsmarktschwerpunkt dargestellt. Landau liegt innerhalb landesweit bedeutsamer Bereiche für die Landwirtschaft, die Erholung und den Tourismus. Darüber hinaus wird dem Freiraumschutz großräumige Bedeutung zugesprochen und Kernflächen / Kernzonen des Biotopverbundes durchziehen das Stadtgebiet entlang der Queich und im Bereich des Ebenberges.

Als raumordnerisches Ziel ist die Schaffung und Sicherung eines funktionalen Netzes des öffentlichen Verkehrs einschließlich leistungsfähiger Umsteigeanlagen formuliert (Z142). Die Park & Ride - Anlage am Bahnhof unterstützt diese Zielsetzung. Hinsichtlich des Schutzgutes Klima/Luft definiert der LEP IV, dass klimaökologische Ausgleichsflächen und Luftaustauschbahnen im Rahmen der Bauleitplanung zu sichern sind (Z115). Ein ebenfalls raumordnerisch vorgegebenes Ziel ist, die landesweite Biotopvernetzung zu sichern und auszubauen (Z98).

Allen Zielaussagen des LEP IV werden mit der vorliegenden Planung Rechnung getragen.

#### **Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz**

Der Regionale Raumordnungsplan Rheinpfalz aus dem Jahr 2004 stellt Landau ebenfalls als Mittelzentrum dar. Das Plangebiet wird als Siedlungsfläche Wohnen dargestellt, westlich daran angrenzend die überregionale bzw. regionale Schienenverbindung mit dem Landauer Bahnhof. Nach dem Plansatz 6.1.1.3 ist eine der Zielsetzung des Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz die Vernetzung von privaten Verkehrsmitteln (Fahrrad, Pkw) und liniengebundenen öffentlichen Nahverkehrsmitteln (Bahnen, Busse) in der Art, dass die Vorzüge der einzelnen Verkehrssysteme ausgenutzt und kombiniert werden können. Hinsichtlich der grünordnerischen Belange wird die Stadt Landau im Regionalen Raumordnungsplan von Regionalen Grünzügen (Ebenberg), Grünzäsuren und Vorranggebieten für den Arten- und Biotopschutz (Queichaue) durchzogen. Grünzüge und Grünzäsuren sollen Siedlungsbereiche gliedern und Ausgleichsfunktionen in besiedelten Bereichen übernehmen. Die kommunale Planung soll eine Vernetzung der regional bedeutsamen Grünzüge sicherstellen und unterstützen (Planungssätze 5.2). Die nördlich an das Plangebiet angren-

zende Queichaue wird zudem als Funktionsraum des Biotopverbundsystems definiert, wobei das engere Plangebiet keinen Bezug zu den Biotoptypen des Queichverlaufs aufweist.

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser liegt der Bereich nördlich der Queicheimer Brücke innerhalb eines Wasserschutzgebietes Zone III. Dort wurden im Rahmen von Fachgutachten<sup>1</sup> keine Verunreinigungen im Boden festgestellt. Aufgrund des hohen Grundwasserflurabstandes sowie des einzubringenden Versickerungssubstrates kann eine Gefährdung des Grundwassers durch die Nutzung des Geländes als Parkplatz in diesem Bereich ausgeschlossen werden, so dass die Planung nicht im Konflikt mit dem Wasserschutzgebiet steht.

Allen Zielaussagen des Regionalen Raumordnungsplans Rheinpfalz wird damit ebenfalls Rechnung getragen.

## **4.2 Stadtumbaumaßnahme Östliche Innenstadt**

Für die östliche Innenstadt Landaus sind im Rahmen der ‚Werkstatt Innenstadt‘ Ideen, Konzepte und Umsetzungsvorschläge entwickelt worden, um in diesem teilweise gestalterisch und funktional defizitären Stadtteil eine nachhaltige städtebauliche Struktur (wieder) herzustellen und diesen zu einem positiv erlebbaren Stadtraum mit eigener Identität zu entwickeln. Einen Baustein des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes stellt dabei der Umbau des Bahnhofsgebäudes und seines Umfeldes dar. Es ist u.a. vorgesehen den Bahnhofsvorplatz neu zu ordnen, die verschiedenen Verkehrsträger besser miteinander zu verknüpfen, die Parkplätze neu zu strukturieren sowie Möglichkeiten zu schaffen, Fahrräder im Bahnhofsumfeld geordnet abzustellen.

Die nun geplante Park & Ride Anlage östlich des Hauptbahnhofs ersetzt die auf der Westseite des Bahnhofs durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zukünftig wegfallenden Parkplätze und erweitert das Angebot an Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen insgesamt. Sie stellt damit eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der städtebaulichen Sanierung und Entwicklung des Bahnhofsumfeldes dar.

---

<sup>1</sup> Alenco Environmental Consult GmbH, Barthelsmühlring 18, 76870 Kandels/Pfalz: Untersuchungen zur Überprüfung der Versickerungsfähigkeit im Bereich der geplanten Park & Ride –Anlage am Hauptbahnhof 76829 Landau, Stand 17. April 2009 sowie Ergänzende Untergrunduntersuchung mit Versickerungsversuch (RKS4) vom 26. Juni 2009

## 5 Planungskonzeption

Die Erschließung der Park & Ride-Anlage für den motorisierten Verkehr erfolgt ausschließlich von der L 509 über die Straße „In den Grabengärten“ südlich der Queichheimer Brücke. Eine Anbindung an die Woogstraße ist lediglich für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

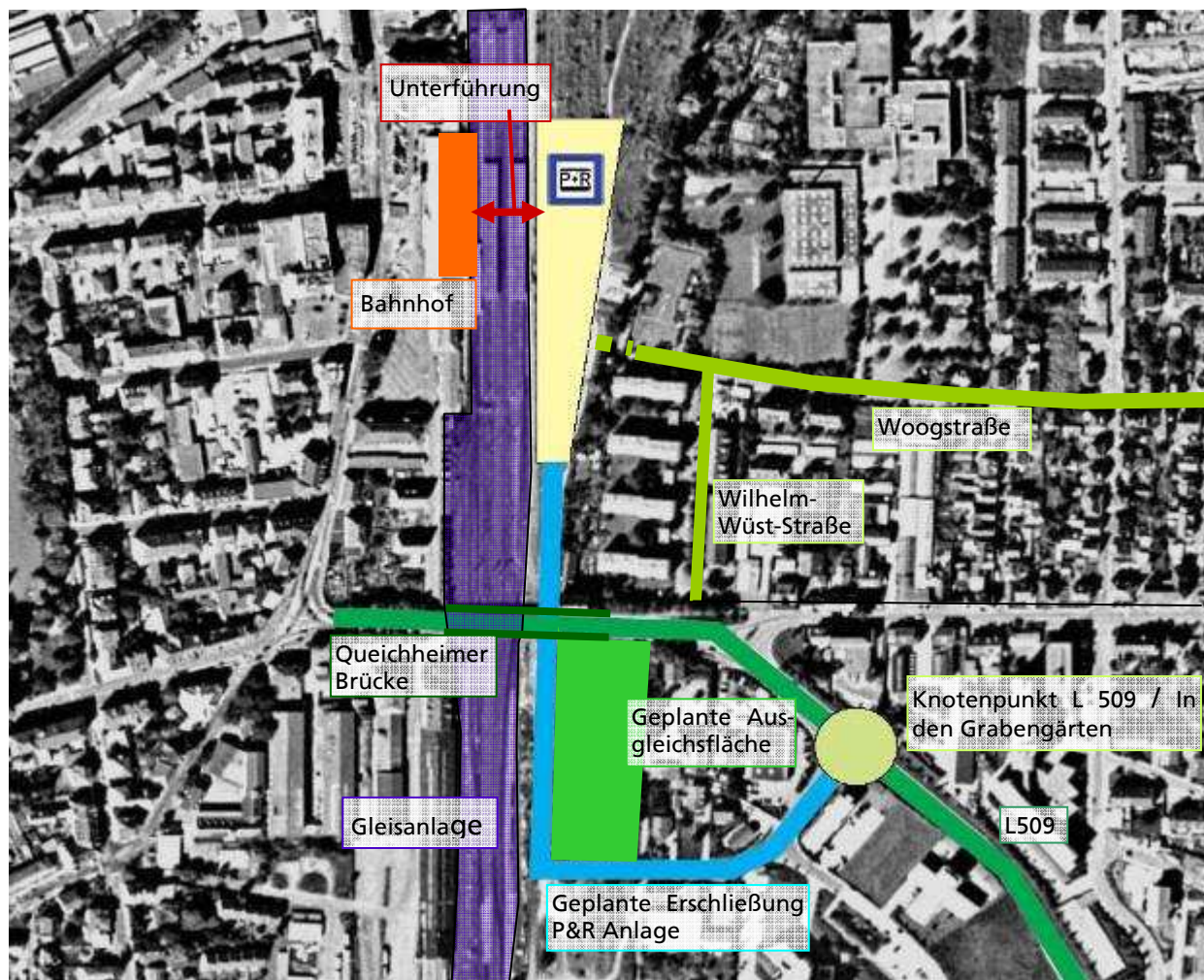


Abbildung 4: Erschließungskonzept, eigene Darstellung



**Abbildung 5: Ausschnitte aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan „Dc7 – Park&Ride Anlage Bahnhof**

Bei der Konzeption der Park & Ride – Anlage wurden die Bestimmungen der DIN 18024-1 (Planungsgrundlagen für Straßen, Plätze Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünflächen sowie Spielplätze) zugrunde gelegt. Die hierin enthaltenen Anforderungen an Gefälle, Lage der Parkplätze sowie Beleuchtung und Beschilderung wurden berücksichtigt. Die Park & Ride Anlage ist wie folgt konzeptioniert:

Im nördlichen Teilbereich ist ein kompakter Parkplatz für rd. 145 Pkws mit rechtwinkliger Aufstellung geplant. Er besteht aus 3 Modulen, von denen das mittlere mit einer inneren dreiecksförmigen Grünfläche angelegt ist. Die Andienung der Stellplätze erfolgt über 6 m breite Fahr-gassen.

In der Verlängerung der Fußgängerunterführung zum Bahnhof befinden sich derzeit bereits verschiedene Fahrradabstellanlagen (überdachte sowie offene Anlagen, verschließbare Fahrradboxen), die im Rahmen der Planung für den mittleren Teilbereich der Park & Ride Anlage noch erweitert werden.

Im südlichen Teilbereich ist ein weiterer Parkplatz für rd. 80 Pkws vorgesehen. Die Stellplätze sind um eine größere dreiecksförmige Fläche angeordnet, teilweise beidseitig der für Ringverkehr angelegten Durchfahrt, entlang der Gleisanlagen nur einseitig. Zusätzliche Fuß- und Radwege stellen hier die Verbindung zur Woogstraße im Stadtteil Queichheim und zur Straße „In den Grabengärten“ her.

Im Bereich der geplanten und artenschutzrechtlichen Ausgleichsfläche südlich der Queichheimer Brücke beschränkt sich die Verkehrsfläche auf die 6 m breite Erschließungsstraße mit einem 3 m breiten, einseitig geführten Fuß- und Radweg.

## 6 Auswirkungen der Planung

### 6.1 Verkehr

Mit der geplanten Park & Ride-Anlage ist eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Einmündungsbereich der Straße „In den Grabengärten“ auf die L509 um mehr als 1000 Fahrzeuge täglich anzunehmen. Dies bedeutet bezogen auf den Status quo eine Verkehrszunahme von rund 25%. Um die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs im Kreuzungsbereich sicherzustellen, wurde eine Verkehrsuntersuchung<sup>2</sup> in Auftrag gegeben, die die mit der Planung erforderlich werdenden Maßnahmen in diesem Bereich definiert.

Untersucht wurden die Leistungsfähigkeit einer Lichtsignalanlage im Knotenpunkt L 509 / In den Grabengärten zur morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde im Prognosejahr 2020 einmal ohne Berücksichtigung eines zweistreifigen Ausbaus der L 509 stadtauswärts und einmal mit einem entsprechenden Ausbau.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass ohne einen zweistreifigen Ausbau der L 509 stadtauswärts der Knotenpunkt in folgenden Fahrbeziehungen eine verringerte Leistungsfähigkeit aufweist: zur morgendlichen Spitzenstunde ist die Linksabbiegebeziehung aus der L 509 in das Gebiet überlastet, zur abendlichen Spitzenstunden ist es die Linksabbiegebeziehung aus dem Gebiet heraus in Richtung Innenstadt. Trotz dem Erreichen der Belastungsgrenze während den Spitzenstunden ist der Knotenpunkt ‚L509 / In den Grabengärten‘ unter Berücksichtigung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens und in Überlagerung mit den für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsbelastungen insgesamt auch zukünftig hinreichend leistungsfähig. Zudem wurde im Gutachten festgestellt, dass die im weiteren Verlauf der L 509 liegenden Knotenpunkte in ihrer Leistungsfähigkeit nicht nennenswert beeinträchtigt werden.

Der Gutachter weist außerdem darauf hin, dass sich durch einen zweistreifigen Ausbau der L 509 die Leistungsfähigkeit des Knotens in der morgendlichen Spitzenstunde aber auch in der abendlichen Spitzenstunde deutlich verbessern ließe. Eine solche Lösung ist jedoch bereits aufgrund einer fehlenden Flächenverfügbarkeit für einen durchgehenden vierstreifigen Ausbau nicht durchführbar. Hinzu käme, dass aufgrund der Verkehrsbelastung eine höhenfreie Ausgestaltung der Knotenpunkte (z.B. mit Hilfe von Brückenbauwerken.) erforderlich würde, was nicht nur aufgrund der nicht gegebenen Platzverhältnisse sondern auch aufgrund der enormen Kosten nicht realisierbar ist.

---

<sup>2</sup> Modus Consult Ulm, Neue Straße 3, 89077 Ulm: Verkehrstechnische Untersuchung Bebauungsplan „D 7c - Park & Ride-Anlage Bahnhof“ der Stadt Landau, Stand 02.Juli 2009

## 6.2 Immissionsschutz (Lärm)

Aufgrund der Gemengelage mit den benachbarten Wohnnutzungen wurde im Vorfeld der Vorentwurfsplanung die erste Stufe einer schalltechnischen Untersuchung zum Neubau der Park & Ride-Anlage an das Büro ISU, Landau vergeben, die mit Datum vom 19. August 2008 vorlag. In einer Ersteinschätzung erklärte der Gutachter die Park & Ride-Anlage als öffentlich gewidmete Anlage schalltechnisch mit den benachbarten immissionsempfindlichen Nutzungen als verträglich. Im weiteren Planverfahren wurde das digitale Geländemodell als Grundlage für die folgenden Bearbeitungsschritte ergänzt, die entstehenden Geräuschimmissionen genau berechnet und einer abschließenden Beurteilung unterzogen.

3

In der schalltechnischen Untersuchung war abschließend zu prüfen, ob die Park & Ride-Anlage mit den angrenzenden immissionsempfindlichen Nutzungen (viergeschossige Wohnhäuser im allgemeinen Wohngebiet) verträglich ist und ob der Straßenneubau (Ausbau der bisherigen Sackgasse ‚in den Grabengärten‘) ebenfalls mit den angrenzenden immissionsempfindlichen Nutzungen verträglich ist.

Beurteilungsgrundlage für den Neubau der öffentlichen Park- und Ride-Anlage inkl. Erschließung sowie die Änderung der Straße „In den Grabengärten“ ist die Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – vom 12. Juni 1990. Die Ermittlung der mit dem Vorhaben verbundenen Verkehrsmengen erfolgte auf der Grundlage der in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90), vom 10. April 1990, angegebenen Fahrbewegungen je Stellplatz und Stunde für P+R-Parkplätze. Die ohne die Realisierung des Vorhabens auf der Straße „In den Grabengärten“ zu erwartenden Verkehrsmengen wurden aus einer Verkehrszählung der Stadt Landau in der Pfalz abgeleitet.

Zur Berechnung der Geräuschimmissionen, die vom Straßenverkehr auf der P&R-Anlage inkl. Erschließung und auf der Straße „In den Grabengärten“ ausgehen, wurde ein digitales Geländemodell erstellt, das neben den Emissionen auch weitere Faktoren, die für die Schallausbreitung von Bedeutung sind (bspw. Luft- und Bodenabsorption, Reflexionen), berücksichtigt.

Die Schallausbreitungsrechnungen erfolgten für repräsentative Immissionspunkte auf der Grundlage der RLS-90.

Die geplante P&R-Anlage am Bahnhof selbst ist als öffentlich gewidmete Anlage in der dargestellten Form schalltechnisch mit den benachbarten immissionsempfindlichen Nutzungen verträglich. Am kritischsten Immissionsort wird der dort maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in der Nacht um mehr als 4 dB(A) unterschritten. An den Balkonen der Wohnhäuser in der Wilhelm-Wüst-Straße wird der maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV im relevanten Beurteilungszeitraum unterschritten.

Durch die geplante Erschließung wird im Einwirkungsbereich der Straße „In den Grabengärten“, westlich der Einmündung der Klaus-von-Klitzing-Straße, der dort maßgebliche

---

<sup>3</sup> Büro ISU, Schalltechnische Untersuchungen zur Ermittlung der Geräuschemissionen und –immissionen einer geplanten P&R Anlage am Bahnhof, Stand 10. März 2009

Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in der immissionsempfindlicheren Nacht um mehr als 1 dB(A) unterschritten.

### **6.3 Berücksichtigung der Umweltbelange**

Genauere Angaben zum derzeitigen Umweltzustand und der Umweltmerkmale sind im Umweltbericht detailliert beschrieben; daher wird an dieser Stelle zunächst auf diese Angaben verwiesen, die nachfolgend nur kurz zusammengefasst werden:

Beim überwiegenden Teil des Plangebietes handelt es sich um extensiv genutztes naturnahes Brachland (Sukzessionsfläche), das z.T. mit monotypischen waldartigen Beständen oder artenarmen Gehölzsukzessionen oder auch strukturreichen Feldgehölzen bewachsen ist. Auf einem Teil der Sukzessionsflächen im Westen des Plangebietes liegen geschotterte und stark besonnte Böden (Gleisanlagen) vor, die naturschutzfachlich hochwertige artenreiche Ruderalfluren mit einer hohen Artenvielfalt aufweisen. Am Ostrand auf Höhe der „Wilhelm-Wüst-Straße“ ragen brachgefallene Kleingärten in die o. g. Gehölzbestände hinein.

Die Durchführung der Planung wirkt sich vor allem auf das Schutzgut Arten und Biotopschutz sowie auf die Schutzgüter Klima, Boden und Wasser, Mensch und Landschaftsbild aus. Die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich beinhalten hauptsächlich folgende Punkte: Planung einer Freiraum- und Durchgrünungsstruktur, Schaffung von Lebensraumstrukturen im Bereich des Erdwalles und der Offenlandflächen, Reduzierung des Versiegelungsgrades, Vermeidung der Bebauung und Herstellung eines Biotopverbundes entlang der Gleisanlagen. Gemäß Kapitel 1.4.1 des Umweltberichts entsprechen die getroffenen Maßnahmen den Inhalten/Zielen des Landschaftsplanes, die Begründung einer Abweichung von den Inhalten und Zielsetzungen der Landschaftspläne gemäß § 8 Abs. 4 LNatSchG erübrigt sich daher.

Die Abarbeitung der Eingriffsregelung des § 1a Baugesetzbuch (BauGB) erfolgt nach dem Bewertungssystem des Landauer Bewertungsrahmen. Die Maßnahmen zum Ausgleich des Eingriffs werden innerhalb des Planungsgebietes sowie auf externen Ausgleichsflächen der Gemarkung Arzheim (Fl.-Nrn. 8704, 8713/2, 8793, 8795, 8477, 8565 und 8711) und der Gemarkung Godramstein (Fl.-Nrn. 3099, 3549 und 4359) durchgeführt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf beträgt 18.589 m<sup>2</sup> und kann vollständig abgedeckt werden. Somit werden durch die Schaffung von öffentlichen Grünflächen und Flächen zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft innerhalb des Plangebiets sowie durch die Hinzunahme von externen Ausgleichsflächen aus dem Landauer Ökokonto alle in Zusammenhang mit dem Planungsvorhaben zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig ausgeglichen.

## 6.4 Artenschutz

Zum Bebauungsplan wurde eine Tierökologische Untersuchung und eine Artenschutz-Verträglichkeitsuntersuchung nach § 42 BNatSchG durchgeführt.

Im Rahmen der tierökologischen Untersuchungen<sup>4</sup> wurden die geplanten Eingriffe in den Lebensraum verschiedener Tierarten untersucht und bewertet sowie Maßnahmen vorgeschlagen, wie die Eingriffe zu vermeiden oder zu minimieren sind. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Bebauungsplan weitestgehend festgesetzt oder - sofern die Rechtgrundlage für eine Festsetzung fehlte - als Hinweis in die Hinweise zu den textlichen Festsetzungen aufgenommen.

Im Rahmen der Artenschutz-Verträglichkeitsuntersuchung<sup>5</sup> wurden diejenigen Auswirkungen der Errichtung einer Park- & Ride-Anlage aufgeführt, die artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 42 (1) BNatSchG darstellen können und Maßnahmen beschrieben, mit deren Hilfe die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten sichergestellt und damit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 42 (5) BNatSchG ausgeschlossen werden können. Von der Planung direkt betroffen sind demnach Teile der lokalen Population der Mauereidechse, für die Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation beschrieben und Hinweise zum Monitoring und zum Risikomanagement gegeben wurden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Bebauungsplan weitestgehend festgesetzt oder - sofern die Rechtgrundlage für eine Festsetzung fehlte - als Hinweis in die Hinweise zu den textlichen Festsetzungen aufgenommen. Zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen auf den Flächen südlich der Queichheimer Brücke ist zudem im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren die Erstellung einer detaillierten Ausführungsplanung vorgesehen.

## 6.5 Boden / Altlasten / Versickerung

Durch die ehemalige Nutzung im Plangebiet für den Eisenbahnbetrieb sind Bodenbelastungen und Altlasten vorhanden. Das Plangebiet ist hinsichtlich der Verunreinigung im Boden relativ gut erkundet:

Im Bereich südlich der „Queichheimer Brücke“ ist laut Aussage des Ordnungsamtes Landau, Sachgebiet Umweltschutz (Schreiben vom 11.09.2008, Az. 322) zu beachten, dass die Polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) den orientierenden Prüfwert 2 (oPW2) des Merkblattes Alex02 (Altablagerungen, Altstandorte und Grundwasserschäden) des Landesamtes für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht sowie des Landesamtes für Wasserwirtschaft überschreiten und somit Altlasten in diesem Bereich vorliegen. Die PAK liegen jedoch noch unterhalb des orientierenden Prüfwerts 3 (oPW3). Die PAK-Belastung liegt oberflächennah im Feinkornanteil vor, so dass eine Gefährdung über den Belastungs-

---

<sup>4</sup> Dipl. Biol. Matthias Kitt: Tierökologische Untersuchung zum B-Plan D 7c „Neubau einer Park- & Ride-Anlage am Bahnhof Landau“, Stand: Oktober 2008

<sup>5</sup> Dipl. Biol. Matthias Kitt: Artenschutz-Verträglichkeitsuntersuchung nach § 42 BNatSchG zum B-Plan D 7c „Neubau einer Park- & Ride-Anlage am Bahnhof Landau“ Stand Mai 2009 mit Ergänzung vom Januar 2010



pfad Boden-Mensch nicht ausgeschlossen ist. Aus diesem Grund wurde ein Hinweis in die Hinweise zu den textlichen Festsetzungen aufgenommen, der darauf verweist, dass tiefe Eingriffe in den Boden unzulässig sind.

Zum Bebauungsplan wurde ein Gutachten durch die Alenco Environmental Consult GmbH erstellt<sup>6</sup>, welches für den Bereich der geplanten Park & Ride Anlage zum einem die Schadstoffbelastung und zum anderen die Versickerungsfähigkeit des Bodens untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Untersuchungsgebiet keine Schadstoffgehalte vorhanden sind, die bei der Planung der Versickerungsanlagen berücksichtigt werden müssen und dass der Untergrund Durchlässigkeitsbeiwerte in einer für die Versickerung geeigneten Größenordnung aufweist. Da es sich bei dem Gelände jedoch um einen Altstandort handelt, empfiehlt der Gutachter, dass bei der Anlage von technischen Anlagen zur Regenwasserversickerung im Falle des Antreffens auffälliger Bodenbereiche ein Fachgutachter hinzugezogen wird. Ein entsprechender Hinweis wird in die Hinweise zu den textlichen Festsetzungen aufgenommen. Zudem ergaben sich Hinweise auf leicht erhöhte Konzentrationen an Quecksilber, die im Falle der abfallrechtlichen Einstufung über dem Wert für unbelastetes Bodenmaterial liegen. Aufgrund der leicht erhöhten Schwermetallkonzentrationen erfolgte im Rahmen des Gutachtens eine Nachbestimmung für Schwermetalle im Eluat. Hier ergaben sich keine Prüfwertüberschreitungen nach BBodSchV für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser. Jedoch wurde darauf verwiesen, dass aufgrund dieses Befundes nur eine eingeschränkte Verwertung von ggfs. bei der Baumaßnahme anfallenden Aushubmaterials möglich sei.

Vor dem Hintergrund des geplanten Ankaufs von Flächen im Bereich der Queichheimer Brücke durch die Stadt Landau wurde eine Einschätzung der Altlastensituation<sup>7</sup> vorgenommen. Bei einer allgemeinen Einschätzung des Altlastenrisikos wurde für die Bestandsgebäude eine separate Gebäudebegehung mit Erfassung von eventueller schadstoffbehafteter Bausubstanz empfohlen, die zu einem späteren Zeitpunkt beauftragt und durchgeführt wurde (siehe unten). Des Weiteren wurde darauf verwiesen, dass im Bereich der ehemaligen Werkstatt und darüber hinaus auf den Flächen nördlich der „Queichheimer Brücke“ bei bautechnisch erforderlichen Eingriffen in den Untergrund (Kanalarbeiten, Baugrundverbesserung) gering belastetes oder kleinräumig auch höher belastetes Aushubmaterial angetroffen werden könnte. In diesem Fall ist eine Genehmigung bei der zuständigen oberen Behörde (SGD) zu erwirken, um das Aushubmaterial wieder einzubauen zu können.

Im Rahmen einer weitergehenden Besichtigung am 01. März 2010 von den zwei Bestandsgebäuden im Plangebiet im Bereich der Queichheimer Brücke wurde untersucht, ob mögliche Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen und Altlasten, resultierend aus der

---

<sup>6</sup> Alenco Environmental Consult GmbH, Barthelsmühlring 18, 76870 Kandels/Pfalz: Untersuchungen zur Überprüfung der Versickerungsfähigkeit im Bereich der geplanten Park & Ride –Anlage am Hauptbahnhof 76829 Landau, Stand 17. April 2009 sowie Ergänzende Untergrunduntersuchung mit Versickerungsversuch (RKS4) vom 26. Juni 2009

<sup>7</sup> Alenco Environmental Consult GmbH, Barthelsmühlring 18, 76870 Kandels/Pfalz: Geplanter Ankauf von Flächen im Bereich der queichheimer Brücke in Landa; Stellungnahme zur Altlastensituation, Schreiben vom 18.02.2010

Nutzung der Gebäude zu erkennen sind. Mit Schreiben vom 02. März 2010<sup>8</sup> führte der beauftragte Gutachter aus, dass lediglich für das Gebäude südlich der „Queichheimer Brücke“ (ehemalige Werkstatt) das Altlasten- und Abfallrisiko für einen Teilbereich (Batterie-raum) des Werkstattgebäudes als erhöht eingestuft wird. Vor diesem Hintergrund ist der zeitnahe Abriss des Gebäudes wahrscheinlich, weshalb ein entsprechender Hinweis im Bebauungsplan aufgenommen wurde.

## 6.6 Wasserbewirtschaftung

Zum Bebauungsplan wurde unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Versickerungsgutachten ein Wasserbewirtschaftungskonzept mit Schwerpunkt ‚Oberflächenwasser‘ durch das Ingenieurbüro Schulbaum erstellt.<sup>9</sup>

Der Verfasser des Wasserbewirtschaftungskonzeptes kommt zu dem Ergebnis, dass das anfallende Oberflächenwasser innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes durch Versickerung nur zu bewältigen ist, wenn die Versickerung dezentral angelegt und mit einer unterirdischen Retention kombiniert wird. Dies ist in erster Linie auf relativ geringe Versickerungsraten des Untergrunds zurückzuführen.

Die vorliegende Untersuchung zeigt in Beispielen auf, wie entsprechende Versickerungsanlagen zu gestalten sind und verweist darauf, dass sich die Anordnung der Parkplätze in Bezug auf dezentrale Versickerung im Rahmen einer Ausführungsplanung noch optimieren ließe. Der Gutachter empfiehlt daher, erst zu diesem Zeitpunkt einen Genehmigungsantrag mit endgültigen hydraulischen Nachweisen zu stellen.

Laut dem Gutachten ist eine Gefährdung des Grundwassers in Bezug auf die Mächtigkeit der vom Sickerwasser durchlaufenen Bodenschichten nicht gegeben, da der Grundwasserhorizont im Mittel über 4 m unter Geländeoberkante verläuft. Damit ergeben sich auch keine Konflikte hinsichtlich der ausgewiesenen Wasserschutzzone III (vgl. Kapitel 4.1)

## 7 Planungsalternativen

Die Planung dient der Realisierung einer Park & Ride –Anlage in Zuordnung zum Bahnhof der Stadt Landau. Das Plangebiet grenzt östlich an die Gleisanlagen auf der Höhe des Bahnhofs an und befindet sich teilweise bereits im Eigentum der Stadt Landau. Gleichwertige Standortalternativen bestehen nicht.

Aufgrund des Bedarfs an Stellplätzen in Zuordnung zum Bahnhof und fehlender Standortalternativen werden anderweitige Nutzungen im Bereich der geplanten Park & Ride – Anlage nicht in Erwägung gezogen. Im Bereich der Ausgleichsfläche südlich der Queichheimer Brücke war zunächst die Ausweisung eines eingeschränkten Gewerbegebietes vor-

---

<sup>8</sup> Alenco Environmental Consult GmbH, Barthelsmühlring 18, 76870 Kandels/Pfalz: Geplanter Ankauf von Flächen im Bereich der Queichheimer Brücke in Landau, Gebäudebegehungen, Schreiben vom 02. März 2010

<sup>9</sup> Ingenieurbüro G. Schulbaum, Neustadter Straße 20, 76829 Landau: Stadt Landau i. d. Pfalz, Neubaugebiet D7c, P + R-Anlage östlich des DB-Hauptbahnhofes, Oberflächenentwässerung – Wasserbewirtschaftungskonzept, Stand Juni 2009

gesehen. Aufgrund der Tatsache, dass mit der Realisierung der Park & Ride –Anlage ein artenschutzrechtlicher Eingriff erfolgt, dessen Ausgleich im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff erfolgen muss, wird die Fläche nun als Ausgleichsfläche für den artenschutzrechtlichen Eingriff herangezogen. Weitere unbebaute, verfügbare Flächen für den artenschutzrechtlichen Ausgleich stünden ansonsten nur noch südlich des derzeitigen Geltungsbereiches zur Verfügung. Diese Flächen übernehmen jedoch bereits Lebensraumfunktionen für geschützte Arten und sind daher nicht in gleichem Maße aufzuwerten. Zudem nimmt man den dort angrenzenden Gewerbebetrieben bei einer definitiven Festlegung der Flächen als Ausgleichsflächen jede Möglichkeit, ihre Betriebe zu erweitern. Die jetzige Festsetzung von Ausgleichsflächen südlich der Queichheimer Brücke ist stadtwirtschaftlich deshalb vertretbar, da gesamtstädtisch und insbesondere im Planungsumfeld ein ausreichend großes Gewerbeflächenangebot besteht und der Verzicht auf die dargestellten gewerblichen Bauflächen die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten von Betrieben nicht einschränkt. Aufgrund der abseitigen Lage und des großen Angebots attraktiver Gewerbeflächen im räumlichen Umfeld (Gewerbepark Am Messegelände) ist eine Vermarktung der Flächen in absehbarer Zeit unwahrscheinlich.

Eine alternative Erschließung der Park & Ride –Anlage wäre von der Queichheimer Brücke aus über die Queichheimer Straße unmittelbar in die Wilhelm-Wüst-Straße und die Woogstraße möglich. Da die Wilhelm-Wüst-Straße eine Einbahnstraße ist, müsste die Abfahrt von der der Park & Ride –Anlage über eine Parallelstraße erfolgen. Ein solches Erschließungskonzept für die Park & Ride –Anlage wird jedoch von der Stadt Landau nicht in Erwägung gezogen, da dies mit einer hohen Immissionsbelastung der hier befindlichen Wohn- und Mischgebiet einherginge und die Verkehrsbelastung auf diesen Wohnstraßen unverhältnismäßig steigen würde.

## **Teil B Begründung der einzelnen Festsetzungen**

### **1 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung**

Die Flächen zur Erschließung der Park & Ride-Anlage werden gemäß ihrer zukünftigen Nutzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Flächen für die eigentlichen Parkplätze werden zweckgebunden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung Öffentliche Parkfläche (P) festgesetzt. Insgesamt wird die Park & Ride-Anlage 225 Parkstände aufweisen. Die Flächen für Fuß- und Radwege werden ebenfalls zweckgebunden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung ‚Fuß- und Radwege‘ festgesetzt.

### **2 Öffentliche Grünflächen**

Durch die Festsetzung als öffentliche Grünflächen werden die bereits vorhandenen Grünflächen in ihrem Bestand gesichert bzw. entwickelt.

### **3 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)**

Im Bereich der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (Ausgleichsflächen) werden geeignete Maßnahmen zum Ausgleich durchgeführt.

#### **Ordnungsbereich M1**

Entlang der Westgrenze wird auf den mit „M1“ gekennzeichneten Ausgleichsflächen die Parkplatzversiegelung reduziert und ein durchgängiger Schotterstreifen mit extensivem Halbtrockenrasen und standortgerechten, schmalwachsenden Einzelbäumen hergestellt. Der Bebauungsplan trägt damit, entsprechend den Vorgaben des Landschaftsplanes, zum Aufbau eines sekundären Biotopverbundes bei, in dem eine Vernetzung entlang der nord-südgerichteten Gleisanlagen durch die als „M1“ gekennzeichneten Ausgleichsfläche gewährleistet wird.

#### **Ordnungsbereich M2 / Ordnungsbereich M3**

Im Zuge der planerischen Vorbereitungen für den Bau einer Park & Ride-Anlage östlich des Landauer Bahnhofes wurden tierökologische Untersuchungen für das Plangebiet durchgeführt, die zum Ergebnis hatten, dass streng geschützte Tierarten durch die Planung ihre Lebensräume verlieren werden. Voraussetzung für die naturschutz- und artenschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit der Planung ist die Bereitstellung von adäquaten Ersatzlebensräumen in räumlichem Zusammenhang zum Eingriff.

Die Fläche südlich der Queichheimer Brücke (Ordnungsbereich M2/M3) eignet sich sehr gut für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, da sie einerseits in räumlichem Zusammenhang zur Park & Ride-Anlage und damit zu den Lebensraumverlusten steht, andererseits bei Teilrodung der Flächen zusätzliche Lebensräume über den Bestand hinaus entstehen können.

Auf den mit „M2“ und „M3“ gekennzeichneten Flächen werden vorgezogene, ortsnahe Ersatzmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) durchgeführt. Entscheidend ist, dass diese Maßnahmen zeitlich vor dem eigentlichen Eingriff durchgeführt werden. Im Sinne des Artenschutzes wird die Maßnahmenfläche „M2“ entbuscht und der Robinienbestand auf der mit „M3“ gekennzeichneten Fläche im Osten teilweise zurückgenommen und entwickelt, um die Artenvielfalt zu erhöhen. Anschließend werden zur Herstellung von Lebensraum der Mauereidechse artenreiche, extensive Halbtrockenrasen entwickelt, und ein artenreicher standortgerechter Gehölzbestand waldartig entwickelt. Des Weiteren verläuft in der Maßnahmenfläche „M3“ eine Rampe mit Sandsteinmauer, die zu erhalten ist. Lediglich die Querungen durch die geplante Erschließungsstraße und den begleitenden Fuß- und Radweg ist zulässig. Die artenschutzrechtlichen Ersatzlebensräume sind entsprechend der artenschutzrechtlichen Verträglichkeitsuntersuchung im Rahmen einer Ausführungsplanung detailliert fachplanerisch auszuarbeiten.

#### **Ordnungsbereich M4a/ M4b**

Im Bereich der Ausgleichsfläche nördlich der „Queichheimer Brücke“ („M4a, M4b) werden brachgefallene Kleingärten in artenreiche, extensive Halbtrockenrasen und Blütenwiesen

umgewandelt und standortgerechte, heimische Gehölzgruppen gepflanzt. Zudem erfolgt in diesem Bereich die Errichtung eines Erdwalles, der mittels Gabionen oder Steinschüttungen und dem vorgelagerten, ca. 2 m breitem Bankett einen artgerechten Lebensraum für vor allem Reptilien bietet. Die Deckschicht wird mit artenreichen Trockenrasen angelegt. Durch die genannten Maßnahmen zum Ausgleich bzw. zur Vermeidung und Minimierung können die Beeinträchtigungen reduziert und Eingriffe kompensiert werden.

#### **Versickerung und Rückhaltung von Oberflächenwasser / wasserdurchlässige Beläge**

Das im Bereich der Park & Ride-Anlage und seiner Zufahrt anfallende Oberflächenwasser ist in den angrenzenden öffentlichen Grünflächen zurückzuhalten und zu versickern und damit dem natürlichen Wasserkreislauf zuzuführen. Dies trägt auch zu Verzögerung des Regenwasserabflusses und damit zur Verringerung der Abflussspitzen bei.

#### **Zeitliche Umsetzung und Zuordnung von grünordnerischen Maßnahmen zu den zu erwartenden Eingriffen**

Durch detaillierte Regelungen zur zeitlichen Umsetzung und Zuordnung von grünordnerischen Maßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme ist eine eingriffsbezogene Maßnahmendurchführung gewährleistet.

#### **Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bei der Durchführung der Planung**

Im Umweltbericht werden Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt vorgeschlagen, die auch in die Hinweise zu den textlichen Festsetzungen aufgenommen wurden und auf der Grundlage des § 4c BauGB umgesetzt werden.

#### **4 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a i.V.m. Nr. 20 BauGB), Bindung für Bepflanzungen und Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB) sowie Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)**

Die Anpflanzung von standortgerechten heimischen Gehölzen in Gruppen und als Einzelbäume dient der Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes, der Grünvernetzung und der kleinklimatischen Verhältnisse.

Grundlage für die genaue Ausgestaltung der landespflegerischen Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der zu verwendenden Pflanzenarten, der Pflanzqualitäten sowie der erforderlichen Pflegemaßnahmen, ist die Satzung zur Erhebung von Kostenerstattungsbeiträgen der Stadt Landau in der Pfalz vom 29.02.2000 mit ihren in der III. Anlage zu § 2 Abs. 3 dieser Satzung enthaltenen Grundsätzen zur Ausgestaltung von Ausgleichsmaßnahmen.

### **Teil C Abwägung/Auswirkungen der Planung**

Für jede städtebauliche Planung ist das Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB von besonderer Bedeutung. Danach muss die Stadt Landau als Planungsträger bei der Aufstellung des Bebauungsplanes die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abwägen. Die Abwägung ist die eigentliche Planungsentscheidung. Hier setzt die Stadt ihr städtebauliches Konzept um und entscheidet sich für die Berücksichtigung bestimmter Interessen und die Zurückstellung der dieser Lösung entgegenstehenden Belange.

Die Durchführung der Abwägung impliziert eine mehrstufige Vorgehensweise, die aus folgenden vier Arbeitsschritten besteht:

- Sammlung des Abwägungsmaterials (siehe "Auswirkungen der Planung")
- Gewichtung der Belange (siehe "Gewichtung des Abwägungsmaterials")
- Ausgleich der betroffenen Belange (siehe "Fazit" – Ausführungen werden im Laufe des Verfahrens ergänzt)
- Abwägungsergebnis (siehe "Fazit" - Ausführungen werden im Laufe des Verfahrens ergänzt).

Hinsichtlich der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung bzw. der natürlichen Lebensgrundlagen (im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB) sind insbesondere folgende mögliche Auswirkungen beachtet und in den Bebauungsplan eingestellt:

#### **1 Auswirkungen auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung**

Die Bauleitplanung soll dafür sorgen, dass die Bevölkerung bei der Wahrung ihrer Grundbedürfnisse gesunde Bedingungen vorfindet. Hierbei ist vor allem von Bedeutung, dass Baugebiete bzw. Nutzungen einander so zugeordnet werden, dass gegenseitige Beeinträchtigungen vermieden werden. Diesem Grundsatz entspricht die vorliegende Planung

der Park&Ride-Anlage. Die angrenzenden Bereiche haben Wohngebiets- bzw. Mischgebietscharakter. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wird nachgewiesen, dass die geplante P&R-Anlage am Bahnhof als öffentlich gewidmete Anlage in der dargestellten Form schalltechnisch mit den benachbarten immissionsempfindlichen Nutzungen verträglich ist. Diese Verträglichkeit ist auch ohne den planerisch festgeschriebenen Erdwall nördlich der Queichheimer Brücke nachgewiesen. Die Stadt Landau hat sich dennoch entschieden, diese Baumaßnahme durchzuführen, die Verkehrsanlagen damit auch visuell von der angrenzenden Wohnbebauung abzuschirmen und damit auch in der subjektiven Wahrnehmung das Nebeneinander von Wohnen und Verkehrsanlagen zu optimieren.

Durch die geplante Erschließung wird im Einwirkungsbereich der Straße "In den Grabengärten", westlich der Einmündung der Klaus-von-Klitzing-Straße, der dort maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in der immissionsempfindlicheren Nacht um mehr als 1 dB(A) unterschritten.

Weitere Nutzungen, die mit Beeinträchtigungen der umliegenden Gebiete verbunden sind, sind im Bebauungsplan nicht vorgesehen.

## **2 Auswirkungen auf die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile**

Eine wesentliche Aufgabe der Bebauungsplanung ist es, eine orts- und landschaftsbildverträgliche Baustruktur zu erwirken. Die Wiedernutzbarmachung einer innerörtlichen Brachfläche trägt zur Erreichung dieses Zieles bei. Zur Gestaltung des Ortsbildes tragen vor allem die Anpflanzungsfestsetzungen entlang der Erschließungsstraße, die Anpflanzungen im Bereich der Park & Ride Anlage sowie die Errichtung eines Erdwalls zwischen Park & Ride Anlage sowie angrenzendem Wohngebiet bei.

## **3 Auswirkungen auf die Umwelt**

Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt wurden. Die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen erfolgt in einem separaten Teil der Begründung, dem Umweltbericht. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sind im Umweltbericht detailliert beschrieben. Es sind Ausgleichsmaßnahmen auch außerhalb des Geltungsbereiches vorgesehen. Mit diesen Maßnahmen werden negative Auswirkungen auf die Umwelt ausgeglichen.

## **4 Gewichtung des Abwägungsmaterials**

Gemäß dem im Baugesetzbuch verankerten Abwägungsgebot (§ 1 Abs. 6 und 7 BauGB) wurden die bei der Abwägung zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und entsprechend ihrer Bedeutung in den vorliegenden Bebauungsplan eingestellt. Für die Abwägung wurden insbesondere folgende Aspekte beachtet:

### **Argumente für die Verwirklichung des Bebauungsplanes**

- Reaktivierung und Attraktivierung innerstädtischer Brachflächen
- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Bau einer Park&Ride-Anlage für Bahn- und Busreisende (indirekte Wirkung, die P&R-Anlage ist bereits im vorliegenden Flächennutzungsplan dargestellt)
- Verringerung der Verkehrsbelastung in der Innenstadt durch Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr
- Sicherung eingriffsnaher Ausgleichsflächen für den Bau der Park&Ride-Anlage östlich des Landauer Bahnhofes
- Lenkung gewerblicher Entwicklungen auf städtebaulich sinnvolle Stellen in räumlicher Nähe zum Plangebiet (Gewerbepark „Am Messengelände“)
- Ausschluss minderwertiger gewerblicher Entwicklungen und damit Sicherung eines ansprechenden Eingangsbereiches in die Stadt
- Mittlerer Erschließungsaufwand aufgrund der vorhandenen Anschlusspunkte an das örtliche Verkehrsnetz sowie das Ver- und Entsorgungsnetz.

### **Argumente gegen die Verwirklichung des Bebauungsplanes**

- Die Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung stellen die Aufstellung des Bebauungsplanes nicht grundsätzlich in Frage, da die dortigen Teilaspekte entweder in der Planung aufgegriffen wurden oder aufgrund übergeordneter anderweitiger Belange nicht berücksichtigt werden können.
- Es bestehen daher keine Argumente gegen die Verwirklichung des Bebauungsplanes

### **Fazit**

Die Stadt Landau hat die zu beachtenden Belange in ihrer Gesamtheit gewissenhaft erhoben und dokumentiert, in ihrer Gesamtheit gegeneinander und untereinander abgewogen und dabei insbesondere auch alle umwelterheblichen Gesichtspunkte sorgfältig geprüft. Mögliche Planalternativen wurden untersucht und bewertet. Die sich aus der Planung ergebenden Konsequenzen sind vollinhaltlich transparent dargestellt worden. Notwendige Festsetzungen zur Minimierung sowie zum Ausgleich von Eingriffen sowie sonstigen negativen Planfolgen wurden getroffen und fachlich begründet.

Unter Berücksichtigung aller vorgetragenen Argumente für und gegen die Realisierung der Planung kommt die Stadt Landau zu dem Ergebnis, dass die Vorteile deutlich überwiegen und alle Vorkehrungen getroffen wurden, negative Folgen der Planung auf das absolut notwendige Maß zu beschränken. Mit diesem vorläufigen Ergebnis wird die Offenlage des Planes nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt.