



Stadt Landau in der Pfalz

**Bebauungsplan C32 „Radfahrer- und Fußgängerbrücke“**  
zwischen Gewerbepark  
„Am Messegelände“ und „Wohnpark Am Ebenberg“

**BEGRÜNDUNG**

Satzungsfassung vom November 2012



Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb Landau (EWL)  
Projektabteilung Landesgartenschau 2014  
Georg-Friedrich-Dentzel-Str. 1  
76829 Landau in der Pfalz

## Inhaltsübersicht

### Inhalt

|   |           |
|---|-----------|
| <b>TEIL A: PLANUNGSGRUNDLAGEN .....</b>   | <b>3</b>  |
| 1 <b>Anlass und Ziel der Planung .....</b>  | <b>3</b>  |
| 2 <b>Verfahrensablauf .....</b>   | <b>4</b>  |
| 3 <b>Lage und Anbindung des Plangebietes .....</b>  | <b>4</b>  |
| 4 <b>Abgrenzung des Geltungsbereich des Bebauungsplanes.....</b>  | <b>5</b>  |
| 5 <b>Eigentumsverhältnisse .....</b>  | <b>7</b>  |
| 6 <b>Planungsrechtliche Situation .....</b>   | <b>7</b>  |
| 7 <b>Angrenzende Nutzungen .....</b>  | <b>11</b> |
| 8 <b>Planungsziele – Entwurf Stahlfachwerk.....</b>   | <b>12</b> |
| <b>TEIL B: BAUPLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN GEMÄß BAUGB .....</b>  | <b>16</b> |
| 1 <b>Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.....</b>  | <b>15</b> |
| 2 <b>Flächen für Aufschüttungen und Auffüllungen soweit sie zur Herstellung der Verkehrsfläche erforderlich sind.....</b> | <b>16</b> |
| 3 <b>Festsetzung zur Höhenlage .....</b>  | <b>17</b> |
| 4 <b>grünordnerische Festsetzungen.....</b>   | <b>17</b> |

## Teil A: Planungsgrundlagen

### 1 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 2014 stattfindenden 4. Rheinlandpfälzischen Landesgartenschau und das Gewerbegebiet „Neues Messegelände“. Beide Gebiete sind derzeit nur über die L509 über die Queichheimer Brücke, in einiger Entfernung nördlich, mit einander verbunden.

Die Queichheimer Brücke ist eine von zwei Brücken, die eine Verbindung der zwei durch die Bahntrasse Neustadt – Karlsruhe getrennten Stadtgebiete herstellen. Die im Westen befindliche Innenstadt wird darüber an größere Wohngebiete (wie den Horstring und das Stadtdorf Queichheim) und die Autobahn A 65 (Anschlussstelle Mitte) angebunden. Diese Brücken dienen im Wesentlichen dem motorisierten Verkehr, sind aber ein- oder beidseitig mit Fußgänger- und Radfahrstreifen ausgestattet.

Der vorhanden Querungssituation geschuldet sind auch die ausgewiesenen Rad- und Wanderwege in Ost-West-Richtung, welche zwangsläufig nur über die für diesen Verkehr unattraktiven Querungen oder im weiteren Bogen im Norden oder Süden an der Stadt vorbeiführen.

Planungsziel ist es die vollzogene Öffnung und Revitalisierung der südlichen Stadtgebiete städtebaulich durch den Bau einer Fußgänger- und Radwegebrücke zu unterstützen und das bestehende Fuß- und Radwegenetz in einem wesentlichen Punkt zu schließen. Im Ergebnis wird der Lückenschluss einen bedeutenden touristischen und anwohnerfreundlichen Beitrag für das Leben in Landau leisten.

Des Weiteren ist die Realisierung der Brücke für das Verkehrslenkungskonzept während der Landesgartenschau entscheidend, da der motorisierte Besucherverkehr im Wesentlichen vor der Queichheimer im Gewerbegebiet „Neues Messegelände“ abgestellt werden soll, um eine gesundheitsschädliche Verkehrsmehrung in der Innen- bzw. Südstadt zu verhindern.

Gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung notwendig ist. Die Notwendigkeit ergibt sich hier aus dem Umstand, dass das Brückenbauwerk – als baurechtlich zu sichernde Anlage- mehrere Flurstücke überspannt und tangiert. Auch der Zustand des Überspannens von Grundstücken wie z.B. Bahnanlagen löst zu beachtende Belange und Planungsinteressen aus. Im Verfahren sind diese vielschichtigen Belange der Fachplanungen einzuholen und zu einem sachgerechten Ausgleich zu bringen. Aus diesem Grund hat der Stadtrat der Stadt Landau am 14.02.2012 die Aufstellung eines Bebauungsplanes gem. § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen.

## 2 Verfahrensablauf

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan C 32 „Radfahrer- und Fußgängerbrücke“ erfolgte durch den Stadtrat am 14. Februar 2012. Ortsüblich bekannt gemacht wurde der Aufstellungsbeschluss gemeinsam mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 8. März 2012. In der Zeit vom 19. bis einschließlich 23. März 2012 wurde die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB und der Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 6. März 2012 mit Frist zur Abgabe bis 5. April 2012. Der Entwurfsbeschluss erfolgte durch den Bauausschuss am 4. September 2012. Die Auslegung des Entwurfes wurde am 6. September 2012 ortsüblich bekannt gemacht. In der Zeit vom 17. September 2012 bis einschließlich 19. Oktober 2012 wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und der Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 6. September 2012 mit Frist zur Abgabe bis 8. Oktober 2012. Die Offenlage erbrachte keine Änderungen der Festsetzungen, die i.S. des BauGB eine weitere Offenlage erfordern, weshalb vorausgesetzt der Zustimmung der Gremien im Dezember 2012 der Satzungsbeschluss durch den Stadtrat erfolgen wird. Nach Bekanntmachung tritt die Rechtskraft ein.

## 3 Lage und Anbindung des Plangebietes

Die kreisfreie Stadt Landau in der Pfalz liegt im Bundesland Rheinland-Pfalz, im Südwesten der Metropolregion Rhein-Neckar. Sie ist Verwaltungssitz des Landkreises Südliche Weinstraße. Über die Bundesautobahn A65 erfolgt eine Anbindung in Richtung des Ballungsraums Ludwigshafen/ Mannheim (ca. 55 km) und nach Karlsruhe (35 km). Ebenfalls gut zu erreichen sind die Mittelzentren Pirmasens (45 km), Speyer (35 km) und Neustadt an der Weinstraße (28 km). Die Stadt Landau ist ebenfalls gut in das öffentliche Nahverkehrsnetz eingebunden. Im Bus- und Bahnverkehr bestehen direkte Anbindungen an den Fernverkehr sowie Verbindungen zu allen benachbarten Zentren.

Im südlichen Stadtgebiet überspannt der Geltungsbereich die Bahntrasse, welche sich dort in die Trassenführung nach Pirmasens und Karlsruhe teilt. Im Westen schließt sich der „Wohnpark Am Ebenberg“ und 2014 das Landesgartenschaugelände an. Im Norden verläuft die Bahntrasse weiter Richtung Hauptbahnhof. Östlich läuft die Brücke in einem Fuß- bzw. Radweg aus, welcher in einem Grünzug „Guldengewanne“ eingebettet ist. Südlich des Geltungsbereiches befindet sich Acker- und Gartenbauland, welches gleichzeitig einen Freihaltebereich für einen weiteren Ausbauabschnitt der Süderschließung vorgehalten wird. Daran anschließend entsteht bis 2014 ein Sport- und Freizeitcampus, welcher Teil des Ausstellungsgeländes der Landesgartenschau sein wird und nach Süden den Übergang von Stadtgebiet in das Naturschutzgebiet „Ebenberg“ gestaltet.



Abbildung 1: Lage des Plangebietes im Stadtgebiet

#### 4 Abgrenzung des Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Das Bebauungsplangebiet C32 beinhaltet neben dem schmalen Ost-West ausgerichteten Bauwerk die notwendigen Flächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich sowie die bauzeitlich beanspruchten Flächen. Diese wurden seit der frühzeitigen Beteiligung konkretisiert, weshalb im Rahmen der Entwurfserstellung eine Erweiterung des Geltungsbereiches notwendig wurde. Diese ist in der Abbildung 2 dargestellt.

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt rund 2,2 Hektar und umfasst, neben den genannten Bahnanlagen, im Osten Brachland (ehemaliges Bahnbetriebswerk) sowie einen kleinen Teil des Grünzugs „Guldengewanne“. Im Westen überlagert der Geltungsbereich ehemalige Bahnflächen (Güterbahnhof Ost), die derzeit im Rahmen des Bebauungsplan C25 „Konversion Landau Süd/Landesgartenschau“ als Gewerbeflächen und Grünflächen ausgewiesen sind sowie im Süden dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen (Bahnlandwirtschaft, Kleingärten).

Der Geltungsbereich ist nicht ausschließlich über bestehende Flurstücksgrenzen definierbar. In der folgenden Beschreibung des Geltungsbereiches werden im Kataster exakt definierbare Koordinaten nach Gauß-Krüger herangezogen.

Der Geltungsbereich des Entwurfes beginnt am Grenzpunkt (x 3436464,9853 y 5.450700,7981) auf der Gemarkungsgrenze Landau/Queichheim und verläuft 36,20 m Richtung Osten auf der nördlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 3251/44 und weicht von dort aus im rechten Winkel nach Süden ab bis er ebenfalls rechtwinklig auf die südliche Grenze des o.g. Flurstücks stößt. In westlicher Richtung entlang der Flurstücksgrenze passiert er einen Grenzpunkt (x 3436499,8292 y 5450648,9437), durchschneidet die Flurstücke 886/41 und 886/39 von Ost nach West und passiert dabei den Grenzpunkt (x 3436397,9698 y 5.450655,2558). An der östlichen Grenze des Flurstück 886/65 verläuft er nach Süden bis zum Grenzpunkt (x 436415,6068 y 5450593,2279) und springt zur westlichen Flurstücksgrenze auf den Grenzpunkt (x 3436321,4545 y 5450587,8868). Dort folgt er nach Norden der westlichen Grenze des Flurstück 886/65 zum nächsten Grenzpunkt (x 3436332,5719 y 5450612,2695) und passiert von dort aus nach Westen verlaufend die Flurstücke 886/63 und 886/62 zum Grenzpunkt (x 3436291,1840 y 5450622,6574). Von da ab folgt er in nördlicher Richtung der noch einzumessenden Mischgebietsabgrenzung der Mischgebiete Mi4 und Mi3a (aus dem Bebauungsplan C25).

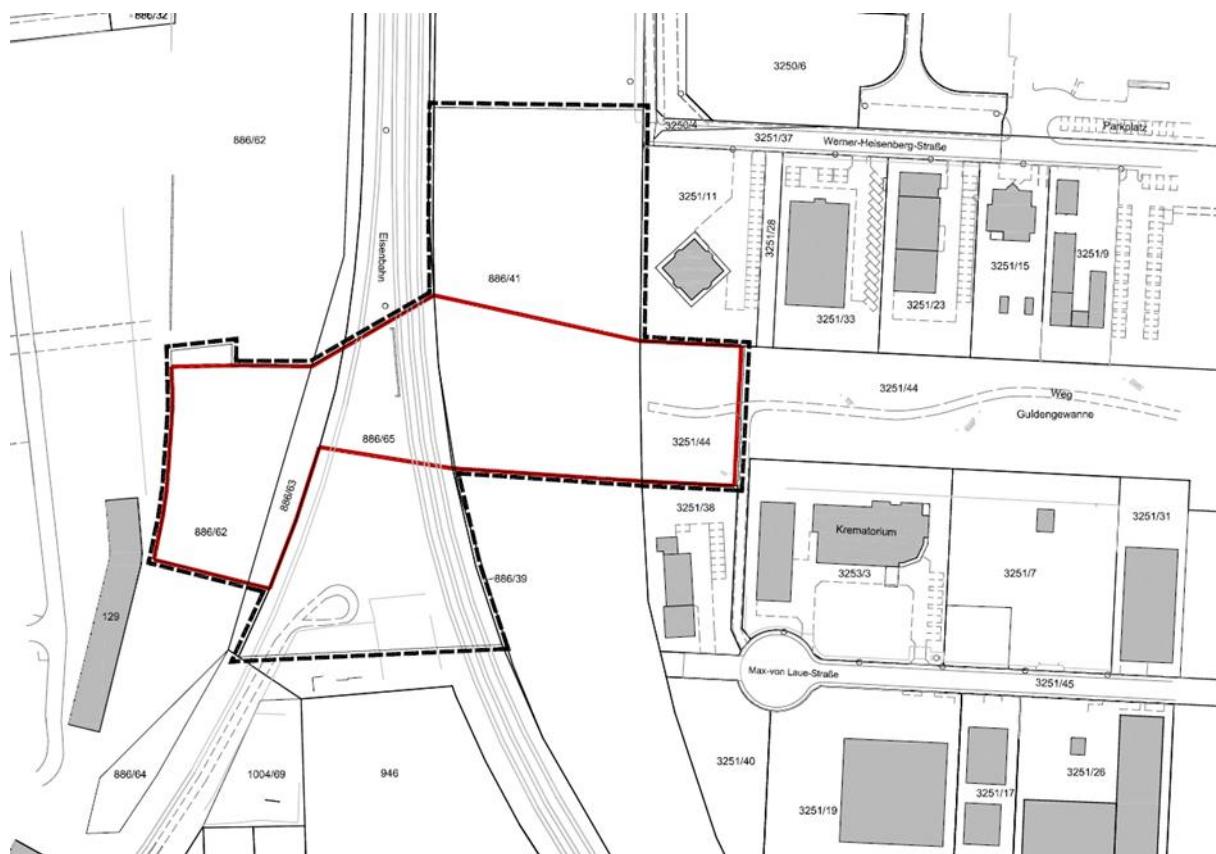


Abbildung 2: Änderung des Geltungsbereiches im Entwurf (rot: Umgrenzung des Vorentwurfs)

Dabei passiert er folgende Koordinatenpunkte: x 3436294,4274 y 5450638,3362; x 3436295,8616 y 5450648,8502; x 3436297,8336 y 545062236552; x 3436207,4763 y 545069,0824. Am Koordinatenpunkt x 3436297,3759 y 5450697,3420 springt die Geltungsbereichsgrenze nach Osten, verläuft dabei entlang der noch einzumessenden Straßenbegrenzungslinie der Siebenpfeiffer-Allee bis zum Schnittpunkt mit dem Gewerbegebiet Ge3 (aus dem Bebauungsplan C25). Der Geltungsbereich folgt dieser erst nach Süden dann entlang der

Südgrenze des Ge3 (passiert die Koordinaten x 3436319,0325 y 5450699,7295; 3436318,9305 y 5450692,0166) bis diese auf die westliche Grenze des Flurstücks 886/63 (x 3436347,6849 y 5450692,0824) trifft. Von da an springt die Begrenzung auf die westliche Grenze des Flurstücks 886/41 (im Grenzpunkt x 3436391,3110 y 5450717,1432), folgt der Flurstücksgrenze nach Norden 67,17m (bis zum Koordinatenpunkt x 3436391,3539 y 5450784,3087). Von dort aus schneidet er im Verlauf nach Osten das Flurstück 886/41 und trifft auf die westliche Flurstücksgrenze 3248/002 (Hinterweg, im Punkt x 3436466,1036 y 5450783,3809). Ab da an läuft er an der Gemarkungsgrenze nach Süden und endet im erst genannten Koordinatenpunkt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst folgende Flurstücke der Gemarkung Landau (5551), Flurstücknummern: 886/41 tlw., 886/39 tlw., 886/65 tlw., 886/63 tlw. und 886/62 tlw.. Des Weiteren ein Teil des Flurstücks 3251/44 der Gemarkung Queichheim (5554).

Die genaue Abgrenzung des Bebauungsplangebietes ist der Planzeichnung im Maßstab 1: 1000 sowie der obigen Beschreibung zu entnehmen.

## 5 Eigentumsverhältnisse

Wie der Abbildung 5 zu entnehmen ist, befinden sich die Gleisanlagen sowie die unmittelbar angrenzenden schmal geschnittenen Flurstücke im Eigentum der DB Netz AG. Die sich östlich und westlich anschließenden größeren Grundstücke wurden im Laufe der letzten Jahre von der bahnbetrieblichen Nutzung freigestellt und an die Stadt Landau verkauft. Die sich westlich anschließende Fläche (Teil Flurstück 886/62) befindet sich im Satzungsbereich der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Konversion Landau-Süd“. Die „Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgeellschaft (DSK)“ verwaltet als Treuhänder und Entwicklungsträger der Stadt diese Fläche. Weitere Eigentümer sind nicht betroffen.

## 6 Planungsrechtliche Situation

Das Brückenbauwerk bedarf einer baurechtlichen Genehmigung durch einen Bebauungsplan. Dieses Instrument wird herangezogen, da das Eisenbahnministerium zunehmend von Plangenehmigungen oder Planfeststellungsverfahren für betriebsfremde Anlagen Abstand nimmt, es sich bei der Brücke nicht um eine Anlage i.S. des FernStrG handelt, also keines Planfeststellungsbeschlusses durch den Landesbetrieb Mobilität bedarf und die Planvoraussetzungen für B-Plan der Innenentwicklung oder ein beschleunigtes Verfahren aufgrund der zu erwartenden Eingriffe in Natur- und Landschaft auszuschließen sind.

Planungsvoraussetzungen, die nicht den Regelungskatalog des § 9 BauGB betreffen (z.B. Unterhalt und Kosten) werden über eine parallel aufzusetzende Kreuzungsvereinbarung geregelt.

## Flächennutzungsplan



Abbildung 3: Aktuelle Darstellung im Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Landau in der Pfalz

Der Flächennutzungsplan Landau 2010 differenziert nicht die vorhandenen Verkehrswege in Straßen und Radwanderwege oder bezieht das (über-)örtliche Rad- und Fußwegenetz ein.

Gleichwohl stellt es die beiden Bestandsbrücken (Queichheimer- und Horstbrücke) dar. Da es sich bei dem baurechtlich zu sichernden Objekt um ein kleines Vorhaben handelt, welches den Differenzierungsgrad der Flächendarstellung im FNP unterschreitet, emissionsarm aufgrund seiner Benutzergruppen ist und für die städtische (motorisierte) Verkehrsführung eine geringe Bedeutung aufweist, ist von einer Entwicklung aus dem FNP gem. § 8 Abs. 2 BauGB auszugehen. Eine Anpassung des FNP im Parallelverfahren ist nicht erforderlich. Im Rahmen der anvisierten Fortschreibung des FNP Landau ist jedoch eine Übernahme der Brücke zu prüfen.

## Umweltprüfung / Umweltbericht

Für die Planung ist gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, deren Ergebnisse im Umweltbericht festzuhalten 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 (siehe Begründung Teil 2). 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) wird in den Umweltbericht 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.“

## Überlagerung mit dem B-Plan C25

Der Geltungsbereich des vorliegenden B-Planes überschneidet sich in Teilen mit den Festsetzungen Bebauungsplanes C25 „Konversion Landau Süd/Landesgartenschau“, welcher zum Aufstellungszeitpunkt die Planreife und im November 2012 die Rechtskraft erlangt haben wird. Von den Änderungen ist das Flurstück 886/62 in Teilen betroffen:

Der westliche Flügel des Geltungsbereiches ist im B-Plan C25 als Grünfläche „Zweckbestimmung Parkanlage“, G3 festgesetzt. Die Fläche gilt dort als Freihaltetrasse für die langfristig geplante Süderschließung. Aus diesem Grund wurde in beiden B-Plänen innerhalb dieser Trasse keine Ausgleichsfunktion festgelegt. Jedoch werden aus gestalterischen Gründen und in Vorbereitung für die Landesgartenschau grünordnerische Festsetzungen aufgenommen. Der gesamte westliche Flügel bleibt öffentliche Grünfläche. Außerhalb der Trasse für die Süderschließung wird östlich daran angrenzend die Festsetzung „öffentliche Grünfläche“ durch Flächen für Aufschüttungen (Rampenbauwerk) und Pflanzbindungen sowie weitere grünordnerische Maßnahmenflächen ergänzt (siehe textliche Festsetzungen). Außerdem erfolgt Darstellung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung.

Sobald der Satzungsbeschluss erfolgt, ersetzen die im B-Plan getroffenen Festsetzungen die des B-Plan C25. Es entstehen durch die Überlagerung keine Konflikte. Der Geltungsbereich des B-Plan C25 wurde nachrichtlich in der Planzeichnung aufgenommen.

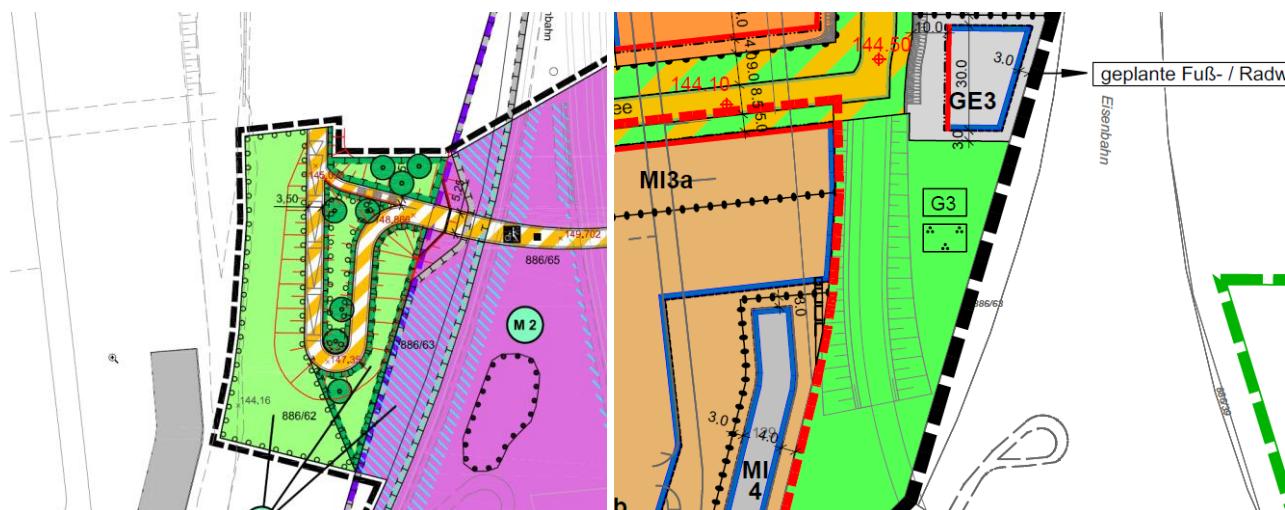


Abbildung 4: links: B-Plan C32, rechts: B-Plan C25

## Überplanung von Bahnanlagen

Das Brückenbauwerk überspannt die Bahnstrecken Str. 3433/3450 sowie das Flurstück 886/63 (Gemarkung Landau), welches als Ausgleichsfläche für Maßnahmen der Bahn AG dient. Beide Flächen sind für den Bahnbetrieb gewidmet.



Abbildung 5:: Darstellung des Flächeneigentums

Gemäß § 38 BauGB sind die §§ 29 bis 37 BauGB auf planfestgestellten Flächen nicht anzuwenden. Insofern können auf der „Null-Ebene“ innerhalb der Bahnanlagen keine Festsetzungen getroffen werden. Die möglichen Eingriffe, z.B. durch Stützen oder bauzeitliche bedingte Eingriffe und die sich daraus ergebenden Konsequenzen werden über eine parallel abzustimmende Kreuzungsvereinbarung zwischen der Bahn AG und dem Straßenbaulastträger (Stadt Landau) festgelegt. Gemäß Präsidialverfügung des EBA vom 01.09.2003 stehen jedoch die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen kommunalen Planungen immer offen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwider laufen, die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird.

Eine Beantragung der Freistellung von Bahnbetriebszwecken beim EBA ist hier aufgrund der Fortführung des Bahnbetriebes auszuschließen.

Die Umsetzung des Vorhabens muss den ungestörten Eisenbahnbetrieb (z.B. Entwässerung des Bahnkörpers, Standsicherheit des Bahndamms, Sicht auf Signale, Mindestabstand der Pflanzen von Gleisachse, Wahrung Verkehrssicherheit) und die Einhaltung der TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) gewährleisten.

## 7 Angrenzende Nutzungen

Das Vorhaben erhält durch seine Verbindungsfunction eine besondere städtebauliche Bedeutung für die Gesamtstadt, als auch die unmittelbar angrenzenden Nutzungen und Planungen:

### **Städtebaulicher Rahmenplan Konversion Landau-Süd**

Nach Abzug der französischen Streitkräfte Anfang der 90er Jahre aus der Kaserne „Estienne et Foch“ wurde im Dezember 2001 die erste Rahmenplanung durch den Stadtrat der Stadt Landau in der Pfalz beschlossen, in dem die Grundstruktur der künftigen Nutzungen festgelegt wurden. Entlang eines neuen Stadtparks, der die Beziehung von der Innenstadt über die Friedrich-Ebert- Straße in Richtung Landschaftsraum Ebenberg aufnimmt, wurde eine orthogonale Baustruktur entwickelt, die im Wesentlichen Wohnnutzungen, an den Randbereichen auch gemischte Nutzungen, vorsieht. Die Bauweisen innerhalb des Gebietes wurden unter Berücksichtigung von Denkmälern und der zentral gelegenen Grünzone differenziert herausgearbeitet, von der klassischen Blockstruktur im Norden bis hin zu einer aufgelockerten Stadtvillenbebauung entlang des Parks. Auf diese Weise entstand ein planerisches Konzept für Erschließung und Nutzungen, welches bis heute Grundlage der planerischen Überlegungen für das Gebiet ist. Die ost-west ausgerichtete Haupterschließung (Wirth- und Siebenpfeiffer-Allee) sammelt den Fuß- und Radwegeverkehr aus Nord-, Süd- und Westrichtung und führt diesen durch die betonte Achsengestaltung direkt zur zukünftigen Brücke. Ohne Realisierung der Brücke müssten Radfahrer und Fußgänger einen Umweg über die ca. 600m nördlich gelegene Queichheimer Brücke nehmen um zum hinter den Gleisen liegenden Grünzug „Guldengewanne“ zu gelangen und die weiter folgende Grünraumvernetzung nutzen zu können.

### **Gewerbepark „Am Messegelände“**

Der Gewerbepark – auch ein ehemaliges Konversionsgebiet- nimmt neben seiner gewerblichen Orientierung auch großflächige Freizeit- und Versorgungsfunktionen der Stadt Landau auf. Somit stellt die Brücke eine wesentliche Verbindung zwischen dem nicht überdachten neu entstehenden Sport- und Freizeitcampus im Süden Landaus und den überdachten Freizeitangeboten (z.B. Kino, Kletterhalle, Bowling, Fitnesscenter) im Gewerbepark her.

### **Grünzug „Guldengewanne“**

Der Grünzug liegt im Gewerbepark „Am Messegelände“ und bildet den Anknüpfungspunkt an den Grünzug am Birnbach, welcher das Gewerbegebiet bis zur A65 durchzieht und dahinter bis zum Stadtdorf Mörlheim in landwirtschaftlich genutzten Flächen ausläuft.

#### 4. Rheinlandpfälzische Landesgartenschau

Die Ausrichtung der 4. Rheinland-pfälzischen Landesgartenschau 2014 auf Flächen im ehemaligen Kasernengelände „Estienne et Foch, sowie auf südlich angrenzenden Flächen bis hin zum Naturschutzgebiet „Ebenberg“, bietet dabei die Möglichkeit, das freiräumliche Grundgerüst für den neuen Wohnpark und die Übergangszone zum Ebenberg zu schaffen und die geplante städtebauliche und freiraumplanerische Entwicklung zu beschleunigen. Um eine weitere Verkehrsbelastung für die Innen- und Südstadt zu vermeiden, nimmt die Brücke auch hier eine zentrale Rolle ein. Im östlich angrenzenden Gewebepark werden ca. 3000 temporäre Parkplätze ausgewiesen. Die über Beschilderung dorthin geleiteten Besucher können von dort aus zu Fuß über die Brücke zu einem der Haupteingänge des Gartenschaugeländes gelangen und durch den Höhenunterschied gleichzeitig die Anlagen überblicken.

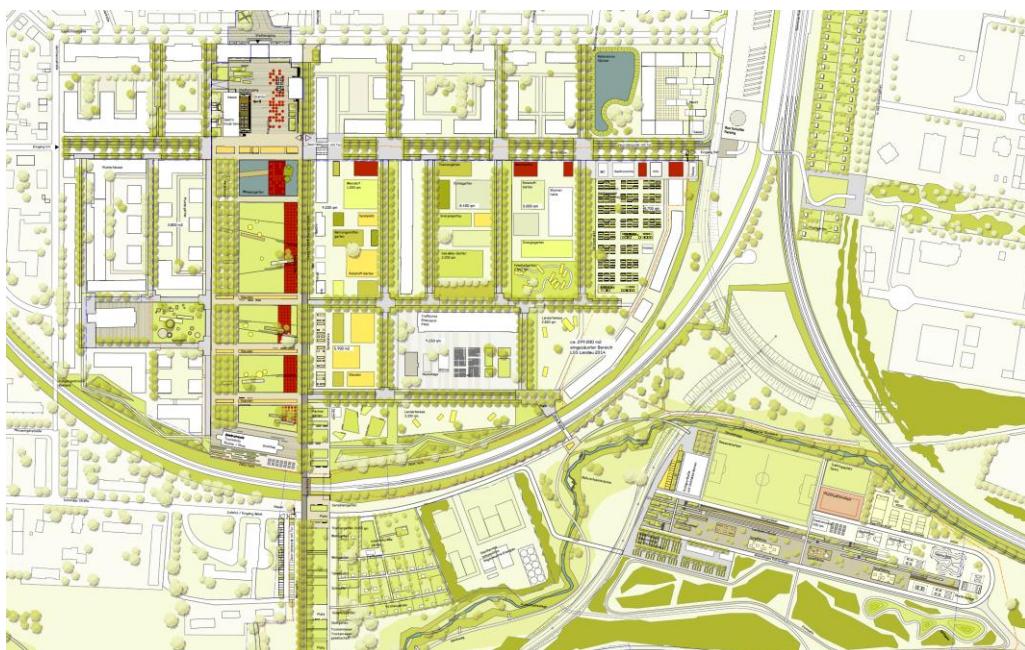


Abbildung 6: A 24 Landschaft, LGS Landau 2014, Übersichtsplan Ausstellung, Juni 2011

## 8 Planungsziele – Entwurf Stahlfachwerk

### Mehrfachbeauftragung

Die vier Wettbewerbsbeiträge der im Frühjahr 2011 durchgeführten Mehrfachbeauftragung für das Brückenbauwerk wurden in einer öffentlichen Präsentation am 16.05.2011 durch die Ingenieurbüros und ihre Architekten dargestellt. Die Jury konnte sich nicht abschließend auf einen 1. Platz festlegen, sodass zwei Entwürfe in die engere Wahl kamen. Aus gestalterischen Gründen entschied sich der Stadtrat der Stadt Landau für die elegante Brücke mit einem geschützten Tragwerk aus Holz von der Planungsgemeinschaft Obermeyer & fresh ideas. Entsprechend erfolgte die Erarbeitung des Vorentwurfes zum B-Plan auf Grundlage der fortgeführten Planung des Holz-Brückenentwurfes. Die frühzeitige Beteiligung nach §§ 3(1), 4(1) BauGB wurde mit diesem Vorentwurf durchgeführt. Mit einer negativen Stellungnahme des Landesrechnungshofes zur Finanzierung des Brückenbauwerks hob der Stadtrat seinen Beschluss mit Sitzung vom 05.06.2012 auf und beschloss die Weiterentwicklung des ebenfalls in der Mehrfachbeauftragung erstplatzierten Entwurfes (Fachwerkkonstruktion aus Stahl), entworfen von der Planungsgemeinschaft BORAPA und AV1. Dieser Entwurf stellt nun die

Grundlage für die Festsetzungen im Entwurf des B-Planes und die Beteiligung nach §§ 3(2),4(2) BauGB dar.

## Entwurf

Der Brückenentwurf besteht grundsätzlich aus - für Erreichen der Überspannungshöhe von 6,20m - zwei Erdbauwerken westlich und östlich der Bahn und einem Brückenbauwerk, welches als Stahlfachwerk ausgebildet wird. Das Erdbauwerk im Westen besteht zum einen aus einer Rampe für den Radverkehr, die u-förmig mit 3-6% Steigung und mehreren Podesten nach Überspannung der Bahn erst nach Süden und dann nach Norden in den Radweg der Paul-von-Denis-Straße ausläuft. Der Verlauf der Rampe wird hier stark durch das Berücksichtigen der geplanten Trasse der Süderschließung und die auf der anderen Seite verlaufenden Bahnanlagen vorgegeben. Um eine geeignete Führung der Fußgänger zu ermöglichen, werden diese nach dem eigentlichen Tragwerk über eine dreiteilige Treppe nördlich der Rampe zur Paul-von-Denis-Straße geführt.

Für die Erdbauwerke wird umwelt- und geotechnisch geprüftes Material aus dem „Wohnpark Am Ebenberg“ verwendet. Das östlich gelegene Erdbauwerk hingegen führt Radfahrer und Fußgänger nebeneinander auf einem leicht geschwungenen Weg Richtung Guldengewann mit einem Gefälle von 3-6%. Etwa auf der Hälfte des Weges zweigt ein Verbindungsweg nach Norden ab, der nach ca. 70m in den Hinterweg endet, welcher wiederum den Anschluss an das Gewerbegebiet und die nördlich liegende Queichheimer Brücke bildet. Die maximale Böschungsneigung der Erdbauwerke von 1:2 wird insbesondere auf der Ostseite leicht variieren um ein entsprechendes Einfügen der Erdbauwerke in die Landschaft zu gewährleisten. Der Böschungsfuß wird teilweise, an geeigneter Stelle, als Lebensraum für Mauereidechsen optimiert. Grüngestalterisches Ziel ist die Ausbildung einer pflegeleichten Magerrasenlandschaft mit vereinzelten, blickführenden Baumpflanzungen. Ein detaillierter Gestaltungsplan wird als Ausführungsplanung parallel zum B-Plan erarbeitet.

Abbildung 7: BOARAPA, Ansicht von Norden



Abbildung 8 : BOARAPA, Nachtperspektive



Die Steigungen des Rad- und Fußweges bewegen sich zwischen 3 – 6% und sind da, wo die Steigung 3% überschreitet durch Podeste unterbrochen um eine gefahrlose Überquerung des gesamten Bauwerks zu ermöglichen. Bis auf den nach Norden führenden Weg auf der Ostseite begleitet ein Handlauf/ Geländer beidseitig den Rad- und Fußweg.

Die Form des Brücken-Entwurfs gründet in den beiden Wegeverbindungen, die sich im Bereich der Brücke überlagern und eine geschwungene Bewegung erzeugen. Die Bewegung wird nicht nur im Grundriss deutlich. Während sich im Grundriss durch die Einmündung von Rampe und Treppe eine Verbreiterung des Wegeraumes ergibt, bildet die Überhöhung der Konstruktion auf der Ostseite das gegenüberliegende Pendant. Die eigentliche Brückenkonstruktion ist 59,50m lang und an der höchsten Stelle 4,70m hoch. Die Ausbildung der Konstruktion als filigranes Stahlfachwerk nimmt Bezug auf die Charakteristika von Eisenbahnbrücken und vermittelt dem Nutzer ein vertrautes Bild. Das Tragwerk wird partiell von horizontalen Lärchenbohlen durchzogen und erfüllt neben gestalterischen Aufgaben auch zusätzlich funktionale Anforderungen, wie die Absturzsicherung. Die horizontalen Bänder finden ihre Fortführung in den 1,20m hohen Geländern der Rampen und bilden eine formale Verankerung zwischen Brücke und Rampe.

Das Brückentragwerk liegt entsprechend der Kennzeichnung im Plan auf zwei Widerlagern auf, die wiederum auf Stützwänden aufliegen und im unteren Teil durch eine Böschung verdeckt werden. Zwischen den Bahngleisen wird eine Mittelstützung aus 4 Rundrohren vorgesehen, die biegesteif mit dem Überbau und einer Fundamentplatte verbunden werden. Auf Grund des vorhandenen Mindestabstandes der Stützen von der Gleisachse sind gemäß DIN 1055 Teil 9, Kap. 6.4.1 und den Ergänzungen der ELTB (Eisenbahnspezifische Liste technischer Baubedingungen) keinerlei Maßnahmen zum Schutz von Überbauungen von Bahnanlagen erforderlich. Die Widerlager werden wie dem Planteil entnehmbar mit Stützwänden in die Erdbauwerke eingebunden sein, da eine natürliche Böschung einen zu starken Eingriff in die Bahnflächen und u.a. in Ausgleichsmaßnahmen bedeuten würde. Die Stützwand auf der Westseite tritt durch ihre Länge von ca. 20m baulich besonders hervor und ist im Rahmen der Einbindung in die Landschaft, besonders auch im Hinblick auf den Artenschutz, zu optimieren.

## Entwässerung

Die Entwässerung des Bauwerks erfolgt durch ein Gefälle, beginnend am etwa mittig befindlichen Hochpunkt der Brücke. An den Widerlagern befinden sich Kastenrinnen über die die Ableitung in die sich seitlich befinden Grünflächen – in Form von natürlicher Versickerung erfolgen kann. Ein gedrosselter Anschluss an das Kanalsystem ist nicht vorgesehen. Die Geh- und Radwegflächen im Rampenbereich erhalten ein einseitiges Quergefälle und entwässern ebenfalls in die anstehenden Böschungsbereiche.

## Bauzeit

Die Schüttung der Dammbauwerke erfolgt im Winter 2012, wofür im Vorgriff auf den vorliegenden Bebauungsplan, ein Bauantrag gestellt wird. In diesem Zusammenhang wird auch die Berührung artenschutzrechtlicher Belange berücksichtigt (siehe Umweltbericht, GOP). Im Anschluss erfolgen die Gründungsarbeiten und der Bau der Rampen im Frühjahr 2013. In dieser Zeit wird auch die Stahlkonstruktion in der Werkstatt gefertigt und auf der Baustelle vormontiert. Das Einheben der Stahlkonstruktion wird mithilfe eines Mobilkrans in einer kurzen Sperrpause des Bahnverkehrs erfolgen. Der Kran wird über die Eutzinger Straße und dem sich anschließenden Landwirtschaftsweg entlang der Bahn im Gleisdreieck eingerichtet. Die entstehenden bauzeitlich bedingten Eingriffe werden im Umweltbericht und im Grünordnungsplan (GOP) abgehandelt. Die restlichen Arbeiten können bei laufendem Bahnbetrieb unter Beachtung der hierfür erforderlichen Sicherungsmaßnahmen erfolgen. Die Gesamtbauzeit beträgt insgesamt ca. 6 Monate.

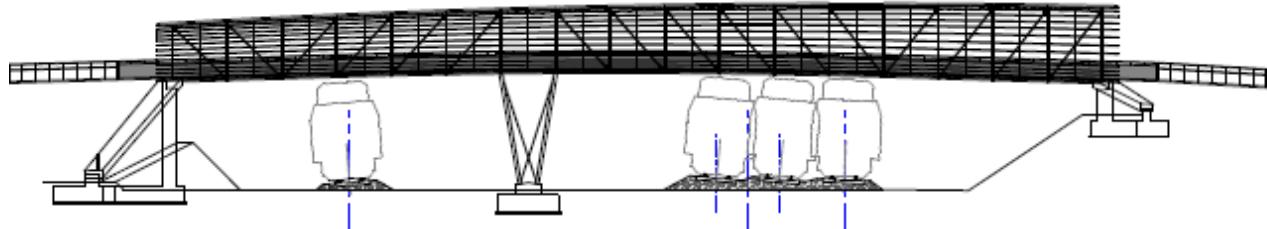


Abbildung 8: BORAPA, konstruktive Ansicht von Süden (Entwurf)

## Teil B: Bauplanungsrechtliche Festsetzungen gemäß BauGB

Die folgenden textlichen Festsetzungen gelten in Verbindung mit den zeichnerischen Festsetzungen des Rechtsplans.

### 1 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Das die Bahntrassen überspannende Brückenbauwerk sowie zugehörige Anrampung und Wegeanschlüsse werden in der Planzeichnung als eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „öffentliche Radfahrer- und Fußwegebrücke“ zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Die Anlagen sind entsprechend ihrer Funktion anzulegen und zu erhalten. Für die genannten Abschnitte werden unterschiedliche Höhenfestsetzungen vorgegeben, die unter Punkt 3 genauer dargestellt und einzuhalten sind.

Die Brücke ist so anzulegen, dass sie den darunter befindlichen Bahnverkehr nicht beeinträchtigt. (siehe auch Erläuterungen Teil A, Punkt 4: Planungsrechtliche Situation). Über die Festsetzung wird auch die sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindliche Bahnfläche nachrichtlich planungsrechtlich gesichert. Die Verkehrsfläche ersetzt nicht die darunter befindlichen festgesetzten Bahnanlagen. Das Bauwerk dient der besseren Erschließung und Verbindung der Stadtteile, die durch die Bahntrassen zertrennt werden. Planung und der Bau werden parallel mit der Deutschen Bahn abgestimmt. Alle nicht im Bebauungsplan festsetzbaren Vorgaben werden über eine noch zu schließende Kreuzungsvereinbarung getroffen.

Die im Wesentlichen für das Bauwerk erforderlichen Aufschüttungen werden aus Gründen der Les- und Zuordenbarkeit nicht als Verkehrsfläche dargestellt.

### 2 Flächen für Aufschüttungen und Auffüllungen soweit sie zur Herstellung der Verkehrsfläche erforderlich sind

Für die Herstellung der Brücke sind in den Randbereichen, außerhalb der Bahnflächen, Auffüllungen notwendig. Diese werden im Rahmen eines landschaftsgestalterischen Konzeptes als weiche Hügellandschaft ausgebildet. Da das technische Erfordernis der Auffüllungen dem gestalterischen deutlich überwiegt, werden die Auffüllungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB festgesetzt. Eine Zuordnung zu der festgesetzten Verkehrsfläche erfolgt nicht, um eine genauere Zuordnung der Festsetzungen und Lesbarkeit zu gewährleisten.

Der geplante Geländeverlauf wird in der Planzeichnung durch rote Höhenlinien dargestellt. Umrissgleich wird die Festsetzung mit Flächen für Maßnahmen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB überlagert. Insofern erfolgt zeichnerisch eine unselbständige Festsetzung der Fläche für Auffüllungen.

Die Höhenentwicklung der Geländemodellierung wird unter Punkt 3 festgesetzt und eindeutig bestimmt. Um eine gestalterisch ansprechende Einbindung in die Landschaft und Angleichung des Geländes an das umgebende Niveau zu ermöglichen und gleichzeitig Eingriffe in den Bahnkörper zu vermeiden, wird eine Böschungsneigung von 1:2 festgesetzt. Eine Unterschreitung ist bis auf den Böschungsfuß ausgeschlossen um übermäßige Bodenveränderungen zu verhindern und den Eingriff in Natur und Landschaft gering zu halten.

Das einzubauende Material wird vor Einbau umwelt- und geotechnisch geprüft. Für die Definition zulässiger Einbaumaterialien in bestimmten Verwendungsarten sind in Rheinland-Pfalz die Vorgaben des Alex-Infoblattes 26 „Anforderungen an die Verwertung von Boden und Bauschutt bei technischen Bauwerken“ vom Juli 2007<sup>1</sup> heranzuziehen.

### 3 Festsetzung zur Höhenlage

Für die Überbauung des Bahngeländes durch das Brückenbauwerk, die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung sowie die dazu erforderlichen Geländeaufschüttungen müssen Festsetzungen zur Höhenlage getroffen werden um sicherzustellen, dass das der reibungslose Bahnbetrieb gewährleistet wird und die technischen Bauwerke (Verkehrsweg und Auffüllungen) hinreichend bestimmt festgesetzt werden können.

In der Planzeichnung wird die Höhenentwicklung der Auffüllungen durch konkrete Geländehöhen über NN zwingend festgesetzt (rote Höhenangaben). Die Festsetzung der Höhe der Verkehrsfläche gilt entsprechend für die maximale Höhe der Aufschüttungen.

Für die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „öffentliche Rad- und Fußweg“ werden Höhen gem. Planeintrag zwingend festgesetzt. Maßgeblich dabei ist die Oberkante der ausgebauten Verkehrsfläche. Diese kann durch untergeordnete Aufbauten (Geländer) gem. § 16 Abs. 6 BauNVO überschritten werden. Eine lichte Durchfahrtshöhe von 6,20m Unterkante Brückenbauwerk darf nicht unterschritten werden. Der Bezugspunkt ist lotrecht zur Oberkante der überbauten Gleisachse zu wählen. Abweichungen von der lichten Durchfahrtshöhe sind nicht zulässig, da diese maßgeblich für den Bahnbetrieb (u.a. Elektrifizierung) ist und durch den Baulastträger gewährleistet sein muss.

Um die wesentliche Gestalt der Brücke, ihren optischen Eindruck und das Einfügen in die Landschaft zu sichern wird eine maximale Höhe der Tragkonstruktion von 4,70m festgesetzt. Diese wird nach der vorliegenden Planung nur auf der Ostseite erreicht.

### 4 Grünordnerische Festsetzungen

Die grünordnerischen Festsetzungen werden im Umweltbericht begründet. Eine doppelte Darstellung entfällt an dieser Stelle.

---

1 Das Alex-Infoblatt 26 bezieht sich auf das Auf- und Einbringen von Boden unterhalb einer durchwurzelbaren Bodenschicht bei technischen Bauwerken, wie beispielsweise Lärm- und Sichtschutzwälle, Straße, Straßendämme und Tragschichten für technische Bauwerke.