Stadt Landau in der Pfalz

Sitzungsvorlage

Amt/Abteilung: Stadtbauamt Datum: 25.05.2010	Aktenzeichen: 610-St1		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand Ortsbeirat Queichheim Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Landespflege	31.05.2010 08.06.2010	Vorberatung Vorberatung Entscheidung	

Betreff:

Bebauungsplan D 7c "Park & Ride-Anlage Bahnhof";
Entwurfs- und Offenlagebeschluss

Beschlussvorschlag:

1. Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB werden die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB vorgebrachten Anregungen zur Vorentwurfsfassung des Bebauungsplanes D 7c „Park & Ride-Anlage Bahnhof“ vom November 2008 entsprechend den in der als Anlage 2 beigefügten Synopse vom März 2010 niedergelegten Abwägungsvorschläge der Verwaltung abgewogen. Die Synopse ist Bestandteil dieses Beschlusses.

2. Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB werden die im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vorgebrachten Anregungen zur Vorentwurfsfassung des Bebauungsplanes D7c „Park & Ride-Anlage Bahnhof“ vom November 2008 entsprechend den in der als Anlage 3 beigefügten Synopse vom März 2010 niedergelegten Abwägungsvorschlägen der Verwaltung abgewogen. Die Synopse ist Bestandteil dieses Beschlusses.

3. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird gegenüber dem Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses um folgende Flächen reduziert: 886/84, 886/83, 886/66, 886/67, 886/72, 886/74, 886/73 und 3248/1. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird gegenüber dem Geltungsbereich der Vorentwurfsfassung vom Februar 2009 um Teilflächen aus dem Flurstück 886/43 reduziert.

4. Der Bebauungsplan D7c „Park & Ride-Anlage Bahnhof“ einschließlich der textlichen Festsetzungen und Hinweise wird in der Fassung vom April 2010 als Entwurf beschlossen und die Begründung gebilligt.

5. Die Verwaltung wird beauftragt den Entwurf des Bebauungsplanes D 7c „Park & Ride-Anlage Bahnhof“ in der Fassung vom Mai 2010 mit seinen textlichen Festsetzungen und Hinweisen sowie seiner Begründung und den zugrunde liegenden Fachgutachten gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.

Begründung:

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes soll östlich des Bahnhofes eine Park & Ride-Anlage mit rund 220 Parkständen entstehen. Die Anlage dient einerseits der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personenverkehrs, andererseits ersetzt sie die auf der Westseite des Bahnhofs durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zukünftig wegfallenden Parkplätze. Zudem steht der Bau der Park & Ride-Anlage im Zusammenhang mit der 1999 eröffneten verlängerten Bahnsteigunterführung Richtung Schulzentrum Ost: Sowohl die damals bewilligte Landesförderung für die Baumaßnahmen als auch der Grundstückskaufvertrag mit der Bahngesellschaft enthält die Bedingung, dass in einer zweiten Stufe eine Park & Ride-Anlage östlich des Bahnhofs errichtet wird. Bei Nichteintreten dieser Bedingung müssten Fördergelder zurückbezahlt werden bzw. Grundstückskaufverträge ggf. rückabgewickelt werden. Entsprechend sind die Flächen für den ruhenden Verkehr östlich des Bahnhofs auch bereits im gültigen Flächennutzungsplan 2010 dargestellt.

Mit dem Bau der Park & Ride-Anlage soll eine Verknüpfung der Verkehrsmittel Pkw und Eisenbahn geschaffen werden, die insbesondere Pendlern die Möglichkeit gibt, auf die Bahn umzusteigen. Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohnnutzungen. Deshalb ist es erforderlich, die von der geplanten Anlage ausgehenden Schallemissionen auf ein verträgliches Maß zu begrenzen. Hierzu wurde ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse in die Planung eingeflossen sind und im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung den betroffenen Anwohnern vorgestellt wurde. Es weist nach, dass die von der Anlage ausgehenden Schallemissionen an den nächstgelegenen lärmempfindlichen Immissionspunkten in der Umgebung die zulässigen Grenzwerte nicht überschreitet. Voraussetzung hierfür ist die Abwicklung des Zu- und Abfahrtverkehrs über die Straße „In den Grabengärten“ von Süden kommend unter der Queichheimer Brücke hindurch. Entsprechend ist der Geltungsbereich nach Süden vergrößert und umfasst auch Flächen südlich der Queichheimer Brücke.

Neben der Zufahrtsstraße waren große Teile des Geltungsbereichs südlich der Brücke – entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes – als gewerbliche Bauflächen vorgesehen. Im Planverfahren stellte sich jedoch heraus, dass der für Gewerbe überplante Bereich sehr gut geeignet ist, erforderliche artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen aufzunehmen. Da im Gebiet eine streng geschützte Eidechsenart vorkommt und Lebensräume dieser Art durch den Bau der Park & Ride-Anlage zerstört werden, ist Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit der Planung die Schaffung ortsnaher Ersatzlebensräume für diese Art. Aus diesem Grund wurde der ursprünglich als Gewerbebauland vorgesehene Bereich in der vorliegenden Entwurfsfassung als Ausgleichsfläche festgesetzt und gleichzeitig der Geltungsbereich im Vergleich zur Vorentwurfsfassung im Norden reduziert, da die dort ursprünglich für den Ausgleich vorgesehenen Flächen nicht für solche Nutzungen zur Verfügung stehen. Gleichzeitig ist ein Teiländerungsverfahren für den Flächennutzungsplan eingeleitet worden, dessen Fortführung im Parallelverfahren zum Bebauungsplan durchgeführt wird. Aufgrund des reduzierten Geltungsbereiches sind außerdem naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die ursprünglich auf der im Norden aus dem Geltungsbereich herausgenommenen Fläche ausgewiesen werden sollten, in der Entwurfsfassung auf externen Ausgleichsflächen in den Gemarkungen Arzheim und Godramstein festgesetzt worden.

Da große Teile des Geltungsbereiches noch gewidmete Bahnanlagen sind, wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt ein Antrag auf Freistellung von den Bahnbetriebszwecken gestellt. Es wird davon ausgegangen, dass die Entwidmung bis zum Satzungsbeschluss erfolgt ist. Erst dann kann der Bebauungsplan bekannt gemacht werden und damit Rechtskraft entfalten.

Planverfahren:

Der Bau einer Park & Ride-Anlage setzt entsprechendes Planrecht voraus, um boden-, lärm- und artenschutzrechtliche Fragen zu klären sowie die Schutzansprüche der benachbarten Wohn-, Büro- und Schulnutzungen mit dem Belang einer optimierten Verknüpfung der Verkehrsarten und der Schaffung von Parkplätzen zu einem sachgerechten Ausgleich zu bringen.

Insbesondere die Nachbarschaft zu den Wohngebäuden entlang der Woogstraße erfordert ein umfassendes Beteiligungs- und Abwägungsverfahren. Planverfahren nach Eisenbahnrecht oder nach Straßenrecht sind für solche Planungsfälle nicht geeignet, deshalb besteht die Notwendigkeit, ein Bebauungsplanverfahren nach den Vorschriften des Baugesetzbuches durchzuführen.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan wurde am 20. Mai 2008 gefasst. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden wurde mit Schreiben vom 12. November 2008 eingeleitet und fand statt bis einschließlich 12. Dezember 2008. Die frühzeitige Information und Beteiligung der Öffentlichkeit fand am 19. Februar 2009 in Form einer Bürgerversammlung in Queichheim statt. Aus der ersten Beteiligungsrunde ergaben sich eine Vielzahl aufgeworfener Fragen, die im weiteren Planverfahren aufgegriffen wurden und mit Hilfe von Fachgutachten geklärt werden konnten. Zusammenfassend werden im Folgenden die wichtigsten Anregungen wiedergegeben und der Umgang mit diesen Anregungen in der Planung dargestellt.

Ergebnisse aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlage 2):

Im Rahmen der durchgeführten Bürgeranhörung wurden im Wesentlichen die Belastbarkeit des Knotens „In den Grabengärten“ / L509 sowie die Lärmbelastung durch die Parkplatzanlage für die Anwohner hinterfragt. Zu beiden Punkten wurden Untersuchungen durchgeführt bzw. Gutachten beauftragt, die nachweisen, dass die zusätzlich entstehenden Schallemissionen an sämtlichen relevanten Immissionspunkten in der Umgebung die Grenzwerte der 16. BImSchV unterschreiten und dass der Knotenpunkt an der L509 zukünftig trotz einzelner Überlastungserscheinungen zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden insgesamt hinreichend leistungsfähig bleibt. Zur Steigerung der Akzeptanz der Anlage in der Nachbarschaft erklärt sich die Stadt als Bauherr bereit, einen Erdwall östlich der Verkehranlage als weitere Abschirmung zur Wohnbebauung zu bauen. Hierbei handelt es sich ausschließlich um eine visuelle Abschirmung, lärmschutztechnisch ist dieser Wall ohne Relevanz. Dem Vorschlag einer alternativen Wegeführung über die Max-von-Laue-Straße konnte nicht gefolgt werden, da die Variante aufgrund der längeren Wegestrecken deutlich teurer als die kalkulierten rund 450.000 Euro Baukosten ist und die fachliche Erforderlichkeit nicht gegeben ist. Die übrigen Anregungen der Bürgerinnen und Bürger betrafen insbesondere die Ausführungsplanung: Geschwindigkeitsbegrenzungen, Parkraumbewirtschaftung oder Ausweisung von Parkverbotszonen oder Straßenüberquerungen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Ergebnisse aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden (Anlage 3):

Bebauungsplanrelevante Anregungen bezogen sich ebenfalls auf die Leistungsfähigkeit von Verkehrsknoten, auf arten- und naturschutzrechtliche Aspekte sowie auf Fragen der Entwässerung des Plangeländes. Der Landesbetrieb Mobilität forderte einen Nachweis zur Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte an der L509 in Verbindung mit der erwarteten Erhöhung der Verkehrsmengen. Dieser Nachweis konnte mit einem Gutachten durch die Fa. Modus Consult erbracht werden. Artenschutzrechtlich konnte die Zulässigkeit der Planung ebenfalls mit Hilfe von Fachgutachten, der durchgeführten Umweltprüfung und den hieraus abgeleiteten Festsetzungen von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zum Erhalt von Natur und Landschaft sichergestellt werden, wobei besonders auf die Schaffung von Ersatzlebensräumen für die streng geschützte Mauereidechse südlich der Queichheimer Brücke Wert gelegt wurde. Auf Hinweis des EWL wurden darüber hinaus die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes untersucht und der Nachweis erbracht, dass sowohl die Wasserdurchlässigkeit als auch die Schadstoffkonzentrationen im Boden eine dezentrale Versickerung von Niederschlagswasser mit Hilfe von technischen Bauwerken zulassen. Aufgrund der Herausnahme von gewerblichen Bauflächen aus dem Geltungsbereich erübrigt sich die Frage nach der

Schmutzwasserentsorgung. Damit konnten die Stellungnahmen und Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange in der Abwägung berücksichtigt werden.

Weiteres Vorgehen

Im Anschluss an den Entwurfs- und Offenlagebeschluss ist geplant, den Bebauungsplan parallel zur 10. Teiländerung des Flächennutzungsplanes für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Wenn die Ergebnisse der Offenlage keine grundlegenden Änderungen der Planung erfordern, ist im Herbst 2010 der Satzungsbeschluss möglich. Rechtskraft kann der Bebauungsplan allerdings erst erlangen, wenn die noch gewidmeten Bahnflächen nach den Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahn Gesetzes von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind.

Anlagen:

1. Planzeichnung, textliche Festsetzungen und Hinweise, Begründung mit Umweltbericht
2. Synopse zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
3. Synopse zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden

Schlusszeichnung: