

# Stadt Landau in der Pfalz



Stadtverwaltung

Stadtverwaltung, 76825 Landau in der Pfalz

Landesbetrieb Mobilität  
Rheinland – Pfalz  
Friedrich – Ebert – Ring 14-20

56068 Koblenz

Amt/Abteilung	Stadtbauamt / Abteilung Straße
Dienstgebäude	Königstraße 21
Zimmer	
E-Mail	ralf.bernhard@landau.de
Telefon 0 63 41 / 13 -	470
Telefax 0 63 41 / 13 -	407
Ihre Nachricht	
Ihr Zeichen	
Unser Zeichen	
Ansprechpartner(in)	Ralf Bernhard
Datum	15. Mai 2007

Landau ist „**Top-Standort**“ für Wohnen, Leben und Arbeiten:  
Der Zukunftsatlas 2007 bescheinigt der Stadt Bestnoten in  
Dynamik, Wachstums- und Zukunftschancen.  
Mehr unter: [www.landau.de](http://www.landau.de)

## Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 10 zwischen der A 65 und Godramstein

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend übersenden wir die vom Stadtrat der Stadt Landau aufgestellte und verabschiedete Stellungnahme zum 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen der A 65 und Godramstein.

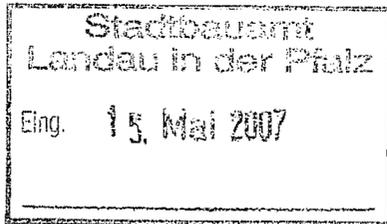
Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ralf Bernhard

**Telefon** 0 63 41 / 13-0  
**Anschrift** Marktstraße 50, 76829 Landau in der Pfalz  
Postfach 2110 oder 2120, 76811 Landau in der Pfalz  
**Banken** Sparkasse Südliche Weinstraße in Landau  
BLZ 548 500 10, Konto Nr. 18  
VR Bank Südpfalz BLZ 548 625 00, Konto Nr. 71 41 35

**Öffnungszeiten**  
**Montag bis Mittwoch** 8.30 - 12.00 und 14.00 - 16.00 Uhr  
**Donnerstag** 8.30 - 12.00 und 14.00 - 18.00 Uhr  
**Freitag** 8.30 - 12.00 Uhr  
**E-Mail** [stadtverwaltung@landau.de](mailto:stadtverwaltung@landau.de)  
**Internet** [www.landau.de](http://www.landau.de)



## Stadt Landau in der Pfalz



### **Planfeststellungsverfahren zum 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen Godramstein und der BAB A 65**

#### **Stellungnahme der Stadt Landau in der Pfalz**

Der Stadtrat der Stadt Landau spricht sich gegen einen 4-spurigen Ausbau der B 10 und damit gegen das Planfeststellungsverfahren aus. Dabei bezieht sich der Stadtrat auf eine Resolution, die bereits im Jahre 2001 verabschiedet wurde und die Bestandteil dieser Stellungnahme ist (Anlage 1).

Kritikpunkte sieht der Stadtrat insbesondere in folgenden Punkten:

Durch den Ausbau der B 10 wird eine höhere Verkehrsbelastung und in Folge dessen eine Zunahme des Verkehrslärms ausgelöst. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung ist der prognostizierte Verkehrszuwachs insbesondere beim Schwerlastverkehr maßgeblich auf die Zunahme des Transitverkehrs und weniger auf regionale Aspekte zurückzuführen. Durch den Ausbau der Straße wird die Lücke im europäischen Transitnetz zwischen Luxemburg und den saarländischen Autobahnen einerseits sowie den Autobahnen Richtung München und Basel andererseits geschlossen. Gerade durch die Osterweiterung der EU ist der Transitverkehr auf den Ost-West-Verkehrsverbindungen stark gestiegen. Die B 10 ist jedoch auf Grund ihrer Linienführung durch den Pfälzer Wald, ihrer Topographie sowie direkten Nachbarschaft zu vielen Gebietskörperschaften nicht geeignet, diesen Transitverkehr aufzunehmen.

Der beabsichtigte Ausbau der Teilstrecke zwischen der A 65 und Godramstein hat für sich keine Verkehrsbedeutung, da insbesondere ein weiterer Ausbau der Tunnelstrecken unrealistisch erscheint.

Die durch den Ausbau verursachten Mehrbelastungen durch Lärm, Abgase und Feinstaub führen zu einer erheblichen Mehrbelastung der Landauer Bevölkerung die nicht akzeptiert werden kann.

Bei Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur müssen alle Verkehrsträger betrachtet und in die Planungen mit einbezogen werden. Gerade im engen Queichtal müssen sich Straße und Bahn ergänzen und nicht in Konkurrenz zueinander treten. Für die Verbindung von Pirmasens nach Landau muss daher ein ganzheitliches Verkehrskonzept aufgestellt werden, in dem auch der Ausbau der Queichtalbahnstrecke mit untersucht wird. Diese kann maßgeblich zu einer verbesserten Verbindung der Westpfalz beitragen.

Für Landau als größte Weinbau treibende Gemeinde Deutschlands ist es nicht hinnehmbar, dass durch den Ausbau wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen (beispielsweise in der Gemarkung Nußdorf) verloren gehen. Zumutbare Planungsalternativen konnten seitens des Vorhabensträgers nicht aufgezeigt werden. Infolge des Ausbaus der B 10 wird die Verkehrsbelastung der Stadt Landau erheblich zunehmen, was negative Folgen auf den Wirtschaftszweig Tourismus - vor allem in unseren Winzerdörfern entlang der B 10 Nußdorf und Godramstein - nach sich ziehen wird. Dadurch werden die Bemühungen und Investitionen für eine attraktive Stadt- und Ortsbildgestaltung konterkariert.

Durch den Ausbau der B 10 wird die Stadt Landau in Ihrer Planungshoheit eingeschränkt.

Der Stadtrat verweist weiterhin auf die Einwendungen der Bürgerinitiative Landau und schließt sich dieser inhaltlich voll an. Die Einwendungen sind Bestandteil der Stellungnahme der Stadt Landau und liegen als Anlage 2 bei.

Zu der Planung selbst werden von der Stadt Landau unabhängig von der bestehenden Resolution und den o. g. Einwendungen - sollte der Ausbau der B10 verwirklicht werden- , folgende Anregungen und Vorschläge vorgebracht:

**Verkehrsbelastung:**

1. Die prognostizierten Verkehrszahlen für die B 10 mit einer Steigerung von 67 % vom Analyse-Nullfall 2004 (23.100 Kfz/24h) zum Planfall 2020 (38.600 Kfz/24h) erscheinen sehr hoch und mit vielen Unwägbarkeiten verbunden. Diese Zahlen müssen, auch im Hinblick auf die demografische Entwicklung überprüft und aktualisiert werden. Sollten sich hier Änderungen hinsichtlich der Prognosewerte ergeben, sind die planerischen Rahmenbedingungen zu überprüfen.
2. Bei der Belastung der B 10 besteht jedoch ein Widerspruch zwischen den vorgelegten Zahlen und der Verkehrsuntersuchung Landau aus dem Jahre 2001/2003 vom

demselben Büro (Anlage 3). In dem städtischen Gutachten wird für den in Rede stehenden Streckenabschnitt eine Prognosebelastung für das Jahr 2015 von 23.100 Kfz/24h vorhergesagt. Dies ist exakt der gleiche Wert wie der Analyse-Nullfall 2004 aus der Planfeststellung.

### **Trassierung:**

Im Streckenabschnitt zwischen den beiden Bauwerken im Zuge des Nußdorfer Weges und der Herrenbergstraße (Km 2+243 – Km 2+871) erscheint die Radienfolge nicht optimal. In diesem Abschnitt sollte eine geradlinige Führung der Straße erfolgen.

### **Wirtschaftswege:**

1. Es muss garantiert sein, dass auf der Nordseite der B 10 auch die neuen begleitenden Wirtschaftswege bei den beiden Brückenbauwerken am Schützenhof und an der L 512, Herrenbergstraße weiterhin darunter hindurchführen, um zu verhindern, dass künftig der landwirtschaftliche Verkehr die Brückerrampen weiträumig umfahren müsste.
2. In Folge der größeren Straßenbreite der B 10 muss die Wirtschaftswegebrücke bei den Pfalzwerken (BW 4) abgebrochen und mit einer größeren lichten Weite neu gebaut werden. Als Ersatz für den Neubau der Brücke am alten Standort schlagen wir die Errichtung der Ersatzbrücke (BW 4) für das zu beseitigende Bauwerk auf der Ostseite des Geländes der Pfalzwerke auf der Höhe des Wirtschaftsweges Fl.-Nr. 4932/14 vor. Die Wegeführung ist in beiliegendem Lageplan dargestellt (Anlage 4). Der nördlich, parallel zur B 10 verlaufende Wirtschaftsweg müsste in diesem Falle abschnittsweise bituminös befestigt werden.

Die Verlegung der Brücke hätte eine Vielzahl an Vorteilen. Zum einen müsste der langsam fahrende landwirtschaftliche Verkehr weniger Hauptverkehrsstraßen benutzen und würde somit zur Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen. Weiterhin könnten bei einer Verlegung der Brücke im Gewerbegebiet wichtige gewerblich nutzbare Flächen im Bereich der jetzigen südlichen Brückenrampe gewonnen und die Option geschaffen werden, das Gewerbegebiet direkt an den Kreis Nord anzubinden. Dies ist aufgrund der momentan noch vorhandenen Böschung / Rampe nicht möglich.

Erreicht werden könnte eine konfliktfreie Verknüpfung der landwirtschaftlichen Flächen nordwestlich und südöstlich der L 512. Der landwirtschaftliche Verkehr wird bei dieser

Konzeption nur auf landwirtschaftlichen Wegen geführt, Hauptverkehrsstraßen und klassifizierte Straßen werden an übersichtlichen Stellen innerhalb der OD-Grenze gequert. Der landwirtschaftliche Verkehr wird aus dem Kreisel herausgehalten und befährt nicht die dreispurige Strecke der L 512 außerhalb der OD-Grenze.

Die Entkoppelung des landwirtschaftlichen vom sonstigen Individualverkehr würde einen wesentlichen Beitrag zur besseren Leistungsfähigkeit der L 512 zwischen dem Knotenpunkt B 10 / L 512 und dem innerörtlichen Kreuzung L 512 / Herrenbergstraße leisten. Dies erscheint unter dem Gesichtspunkt der sehr starken Belastung des Kreisverkehrs als notwendig.

3. Sollte diesem Alternativvorschlag nicht gefolgt werden, sollte wegen der Nichteinsehbarkeit des auf der Gegenseite die Brückerrampe hinauffahrenden Fahrzeugverkehrs auch zwei Ausweichbuchten mit eingebaut werden.

### **Lärmschutz:**

1. Durch den Ausbau der B 10 wird durch die Anlage von Lärmschutzwällen und – wänden ein verbesserter Lärmschutz für Landau und Teile von Godramstein erreicht. Nicht berücksichtigt ist jedoch der Stadtteil Nussdorf und der östliche Teil von Godramstein. Hier wird zum Schutz der Bevölkerung und des nördlich der B 10 befindlichen Landschaftsschutzgebietes und Biosphärenreservates ein verbesserter Lärmschutz in Form eines Lärmschutzwalles oder einer –wand von der Überführung der L 512 bis zur neuen Anschlussstelle Godramstein auch über den gesetzlichen Lärmschutz hinaus gefordert. Dieser Lärmschutz muss die gleichen Dimensionen wie die weiter westlich auf der Nordseite der B 10 geplante Wall – Wand – Kombination aufweisen. Hinzu kommt, dass die künftige höhere Geräuschkulisse auch dem sich derzeit dort in der Entwicklung befindenden Nußdorfer „Weinerlebnispfad“ und dem damit verbundenen, von vielen Landauern gerne genutzten Naherholungsbereich äußerst abträglich ist.

Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen auch auf der nördlichen Seite der B 10 zeigen die Beurteilungspegel des allein stehenden Anwesens in Höhe von Bau – Km 2 + 200 und die hier vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen.

2. Der Lärmschutz muss auch für den Bereich der Fahrbahnübergänge von Brückenbauwerken optimiert werden. Hier sind alle bautechnischen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die diesbezügliche Lärmbelastung auf ein Mindestmaß zu senken.

## Luftschadstoffe:

Das zitierte Luftschadstoffgutachten des Büros Lohmeyer aus dem 2005 kommt für das Prognosejahr 2020 zu dem Ergebnis, dass durch den Ausbau der B10 im Vergleich ohne Ausbau nur eine geringfügige Mehrbelastung der angrenzenden Wohnbevölkerung erfolgt. Im Vergleich zum Stand von 2005 wird sogar eine Verbesserung der Luftqualität vorausgesagt. Diese Aussage kann bei einer Erhöhung der Verkehrsbelastung um rd. 67 % von 23.100 Kfz/24h im Jahre 2004 auf 38.600 Kfz/24h im Jahre 2020 nicht nachvollzogen werden. Ob die Motorentechnologie in den nächsten Jahren solche Fortschritte macht, um den Schadstoffausstoß um bis zu 70 % zu reduzieren ist momentan noch fraglich.

## Landschafts- und Umweltplanung, Naturschutz:

### 1. Sparsamer Umgang mit Grund und Boden ( § 1a Abs. 2 BauGB)

Nach den Regelungen des BauGB soll mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden, wobei Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen sind. Wir möchten dazu feststellen, dass die B 10 im Bereich von Landau durch die geplante Neuversiegelung (Umfang: ca. 5 Hektar) einen autobahnartigen Ausbaustandard erhält und dass darüber hinausgehende verkehrliche Optimierungsansätze, die mit weiterem Boden- und Landschaftsverbrauch einhergehen kritisch zu prüfen sind.

### 2. Landschaftsplanerische Bewertung von Biotopbeständen im Plangebiet

Hinsichtlich landschaftsplanerischer Aspekte in der Bauleitplanung wird im Bereich der Stadt Landau der 4-stufige Landauer Bewertungsrahmen angewandt. Dem vorgelegten „Fachbeitrag Naturschutz“ in den Planfeststellungsunterlagen liegt dabei ein fünfstufiges Bewertungssystem zugrunde:

Vergleichende Gegenüberstellung landschaftsplanerischer Bewertungsstufen		
Bedeutung für das Arten- und Biotoppotential	Wertstufen Landauer Bewertungsrahmen	Wertstufen Fachbeitrag Naturschutz
nachrangig	0	V
gering	1	IV
mittel -	2	III
hoch		II
sehr hoch	3	I

Dabei ist es zwar weder erforderlich noch möglich, im „Fachbeitrag Naturschutz“ für das Planfeststellungsverfahren die Biotopbewertung an das 4-stufige Landauer Bewertungssystem heranzuführen; die durchgeführte Landschaftsbewertung wurde von uns jedoch mit den qualitativen Aussagen nach dem Landauer Bewertungsrahmen abgeglichen und wir kommen bei der Einschätzung der ökologischen Wertigkeit einzelner Biotope im Landschaftsraum zum Teil zu anderen Ergebnissen. Daher möchten wir vorschlagen, auf Grundlage unserer landschaftsökologischen Kenntnisse des Planungsraums, im Fachbeitrag Naturschutz die Biotopbewertung mit unseren Einschätzungen abzugleichen.

Vorschlag und Gegenüberstellung landschaftsplanerischer Bewertungen für das Arten- und Biotoppotential		
Biotoptyp	Fachbeitrag Naturschutz: Wertstufen Arten- und Biotoppotential	Vorschlag 672: Wertstufen Arten- und Biotoppotential
Bereich mit starker Umgestaltungsdynamik	V	IV
Junge Obstanlage (Halbstamm + Hochstamm) mit Vorbelastung	IV	III
Kleine intensiv genutzte Wiesenflächen	IV	III
Nutz- und Ziergärten	IV	III
Nutz- und Ziergärten (mit altem Baumbestand)	IV	II
Größere extensiv genutzte Grünlandflächen	III	II (standortgerechtes Grünland) I (artenreiche Feucht- und Glatthaferwiesen)
Einzelbäume, Baumreihen und Alleen	III	II (mittleres Baumholz) I (starkes Baumholz)
Baumhecken u. Wäldchen in der Landschaft	III	II (geringes- mittleres Baumholz) I (starkes Baumholz)
Grünlandflächen in der Queichaue	II	I
Extensivgrünland	II	I

standortgerechte Laubwälder (Queichau)	II	I
Weinbergsbrachen mit hoher Strukturvielfalt	II	III
Hochstaudenfluren aus den Neophyten Solidago canadensis u. Reynoutria japonica (z.T. mit Röhricht durchsetzt)	I (??) + II	III- IV

### 3. Erfassung und Definition von Landschaftselementen im Bereich der Neubautrasse

Im „mittleren Bereich“ des Trassenverlaufs in der Gemarkung Landau-Nußdorf (Gewanne: Im Ochsenloch) wurden innerhalb des Fachbeitrags Naturschutz 2 Vegetationsbestände (Luftbild: Anlage 5) als Weinbergsbrache, bzw. ruderales Hochstaudenflur definiert. Nach unserer Einschätzung sind diese Flächen jedoch zum Teil mit solitären Gehölzen bewachsen; dies sollte überprüft und unter Umständen im Fachbeitrag Naturschutz sowie bei der Ermittlung notwendiger Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden.

### 4. Städtische Ökokontoflächen in Nachbarschaft zum Trassenbereich

In Nachbarschaft zum Trassenbereich befinden sich einzelne städtische Ausgleichsflächen aus dem Landauer Ökokonto (Anlage 6). Diesem Umstand muss sowohl im Fachbeitrag Naturschutz als auch in den Planfeststellungsunterlagen Rechnung getragen werden.

Ökokonto-Fläche 1: Diese Ökokontofläche ist durch die geplanten Ausbaumaßnahmen betroffen und geht zum Teil verloren. Die Fläche wurde 1994 angelegt sowie mit Obstbaum -Hochstämmen bepflanzt und unterliegt seit dieser Zeit einer extensiven landespflegerischen Entwicklungspflege. Die Fläche besitzt einen hohen Kompensationswert und wurde im Rahmen der Erteilung einer Baugenehmigung als Ausgleichsfläche für ein § 35 BauGB- Vorhaben festgesetzt. Daher ist es erforderlich, dass der Vorhabenträger bei einem Eingriff in diese Ökokontofläche in ausreichendem Umfang Ersatzmaßnahmen realisiert. Beim Verlust eines 10-12 jährigen Obsthochstammes ist ein 1:1 Ersatz in der Mindestqualität: Solitär-obstbaum, Hochstamm, Stammumfang: 20/25 cm erforderlich. In Bezug auf den Flächenverlust der Ökokontofläche geht eine Wiesenfläche mit einer sehr hohen Kompensationsfunktion verloren (artenreiches Grünland mittlerer Standorte). Für den Verlust dieser Fläche ist

durch den Vorhabenträger im Verhältnis 1:1.5 ( beeinträchtigte Ökokontofläche: Ersatzgelände) als Ersatz eine aufwertungsfähige Grünlandfläche herzustellen.

Ökokonto-Fläche 2 zeigt sich durch die geplanten Ausbaumaßnahmen zum jetzigen Planungsstand nicht betroffen und diese Streuobstwiese wurde als externe Ausgleichsfläche für den Bebauungsplan F6 festgesetzt. Sollte auf diesem Gelände durch den vorgesehenen Trassenausbau trotzdem ein Flächenverlust entstehen, so sind die bei der Ökokontofläche Nr. 1 verbindlich definierten Maßstäbe (Baumqualität, Flächengröße) anzuwenden.

Ökokontofläche Nr. 3 liegt etwas außerhalb des vorgesehenen Ausbauabschnitts und wird höchstwahrscheinlich durch die geplanten Maßnahmen nicht tangiert. Der Hinweis auf diese Fläche erfolgt daher rein nachrichtlich.

5. Geplante Kompensationsmaßnahmen, Ersatzpflanzungen sowie Gehölzpflanzungen zur Integration der straßenbaulichen Maßnahmen in die Landschaft

Generell sind vorgesehene Eingriffe in Biotopstrukturen durch gleichartige Ersatzbiotope räumlich und funktional zu kompensieren. Aufgrund generell zunehmender Verbrachungstendenzen in der Landschaft, sollte im Naturschutzfachlichen Beitrag der Anteil von Ruderal- sowie Sukzessions- und Brachflächen auf ein unbedingt notwendiges Maß beschränkt bleiben und vermehrt auf kulturlandschaftstypische Biotoptypen ausgewichen werden.

Beispielhafte Darstellung geeigneter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen		
Eingriffsfläche	Geeignete Kompensationsmaßnahme	Vorgeschlagene Pflanz- und Entwicklungsmaßnahmen
Röhricht und Rieder	Röhrichtflächen	Sukzession mit Verschiffung aus benachbarten Flächen oder Initialpflanzung
Hochstaudenfluren (trocken oder feucht)	Hochstaudenfluren	Selbstansaat durch Hochstauden aus benachbarten Flächen (gelenkte Sukzession); durch regelmäßige Mahd Verhinderung von Gehölzsukzession

Grünlandflächen (extensiv + intensiv) + Gras-/ Kräuterstrukturen	Grünlandflächen (extensiv)	Anlage von Grünland, Aushagerung, regelmäßige Mahd
Obstanlagen extensiv oder intensiv (Niederstamm, Halbstamm, Hochstamm)	Extensive Streuobstwiese (Hochstamm)	Anlage von Grünland, Aushagerung, regelmäßige Mahd, Pflanzung von hochstämmigen Obstbäumen (Qualität: )
Brachflächen, Ruderalflächen, Ackerbrachen, strukturarme Weinbergsbrachen	Hochstaudenflächen mit randlichen ruderal geprägten Saumstrukturen	Sukzession mit Hochstauden; durch regelmäßige Mahd Verhinderung von Gehölzbewuchs mit Zulassung randlicher Ruderalstrukturen
Weinbergsbrachen mit hoher Strukturvielfalt	Feldgehölzstrukturen mit randlichen Saum- und Hochstaudenstrukturen	Initialmaßnahmen durch Pflanzung von Heistern (Feldgehölze) + Sukzession mit Hochstauden
Mischforste, Pappelwälder, Feuchtwald-Jungwuchs	Standortgerechter Laubwald	Pflanzung von Heistern (Zusammensetzung gem. pot. nat. Veg.)
Feldgehölze, Heckenstrukturen, Baumhecken etc.	Neuanlage von standortgerechten Feldgehölzen und Hecken	Pflanzung von Heistern u. Hochstämmen (Zusammensetzung gem. pot. nat. Veg.)
Einzelbäume, Baumreihen und Allen	Einzelbäume, Baumreihen und Allen	Pflanzung von hochstämmigen Laubbäumen
Gehölzsukzessionsgeprä gte Ruderalbereiche	Feldgehölzstrukturen mit randlichen Saum- und Hochstaudenstrukturen	Initialmaßnahmen durch Pflanzung von Heistern (Feldgehölze) + Sukzession mit Hochstauden

6. Im unmittelbaren südlichen Anschluss an das Biotop Nußdorfer „Vogelhecke“ im Norden der Pfalzwerke ist als Biotopverbund eine größere Ausgleichsfläche vorgesehen. Diese Planung wird von den Winzern heftig kritisiert, da es sich um wertvolle private Weinbergsflächen handelt. Demgegenüber liegt noch weiter südlich, unmittelbar an die

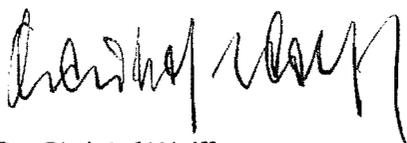
B 10 angrenzend, eine verpachtete Weinbergsfläche ähnlichen Ausmaßes, die sich in städtischem Eigentum befindet. Sie ist aufgrund ihrer tieferen Lage ein „Wasserloch“ und daher auch von wesentlich schlechterer Bonität. Diese Fläche ist alternativ für die obige heranzuziehen. Daneben gibt es in der Gemarkung Nußdorf noch andere Flächen, die ausgleichsflächeneeignet und keine Weinbergsflächen sind und somit angeboten werden können. Außerdem ist zu prüfen, ob die städtischen Ökokontoflächen in der Nachbarschaft zum Trassenbereich als Ausgleichsflächen ausreichen, um kein Weinberggelände aufgeben zu müssen.

**Entwässerung:**

1. Das bei der neu zu schaffenden Auffahrt Godramstein geplante Regenrückhaltebecken ist weiter nach Südosten zu verschieben. Dort besteht die Möglichkeit der Anlage auf Brachflächen, während am jetzt geplanten Standort Weinbergsflächen verloren gehen.
2. Weiterhin wird bei der Entwässerungskonzeption auf die Stellungnahme der oberen Wasserbehörde verwiesen. Die untere Wasserbehörde schließt sich dieser an.

Der Stadtrat der Stadt Landau in der Pfalz

Landau den 15. Mai 2007



Dr. Christof Wolff  
Oberbürgermeister

**Auszug aus der Niederschrift**

Gremium:                    **Stadtrat**  
                                  **Sitzungsvorlage**  
                                  **Öffentlich**  
Sitzungstermin:           **15.05.2007**

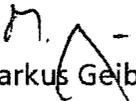
TOP: 4.

**B 10 Planfeststellungsverfahren; Stellungnahme der Stadt Landau**

**Der Stadtrat beschloss mehrheitlich die beigefügte Stellungnahme der Stadt Landau zum B 10 Planfeststellungsverfahren.**

Die Übereinstimmung mit dem Original wird bestätigt

Landau in der Pfalz, 16.05.2007  
Hauptamt  
Im Auftrag

  
Markus Geib