



**BEBAUUNGSPLAN Nr. 131.09.00
- Eurobahnhof Saarbrücken -**

FASSUNG VOM 10.02.2017
(Satzung)

BEGRÜNDUNG

Bearbeitung:

ARGUS CONCEPT GmbH

Dipl.-Geogr. Thomas Eisenhut

in Zusammenarbeit mit dem

Stadtplanungsamt der Stadt Saarbrücken

und der GIU – Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH & Co.

Für den städtebaulich-immissionsschutzrechtlichen Teil in Zusammenarbeit mit:

IBK - Ingenieur- und Beratungsbüro

1. PLANGEBIET	5
1.1 Vorbemerkungen.....	5
1.2 Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches.....	6
1.3 Nutzungen im Umfeld der Entwicklungsfläche.....	6
1.4 Eigentümerstruktur.....	6
2. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN.....	7
2.1 Raumordnung.....	7
2.2 LEP Umwelt (Fassung vom 13.07.2004)	7
2.3 LEP Siedlung (Fassung vom 04.07.2006)	7
2.4 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	7
2.5 Landschaftsplan.....	8
2.6 Rahmenplan.....	8
3. VERWENDETE FACHGUTACHTEN.....	8
4. ZIELE DES BEBAUUNGSPLANES	8
4.1 Reaktivierung des Bahngeländes	8
4.2 Schaffung eines multifunktionalen Stadtquartiers.....	9
4.3 Funktionale und wirtschaftliche Stärkung der Landeshauptstadt als Oberzentrum	10
4.4 Ausbau des Hauptbahnhofs für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr	10
4.5 Verbesserung der Verbindung zwischen dem Stadtteil Rodenhof und der Innenstadt.....	10
5. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER BESTANDSSITUATION.....	10
5.1 Vorhandene bauliche und sonstige Nutzungen	10
5.2 Vorhandene Luft- und Lärmsituation.....	11
5.3 Vorhandene verkehrliche Erschließung	11
5.3.1 Lage im Verkehrsnetz.....	11
5.3.2 ÖPNV-Anschluss	12

5.3.3	Fußgänger / Radfahrer	12
5.4	Vorhandene Ver- und Entsorgungssysteme	12
5.5	Vorhandene Situation von Naturhaushalt und Landschaftsbild.....	13
6.	PLANINHALTE, AUSWIRKUNGEN UND PLANUNGSABWÄGUNG	13
6.1	Bauliche Nutzungen	13
6.1.1	Städtebauliches Konzept zu Beginn der Planung	13
6.1.2	Art der baulichen Nutzung	14
6.1.2.1	Sonstiges Sondergebiet, Eurobahnhof Saarbrücken SO (SO, § 11 BauNVO.....	14
6.1.2.2	Auswirkungen und Abwägung	20
6.1.3	Maß der baulichen Nutzung, Bebaubarkeit der Grundstücke	21
6.1.3.1	Grundflächenzahl.....	21
6.1.3.2	Höhe baulicher Anlagen, maximale Gebäudehöhe	21
6.1.3.3	Bauweise, Überbaubare Flächen, Stellung der baulichen Anlagen	23
6.1.3.4	Auswirkungen und Abwägung	24
6.2	Verkehrliche Erschließung.....	24
6.2.1	Konzept.....	24
6.2.2	MIV.....	25
6.2.2.1	Ruhender Verkehr.....	27
6.2.2.2	ÖPNV	27
6.2.2.3	Fußgänger / Radfahrer	27
6.2.3	Festsetzungen	27
6.2.4	Auswirkungen und Abwägung	28
6.3	Ver- und Entsorgungssysteme.....	29
6.3.1	Konzept.....	29
6.3.2	Festsetzungen	30
6.3.3	Auswirkungen und Abwägung.....	31
6.4	Lärmschutz.....	31
6.4.1.1	Straßenverkehrslärm	32
6.4.1.2	Verkehrslärm im Plangebiet.....	33
6.4.2	Festsetzungen	33
6.4.3	Auswirkungen und Abwägung	34
6.5	Umweltfaktoren, Ökologie.....	35
6.5.1	Konzept.....	35
6.5.2	Festsetzungen	36
6.5.3	Auswirkungen und Abwägung	38
6.6	Altlasten	38
6.7	Denkmäler.....	41

6.8	Hinweise.....	41
7.	PLANVERWIRKLICHUNG UND FOLGEMASSNAHMEN	43
7.1	Entwidmung.....	43
7.2	Grunderwerb und bodenordnende Maßnahmen	43
7.3	Erschließungs- und Lärmschutzmaßnahmen.....	43
7.4	Altlastensanierung.....	44
8.	KOSTEN UND FINANZIELLE AUFWENDUNGEN	44
8.1	Kosten	44
9.	UMWELTBERICHT UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER SITUATION ZU BEGINN DES PLANVERFAHRENS.....	44
9.1	Einleitung.....	44
9.1.1	Angaben zum Standort.....	44
9.1.2	Art des Vorhabens / Umweltrelevante Festsetzungen	45
9.1.3	Bedarf an Grund und Boden.....	46
9.1.4	Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (Scoping)	47
9.1.5	Festgelegte Ziele des Umweltschutzes gemäß Fachgesetzen und Fachplänen ...	47
9.2	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile	48
9.2.1	Abgrenzung des Untersuchungsraumes	48
9.2.2	Naturraum und Relief.....	48
9.2.3	Geologie und Böden	49
9.2.4	Oberflächengewässer / Grundwasser	50
9.2.5	Klima und Lufthygiene	50
9.2.6	Arten und Biotope	51
	Potenziell natürliche Vegetation	51
	Biotoptypen	51
9.2.7	Kultur- und Sachgüter.....	54
9.3	Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante).....	54
9.4	Beschreibung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen ...	55
9.5	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes	56
9.5.1	Schutzgüter.....	56
9.5.2	Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter	58
9.5.3	Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung.....	60

9.6	Wechselwirkungen unter Beachtung der Auswirkungen und Minderungsmaßnahmen	61
9.7	Prüfung von Planungsalternativen	62
9.8	Schwierigkeiten oder Lücken bei der Zusammenstellung der Angaben	62
9.9	Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen.....	62
9.10	Zusammenfassung	62
10.	ANLAGEN	64

1. PLANGEBIET

1.1 Vorbemerkungen

Das Projekt Eurobahnhof Saarbrücken ist ursprünglich aus dem DB-Projekt Saarbrücken 21 entstanden. Durch die Optimierung, Reduzierung und Verlagerung der bahntechnischen Infrastruktur ergab sich die Möglichkeit, die bislang von der DB AG genutzten Flächen nördlich des Hauptbahnhofs Saarbrücken freizusetzen und in eine attraktive Entwicklungsfläche in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und mit direktem Autobahnanschluss umzuwandeln.

Die städtische GIU Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH hat die ca. 10 ha große Fläche im Oktober 2005 von der DB AG erworben und plant und betreibt die Realisierung eines multifunktionalen Stadtquartiers für die Schaffung neuer Arbeitsplätze und interessanter Nutzungen zur Stärkung des Oberzentrums Saarbrücken.

Mit dem Planverfahren zur Erstellung des Bebauungsplanes wurde bereits im Jahr 2002 begonnen. Dieses Planverfahren wurde bisher aber noch nicht zum Abschluss gebracht. Alle bis dato neu entstandenen Nutzungen im Bereich des Eurobahnhofs wurden nach § 33 BauGB genehmigt. Der vorliegende Bebauungsplan muss aber in den Ausführungen seiner Begründung, insbesondere bei den Zielen des Bebauungsplanes, der Beschreibung der Auswirkungen und im Umweltbericht, vom Stand 2002 ausgehen, da der Zustand der Fläche zu Beginn des Planverfahrens Grundlage für die Beurteilung und Bewertung der Planung ist.

Wichtige Grundlage für die Standortentwicklung war der Ausbau der europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris – Saarbrücken – Frankfurt bis Ende 2007 und die damit verbundene Verkürzung der Fahrzeit von Saarbrücken nach Paris und Frankfurt auf jeweils 110 Minuten.

Die DB AG erneuerte den Hauptbahnhof seit Sommer 2006 im Zusammenhang mit der neuen Positionierung Saarbrückens im internationalen Hochgeschwindigkeitsnetz ganzheitlich. Das Empfangsgebäude mit Fassade, Bahnhofshalle, Zugängen und Bahnsteigen wurden vollständig modernisiert, behindertengerecht ausgebaut und qualitativ aufgewertet. Der Personentunnel wurde renoviert und an seinem heutigen nördlichen Ende nach oben geöffnet bzw. verlängert. Hier entstand mit dem Terminal Nord ein neuer Zugang zum Hauptbahnhof mit allen notwendigen Funktionen eines Verkehrsverknüpfungspunktes. Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes hat sich gravierend verbessert und der Bahnhof selbst wurde zum zentralen Verbindungselement zwischen der Innenstadt der Landeshauptstadt Saarbrücken und der Entwicklungsfläche Eurobahnhof.

Bei dem Gelände des Eurobahnhofs handelt es sich um eine ehemals nach Eisenbahnrecht gewidmete Fläche. Die offizielle Freistellung von Bahnbetriebszwecken wurde mit Schreiben des Eisenbahnbundesamtes vom 12.09.2006 bestätigt. Hierdurch wurde die Fläche des Bundes gemäß § 38 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) aus der Planungshoheit des Eisenbahnbundesamtes entlassen und hat zugleich ihren Rechtscharakter

als Betriebsanlage der Eisenbahn des Bundes verloren. Die Fläche unterliegt nun der Planungshoheit der Landeshauptstadt Saarbrücken.

1.2 Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches

Die Entwicklungsfläche Eurobahnhof Saarbrücken wird von allen Seiten durch Gleisanlagen begrenzt. Im Norden trennen die sog. Güterzugumfahrgleise die Fläche vom Stadtteil Rodenhof, im Westen, Süden und Osten befinden sich die Gleise und Bahnsteige des Personenzugverkehrs.

Im Detail wird der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wie folgt begrenzt:

Im Norden: Nordseite der Grülingsstraße (einschließlich der für die Anlage des Kreisverkehrs und von Lärmschutzmaßnahmen notwendigen nördlich angrenzenden privaten Flächen) von der Einmündung Sittersweg bis in des Gebäudes Wolfshumes 6, dann Mitte der Grülingsstraße bis in Höhe des Fußweges von der Offenbergstraße

Im Süden: Hauptbahnhof, nördlich des Gleises 21,

Im Westen: Ostseite der Trierer Straße.

Im Osten: Westliche Grenze der Abstell- und Behandlungsanlage DB Regio.

Die genauen Grenzen gehen aus der Planzeichnung des Bebauungsplanes hervor.

1.3 Nutzungen im Umfeld der Entwicklungsfläche

Die Nutzung im Umfeld des Plangebietes kann folgendermaßen beschrieben werden:

- Im Norden grenzt das Plangebiet an die Umfahrgleise der Bahn, die durch den Güterverkehr genutzt werden. Daran schließt sich der Stadtteil Rodenhof an, der überwiegend durch Wohnnutzung geprägt ist und als Allgemeines Wohngebiet eingestuft werden kann.
- Südlich des Plangebietes befinden sich die Gleis- und Bahnsteiganlagen des Personenzugverkehrs und das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes.
- Im Westen grenzt das Plangebiet an die Trierer Straße und den Ludwigsbergkreisel.
- Östlich des Plangebietes befinden sich weitere Bahnflächen, die als Abstell- und Behandlungsanlagen genutzt werden.

1.4 Eigentümerstruktur

Eigentümer der Fläche war die GIU – Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH & Co. In der Zwischenzeit wurde der größte Teil der Fläche an private Bauherrn veräußert.

Das Teilstück der Grülingsstraße, das in den Geltungsbereich einbezogen ist, ist in städtischem Eigentum. Nördlich der Straße im Einmündungsbereich der neuen Brücke werden

Grundstücksteile einer privaten Wohnungsbaugenossenschaft für notwendige Erschließungsmaßnahmen einbezogen.

2. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

2.1 Raumordnung

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Vorgaben der Raumordnung bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen. Die Ziele der Raumordnung werden im Saarland durch die Landesentwicklungspläne (LEP) „Umwelt“ und „Siedlung“ festgelegt.

2.2 LEP Umwelt (Fassung vom 13.07.2004)

Die Entwicklungsfläche Eurobahnhof Saarbrücken ist im LEP Umwelt als Vorranggebiet für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen (VG) ausgewiesen.

Diese VG dienen der Sicherung und Schaffung von Dienstleistungs- und Produktionsstätten und den damit verbundenen Arbeitsplätzen. In VG sind Betriebe des industriell-produzierenden Sektors, des gewerblichen Bereiches sowie des wirtschaftsorientierten Dienstleistungsgewerbes zulässig.

Daher sind in VG in größtmöglichem Umfang gewerbliche Bauflächen, Industrie- oder Gewerbegebiete bzw. Dienstleistungs-, Technologieparks oder Gründerzentren auszuweisen. Die Ansiedlung aller Formen des Einzelhandels mit mehr als 700 qm Verkaufsfläche sowie alle den v.g. Zielsetzungen entgegenstehenden Nutzungen sind in VG nicht zulässig.

Angesichts dieser landesplanerischen Zielsetzung kann festgestellt werden, dass die Inhalte des aktuellen Bebauungsplanentwurfes mit der Festsetzung als „Sondergebiet Eurobahnhof Saarbrücken“ sowie die Art der zulässigen baulichen Nutzung exakt den Vorgaben eines Vorranggebietes für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen und damit den aktuellen Zielfestlegungen für die Entwicklungsfläche Eurobahnhof im Landesentwicklungsplan „Umwelt“ des Saarlandes entspricht.

2.3 LEP Siedlung (Fassung vom 04.07.2006)

Die Planung eines multifunktionalen Stadtquartiers entspricht den übergeordneten Zielvorgaben des LEP Siedlung bezüglich des Oberzentrums Saarbrücken.

2.4 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Nach § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan des Regionalverbandes Saarbrücken stellt das Gelände als „Sondergebietsfläche Eurobahnhof Saarbrücken“ gem. § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB dar. Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2.5 Landschaftsplan

Alle relevanten grünordnerischen Belange werden in den Bebauungsplan integriert.

Gemäß einer Stellungnahme der Landeshauptstadt Saarbrücken (Stadtratsbeschluss vom 03.04.2001) zum Landschaftsplan ist der Bereich Eurobahnhof als „Siedlungsentwicklungsfläche“ ausgewiesen.

2.6 Rahmenplan

Für die städtebauliche Entwicklung der gesamten Entwicklungsfläche zwischen dem Hauptbahnhof und der Grülingsstraße wurde eine Rahmenplanung erstellt, die am 19.03.2002 vom Rat der Landeshauptstadt Saarbrücken beschlossen wurde. Diese Planung dient als Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan. Die Inhalte des Rahmenplanes werden im Kapitel 6 „Planinhalte, Auswirkungen und Planungsabwägung“ erläutert.

3. VERWENDETE FACHGUTACHTEN

Für den Bebauungsplan bzw. die Begründung zum Bebauungsplan wurde auf folgende Fachgutachten bzw. Fachinformationen zurückgegriffen:

- Rahmenplan für die Entwicklung der entbehrlichen Bahnflächen nördlich des Hauptbahnhofs Saarbrücken (Architekten Heinrich Böll - Essen, GIU - Saarbrücken)
- Schalltechnisches Gutachten (Büro IBK Kohnen, Freinsheim),
- Orientierende Untersuchungen von Altlastenverdachtsflächen der Deutschen Bahn AG und Umwelttechnischer Bericht (beide WPW Geoconsult GmbH, Saarbrücken),
- Machbarkeitsstudie - Straßenanbindung der Entwicklungsfläche Eurobahnhof Saarbrücken mit Brückenbauwerk (Schiffer & Partner GmbH, Schley und Partner GmbH, Saarbrücken)

4. ZIELE DES BEBAUUNGSPLANES

4.1 Reaktivierung des Bahngeländes

Die Entwicklungsfläche Eurobahnhof Saarbrücken wurde von der DB AG nicht mehr benötigt. Durch die Ansiedlung neuer, zukunftsorientierter Nutzungen konnte die Fläche reaktiviert werden und der Landeshauptstadt Saarbrücken durch die Eingliederung in das Stadtgefüge wichtige positive Entwicklungsimpulse bringen.

4.2 Schaffung eines multifunktionalen Stadtquartiers

Ziel des Bebauungsplanes ist und war in erster Linie die Entwicklung eines multifunktionalen Innenstadtquartiers mit hochwertigen Büro-, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Handwerksnutzungen. Durch die hervorragende Anbindung sowohl an das übergeordnete Straßennetz als auch an den Bahnverkehr sowie durch die zentrale Lage innerhalb des Stadtgebietes in unmittelbarer Innenstadtnähe zeichnet sich die Fläche durch eine hohe Standortqualität für attraktive, kundenorientierte Nutzungen aus.

Die Hauptnutzungen sollen durch neue Freizeit-, Gastronomie- und Kulturangebote, die in einem innerstädtischen Quartier üblicherweise anzutreffen sind, sinnvoll ergänzt werden. Dadurch soll die Fläche auch in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende belebt sein. Die Erfahrung mit anderen gewerblichen Standorten zeigt, dass auf diese Weise die Attraktivität der Fläche und damit vor allem die Vermarktungschancen und der wirtschaftliche Erfolg der angesiedelten Unternehmen erheblich gesteigert werden kann.

Ursprünglich war es auch Ziel, Wohnnutzungen im Bebauungsplan zuzulassen, um so zu einer zusätzlichen Belebung der Fläche beizutragen und einseitige Strukturen zu vermeiden. Aus immissionsschutzrechtlichen Gründen muss hiervon allerdings weitestgehend abgesehen werden.

Ziel des Bebauungsplans ist es trotz der innenstadtnahen Lage nicht, großflächige Einzelhandelsnutzungen zuzulassen und so die Einkaufszone der Stadt Saarbrücken in den Bereich nördlich des Hauptbahnhofes auszudehnen. Einzelhandelsnutzungen sollen möglichst im direkten Zusammenhang mit der Produktion bzw. Ver- und Bearbeitung der Produkte auf der Fläche stehen und eine Bruttogeschossfläche von 1.200 qm nicht überschreiten.

Folgende Schwerpunktthemen sind für die gewerbliche Entwicklung des Standortes vorgesehen und wurden zum Großteil so bereits auch realisiert:

Mobilität	Fahrzeuge/ Verkehr-Energie/ High Tech/ Geschwindigkeit/ Just-in-Time/ Flexibilität/ Reisen /Sport/ Hotel/ Meetings
Frankreich	Savoir vivre / Vitrine für Frankreich in Deutschland/ Interieur / Gastronomie / Lebensmittel / Markt / Kultur
Europa	Saarbrücken als Brückenkopf für die Märkte D + F
Verwaltung	Institutionen/ Kammern/ Dienstleistungen/ Öff. Verwaltung
Kreatives Handwerk	Designorientiertes Qualitätshandwerk mit Schaufenster
Trendbranchen	Dienstleistungen / Freizeit+Fun / Handelsformen

Forschung+Entwicklung	Nanotechnologie/ Informatik/ Automatisierung/
Kreativität	Ateliers/ Architektur/ Webdesign/ Medien /Werbung
Trendkultur	Szene/ Clubs / Installationen / Musik / Galerien

4.3 Funktionale und wirtschaftliche Stärkung der Landeshauptstadt als Oberzentrum

Durch die Entwicklung eines imagewirksamen Büro- und Dienstleistungsstandortes im Zentrum Saarbrückens profitieren auch andere Bereiche. Die Ansiedlung zukunftsfähiger Betriebe fördert die Wirtschaftskraft der Stadt und schafft eine hohe Anzahl von hochwertigen, zentrumsnahen Arbeitsplätzen.

4.4 Ausbau des Hauptbahnhofs für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr

Der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Saarbrücken soll als ein moderner Brückenkopf der Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris-Frankfurt-Berlin präsentiert werden. Durch die Schaffung eines neuen modernen Nordeinganges zum Bahnhof entstand ein leistungsstarker und attraktiver Verkehrsverknüpfungspunkt sowohl für den ÖPNV, als auch für die Kombination IV-ÖPNV. Die Ansiedlung bahnbezogener Dienstleistungen in einem attraktiven Innenstadtquartier unterstützt die Bedeutung des Eurobahnhofs Saarbrücken erheblich.

4.5 Verbesserung der Verbindung zwischen dem Stadtteil Rodenhof und der Innenstadt

Die früher ungenügende Verbindung zwischen dem Rodenhof und der Innenstadt wurde durch die Sicherung vorhandener und den Ausbau zusätzlicher Verknüpfungen attraktiviert. Der Stadtteil wurde so besser in das städtische Gefüge eingebunden und der fußläufige Verkehr bewirkte eine weitere Belebung der Entwicklungsfläche Eurobahnhof. Die attraktive fußläufige Verknüpfung führt darüber hinaus zu einer Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs.

5. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER BESTANDSSITUATION

5.1 Vorhandene bauliche und sonstige Nutzungen

Innerhalb des Plangebietes befanden sich zu Beginn des Planungsprozesses Bahnanlagen und -nutzungen, die infolge technischer Entwicklungen nicht mehr benötigt und aufgegeben wurden oder die in andere Bereiche verlagert wurden. Im westlichen Teil des Plangebietes befinden sich die denkmalgeschützten Gebäude Wasserturm und Lokschuppen (nähere Ausführungen siehe unten). Im östlichen Teil ist ebenfalls eine zum großen Teil historisch und architektonisch interessante Baustruktur vorhanden, die teilweise bereits durch bahnfremde

oder bahnverwandte Anlagen umgenutzt wird. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die ehemalige E-Karren-Werkstatt, die als Veranstaltungshalle dient ('Gleis 21') sowie um den sogenannten Kulturbahnhof und die RSW-Halle.

Mittlerweile sind weite Teile des Planungsgebietes schon entwickelt und Nutzungen entsprechend der in Kapitel 4.2 genannten Schwerpunktthemen entstanden.

Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind folgende denkmalgeschützte Gebäude vorhanden:

- ehemaliger Wasserturm des Dampflokbetriebes Saarbrücken, erbaut vor 1880, in den 60er Jahre zur Eisenbahnschule umgebaut, 1983 als Denkmal inventarisiert.
- Lokschuppen, ehemalige Reparaturhalle des Dampflokbetriebswerkes, erbaut 1895. Von Interesse für den Denkmalschutz sind insbesondere die baukonstruktiven Elemente Umfassungsmauer und Dachkonstruktion.

Ziel des Denkmalschutzes ist der Erhalt der Denkmäler sowie die Etablierung neuer Nutzungen. Ein zentraler Aspekt ist dabei der Dokumentationswert der Gebäude.

5.2 Vorhandene Luft- und Lärmsituation

Durch die Gleise der Nordumfahrung und dem darauf stattfindenden Güterverkehr sowie durch den Bahnbetrieb auf den südlich anschließenden Gleisen werden bereits heute innerhalb des Plangebietes Lärmemissionen hervorgerufen, die bei der Planung der baulichen Anlagen und deren Nutzung zu beachten sind. Hinzu kommen Lärmemissionen durch die bereits derzeit innerhalb des Plangebietes vorhandenen und in Kapitel 5.1 genannten Nutzungen, die in erster Linie durch Verkehrslärm zu einer Vorbelastung des Plangebietes beitragen.

5.3 Vorhandene verkehrliche Erschließung

5.3.1 Lage im Verkehrsnetz

Das Plangebiet ist unmittelbar an den überregionalen Verkehr (MIV) angebunden. Über die Grülingsstraße und die geplanten Kreisverkehrsanlagen wird der Verkehr direkt zum Ludwigsbergkreisel geführt, der die Verbindungen zu den einzelnen Autobahnen herstellt:

- über die Camphauser Straße zur A 623 und schließlich zur A 8 Richtung Karlsruhe / Stuttgart sowie zur A 1 Richtung Trier / Koblenz / Köln
- über die Trierer Straße und die Westspange direkt zur A 620 in Richtung Mannheim / Frankfurt bzw. Luxemburg.

5.3.2 ÖPNV-Anschluss

Über den Hauptbahnhof Saarbrücken wird sowohl der Nah- als auch der Fernverkehr abgewickelt. Der Hauptbahnhof ist Bestandteil des internationalen schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Mit dem TGV/ICE ist Paris in 1 h 50 min und Frankfurt in 1 h 45 min erreichbar. Das Projekt Eurobahnhof mit Aufwertung des Hauptbahnhofs und Entwicklung eines Dienstleistungsparks bereitet die Stadt auf diese neue Bedeutung im Schienenverkehr vor.

Der Hauptbahnhof stellt gleichzeitig die Verknüpfung mit dem regionalen ÖPNV dar. Auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs, der von den Hauptmagistralen im Bus-Liniennetz (B 51 Richtung Burbach, Dudweiler Straße, Richard-Wagner-Straße, Stengelstraße, Heuduckstraße) angefahren wird, kann auf die Saarbahn und die Stadtbusse umgestiegen werden, die die Verbindung zu den einzelnen Stadtteilen und in das regionale Umfeld flächendeckend darstellen.

Das Plangebiet ist durch die zahlreichen Verkehrsverbindungen am Hauptbahnhof gut vom ÖPNV erschlossen. Eine Feinerschließung mittels einer Buslinie gibt es im Gebiet selbst nicht.

5.3.3 Fußgänger / Radfahrer

Die fußläufige Verbindung zur Innenstadt ist durch den Lützelbachtunnel, der im Bereich der Post westlich des Hauptbahnhofs endet, und durch die Personenunterführung am Nordportal des Hauptbahnhofs selbst gewährleistet. Neben der Lützelbachstraße gibt es auch das Brückenwerk zum Kreisverkehr, die von Fußgängern in Richtung Rodenhof genutzt werden können.

Die Radfahrer müssen derzeit auf die gleichen, teilweise wenig geeigneten Verbindungswege wie die Fußgänger zurückgreifen, so dass insgesamt die Situation für Radfahrer innerhalb des Plangebietes als unbefriedigend einzustufen ist. Im Bereich der Personenunterführung am Nordportal müssen zum Beispiel die Räder geschoben werden. Zudem sind Höhenunterschiede mit Treppen oder Aufzug zu bewältigen.

5.4 Vorhandene Ver- und Entsorgungssysteme

Im Planungsbereich befinden sich bahneigene bzw. ehemals bahneigene und z.T. städtische Leitungen. Zu nennen sind hier:

- DB Stromversorgungsleitungen
- Zugheizanlagen
- ET - Anlage
- Beleuchtungsanlagen
- LST-Anlagen
- Arcor und Telekom - Leitungen
- Fernwärme - Versorgungsleitungen

- Wasserleitungen
- Schmutz- und Regenwasserkanäle,
- RW-Gewölbekanal

Teile der Leitungen können erhalten und weitergenutzt werden. Andere Teile wurden verlagert oder in die geplante Haupterschließung ('Europaallee') verlegt.

5.5 Vorhandene Situation von Naturhaushalt und Landschaftsbild

Alle relevanten Aspekte des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind Bestandteil des Umweltberichtes.

6. PLANINHALTE, AUSWIRKUNGEN UND PLANUNGSABWÄGUNG

6.1 Bauliche Nutzungen

6.1.1 Städtebauliches Konzept zu Beginn der Planung

Das Plangebiet ist geprägt durch seine hohe Lagegunst unmittelbar am Hauptbahnhof, in fußläufiger Erreichbarkeit zur Innenstadt sowie mit direkter Anbindung an den Ludwigsbergkreisel und damit an das überregionale Straßenverkehrsnetz. Innerhalb der Stadtstruktur stellt die Entwicklungsfläche Eurobahnhof eine von Gleiskörpern umgebene Insellage zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Rodenhof dar, die über eine neue Brücke im Bereich Grülingsstraße / Hagenbeckstraße, die bestehende Lützelbachbrücke, den Lützelbachtunnel und den Personentunnel des Hauptbahnhofs mit dem Stadtgebiet verbunden sein wird.

Das städtebauliche Konzept für den zukünftigen Standort Eurobahnhof wird durch den Rahmenplan vorgegeben. Das Plangebiet wird definiert durch die Linearität der Gleisanlagen. Diese Struktur aufgreifend bildet die in West-Ost-Richtung verlaufende Europaallee als Hauptverkehrsachse das Rückgrat des städtebaulichen Rahmenplans.

Die Europaallee dient der klaren Orientierung sowie der unverwechselbaren Identifizierbarkeit und Adressbildung für den gesamten Standort.

Die lineare Straßenführung schafft eine klare Orientierung und vermeidet das Entstehen von Angsträumen und 'toten Ecken'. Sie stellt das günstigste Verhältnis von Verkehrs- zu Nutzflächen und die ökonomischste Form der Erschließung dar. Entlang der Straßenflucht wird eine einheitliche Baulinie festgelegt, die dem Konzept der Europaallee die erforderliche stadträumliche Fassung verleiht. Parzellenbreite und Bebauungshöhe bleiben in gewissem Rahmen variabel, um auf die Nachfrage flexibel reagieren zu können. Der Straßenraum wird als repräsentative Allee qualitativ ausgestaltet, die notwendigen Stellplätze werden im Straßenraum sowie hinter den Gebäuden entlang der angrenzenden Bahnanlagen angeordnet.

Die vorhandenen Bestandsgebäude auf der Fläche sollen weitestgehend erhalten bleiben und mit neuen Nutzungen versehen werden. Sie tragen durch ihre historische Dimension wesentlich zu einem unverwechselbaren Charakter und damit ebenfalls zur Adressbildung des Standortes bei. Die Ergänzung des vorhandenen Gebäudebestandes mit modernen, neuen Gebäudeformen wird u.a. die besondere Attraktivität der Fläche ausmachen. Das Konzept der Europaallee ermöglicht einen weitestgehend variablen Umgang mit dem Bestand. Je nach Nachfrage lassen sich die Bestandsgebäude integrieren, baulich ergänzen, ohne dadurch die Grundstruktur zu beeinträchtigen.

Zur Stärkung der individuellen Qualitäten der Bestandsgebäude und ihrer neuen Nutzungen sowie der besseren Erlebbarkeit der Gesamtfläche sollen ausgehend von der Verkehrs- und vorhandenen Bebauungsstruktur innerhalb des Standorts 5 Quartiere mit eigenem Architektur- und Nutzungsprofil entstehen.

Komplettiert wird das Konzept des Eurobahnhofs durch die in den Vorbemerkungen beschriebenen Maßnahmen der DB AG zur Attraktivierung des Hauptbahnhofs sowie zur Anbindung des Hauptbahnhofs von Norden (Terminal Nord). Im Umfeld des neuen Nordzugangs wird die für einen leistungsfähigen Verkehrsverknüpfungspunkt notwendige Infrastruktur (Parken, Taxi, Bus, Fahrrad-Station) entstehen.

6.1.2 Art der baulichen Nutzung

6.1.2.1 Sonstiges Sondergebiet, Eurobahnhof Saarbrücken SO (SO, § 11 BauNVO

Im Sondergebiet sind folgende Arten von Nutzungen zulässig:

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
2. Nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, außer Bordelle und bordellähnliche Einrichtungen
3. Einzelhandelsbetriebe unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten gem. Saarbrücker Sortimentsliste (Stadtratsbeschluss vom 10.09.2013, Verwaltungsvorlage 0828/13). Zentrenrelevante Randsortimente sind bis maximal 10% der Gesamtverkaufsfläche zulässig.

Sortimentsliste

zentrenrelevante Sortimente

hiervon nahversorgungsrelevant:

Back- und Fleischwaren

Drogeriewaren

Getränke

Nahrungs- und Genussmittel

Parfümerie- und Kosmetikartikel

Pharmazeutika, Reformwaren

Schnittblumen

Zeitungen / Zeitschriften

Angler- und Jagdartikel, Waffen
Bekleidung
Bild- und Tonträger
Bücher
Büromaschinen
Computer und Zubehör
Elektrokleingeräte
Erotikartikel
Fahrräder und technisches Zubehör
Foto
Glas, Porzellan, Keramik
Handarbeitswaren, Kurzwaren,
Meterware, Stoffe, Wolle
Haushaltswaren
Heimtextilien, Gardinen, Dekostoffe,
Haus-, Bett- und Tischwäsche
Hörgeräte
Kunstgewerbe, Bilder, Bilderrahmen
Künstlerartikel, Bastelzubehör
Lederwaren, Taschen, Koffer,
Regenschirme
Musikinstrumente und Zubehör
Optik, Augenoptik
Papier, Büroartikel, Schreibwaren
Sanitätsartikel
Schuhe
Spielwaren
Sportartikel und -geräte (inkl. Sportgroßgeräte)
Sportbekleidung
Sportschuhe
Telekommunikation und Zubehör
Uhren, Schmuck
Unterhaltungselektronik und Zubehör

nicht zentrenrelevante Sortimente

Bauelemente, Baustoffe
Bettwaren, Matratzen
Bodenbeläge, Teppiche (Auslegware)
Campingartikel
Eisenwaren, Beschläge
Elektrogroßgeräte
Elektroinstallationsmaterial
Farben, Lacke
Fliesen
Gartenartikel und -geräte⁹
Kfz-, Caravan- und
Motorradzubehör
Kinderwagen
Lampen, Leuchten, Leuchtmittel
Maschinen / Werkzeuge

Möbel
Pflanzen / Samen
Reitsportartikel
Rollläden / Markisen
Sanitärartikel
Tapeten
Teppiche (Einzelware)
Topf- und Zimmerpflanzen, Blumentöpfe / Vasen (Indoor)
Zoologische Artikel (inkl. lebende Tiere und Tiernahrung)

4. Betriebe des Beherbergungsgewerbes
5. Schank- und Speisewirtschaften
6. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke
7. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind

Ausnahmsweise zulässige Arten von Nutzungen:

1. Läden mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten wie Kioske und Convenience-Stores, wenn sich die Betriebe auf die Versorgung der im Gebiet arbeitenden Beschäftigten beschränken.
2. Diskotheken und Veranstaltungsräume

Erklärungen / Begründung (Allgemein)

Gem. § 11 Abs. 1 und 2 BauNVO kann eine Stadt für Nutzungen, die sie in den übrigen Baugebietskategorien der §§ 2 bis 10 BauNVO nicht unterbringen kann, ein Sondergebiet festsetzen. Dies heißt, die Festsetzung eines Sondergebietes ist nur dann möglich, wenn sich das planerische Ziel der Stadt mit der Ausweisung eines der in den §§ 2 bis 10 BauNVO bezeichneten Baugebiete nicht erreichen lässt. Der wesentliche Unterschied zu den übrigen Baugebietstypen, der in § 11 Abs. 1 BauNVO verlangt wird, setzt voraus, dass auch keine annähernde Gleichartigkeit mit einem der anderen Gebietstypen gegeben ist.

Diese Grundvoraussetzungen zu einer Sondergebietsausweisung sind auch im Rahmen des aktuellen Bebauungsplanentwurfes nach wie vor gegeben. Zum einen ist die Einschränkung der Art der zulässigen Gewerbebetriebe so streng geregelt, dass nicht mehr von einem Gewerbegebiet im klassischen Sinn gesprochen werden kann. Darüber hinaus sollen im Hinblick auf die Lebendigkeit des Standortes Nutzungen zugelassen werden, die in einem Gewerbegebiet nur ausnahmsweise und nicht gebündelt zulässig sind (u.a. Schank- und Speisewirtschaften). Zum zweiten ist eine denkbare Kerngebietsfestsetzung nicht möglich, da Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Planungsgebietes nur bis zu einer maximalen Verkaufsfläche von 700 qm zulässig sein sollen, aber gerade die Unterbringung großflächiger Handelsbetriebe ein typischer Kerngebietsbestandteil ist.

Außerdem prädestiniert die besondere Lagesituation der Fläche die Sondergebietsausweisung. Die kurze Distanz von ca. 300 Metern zur Fußgängerzone der Innenstadt sowie die unmittelbare Angrenzung der Fläche an den Hauptbahnhof mit eigenem Zugang unterstreicht die zentrale Lage und erhebliche Bedeutung als wichtige Ergänzung der City. Auf der anderen Seite führt der Hauptbahnhof mit seinen Anlagen sowie die Insellage der Fläche zwischen den Gleisen auch zu einer isolierten Situation, die der Fläche eine autonome Entwicklungsperspektive verleiht.

Nur durch diese Art der Festsetzung kann das bereits erwähnte Ziel der Planung, nämlich ein multifunktionales Innenstadtquartier in unmittelbarer Nähe und als sinnvolle Ergänzung der Innenstadt zu errichten, planungsrechtlich umgesetzt werden. Der festgesetzte Nutzungskatalog ist dabei so konzipiert, dass zum einen typische und gewollte Dienstleistungs- und Verwaltungsbetriebe sowie Büros, Gewerbe- und Handwerksbetriebe sich im Plangebiet ansiedeln können, zum anderen werden aber auch, um eine Belebung der innenstadtnahen Fläche in den Nachtstunden zu erreichen, Betriebe zugelassen, die dazu beitragen können, auch nachts Leben in das Plangebiet zu bringen. Hierzu zählen insbesondere Schank- und Speisewirtschaften sowie in geringerem Maße auch Anlagen für kulturelle und sportliche Zwecke.

Eine generelle Zulassung von Wohnnutzung im Plangebiet, die ebenfalls einen städtebaulich sinnvollen Beitrag zur Belebung des Plangebietes dargestellt hätte, ist aus Lärmschutzgründen nicht möglich.

Erklärung / Begründung zu den einzelhandelsbezogenen Festsetzungen:

1) Gesamtstädtische Ziele zur Steuerung und Einzelhandel

Es ist ein erklärtes städtebauliches Ziel der Landeshauptstadt Saarbrücken, die räumliche Einzelhandelsangebotsstruktur mit einer Konzentration auf die Zentren (zentralen Versorgungsbereiche) zu sichern und zu profilieren und die wohnungsnah Grundversorgung zu erhalten bzw. zu stärken. Daher soll der Einzelhandel in Abhängigkeit von Sortiments- und Größenstrukturen, ökonomischen Rahmenbedingungen und in funktionaler Ergänzung auf ausgewählte Einzelhandelsschwerpunkte im Stadtgebiet konzentriert werden. Die Steuerung bezieht sich hierbei auf die Saarbrücker Sortimentsliste, die nach zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten sowie nicht zentrenrelevanten Sortimenten differenziert.

a) Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten (ohne Nahversorgungsfunktion)

Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten sollen grundsätzlich in den zentralen Versorgungsbereichen (Zentren) konzentriert werden. Standorte für Betriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten sind in dem Hauptzentrum der Innenstadt zulässig sowie in den Nebenzentren Burbach und Dudweiler möglich, wenn sie der spezifischen Versorgung der Bevölkerung im Versorgungsgebiet des Nebenzentrums dienen.

Ausnahmsweise können Betriebe außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche angesiedelt werden, wenn diese dem Typus eines sog. „Saarbrücker Ladens“ mit maximal 400 qm Verkaufsfläche entsprechen, keine negativen Auswirkungen auf die Zentren haben und sich der Standort in einer städtebaulich integrierten Lage befindet.

Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten sollen nicht in Gewerbe- und Industriegebieten angesiedelt werden.

b) Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment

Standorte für Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment im Sinne der Saarbrücker Sortimentsliste sollen regelmäßig in den zentralen Versorgungsbereichen (Innenstadt, Nebenzentren) liegen. Die maximale Dimensionierung eines Betriebes soll sich an der jeweiligen Versorgungsfunktion des zentralen Versorgungsbereiches / Standortes orientieren.

Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment können ausnahmsweise auch außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ermöglicht werden, wenn der Standort eine städtebaulich bzw. wohnsiedlungsräumlich integrierte Lage aufweist und der Nahversorgung dient. Diese Ausnahmeregelung gilt nicht für Standorte innerhalb von Gewerbe- und Industriegebieten.

Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment an einem städtebaulich integrierten Standort dienen i.d.R. der Nahversorgung, wenn die sortimentspezifische Kaufkraftabschöpfung des Planvorhabens in einem 600 m Radius (Isodistanz) eine Quote von 35% der sortimentspezifischen Kaufkraft nicht überschreitet und keine wesentliche Überschneidung (> 10%) der 600 m-Isodistanz mit der 600 m-Isodistanz des nächstgelegenen zentralen Versorgungsbereiches besteht und keine negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche und die wohnortnahen Versorgungsstrukturen zu erwarten sind.

Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten sollen nicht in Gewerbe- und Industriegebieten angesiedelt werden. Ausnahmsweise können Kioske, Convenience-Stores oder Backshops in Gewerbe- und Industriegebieten zugelassen werden, wenn die Verkaufsflächengröße auf die tatsächliche Versorgungsfunktion für die im Gebiet Beschäftigten begrenzt wird. Tankstellenshops sind räumlich und funktional einer Tankstelle zuzuordnen, die funktionale Ausrichtung und die Verkaufsfläche des Tankstellenshops ist der Gesamtanlage deutlich unterzuordnen.

c) Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten

Großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten sollen grundsätzlich in die Zentren gelenkt werden, sofern sie zu deren Stabilisierung beitragen, der Funktionsstufe des jeweiligen Zentrums entsprechen und städtebaulich, verkehrlich und funktional verträglich eingeordnet werden können.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten können jedoch aufgrund ihres hohen Flächenbedarfs teilweise nicht in die gewachsenen Zentren integriert werden. Sie dürfen sich daher auch an eigens ausgewiesenen Fachmarktstandorten ansiedeln - definierte Sonderstandorte gelten als Vorrangstandorte für die Ansiedlung solcher Betriebe. Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit können auch außerhalb der Vorranggebiete angesiedelt werden, wenn nicht andere Ziele, wie z.B. die Sicherung von Flächen für produzierendes Gewerbe und artverwandte Nutzungen dem widersprechen.

Zentrenrelevante Randsortimente von Einzelhandelsbetrieben mit nicht zentrenrelevanten Kernsortiment dürfen außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen bis zu 10% der Gesamtverkaufsfläche einnehmen, wenn keine negativen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche zu erwarten sind.

Überschreiten die zentrenrelevanten Randsortimente eines Vorhabens eine Gesamtverkaufsfläche von 800 qm (Schwelle zur Großflächigkeit), können negative städtebauliche Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche und die Versorgungsstruktur nicht ausgeschlossen werden. Da dies nur ohnehin nur für großflächige Betriebe zutreffen kann, ist die städtebauliche Verträglichkeit durch die i.S.d. § 11 (3) BauNVO notwendige städtebauliche Wirkungsanalyse nachzuweisen.

2) Ziele für den Standort Eurobahnhof

Der Standort Eurobahnhof ist ein innenstadtnaher und hochwertiger Dienstleistungsstandort. Hinsichtlich der Zweckbestimmung des Standortes und der Nähe zum zentralen Versorgungsbereich des Hauptzentrums Innenstadt wurden insbesondere zum Einzelhandel differenzierte Festsetzungen vorgenommen, die zum einen die Funktionen des Hauptzentrums schützen und stärken sollen. Insbesondere Betriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment sollen dem Hauptzentrum zugewiesen werden. Aus diesem Grund sind Betriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment auch unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit am Standort Eurobahnhof nicht zulässig. Betriebe mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten sind bis zur Schwelle zur Großflächigkeit zulässig, die zentrenrelevanten Randsortimente werden auf 10% der Gesamtfläche beschränkt.

Betriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten sollen außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche nur an einem Standort angesiedelt werden, der eine städtebaulich bzw. wohnsiedlungsräumlich integrierte Lage aufweist und der Nahversorgung dient. Da der Standort Eurobahnhof keine wohnsiedlungsräumlich integrierte Lage aufweist und das Sondergebiet nicht dem Wohnen dient, sind Betriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten grundsätzlich nicht zulässig.

Auf Grund der hohen Dichte an Arbeitsplätzen und Passantenfrequenzen durch den Hauptbahnhof Saarbrücken sollen ausnahmsweise Läden mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten wie Kioske und Convenience-Stores zugelassen werden, wenn sich die Betriebe hauptsächlich auf die Versorgung der im Gebiet arbeitenden Beschäftigten sowie die Versorgung

von Reisenden im Umfeld des Hauptbahnhofs beschränken. Eine Beeinträchtigung der verbrauchernahen Versorgung in den angrenzenden Wohngebieten (insbesondere Rohdenhof) soll hierdurch vermieden werden.

6.1.2.2 Auswirkungen und Abwägung

Bei der Festsetzung der Baugebietsart und der zulässigen Arten von Nutzungen waren im Rahmen der Abwägung gem. § 1 Abs. 6 BauGB in besonderem Maße zu berücksichtigen:

- die Belange der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB
- die Belange der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und Umbau vorhandener Ortsteile gem. § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB
- die Belange der Wirtschaft und der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 8 a BauGB.
- die Belange der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen gem. § 1 Abs. 6 Nr. 8 c BauGB

Die Berücksichtigung der Belange der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist eine zentrale Aufgabe des Städtebaus. Für den vorliegenden Bebauungsplan "Eurobahnhof Saarbrücken" bedeutet dies in erster Linie, dass die Planung des Bebauungsplangebietes so zu gestalten ist, dass Beeinträchtigungen der im Plangebiet wohnenden (Betriebswohnungen) und arbeitenden Menschen auf ein Minimum reduziert werden. Gleichzeitig müssen Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbevölkerung im Bereich der Grülingsstraße bzw. des Rodenhofes durch Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen und Verkehrsanlagen im Plangebiet ausgehen, weitestgehend vermieden werden.

Zur Ermittlung der zu erwartenden Beeinträchtigungen sowie zum Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten wurde ein Lärmschutzgutachten in Auftrag gegeben (vgl. Kapitel 6.4).

Die Belange der Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sind insofern von der vorliegenden Planung betroffen, dass sich für die Stadt Saarbrücken nach dem Brachfallen der ehemaligen Bahnanlagen die Chance und Verpflichtung ergibt, die Nutzung der brachfallenden Flächen planerisch zu überdenken und die bestehende Bebauung an neue Bedürfnisse anzupassen. Die Lagegunst des Plangebietes in unmittelbarer Innenstadtnähe und an einem Knotenpunkt des europäischen Hochgeschwindigkeitszugnetzes prädestiniert damit das Plangebiet als hochwertigen Büro- und Dienstleistungsstandort, so dass durch eine entsprechende Sondergebietsausweisung den o.g. Belangen Rechnung getragen werden kann. Hierbei werden auch die wirtschaftlichen Belange von Unternehmen aus den genannten Branchen beachtet, denen ein attraktives und hochwertig gestaltetes Flächenangebot an einem attraktiven Standort zur Verfügung gestellt wird. Mit dieser Schaffung günstiger Ansiedlungsvoraussetzungen für Betriebe des Wachstumsmarktes Dienstleistungen ist in der Regel auch die Sicherstellung und Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze verbunden.

6.1.3 Maß der baulichen Nutzung, Bebaubarkeit der Grundstücke

6.1.3.1 Grundflächenzahl

Festsetzung

Die Grundflächenzahl (GRZ)¹ wird gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 19 Abs. 1 BauNVO mit 0,8 bzw. in einem Teilbereich auf 1,0 festgesetzt.

Erklärungen / Begründung

Mit dieser Festsetzung soll eine bestmögliche Ausnutzung der Grundstücke ermöglicht und damit ein Höchstmaß an flächensparender und wirtschaftlicher Erschließung erreicht werden. Aufgrund des gegenwärtig schon hohen Versiegelungsgrades im Plangebiet kann trotz der hohen zulässigen Versiegelung im Plangebiet von einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden gesprochen werden. Da in Zukunft 20 % der Fläche freizuhalten sind, ist sogar eine Verbesserung der Situation gegenüber heute zu erwarten. Auch entspricht dieser Grad der städtebaulichen Verdichtung dem einer typischen zentrumsnahen Nutzung. Lediglich im Umfeld des Platzbereiches am Nordeingang sowie der Vitrine de France wird die GRZ von 1,0 festgesetzt, um die städtebauliche Ausnutzbarkeit der Fläche, die aufgrund des hier vorhandenen Grundstückszuschnitts eingeschränkt ist, zu verbessern.

6.1.3.2 Höhe baulicher Anlagen, maximale Gebäudehöhe

Festsetzung

In den zur Haupteinfahrtsstraße zugewandten Bereichen wird die zulässige Gebäudehöhe auf mind. 10 m und max. 22 m, bezogen auf OK Straßenbelag der Europaallee, gemessen an der straßenseitigen Gebäudemitte, festgesetzt.

¹ Die Grundflächenzahl (GRZ) gibt die zulässige Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche an. Die zulässige Grundfläche bestimmt, wie groß der Teil des Grundstücks ist, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf. Die Grundflächenzahl ist folglich eine Verhältniszahl, die den Überbauungsgrad der Grundstücke im Plangebiet bestimmt. Dabei sind, im Sinne der Berücksichtigung des Umweltschutzes in der Bauleitplanung, alle ober- und unterirdischen Anlagen mitzurechnen, wie z.B.

- > Hauptgebäude,
- > Garagen und Stellplätze mit Zufahrten,
- > Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO,
- > Tiefgaragen und sonstige unterirdische Anlagen.

Die Obergrenze für die Grundflächenzahl beträgt in sonstigen Sondergebieten 0,8. Dieser Höchstwert wird unter Berücksichtigung der Grundstücksfläche (gem. § 23 Abs. 1 BauNVO) festgesetzt.

In den Baufenstern nördlich der Europaallee wird die Gebäudehöhe auf max. 22 m, ebenfalls bezogen auf OK Straßenbelag der Europaallee, gemessen an der straßenseitigen Gebäudemitte, festgesetzt.

Innerhalb der Baufenster im Bereich des Bahnhofvorplatzes Nord wird die Gebäudehöhe auf max. 15 m festgesetzt. Hier bezieht sich die Gebäudehöhe auf den Bahnhofvorplatz Nord, gemessen an der straßenseitigen Gebäudemitte.

Die Gebäudehöhe ist das arithmetische Mittel der Wandhöhen. Als Wandhöhe gilt das Maß von der natürlichen oder festgelegten Geländeoberfläche bis zum Schnittpunkt der Wand mit der Dachhaut oder bis zum oberen Gebäudeabschluss. Bei Wänden, die an Giebelflächen grenzen, gilt als oberer Abschluss der Wand die Verbindungslinien der beiden Schnittpunkte. Bei geneigtem oberem Wandabschluss oder bei geneigter Geländeoberfläche ist die im Mittel gemessene Wandhöhe maßgebend.

Erklärungen / Begründung

Zur eindeutigen Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung in einem Bebauungsplan ist stets eine dreidimensionale Maßfestsetzung erforderlich. Die Festsetzung von maximal zulässigen Vollgeschossen sowie die Festsetzung einer Geschossflächenzahl ist in Gewerbegebieten wenig dazu geeignet, um die dritte Dimension im Städtebau zu bestimmen. In Gewerbegebieten können zudem aufgrund der unterschiedlichen möglichen Arten von Nutzungen die lichten Raumhöhen in den Gebäuden stark differieren.

Für die Festsetzung der Höhe der baulichen Anlagen sind gem. § 18 BauNVO eine untere und eine obere Bezugshöhe erforderlich, um die Höhe der baulichen Anlagen eindeutig bestimmen zu können. Als unterer Bezugspunkt wird die angrenzende Erschließungsstraße an der straßenseitigen Gebäudemitte definiert. Der obere Bezugspunkt wird auf den Schnittpunkt der Außenflächen des aufgehenden Mauerwerks mit dem höchsten Punkt der Dachhaut bestimmt.

Um das geplante Stadtbild zu erreichen, ist es daher speziell entlang der Europaallee notwendig ein Mindestmaß für die Gebäudehöhe festzusetzen. Nur so kann das angestrebte einheitliche und attraktive Stadtbild entlang der Europaallee erreicht werden. Im Bereich des Bahnhofvorplatzes Nord wird eine andere städtebauliche Gestalt angestrebt. Daher reduziert sich hier die Gebäudehöhe auf 15 m. Im restlichen Plangebiet wird durch eine Gebäudehöhe von 22 m eine dem Innenstadtquartier angemessene städtebauliche Dichte angestrebt.

6.1.3.3 Bauweise, Überbaubare Flächen, Stellung der baulichen Anlagen

Festsetzung - Bauweise

Der Bebauungsplan setzt eine abweichende Bauweise² gem. § 22 Abs. 4 BauNVO fest. Die Gebäude sind gem. LBO, seitlicher Grenzabstand mit möglicher Reduzierung auf 0,2 der Gebäudehöhe zu errichten. Gebäudelängen über 50 m sind zulässig.

Festsetzung - Überbaubare Grundstücksflächen³

Gemäß § 23 BauNVO werden die überbaubaren Grundstücksflächen im vorliegenden Bebauungsplan durch die Festsetzung von Baugrenzen, im Bereich der Europaallee von Baulinien bestimmt. Die Baulinie darf bei Aufteilung in einzelne Grundstücke im Bereich der Abstandsflächen und Grundstückszufahrten unterbrochen werden.

Festsetzung - Stellung der baulichen Anlagen

Die Stellung der baulichen Anlagen, d.h. die Gebäudeausrichtung bezogen auf die Längsachse, wird durch ein entsprechendes Symbol in der Planzeichnung festgesetzt.

Erklärungen / Begründung

In Gewerbe- und Sondergebieten trifft im Regelfall die übliche offene Bauweise (Einhaltung des seitlichen Grenzabstandes, Gebäudelänge max. 50 m) bzw. die geschlossene Bauweise (zwingender seitlicher Grenzabstand) nicht zu. Daher wird die Festsetzung einer abweichenden Bauweise notwendig, die in den Festsetzungen, wie oben geschehen, genauer definiert werden muss. Im vorliegenden Fall wird die Festsetzung einer abweichenden Bauweise aufgrund der häufigen Gebäudelänge von über 50 m bereits bei den bestehenden Gebäuden, erforderlich. Durch die Festsetzung der abweichenden Bauweise werden gleichzeitig auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau repräsentativer, längerer Baukörper geschaffen. Gleichzeitig können längere Baukörper besonders am Südrand des Plangebietes eine aktive

² Die Bauweise legt fest, in welcher Art und Weise die Gebäude auf den Grundstücken in Beziehung zu den seitlichen Grundstücksgrenzen angeordnet werden.

³ Die überbaubare Grundstücksfläche ist eine Teilfläche der Grundstücksfläche, die in der vorgeschriebenen Art und bis zu dem festgesetzten Maß der baulichen Nutzung bebaut werden darf.

Gemäß § 23 BauNVO werden die überbaubaren Grundstücksflächen - und damit im Umkehrschluss auch die nicht überbaubaren Grundstücksflächen - im vorliegenden Bebauungsplan durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen bestimmt. Zu den Baulinien bzw. Baugrenzen heißt es in § 23 Abs. 3 der BauNVO:

"Ist eine Baulinie festgesetzt, so muss auf dieser Linie gebaut werden. Ein Vor- oder Zurücktreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden."

"Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden."

schallschützende Wirkung für den Rest der Fläche entfalten. Die Zulässigkeit der Unterschreitung des Grenzabstandes auf 0,2 trägt zu einer höheren städtebaulichen Dichte bei.

Die Baugrenzen werden im gesamten Plangebiet großzügig und unter Beachtung des vorhandenen Gebäudebestandes festgesetzt. Hierdurch wird bewusst eine sehr flexible Verteilung des auf den Grundstücken zulässigen Bauvolumens ermöglicht und in den noch unbebauten Bereichen der Handlungsspielraum zukünftiger Investoren kaum beschränkt. Lediglich in Bezug auf die Gebäudeausrichtung erfolgt in Teilbereichen des Plangebietes aus stadtgestalterischen Gründen eine Einschränkung.

Im Bereich der Europaallee werden Baulinien festgesetzt, um den Straßenraum deutlich zu fassen und die Achse, die Grundlage des städtebaulichen Konzeptes ist, zu betonen.

6.1.3.4 Auswirkungen und Abwägung

Bei der Festsetzung bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung, der Bebaubarkeit der Grundstücke sowie der gestalterischen Anforderungen waren im Rahmen der Abwägung gem. § 1 Abs. 6 BauGB in besonderem Maße zu berücksichtigen:

- die Belange der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile gem. § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB
- die Belange der Wirtschaft gem. § 1 Abs. 6 Nr. 8 a BauGB.

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine isoliert liegende Fläche, mit nur geringem städtebaulichen Bezug zu den umliegenden Gebieten. Daher musste bei der städtebaulichen Gestaltung innerhalb des Plangebietes, insbesondere auch bei den Festsetzungen bzgl. Art und Maß der baulichen Nutzung kein direkter Bezug zur Umgebung beachtet werden. Vielmehr galt es durch entsprechende Festsetzungen innerhalb des Plangebietes eine attraktive Gestaltung zu erreichen, ohne dabei Interessen der Wirtschaft zu vernachlässigen.

Die vorgesehenen Festsetzungen werden diesem Anspruch gerecht. So gewährleisten die Festsetzungen bzgl. des Maßes der baulichen Nutzung eine größtmögliche wirtschaftliche Ausnutzung der Grundstücke ohne starke Einschränkungen der Bauherren. Wichtige Gestaltelemente des Städtebaulichen Rahmenplanes, wie der Westkopf, der Platz vor dem Nordportal und die Europaallee mit ihren klaren Strukturen und Baufluchten werden im Bebauungsplan durch entsprechende Festsetzungen umgesetzt. Durch den Bebauungsplan wird somit eine deutliche Bereicherung des Stadtbildes erreicht.

6.2 Verkehrliche Erschließung

6.2.1 Konzept

Das Plangebiet bleibt städtebaulich als autonomes Quartier ablesbar. Die verkehrlichen Verbindungen wurden allerdings neu gestaltet oder attraktiviert. Hierzu wurde durch das Büro

Schley und Partner GmbH die Verkehrsanbindung der Entwicklungsfläche Eurobahnhof untersucht und bewertet. Die Ergebnisse und Konsequenzen aus dieser Untersuchung werden im Folgenden beschrieben. Mittlerweile wurde ein Großteil der genannten Maßnahmen bereits umgesetzt.

6.2.2 MIV

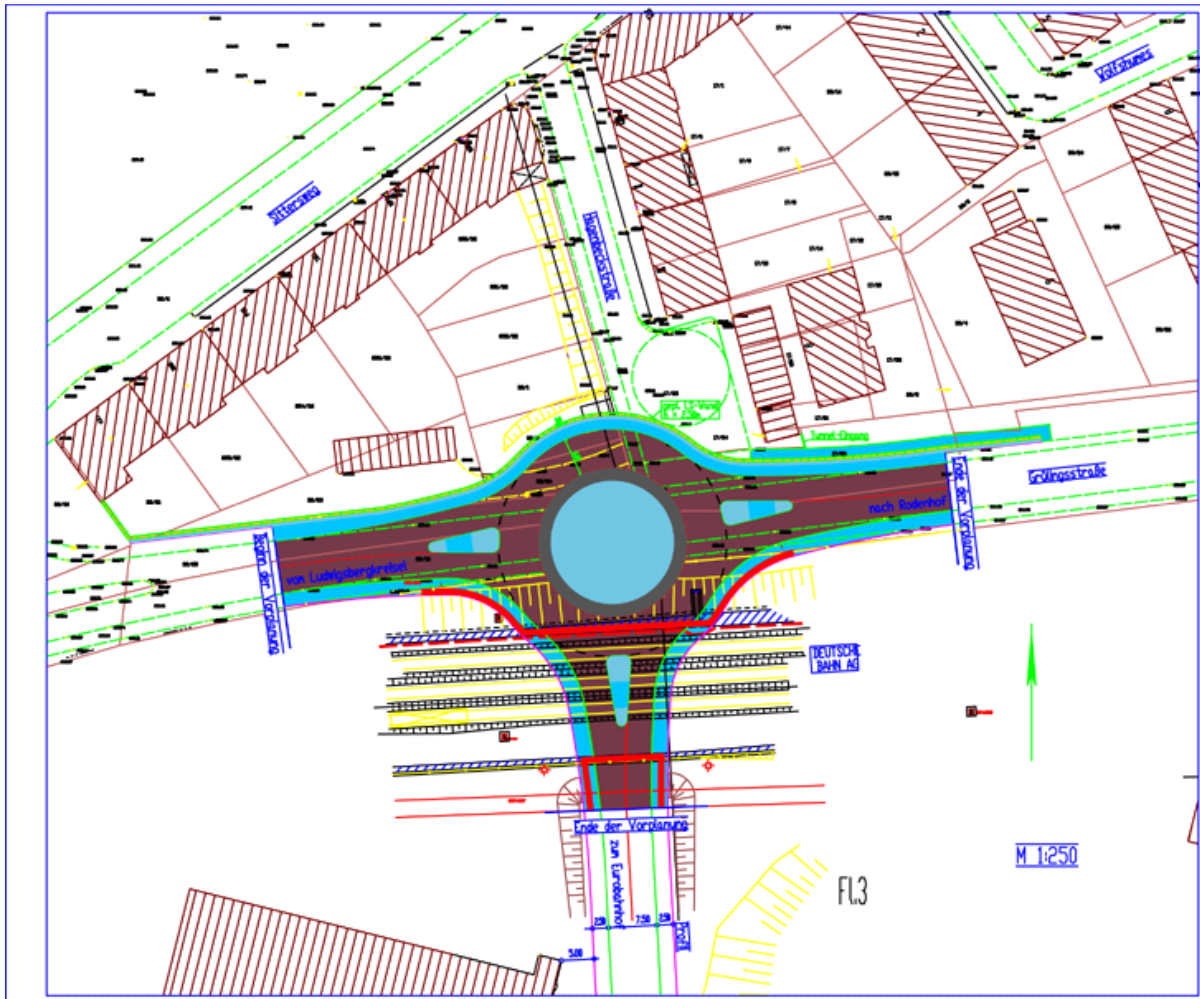
Aufgrund der topographischen Situation und der Beibehaltung der beiden nördlichen Güterzuggleise ergab sich der Anschlusspunkt zu der Erschließung des Projektgeländes über die Grülingstraße im Bereich der Hagenbeckstraße. Als untergeordnete Verbindung blieb der vorhandene Anschluss über die Lützelbachbrücke bestehen.

Unter Berücksichtigung der Kriterien Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, stadträumliche Wirkung, Umweltverträglichkeit und Akzeptanz wurde als Knotenpunktsform für den neuen Anschluss an die Grülingsstraße ein Kreisverkehrsplatz gewählt (s. Abbildung). Für diese Knotenpunktsform sprachen insbesondere der flüssigere Verkehrsablauf mit guter bis sehr guter Qualität bei geringeren Geschwindigkeiten, die städtebauliche Gestaltungsmöglichkeit zur Betonung der Eingangssituation in das Gebiet des Eurobahnhofs und die Wirtschaftlichkeit beim Bau und Betrieb des Kreisels.

Durch die Entwicklung und neuen Nutzungen auf dem Gelände des Eurobahnhofs entsteht und entstand ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, das durch straßenbauliche und verkehrstechnische Maßnahmen bewältigt werden musste.

Eine wesentliche Zielsetzung musste dabei sein, das Wohngebiet Rodenhof nicht durch zusätzlichen Durchgangsverkehr zu belasten.

Damit das durch den Eurobahnhof verursachte zusätzliche Verkehrsaufkommen leistungsfähig abgewickelt werden konnte, war der Umbau des Trierer Tunnels mit Abbruch der nördlichen Eisenbahnbrücke und der Umbau des Ludwigsbergkreisel mit in das Projekt Eurobahnhof integriert. Durch die Aufweitung des Trierer Tunnels und Schaffung von 3 zusätzlichen Fahrspuren wurde die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Ludwigsberg um 50 % erhöht. Diese Leistungssteigerung kam allen Verkehrsbeziehungen, insbesondere aber auch dem Verkehr von und zu den Flächen des Eurobahnhofs zugute. Mit dem leistungsgesteigerten Ludwigsbergkreisel wurde für den Eurobahnhof ein Anschlusspunkt an das übergeordnete Straßennetz in alle Richtungen gegeben, so dass die Fahrbeziehung vom Eurobahnhof über die Grülingstraße durch das Wohngebiet Rodenhof in beiden Richtungen unattraktiv wurde.



Als zweite großräumige Maßnahme, die unabhängig vom Projekt Eurobahnhof realisiert wurde, aber Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in der Grülingsstraße hatte, ist das Projekt "Dicke Buche" anzusprechen. Es handelt sich um den Umbau der Anschlussstelle A623 Saarbrücken Ludwigsberg zu einem vollständigen dreiarmigen Knoten. Dabei wird die derzeit fehlende Fahrbeziehung Johannisbrücke (B41) zur Camphauser Straße ergänzt und die Beziehung Camphauser Straße zur Johannisbrücke (B41) vom Wohngebiet abgerückt und direkt geführt. Aus dieser Maßnahme ist eine spürbare Entlastung der Grülingsstraße zu erwarten.

Kleinräumig ist die Tatsache anzusprechen, dass die Grülingsstraße bereits heute durch eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung für den Durchgangsverkehr gesperrt ist und diese Sperrung auch weiterhin erhalten bleibt. Durch die oben dargestellten großräumigen Maßnahmen des Projektes "Dicke Buche" und Leistungssteigerung Ludwigsbergkreisel ist auch eine höhere Akzeptanz der Sperrung für den Durchgangsverkehr zu erwarten. Außerdem ist mit der Lichtsignalanlage Grülingsstraße/Heinrich-Köhl-Straße eine Regelungsmöglichkeit gegeben, um über die Verteilung der Grünzeit die Verkehrsmenge in der Grülingsstraße durch das Wohngebiet zu dosieren.

6.2.2.1 Ruhender Verkehr

Das Parken auf der Fläche Eurobahnhof findet auf den Grundstücken statt. Entscheidend ist, dass zwischen den Erschließungsstraßen und den Gebäuden keine Stellplätze angelegt werden dürfen und somit im Regelfall hinter den Gebäuden zu liegen kommen. So kann erreicht werden, dass die zwischen den Gebäuden und der Europaallee gelegenen Flächen ansprechend gestaltet werden können. Im Straßenprofil selbst werden Längsparker angeboten, die in der Regel dem Besucher- und Kundenverkehr vorbehalten bleiben sollen. Im Umfeld des Nordausgangs wurde ein Parkhaus errichtet, das als Anlaufpunkt des MIV fungiert. Zudem wurde am Nordzugang des Hauptbahnhofs ein Parkplatz gebaut, der die Erschließung des Hauptbahnhofs verbessert. Hier sind auch Taxistellplätze angeordnet.

6.2.2.2 ÖPNV

Im Plangebiet selbst wurde eine Bushaltestelle an der Europaallee gebaut. Von dieser Bushaltestelle aus besteht die Möglichkeit, den Hauptbahnhof direkt mit dem Stadtteil Rodenhof zu verbinden.

6.2.2.3 Fußgänger / Radfahrer

Verbindungen für Fußgänger in das umliegende Stadtgebiet bestehen nach Norden über die Bahn zur Grülingsstraße über die Lützelbachbrücke. Eine weitere Verbindung wurde über die neu zu errichtende Zufahrtsstraße mit Brücke geschaffen. Nach Süden zur Innenstadt bleibt der Lützelbachtunnel als fußläufige Verbindung bestehen.

Zentrales Thema der Verbesserung der verkehrlichen Verbindung zwischen Rodenhof und Innenstadt war aber der Durchbruch des Personentunnels, der eine attraktive Verbindung zwischen dem bestehenden Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs und dem neu geplanten Nordausgang im Eurobahnhofsgelände schafft.

Auch die Belange des Radverkehrs wurden durch die Schaffung neuer Radwege in einem ausreichenden Maße im Rahmen der Planung berücksichtigt. Der Lützelbachtunnel und auch die Lützelbachbrücke wurden unter Beachtung der topographischen Bedingungen an die Europaallee fuß- und radläufig angebunden.

6.2.3 Festsetzungen

Festsetzung - Flächen für Stellplätze und Garagen

Stellplätze sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche und auf den dafür festgesetzten Flächen für Stellplätze zulässig, Garagen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Im nördlichen Plangebiet sind zwischen überbaubarer Grundstücksfläche und Bahngelände Stellplätze auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Gem. § 12 Abs. 6 BauNVO wird festgesetzt, dass Garagen und ebenerdige Stellplätze zwischen Gebäude und Erschließungsstraße unzulässig sind. Stellplatzanlagen an der Europaallee müssen mindestens 3 m hinter der Baulinie bzw. 5 m hinter der Bordsteinkante zurückliegen. Stellplatzflächen auf dem Grundstück dürfen unter Berücksichtigung der GRZ den Wert von 1,5 Stellplatz pro 100 qm Grundstücksfläche nicht überschreiten.

Festsetzung - Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Bezüglich der Verkehrsflächen trifft der Bebauungsplan folgenden Festsetzungen:

- Die Europaallee, Teile der Lützelbachstraße, die Grülingsstraße, und die Zufahrt zur Grülingsstraße sowie die Anbindung des östlichen Baufeldes werden als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Im Bereich der Einmündung zur Grülingsstraße bzw. zur Europaallee sowie im Anschluss an den Nordausgang werden Flächen als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt, die zur Anlage von Kreisverkehrsplätzen ausreichend dimensioniert sind.
- Die Platzflächen am westlichen Ende der Europaallee und der Platz vor dem Nordportal werden als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.
- Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fußweg mit Anschluss an den Lützelbachtunnel wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.
- Die über private und öffentliche Grundstücksflächen verlaufende Wegeverbindung (Böschungsoberkante) wird mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht gesichert.

Die Bahngleise im Norden des Plangebietes sowie die Fläche für das sogenannte Nordportal werden gem. § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

6.2.4 Auswirkungen und Abwägung

Bei den Festsetzungen bezüglich der verkehrlichen Erschließung des Plangebietes waren im Rahmen der Abwägung gem. § 1 Abs. 6 BauGB in besonderem Maße zu berücksichtigen:

- die Belange der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB
- die Belange der Wirtschaft gem. § 1 Abs. 6 Nr. 8 a BauGB
- die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB

Zur Erschließung des Plangebietes ist eine völlige Neuordnung des Verkehrs vorgesehen. Die Anbindung des Plangebietes an das überörtliche Verkehrsnetz wird in Zukunft durch den direkten Anschluss an die Grülingsstraße im Bereich der Hagenbeckstraße sichergestellt. Die Grülingsstraße als Haupteerschließungsstraße des Rodenhofes ist aufgrund ihres Ausbauzustandes für die Aufnahme von zusätzlichem Verkehr geeignet, so dass negative Auswirkungen auf das Verkehrsnetz und den Verkehrsfluss bei Ausgestaltung des Knotenpunktes als Kreisverkehr und auf die Immissionssituation vermieden werden. Den Kreisverkehren wird aus den

Gründen Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, stadträumliche Wirkung, Umweltverträglichkeit und Akzeptanz der Vorzug vor einer T-Lösung gegeben.

Der Ludwigsbergkreisel wird aufgeweitet und ist somit eine Voraussetzung zur Realisierung einer angepassten Erschließung für das Gebiet. Da die Aufweitung des Ludwigsbergkreisels vor der Entwicklung und Vermarktung des Bereiches Eurobahnhof erfolgt, sind auch an dieser Stelle keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten.

Das Erschließungsnetz innerhalb des Plangebietes entspricht hinsichtlich seines Aufbaus den Anforderungen an seine Funktionen (gem. EAE- Empfehlungen für die Anlage für Erschließungsstraßen), so dass auch hier keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten sind.

Belange des ÖPNV werden durch die vorliegende Planung deutlich verbessert. So dient die vorliegende Planung der Aufwertung des Hauptbahnhofes Saarbrücken, da zusätzlich zu dem bestehenden Bahnhofsgebäude südlich des Plangebietes in einem weiteren Planungsabschnitt der so genannte Nordausgang geschaffen wird. Hierdurch wird die Erreichbarkeit des Bahnhofes Saarbrücken auch für Busse und Taxen deutlich verbessert und erleichtert sowie zusätzliche Park- und Ride-Parkplätze angeboten. Der Nordausgang des Bahnhofes ist als neuer Verknüpfungspunkt für den ÖPNV mit besserer Erreichbarkeit des nördlichen Stadtgebietes und des Nordsaarlandes zu sehen.

6.3 Ver- und Entsorgungssysteme

6.3.1 Konzept

Versorgung

Für die Strom-, Wasser- und Gasversorgung sind die Stadtwerke Saarbrücken zuständig. Diese haben im Zuge der Entwicklung des Plangebietes bereits die komplette Versorgung mit Strom-, Gas- und Wasser hergestellt.

Derzeit können zur Versorgung folgende Aussagen getroffen werden:

- Ausreichende Wasser- und Gasanschlüsse zur Versorgung des Plangebietes lagen in der Hagenbeckstraße.
- Die Stromversorgung des Plangebietes wurde mit den Stadtwerken Saarbrücken im Detail erarbeitet. In diesem Zusammenhang wurde eine Verstärkung des Stromnetzes und die Errichtung von mehreren Transformatorstationen im Plangebiet erforderlich.

Weiterhin befinden sich innerhalb des Plangebietes eine Reihe von verschiedenen Medienleitungen der Deutschen Bahn AG. Diese Leitungen mussten nach den Forderungen der Deutschen Bahn, sofern technisch möglich, komplett umverlegt werden.

Entwässerung

Für die Entwässerung des Plangebietes ist die ZKE zuständig. Gegenwärtig finden sich im Bereich des Eurobahnhofes folgende Hauptkanäle:

- Regenwasser- und Schmutzwasserkanal im Lützelbachtunnel, die ins städtische Netz entwässern (ZKE), Regenwasserkanal zum Trierer Tunnel
- Mischwasserkanal im Bereich der Güterzugumfahrung, der in den Fischbach entwässert (DB AG)
- Schmutzwasserkanal im südlichen Plangebiet, der in den Fischbach entwässert (DB AG)
- Schmutzwasserkanal im Osttunnel, der ins städtische Netz entwässert (DB AG)

Die Schmutzwasser-Entwässerung erfolgt über den bestehenden 250er-ZKE-Kanal im Lützelbachtunnel. Dieser befindet sich in einem guten Zustand und verfügt über ausreichende Kapazitäten.

Die Regenwasserentsorgung verläuft über zwei getrennte Kanäle im westlichen und östlichen Teil des Projektgebietes in den Kanal im Bereich des Lochgleises. Dieser bedurfte auf Teilstrecken einer Sanierung. Das Regenwasser kann somit in den Fischbach geleitet werden. Eine Versickerung ist aufgrund der Altlastenproblematik nicht möglich.

Das Ver- und Entsorgungssystem erfolgt in erster Linie über öffentliche Flächen, so dass eine Festsetzung von Leitungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB nicht erforderlich ist. Ausnahme ist der Regenwasserkanal südlich des Wasserturms., der über ein Leitungsrecht gesichert ist.

Die Arcor-Leitung, die bestehen bleiben muss, wird als unterirdische Bahnanlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

6.3.2 Festsetzungen

hier:

Regenwasserkanal

hier:

Abwasser-Trennsystem

Die im Gebiet anfallenden Abwässer sind entsprechend ihrer potenziellen Schadstoffkontamination getrennt abzuleiten (Trennsystem). Das Schmutzwasser ist dem städtischen Schmutzwassersystem zuzuleiten. Das Dachablaufwasser sowie das auf den versiegelten Flächen anfallende Oberflächenwasser ist über einen Regenwasserkanal dem nächsten Vorfluter (Fischbach) zuzuleiten.

Folgende nachrichtliche Übernahme wird in den Bebauungsplan übernommen:

Nachrichtliche Übernahme: Regenwasserkanal

siehe Plan

Der Regenwasserkanal Richtung Trierer Tunnel darf statisch nicht belastet werden. Dies ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen. Einzuhaltende Abstände sind im Einzelfall frühzeitig mit der ZKE abzustimmen. Die Schächte müssen jederzeit zugänglich sein.

6.3.3 Auswirkungen und Abwägung

Bei den Ausführungen bezüglich der infrastrukturellen Erschließung des Plangebietes waren im Rahmen der Abwägung gem. § 1 Abs. 6 BauGB in besonderem Maße zu berücksichtigen:

- die Belange der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, und der Abwasserentsorgung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 8 e BauGB

Da im Plangebiet ausreichende Kapazitäten vorhanden sind bzw. bereitgestellt werden können, sind keine Auswirkungen auf Belange der Versorgung zu erwarten. Die notwendigen Leitungsumverlegungen, der Leitungsneubau und gegebenenfalls auch der Erhalt von Leitungen wurde eng mit den betroffenen Leitungsträgern abgestimmt, so dass keine Auswirkungen auf die Belange der Versorgung und der Abwasserentsorgung zu erwarten sind.

6.4 Lärmschutz

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ist es u.a. erforderlich, folgende Aufgabenstellungen zu untersuchen und zu beurteilen:

- Straßenverkehrslärm:
 1. Neubau einer Straße bzw. wesentliche Änderung der Grülingsstraße: Beurteilungsgrundlage: Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV**) vom 12. Juni 1990,
 2. Zunahme des Straßenverkehrslärms auf öffentlichen Straßen.
- Schienenverkehrslärm
 3. Schienenverkehrslärm im Plangebiet: Beurteilungsgrundlage: **DIN 18.005 Teil 1 'Schallschutz im Städtebau'** vom Mai 1987 in Verbindung mit dem **Beiblatt 1 zu DIN 18.005 'Schallschutz im Städtebau' Teil 1** 'Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung' vom Mai 1987.

Hierzu wurde ein eigenes schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Das Gutachten beurteilt die Planungssituation aus dem Jahre 2002.

6.4.1.1 Straßenverkehrslärm

Neubau einer Straße bzw. wesentliche Änderung der Grülingsstraße

Zum Anschluss des Plangebiets an das bestehende Straßennetz wird es erforderlich, eine neue Anbindung vom Plangebiet an die Grülingsstraße zu bauen. Hierzu wurden die Alternativen

- Lichtsignalgesteuerte T-Einmündung
- Kreiseinmündung

bezüglich ihrer Auswirkungen auf die angrenzenden empfindlichen Wohnnutzungen im Sittersweg, der Hagenbeckstraße und im Wolfshumes untersucht.

Das schalltechnische Gutachten hatte als Ergebnis, das an den o.g. Wohnnutzungen entlang des Ausbauabschnittes die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete bei beiden Alternativen sowohl tags- und nachts überschritten werden. Die lichtsignalgesteuerte T-Einmündung stellt dabei aufgrund der bei der Berechnung zu beachtenden Zuschläge die aus Lärmschutzsicht geringfügig schlechtere Alternative dar. Bei einem Ausschalten der Ampelanlage während der Nacht entfällt dieser Zuschlag allerdings, so dass unter dieser Voraussetzung die T-Einmündung die immissionsschutzrechtlich etwas bessere Alternative ist.

Aus den in Kapitel 6.2 genannten Gründen bevorzugt die Stadt Saarbrücken die Kreisellösung.

Aber auch bei Realisierung der Kreisellösung werden sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) erforderlich. Als aktive Schallschutzmaßnahme wurde eine Schallschutzwand entlang der Grülingsstraße untersucht. Im Westen schließt die Wand an das Gebäude Sittersweg 8 an und reicht im Osten bis zur östlichen Grundstücksgrenze des Gebäudes Wolfshumes 6. Alternativ wurde in mehreren Untersuchungsschritten die Wirksamkeit verschieden hoher Schallschutzwände, die Kosten für die Errichtung dieser Wände sowie die Kosten für darüber hinaus durchzuführende passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und schalldämmte Lüfter) sowie die Entschädigung für Außenwohnbereiche ermittelt. Zusammengefasst kann man feststellen: Je höher die Lärmschutzwand wird, desto besser wird zwar auch der Lärmschutz für die zu schützenden Gebäude, trotzdem werden aber noch bei einer 4 m hohen Lärmschutzwand passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden notwendig. Die Nachteile der 4 m hohen Wand sind neben den deutlich höheren Kosten ihre räumliche Erscheinung im Stadtbild sowie eine mögliche einengende Wirkung auf die dahinter liegenden geschützten Gebäude.

Bei Abwägung aller Belange kommt die Stadt Saarbrücken zu dem Ergebnis, dass aus stadtgestalterischen und wirtschaftlichen Gründen, die Realisierung einer 2 m hohen Lärmschutzwand in der oben beschriebenen Länge bei gleichzeitiger Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen die sinnvollste Alternative darstellt.

Zunahme des Straßenverkehrslärms

Aufgrund der Realisierung des Projektes Eurobahnhof wird es zwischen dem Ludwigsbergkreisel und der Zufahrt zum Plangebiet in jedem Fall zu einer Verkehrszunahme kommen. Die Landeshauptstadt Saarbrücken geht aufgrund der Leistungsfähigkeit des Ludwigsbergkreisels davon aus, dass der gesamte Verkehr des Eurobahnhofs über den Ludwigsbergkreisel zu- und abfließt. Aber auch unter der ungünstigen und auszuschließenden Voraussetzung, dass sich 20% des Verkehrs des Eurobahnhofs auf der Grülingsstraße in östlicher Richtung orientieren (worst-case-scenario), ergibt sich unter Berücksichtigung des entfallenden Verkehrs, der verbleibenden Vorbelastung und des neu entstehenden Verkehrs keine in schalltechnischen Sinne als relevant oder erheblich einzustufende Zunahme der Straßenverkehrsgläusche.

6.4.1.2 Verkehrslärm im Plangebiet

Von dem Schienenverkehr auf den Gleisen südlich und nördlich des Plangebiets gehen Geräuscheinwirkungen auf das Plangebiet aus, die bei der städtebaulichen Planung zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus ist der bei der Entwicklung des Eurobahnhofs zu erwartende Straßenverkehrslärm der Erschließungsstraße bei der Beurteilung des Verkehrslärms im Plangebiet in die Betrachtung einzustellen. Bei den Berechnungen werden hierbei Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm überlagert und in der Summe beurteilt. Dabei werden für die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen im Plangebiet die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete herangezogen.

Im schalltechnischen Gutachten wurde hierbei der Nachweis geführt, dass tagsüber zumindest an den Verkehrswegen zugewandten Seiten der Fassaden Überschreitungen der Orientierungswerte auftreten, nachts kommt es nahezu an allen Fassaden des Plangebietes zu deutlichen Überschreitungen der Mischgebiets-Orientierungswerte. Eine allgemeine Wohnnutzung innerhalb des Planungsgebietes kann daher seitens des Schallgutachters nicht empfohlen werden. Die Landeshauptstadt Saarbrücken schließt sich dieser Auffassung an.

Aber auch für die angestrebte Nutzung als multifunktionales Stadtquartier werden passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern notwendig. Aufgrund der exponierten Lage des Plangebiets auf einer 'Bahninsel' (stark befahrene Gleise nördlich und südlich des Plangebiets) und der stark verkehrsinduzierenden Nutzung des Plangebiets selbst ist es nicht möglich, einen ausreichenden Schallschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen, die im Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, zu erreichen.

6.4.2 Festsetzungen

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Entlang der in der Planzeichnung festgesetzten Linie ist eine Schallschutzwand mit einer Mindesthöhe von 2 m über der Fahrbahnoberkante der Straße zu errichten. Die Wand ist auf der

Straßen zugewandten Seite hochabsorbierend auszuführen. Die Schallschutzwand muss ein bewertetes Schalldämmmaß von mindestens 25 dB erreichen.

Passive Schallschutzmaßnahmen

Passiver Schallschutz innerhalb des Plangebiets – Lärmpegelbereiche für Aufenthaltsräume

Die Außenbauteile von Aufenthaltsräumen sind entsprechend dem Lärmpegelbereich IV nach der DIN 4109 vom November 1989 auszubilden (siehe nachfolgende Tabelle). Die erforderlichen Schalldämmmaße sind in Abhängigkeit von der Raumnutzungsart und -größe im Baugenehmigungsverfahren auf Basis der DIN 4109 vom November 1989 nachzuweisen.

Beim Bau einer ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzung wird in den in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen der Einbau schallgedämmter Lüfter oder gleichwertiger Maßnahmen bautechnischer Art empfohlen, die eine ausreichende Belüftung sicherstellen, ohne den angestrebten Innenraumpegel zu überschreiten. Die schallgedämmten Lüfter sind bei dem Nachweis der erforderlichen Schalldämmmaße zu berücksichtigen.

Lärmpegelbereich nach DIN 4109 vom November 1989.	Erforderliches Gesamtschalldämm-Maß der jeweiligen Außenbauteile (erf. $R'_{w,res}$ in dB) nach DIN 4109 vom November 1989, Tab. 8 *	
	Aufenthaltsräume von Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches	Büroräume und ähnliches
[-]	[dB]	[dB]
IV	40	35

Wird im Baugenehmigungsverfahren der Nachweis erbracht, dass im Einzelfall geringere Lärmpegelbereiche an den Fassaden vorliegen, können die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile entsprechend den Vorgaben der DIN 4109 reduziert werden.

6.4.3 Auswirkungen und Abwägung

Bei der Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen waren im Rahmen der Abwägung gem. § 1 Abs. 6 BauGB in besonderem Maße zu berücksichtigen:

- die Belange der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB

- die Belange der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und Umbau vorhandener Ortsteile gem. § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB

Die Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist eine der Kernaufgaben der Stadtplanung. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Lärmsituation im Plangebiet sowie die Auswirkungen der durch mit der Bebauungsplan-Realisierung verbundene Lärmemissionen auf angrenzende empfindliche Nutzungen.

Diese Auswirkungen wurden im Rahmen des oben beschriebenen schalltechnischen Gutachtens mit dem Ergebnis untersucht, dass bei Beachtung der Festsetzungen bzgl. aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen keine nachteiligen Auswirkungen auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu erwarten sind.

Die Entscheidungsfindung bzw. Abwägung bzgl. des Einsatzes aktiver oder passiver Lärmschutzmaßnahmen ist in Kapitel 6.4.2. sowie in dem schalltechnischen Gutachten nachvollziehbar dargelegt.

6.5 Umweltfaktoren, Ökologie

6.5.1 Konzept

Wesentliche Aufgabe der Grün- und Landschaftsplanung ist es ökologisch wertvolle Strukturen in die Planung einzustellen und die Umsetzung der städtebaulichen Idee sicherzustellen, um so denkbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden. Dieses Ziel soll in erster Linie durch Gehölzpflanzungen zur Ein- und Durchgrünung des Plangebietes erreicht werden.

Zur Verwirklichung des städtebaulichen Konzeptes eines attraktiven Büro- und Dienstleistungsparkes werden eine Reihe von Festsetzungen getroffen, denen alle das Ziel gemeinsam ist, innerhalb des Plangebietes eine Reihe von erlebbaren Grünräumen zu erreichen und zur Durchgrünung des Plangebietes beizutragen.

Die Bepflanzung der Straßen und Parkplätze übernimmt verschiedene stadtgestalterische Funktionen. Sie hilft, Räume zu bilden oder zu gliedern, kann Richtungen und Straßenhierarchien betonen, Bereiche abschirmen sowie Flächen beleben und ihnen Maßstab verleihen. Über ihre gestalterischen Funktionen hinaus übernehmen die Bepflanzungen aber auch wichtige kleinklimatische und stadthygienische Aufgaben.

Die Europaallee wird beidseitig durch Hochstämme eingegrünt und entsprechend in ihrer Funktion als Hauptachse gestärkt.

Durch festgesetzte grünordnerischen Maßnahmen auf den privaten Grundstücksflächen (siehe folgendes Kapitel) und die erforderliche Bepflanzung der Stellplatzflächen wird eine entsprechende Eingrünung des Plateaus und eine das Plangebiet gliedernde Grün- und Freiflächenstruktur erreicht.

Die vorhandenen Gehölzstrukturen im westlichen Plangebiet im Bereich der Böschung zum Ludwigsbergkreisel sowie beiderseits des querenden Fußwegs werden erhalten.

Allen Gehölzstrukturen, die im oder am Rand des Plangebietes geschaffen werden sollen, sind folgende ökologischen Funktionen gemeinsam:

- Ausfilterung von Luftschadstoffen
- Verbesserung des Mikroklimas durch Beschattung und Transpirationskühlung
- biologische Bereiche durch Gewährung von Deckung und Nahrung für die Tierwelt.

6.5.2 Festsetzungen

Festsetzung - Private Grünflächen

Innerhalb der privaten Grünflächen sind Zuwegungen zulässig.

Festsetzung - Öffentliche Grünfläche

Innerhalb der öffentlichen Grünfläche ist die Anlage von Wegen zulässig.

Festsetzung - Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen bzw. für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

- P 1: Alle nicht überbaubaren und nicht als Arbeits-, Lager-, Park- und Verkehrsflächen dienenden Grundstücksflächen sind als Grünflächen anzulegen und zu unterhalten. Hierzu ist pro 100 qm nicht überbaubarer Grundstücksfläche mind. ein standortgerechter Laubbaumhochstamm gemäß Pflanzliste zu pflanzen und auf Dauer zu unterhalten.
- P 2: Entlang der internen HAUPTerschließungsstraße sind Laubbaumhochstämme gemäß Pflanzliste alleerecht in einem Abstand von 9 - 17 m anzupflanzen.
- P 3: Alle Stellplätze sind einzugrünen, wobei je 4 Stellplätze ein standortgerechter Laubbaumhochstamm sowie zwei Sträucher gemäß Pflanzliste in unmittelbarer Nähe der Stellplätze anzupflanzen sind.
- P 4: Im Bereich der privaten und öffentlichen Grünflächen sind die vorhandenen Gehölze zu erhalten. Die sonstigen festgesetzten privaten und öffentlichen Grünflächen sind intensiv zu begrünen. Hierzu sind pro 100 qm mind. 3 standortgerechte Feldgehölze oder ein Laubbaumhochstamm zu integrieren. Die Trasse der neuen Ver- und Entsorgungsleitungen im Bereich der Böschung entlang der Trierer Straße sind nach Herstellung der Leitung wieder intensiv zu begrünen, wobei die Vorschriften der Ver- und Entsorgungsträger zu beachten sind.
- P 5: Alle durch Geländemodellierungen entstehenden Böschungen sind zur Vermeidung von Rutschungen und erosiven Prozessen intensiv zu begrünen.
- P 6: Die beiden Kastanien zwischen dem Büro der GIU (ehem. Bus-Bahnhof) und dem Gebäude 'Gleis 21' sowie die Platane nördlich des ehemaligen Lokschuppens sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB dauerhaft zu erhalten.

- P 7: Die Gebäudevorflächen entlang der Europaallee sind anspruchsvoll zu begrünen und zu gestalten.
- P8: Die im Bereich der öffentlichen und privaten Grünflächen vorhandenen Gehölze sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.
- P 9: Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die Bahnrichtlinie 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten und Bepflanzungen danach zu planen und herzustellen.

Zur optimalen Entfaltung der Funktionsfähigkeit der Gehölzstrukturen und sonstigen Anpflanzungen sind nur einheimische und standortgerechte Arten zu verwenden.

Die folgende Artenliste stellt eine beispielhafte Auswahl der zu pflanzenden Arten dar:

Pflanzliste - Hochstämme:

- | | | |
|---|-----------------------------------|-------------------|
| ➤ | <i>Acer platanoides</i> | Spitzahorn |
| ➤ | <i>Acer pseudoplatanus</i> | Bergahorn |
| ➤ | <i>Acer campestre</i> | Feldahorn |
| ➤ | <i>Betula pendula</i> | Sand-Birke |
| ➤ | <i>Carp. betulus'Fatigiata'</i> | Säulen-Hainbuche |
| ➤ | <i>Crataegus lavallicarrieri'</i> | Apfeldorn |
| ➤ | <i>Platanus acerifolia</i> | Platane |
| ➤ | <i>Quercus petraea</i> | Trauben-Eiche |
| ➤ | <i>Quercus robur</i> | Stieleiche |
| ➤ | <i>Sorbus aucuparia,</i> | Eberesche |
| ➤ | <i>Sor. intermedia</i> | Schwed. Mehlbeere |
| ➤ | <i>Tilia cordata</i> | Winterlinde |

Pflanzliste Sträucher / Heister:

- | | | |
|---|----------------------------|--------------------|
| ➤ | <i>Cornus mas</i> | Kornelkirsche |
| ➤ | <i>Cornus sanguinea</i> | Roter Hartriegel |
| ➤ | <i>Corylus avellana</i> | Hasel |
| ➤ | <i>Cytisus scoparius</i> | Besenginster |
| ➤ | <i>Crataegus laevigata</i> | Zweigr. Weißdorn |
| ➤ | <i>Crataegus monogyna</i> | Eingr. Weißdorn |
| ➤ | <i>Frangula alnus</i> | Faulbaum |
| ➤ | <i>Fraxinus excelsior</i> | Esche |
| ➤ | <i>Ligustrum vulgare</i> | Liguster |
| ➤ | <i>Lonicera xylosteum</i> | Gem. Heckenkirsche |
| ➤ | <i>Prunus avium</i> | Vogelkirsche |
| ➤ | <i>Prunus padus</i> | Traubenkirsche |
| ➤ | <i>Prunus spinosa</i> | Schlehe |

- Quercus petraea Trauben-Eiche
- Quercus robur Stieleiche
- Rosa canina Hundsrose
- Rubus fruticosus Brombeere
- Salix caprea Salweide
- Salix viminalis Korbweide
- Sambucus nigra Schwarzer Holunder
- Sambucus racemosa Traubenholunder
- Sorbus aucuparia Eberesche
- Tilia cordata Winterlinde
- Viburnum opulus Gemeiner Schneeball

Kletterpflanzen

- Parthen. tricuspidata'Veitchii WilderWein
- Parthenocissus quinque-folia. 'Engelmannii Mauerwein
- Hedera helix Efeu
- Clematis vitalba Waldrebe
- Clematis moritana Rubens' Bergrebe
- Aristolochia durior Pfeifenwinde
- Celastrus orbiculatus Baumwürger

Zur schnelleren Wirksamkeit der Anpflanzungen werden folgende Mindeststandards an die Pflanzungen gestellt:

- Hochstämme und Alleebäume: 3xv; StU 16 - 18 cm
- Sträucher_ 2 xv, H.: 1,00 m

Erfolgte Anpflanzungen unterliegen der Bindung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB.

6.5.3 Auswirkungen und Abwägung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind im Umweltbericht bereits beschrieben. Aufgrund der großen ökologischen Vorbelastung des Plangebietes sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Lufthygiene sowie Arten- und Biotopschutz derart gering, dass keine nachhaltigen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Vielmehr wird von einer Verbesserung der ökologischen Situation im Plangebiet ausgegangen.

6.6 Altlasten

Die Entwicklungsfläche Eurobahnhof Saarbrücken ist im Altlastenkataster des Landesamtes für Umwelt - und Arbeitsschutz als Altstandort erfasst.

Im Rahmen des BBP-Verfahrens muss daher zur Sicherstellung der im Baugesetzbuch (BauGB) geforderten gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse

- eine Erfassung und Bewertung von Bodenbelastungen erfolgen
- sofern sich Belastungen zeigen - im Rahmen der Bewertung der Verunreinigungen - eine Kennzeichnung gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ vorgenommen werden und
- die erforderlichen Schritte und Maßnahmen festgelegt werden, die zur Sanierung/Sicherung der Fläche durchgeführt werden müssen.

Dem entsprechend wurden für die Entwicklungsfläche Eurobahnhof Saarbrücken verschiedene Gutachten/Untersuchungen zur Altlastensituation durchgeführt:

- 1) Dr. H. Marx GmbH: Deutsche Bahn AG, Hauptbahnhof, 66111 Saarbrücken, Umwelttechnische Untergrunduntersuchungen auf dem Gelände des ehemaligen Kraftwagenbetriebswerkes der Deutschen Bundesbahn AG im Bereich der heutigen RSW-Betriebstankstelle vom 11.08.1995
- 2) PLASA Planungsgesellschaft, Bodensanierung Homburg mbH, Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Regionalbereich Saarbrücken, Sanierung der Tankstelle im ehemaligen Kbw, Saarbrücken, Dokumentation der Sanierung und Anlagen zur Dokumentation, Teilbericht vom April 1996
- 3) PLASA Planungsgesellschaft, Bodensanierung, Homburg mbH: Deutsche Bahn AG, Zentralbereich Bodensanierung, ZBS 21 SW Karlsruhe, Historische Erkundung, Standort 7043 Saarbrücken, BAND 3, Teilstandortberichte mit Anlagen, vom Januar 1998
- 4) WPW Geoconsult GmbH: Deutsche Bahn AG, Netz Projekt- und Realisierungszentrum Mitte, Orientierende Untersuchung, 7043.1 Standort Saarbrücken 21, Band I/IV bis Band IV/IV vom Januar 2002
- 5) AHC Abwasser- und Umwelttechnik, Heusermann Consult GmbH, Kaiserslautern: GIU, Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH & Co., Flächenmanagement Saarbrücken KG, Entwicklungsfläche Eurobahnhof, Altlastenerkundung, Weitergehende Untersuchungen 2005/06, Gefährdungsabschätzung, Untersuchungen zur Gefahrenbeurteilung von Verdachtsflächen, Berichte mit Dokumentation, Bericht „B“ vom 14.07.2006, Bericht „C“ vom 28.07.2006, Bericht „D“ vom 18.08.2006, Bericht „E“ vom 8.08.2006, Bericht „F“ vom 15.09.2006, Bericht „G“ vom 29.09.2006 und Bericht „H“ vom 04.10.2006. Der teilbereichsübergreifende Bericht „I“ („Gleisschotter“) wird im November 2006 fertig gestellt.

Die Untersuchungen zeigen erhebliche Belastung des Untergrundes mit umweltgefährdenden Stoffen, die aus der früheren Nutzung stammen. Aufgrund der flächenhaften Verteilung der Belastung wird zunächst der gesamte Geltungsbereich gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als

Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet.

Darüber hinaus lässt sich der Geltungsbereich ‚Eurobahnhof‘ unter Berücksichtigung der Untersuchungsergebnisse des Ing. – Büro‘ s AHC, Kaiserlautern, (5) in die folgenden Teilbereiche untergliedern:

Bezeichnung	Lokalität	Gutachten
Ehemalige Gleistankstelle	Teilfläche West, südlich des Lokschuppens II im ehemaligen Gleisbereich	Teilbericht C vom 28.07.2005
Ehemalige Lokschuppen I und II	Teilfläche West, nördlich des ehemaligen Gleisbereiches	Teilbericht C vom 28.07.2005
Ehemaliger Lokschuppen III	Teilfläche West, nördlich des ehemaligen Gleisbereiches	Teilbericht B vom 14.07.2006
Straßen/Kanäle/Leitungen Teilfläche West	Teilfläche West, ehemaliger Gleisbereich sowie Bereich ehemaliger Lokschuppen III	Teilbericht C vom 28.07.2005
Gleisanlage Süd	Teilfläche West und Ost, ehemaliger Gleisbereich entlang der südl. Plangrenze	Teilbericht C vom 28.07.2006, Teilbericht D vom 18.08.2006
Ehemalige Bustankstelle	Teilfläche Ost, westlich des Gebäudes der Buswerkstatt	Teilbericht E vom 08.08.2006
Übernachtungsgebäude	Teilfläche Ost, Bereich des ehemaligen RSW-Geländes-West	Teilbericht D vom 18.08.2006, Teilbericht G vom 29.09.2006
Buswerkstatt/KfZ-Waschanlage	Teilfläche Ost, Bereich ehemaliges RSW-Gelände-Ost sowie Gleisanlage nahe der nördlichen Plangrenze	Teilbericht D vom 18.08.2006, Teilbericht F vom 15.09.2006, Teilbericht H vom 04.10.2006
Sonderwerkstatt	Teilfläche Ost, Bereich ehemaliges RSW-Geländes-Ost nahe der östlichen Plangrenze	Teilbericht D vom 18.08.2006, Teilbericht H vom 04.10.2006
Straßen/Kanäle/Leitungen Teilfläche Ost	Teilfläche Ost, ehemaliger Gleisbereich, Bereich des ehemaligen RSW-Geländes-Ost	Teilbericht D vom 18.08.2006, Teilbericht F vom 15.09.2006, Teilbericht H vom 04.10.2006
Straßen/Kanäle/Leitungen Lützelbachstraße	Teilfläche Ost, Bereich ehemaliges RSW-Gelände-West, nahe der nördlichen Plangrenze	Teilbericht G vom 29.09.2006
Bahnhofvorplatz Nord	Teilfläche Ost, ehemaliger Gleisbereich nahe der südlichen und östlichen Plangrenze	Teilbericht D vom 18.08.2006

Die Gutachten belegen in den einzelnen Bereichen nutzungsbedingte Belastungen an Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), Polyzyklische Kohlenwasserstoffe (PAK), Polychlorierte Biphenyle (PCB), Aromatische Kohlenwasserstoffe (AKW) und Schwermetalle (SM).

Das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz weist darauf hin, dass im gesamten Plangebiet das Auffinden weiterer, bisher noch nicht lokalisierter Altlasten bzw. schädlicher Bodenverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden kann.

Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Im gekennzeichneten Bereich befinden sich Altlasten.

Im Vorfeld von baulichen Maßnahmen ist eine frühzeitige Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde im Hinblick auf Art und Umfang erforderlicher Sanierungsmaßnahmen herbeizuführen.

6.7 Denkmäler

Gem. § 9 Abs. 6 BauGB sind nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen sowie Denkmäler nach Landesrecht in den Bebauungsplan nachrichtlich zu übernehmen, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig sind. Folgende nachrichtliche Übernahmen werden daher in den Bebauungsplan übernommen:

Denkmäler

- Lokschuppen: ehemalige Reparaturhalle des Dampflokbetriebswerks, erbaut 1895
- Wasserturm: ehemaliger Wasserturm des Dampflokbetriebswerks Saarbrücken, erbaut vor 1880, um 1960 zur Eisenbahnfachschule umgebaut.

6.8 Hinweise

Schutz von Vegetationsbeständen

Zum Schutz von Vegetationsbeständen im Grenzbereich zu Baugebieten (Baustellen) sind die "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftsgestaltung: Abschnitt 4: Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen (RAS-LG)" zu beachten.

Baumpflanzungen

Das DVGW-Regelwerk GW 125 "Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsanlagen ist zu beachten". Für die vorgesehenen Bäume (Straßen, öffentliche Plätze und Parkplätze) sind die Anforderungen der DIN 18916 einzuhalten.

Baumschutzsatzung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Verordnung zum Schutz der Bäume in der Landeshauptstadt Saarbrücken vom 23. April 2008 (Amtsblatt des Saarlandes, S. 717)

Regenwassernutzung

Für alle baulichen Anlagen wird eine Regenwassernutzung (WC-Spülung) empfohlen.

Munitionsgefahren

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist mit Munitionsgefahren zu rechnen. Eine Sondierung des Plangebietes wird daher empfohlen.

Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung

Der Eurobahnhof ist im Altlastenkataster des Landesamtes für Umwelt- und Arbeitsschutz als Altstandort erfasst. Grundlage für Entscheidungen hinsichtlich Einbau von Materialien ist die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.Juli 1999.

Altlasten

Für den mit Altlasten gekennzeichneten Bereich wird ein Sanierungskonzept erarbeitet. Die Sanierungsdokumentation bzw. der Sanierungsfortschritt ist jederzeit beim Umweltamt bzw. beim Vorhabenträger einsehbar.

Bahnanlagen

„Die im Bebauungsplangebiet ausgewiesenen bebaubaren Grundstücke / öffentlichen Verkehrsflächen sind entlang der Grenze zu den Bahnanlagen mit einer dauerhaften Einfriedung – mit Zugangsmöglichkeiten nur für DB-Personal, deren Beauftragte oder Rettungsdienste – bzw. mit einer Leitplanke abzugrenzen.“

Nach den anerkannten Regeln der Technik (DIN VDE 0115 Teil 3, 1997-12 und DIN EN 50122-1) ist zwischen Oberleitungsanlagen und Ästen von Bäumen oder Sträuchern ein Abstand von mindestens 2,50 m einzuhalten.

Es ist zu berücksichtigen, dass es im Nahbereich von Bahnanlagen zu Immissionen aus dem Bahnbetrieb kommen kann. Hierzu gehören Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen und Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen. Es können keine Ansprüche gegenüber der Deutschen Bahn AG für die Errichtung von Schutzmaßnahmen geltend gemacht werden.

Bei Werbeanlagen darf keine Verwechslungsgefahr mit Signalanlagen der DB AG entstehen. Eine Blendwirkung der Werbeanlagen in Richtung der Bahnlinie ist auszuschließen.

Gestaltungshandbuch

Der Bebauungsplan wird durch das Gestaltungshandbuch (erstellt von der GIU im Jahr 2011) ergänzt. Qualitätsvorgaben und Anregungen bezüglich Architektur- und Freiraumgestaltung sind zu berücksichtigen.

7. PLANVERWIRKLICHUNG UND FOLGEMASSNAHMEN

7.1 Entwidmung

Das Entwidmungsverfahren wurde 2006 abgeschlossen. Einzelheiten hierzu befinden sich in den Vorbermerkungen der Begründung.

7.2 Grunderwerb und bodenordnende Maßnahmen

Die sukzessive freiwerdenden Bahnflächen wurden von der GIU erworben.

Die Flächen für den Bau des Kreisverkehrs und die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen in der Grülingsstraße wurden von der Landeshauptstadt Saarbrücken erworben.

7.3 Erschließungs- und Lärmschutzmaßnahmen

Die Zuständigkeiten für die Erschließung des Plangebietes werden zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken und der GIU aufgeteilt. Die Landeshauptstadt Saarbrücken wird dabei alle Maßnahmen der äußeren Anbindung des Plangebietes übernehmen, die innere Erschließung fällt dagegen in den Aufgabenbereich der GIU.

Konkret hat die Landeshauptstadt Saarbrücken damit folgende Teilprojekte und Maßnahmen übernommen:

- Abriss der nördlichen Eisenbahnbrücke als Voraussetzung für die Aufweitung des Ludwigsbergkreisels
- Ausbau und Leistungssteigerung des Ludwigsbergkreisels als zentraler Knotenpunkt zur Erschließung der Entwicklungsfläche Eurobahnhof
- Bau des Kreisverkehrs in der Grülingsstraße
- Bau der aus lärmschutztechnischer Sicht notwendigen Lärmschutzwand in der Grülingsstraße
- Ausstattung evtl. betroffener Wohngebäude mit Lärmschutzfenstern
- Anbindung der Entwicklungsfläche an die Grülingsstraße über eine Brücke
- Anbindung der Fläche an die Ver- und Entsorgungsleitungen
- Erhalt und Weiterentwicklung der Fußwegebrücken zum Rodenhof

In den Aufgabenbereich der GIU hingegen fallen folgende Projekte und Maßnahmen:

- Ausbau der Europaallee als repräsentative Erschließungsstraße
- Bau sonstiger Straßen und Anlagen zur inneren Erschließung der Fläche
- Bau des zentralen Platzes
- Bau aller Ver- und Entsorgungsanlagen auf der Fläche
- Teilweise Altlastensanierung (vgl. auch Kapitel 6.6)

7.4 Altlastensanierung

Zur Thematik der Altlasten wurden bereits umfangreiche Untersuchungen durchgeführt (vgl. Kapitel 6.6). Die Sanierung wird bereichsweise in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden erfolgen.

8. KOSTEN UND FINANZIELLE AUFWENDUNGEN

8.1 Kosten

Für die Maßnahmen der Landeshauptstadt wurde auf der Basis von Machbarkeitsstudien bzw. Ausführungsplanungen Kosten abgeschätzt und berechnet. Im Rahmen der Verwirklichung des Bebauungsplanes Eurobahnhof Saarbrücken, 1. Bauabschnitt, ist insbesondere mit Kosten aus folgenden Maßnahmen zu rechnen:

- Rückbau nördliches Eisenbahngleis, Rückbau Eisenbahnüberführung und Aufweitung Ludwigsbergkreisel
- Grunderwerb zum Bau des Kreisverkehr Grülingsstr.
- Kreisverkehr Grülingsstraße
- Brückenbauwerk zur Erschließung des Plangebietes
- Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand)
- Passive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster)
- Ver- und Entsorgung des Plangebietes
- Fußwegebrücken Rodenhof

9. UMWELTBERICHT UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER SITUATION ZU BEGINN DES PLANVERFAHRENS

9.1 Einleitung

9.1.1 Angaben zum Standort

Das ca. 11,5 ha große Plangebiet „Eurobahnhof Saarbrücken“ befindet sich nördlich des Hauptbahnhofs von Saarbrücken und reicht im Norden bis zur Grülingstraße, die abschnittsweise innerhalb des Plangebiets verläuft. Im Westen bildet die Ostseite der Trierer Straße die Grenze des Geltungsbereichs. Im Osten reicht das Plangebiet bis zu den Lagerräumen östlich des Gebäudes ‚Betriebswerk Saarbrücken – Sonderwerkstatt‘.

Das Plangebiet ist durch die ehemalige Bahnnutzung bereits sehr stark anthropogen überprägt und weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. Vorhandene Nutzungen sind z.B. bestehende Bahngleise, der Busbahnhof der RSW sowie verschiedene Gebäude und Hallen, die teilweise

durch bahnverwandte oder bahnfremde Anlagen schon umgenutzt sind. Im westlichen Plangebiet befinden sich die denkmalgeschützten Gebäude Wasserturm und Lokschuppen.

Insbesondere die nördlich und südlich auftretenden Gleisanlagen weisen ebenfalls einen hohen Versiegelungsgrad auf (Schotter), sind aber auch durch eine sporadische Ruderalvegetation gekennzeichnet. Entlang der Gleisanlagen im Norden haben sich zudem dichte Gehölzbestände entwickelt, die von Robinie dominiert werden. Weitere Baumhecken (in artenreicher Ausprägung) befinden sich entlang des zentralen Fußweges sowie auf der Böschung im Westen, die Richtung Ludwigskreisel abfällt. Aber auch im zentralen Plangebiet sind vereinzelte Gehölzinseln vorhanden, die sich hier nach Nutzungsaufgabe entwickelt haben. Zusätzlich findet sich hier eine ausgeprägtere Ruderalvegetation.

9.1.2 Art des Vorhabens / Umweltrelevante Festsetzungen

Da das Plangebiet zu großen Teilen aus städtebaulich ungeordneten Brachflächen sowie Bereichen besteht, die in Zukunft von der Bahn (DB AG) nicht mehr benötigt werden, soll das Gebiet mit vorliegendem Bebauungsplan städtebaulich neu geordnet und wieder einer konkreten Nutzung zugeführt werden. Die Nutzung soll hier in Richtung eines hochwertigen Büro- und Dienstleistungsstandortes gelenkt werden. Entsprechend setzt der Bebauungsplan als Art der baulichen Nutzung ein sonstiges Sondergebiet, multifunktionales Stadtquartier, fest. Zulässige Nutzungen sind Büro- und Geschäftsgebäude, nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Einzelhandelsbetriebe bis zu einer Verkaufsfläche von maximal 700 qm, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Vergnügungsstätten, Schank- und Speisewirtschaften, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen und untergeordnete bzw. zugeordnete Wohnungen für Betriebsinhaber und Betriebsleiter. Das Maß der baulichen Nutzung wird einerseits über die Festsetzung der zulässigen Grundfläche (GRZ), hier 0,8, andererseits über die Festsetzung der zulässigen Gebäudehöhe (hier: entlang der Hapterschließungsstraße mind. 10 und max. 22 m; sonstiges Plangebiet: max. 22 m) geregelt. Insbesondere durch die festgelegte GRZ wird der zukünftige Versiegelungsgrad im Plangebiet bestimmt. Die zulässige Gebäudehöhe bestimmt das zukünftige Orts- und Landschaftsbild entscheidend mit.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Grülingstraße sowie die Hagenbeckstraße. Als untergeordnete Verbindung bleibt der vorhandene Anschluss über die Lützelbachbrücke bestehen. Als Hapterschließungsstraße ist die sog. Europaallee geplant, die das Plangebiet von Nordwesten nach Osten durchzieht. Von dieser zweigen drei Planstraßen nach Norden ab, von denen die beiden westlichen an bestehende Straßen anbinden (Hagenbeck- und Lützelbachstraße). Im Südosten wird weiterhin eine befahrbare Mischfläche festgesetzt. Die Bahnanlagen im Norden (Güterbahnlinie) werden nachrichtlich in die Planung übernommen und hierdurch gesichert.

Die Abwasserentsorgung des Plangebietes ist im Trennsystem geplant, wobei das anfallende Niederschlagswasser über einen separaten Regenwasserkanal dem Fischbach zugeführt wird. § 49a des Saarländischen Wassergesetzes wird somit Rechnung getragen.

Die vorhandenen Gehölze im Bereich der Böschung zum Ludwigskreisel werden über die Festsetzung einer privaten Grünfläche gesichert. Auch im Nordosten, zwischen Grüling- und Lützelbergstraße, wird eine private Grünfläche festgesetzt. Die nördlich des Lützelbachtunnels bestehende Fußwegeverbindung sowie die beiderseits anschließenden, gehölzbestandenen Böschungsbereiche werden als öffentliche Grünfläche festgesetzt, wobei hier die Anlage von Fußwegen zulässig ist. Zudem sind Bepflanzungen insbesondere der nicht überbaubaren Grundstücksflächen sowie zur Begrünung der Verkehrs- und Stellplatzflächen vorgesehen. Details können dem Kapitel 6.5 (Umweltfaktoren, Ökologie) entnommen werden.

Die Planung ist auch mit einer Zunahme des Verkehrs verbunden, in dessen Folge zum Schutz der angrenzenden Wohnnutzungen im Sittersweg, in der Hagenbeckstraße und im Wolfshumes sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) erforderlich. Als aktive Schallschutzmaßnahme wird eine 2 m hohe Schallschutzwand entlang der Grülingsstraße festgesetzt.

Auch der zu erwartende Verkehrslärm im Plangebiet (durch den Schienenverkehr südlich und nördlich des Plangebietes sowie durch den zu erwartenden Straßenverkehrslärm der Erschließungsstraßen) macht für die angestrebten Büro- und Dienstleistungsnutzungen passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern notwendig. Entsprechende Festsetzungen werden im Bebauungsplan getroffen.

Aufgrund der vorangehenden anthropogenen Nutzungen treten hier Altlasten auf, die im Zuge der Erarbeitung des Umweltberichts ebenfalls zu beachten sind. Die vorhandenen Altlasten werden derzeit gutachterlich untersucht. Die wesentlichen Ergebnisse und Empfehlungen des Gutachtens werden nach dessen Vorlage in den Umweltbericht übernommen.

9.1.3 Bedarf an Grund und Boden

Der Bedarf an Grund und Boden im Planungsgebiet lässt sich wie folgt tabellarisch zusammenfassen (Flächenermittlung auf CAD-Basis):

- Gesamtes Plangebiet: ca. 114.600 qm (davon Sondergebiet: ca. 70.600 qm)
- versiegelte Fläche im Sondergebiet: ca. 56.000 qm (70.600 qm x 0,8)
- Straßenverkehrsfläche, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fuß- und Radweg, befahrbare Mischfläche): ca. 24.000 qm
- Verkehrsgrün: ca. 1.200 qm
- Bahnanlagen (teilweise versiegelt, teilweise bestehende Gehölze etc.): ca. 16.000 qm
- Private Grünfläche (Gehölzbestandene Böschung, Erhalt gemäß P4 und P8): ca. 1.500 qm
- Öffentliche Grünfläche (größtenteils gehölzbestanden; Erhalt gemäß P4 und P8): ca. 1.300 qm
- Nicht überbaubare Grundstücksflächen innerhalb des Sondergebietes: ca. 14.000 qm

Damit sind im Plangebiet, bei einer maximalen Ausnutzung der GRZ, ca. 80.000 qm versiegelbar (ohne Eisenbahngelände). Dies entspricht ca. 70,1 % des Plangebietes. Derzeit weist das Plangebiet mindestens den gleichen Versiegelungsgrad auf. Eine genaue Ermittlung der versiegelten Flächen ist derzeit nicht bzw. nur mit sehr hohem Aufwand möglich, da sich auch innerhalb der brachliegenden, durch Ruderalvegetation gekennzeichneten Bereiche versiegelte Flächen befinden, die quantitativ nicht detailliert erfasst wurden.

9.1.4 Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (Scoping)

Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufzufordern.

Diesbezüglich fand am 15.05.2006 ein Scoping-Termin statt. Es wurden dabei folgende Aussagen bzgl. des erforderlichen Umfangs und Detaillierungsgrads der Umweltprüfung getroffen:

- Die untere Bodenschutzbehörde / untere Wasserbehörde weist darauf hin, dass das Altlastengutachten, welches sich zum damaligen Zeitpunkt in der Überarbeitung befand, in die Planunterlagen zum Bebauungsplan einfließen muss.
- Das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (LUA) regte eine Überprüfung des vorliegende Lärmgutachten aus dem Jahr 2002 an.
- Das LUA sowie der ZKE weist weiterhin darauf hin, dass die Entwässerung im Trennsystem vorzusehen ist. Aufgrund der Altlastenproblematik sollte innerhalb des Gebietes keine Versickerung stattfinden.
- Das Stadtamt Grünanlagen, Forsten und Landwirtschaft regt an, die Baumallee entlang der Europaallee von derzeit 2 m auf 3 m zu verbreitern (wird geprüft, evtl. zu hohe Einschränkung der späteren Vermarktung).
- Die Untere Bauaufsichtsbehörde weist darauf hin, dass für die festgesetzte Gebäudehöhe im gesamten Plangebiet ein Messpunkt anzugeben ist. Die Festsetzungen wurden diesbezüglich ergänzt.

Die geforderten Gutachten wurden er- bzw. überarbeitet. Die Ergebnisse sind in die Planungsunterlagen eingeflossen.

9.1.5 Festgelegte Ziele des Umweltschutzes gemäß Fachgesetzen und Fachplänen

Geschützte Teile von Natur und Landschaft (Schutzgebiete nach Naturschutzrecht oder Wasserrecht, pauschal geschützte Biotop nach § 22 SNG) sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Die Flächen nördlich der Grülingsstraße bzw. nördlich Sittersweg sind als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Negative Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebietes durch die geplante Nutzung im Plangebiet können allerdings ausgeschlossen werden.

Der Landesentwicklungsplan Umwelt (in der Fassung vom Juli 2004) kennzeichnet die Entwicklungsfläche Eurobahnhof Saarbrücken als Vorranggebiet für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen. Damit entspricht der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf den landesplanerischen Zielsetzungen des LEP Umwelt.

Gemäß einer Stellungnahme der Landeshauptstadt Saarbrücken (Stadtratsbeschluss vom 03.04.2001) zum Landschaftsplan ist der Bereich Eurobahnhof als „Siedlungsentwicklungsfläche“ ausgewiesen.

9.2 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

9.2.1 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

In räumlicher Hinsicht muss sich die Beschreibung der Umwelt auf den Einwirkungsbereich des Vorhabens erstrecken. Dieser ist abhängig von der Art der Einwirkungen (z.B. Luftverunreinigungen, Geräusche) und dem betroffenen Schutzgut.

Eine detaillierte Bestandsaufnahme der Naturgüter und Biotoptypen wurde lediglich für den eigentlichen Geltungsbereich vorgenommen, da über den Geltungsbereich des Plangebietes hinaus keine wesentlichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten sind. Hierfür spricht vor allem die Innerortslage, d.h. das Plangebiet ist bereits vollständig von bestehender Ortslage bzw. stark anthropogen veränderten Flächen (Bahnanlagen!) umgeben.

Bezüglich der Auswirkungen auf den Menschen (durch Lärmimmissionen) wird jedoch eine Betrachtung über die Grenze des Geltungsbereiches hinweg erforderlich.

9.2.2 Naturraum und Relief

Das Plangebiet gehört zur naturräumlichen Einheit "Saarbrücker Talweitung" (197.1), welche wiederum dem Mittleres Saartal (197) angehört.

Die "Saarbrücker Talweitung" ist ein rings von bewaldeten Höhen umrahmtes und klimatisch begünstigtes, asymmetrisches Talbecken, welches durch die Einmündungen zahlreicher Seitentäler mit den angrenzenden Räumen eng verzahnt ist. Die Talweitung besitzt eine Breite von insgesamt 4 Kilometern und eine Länge von ca. 10 Kilometern. Nicht zuletzt aufgrund der wärmebegünstigten, warmtroffenen Beckenlage und der verkehrsgünstigen Lage am Wasserweg Saar hat sich die "Saarbrücker Talweitung" zu einem dicht besiedelten Ballungsraum und einem bedeutenden Industriestandort entwickelt.

Das zentrale Plangebiet repräsentiert sich als ebene Fläche und befindet sich etwa auf einer Höhe von 207 m über NN. Die Güterbahngleise im nördlichen Planbereich (entlang der Grülingsstraße) bilden den tiefsten Punkt des Plangebietes und liegen auf einer Höhe von ca. 203 - 205 Meter über NN. Zwischen den Güterbahngleisen und dem zentralen Plangebiet sowie der Grülingsstraße im Norden liegen dicht begrünte Böschungen. Die Grülingsstraße im nördlichen Randbereich des Plangebietes erreicht etwa auf Höhe der Lützelbachstraße mit ca. 220 m über NN ihren höchsten Punkt und bildet hier auch den am höchsten gelegenen Punkt des Plangebietes.

9.2.3 Geologie und Böden

Saarterrassen / Mittlerer Buntsandstein

Die geologische Karte des Saarlandes ordnet das Plangebiet überwiegend den Saarterrassen zu. Hier sind durch Ablagerungen der Saar Lehme entstanden, die die darunter anstehenden Schichten des Mittleren Buntsandsteins überdecken. Im nördlichen Randbereich fehlt teilweise eine Überdeckung durch Terrassenmaterial, so dass der Mittlere Buntsandstein dort direkt ansteht.

Der Mittlere Buntsandstein besteht aus Sandsteinen unterschiedlicher Körnigkeit, in die Gerölle und Konglomeratbänke eingestreut sind. Die einzelnen Sandsteinbänke sind unterschiedlich stark verfestigt, mürbe Bänke wechseln sich mit durch kieseliges Bindemittel verhärteten Bänken ab. Der mittlere Buntsandstein ist aufgrund seiner hohen Porosität, Verbreitung und Mächtigkeit der wichtigste Grundwasserspeicher der Region.

Keine naturnahen Böden

Natürlicherweise entwickeln sich aus den lehmreichen Terrassenablagerungen der Saar Braunerden, also durch Verbraunung und Verlehmung gekennzeichnete Böden.

Aufgrund der starken anthropogenen Überprägung des Plangebietes ist hier kein naturnaher Bodentyp mehr verbreitet. Die ökologischen Funktionen des Bodens sind im Plangebiet bedingt durch menschliche Einflüsse nahezu komplett verloren gegangen. Die Böden wurden teilweise abgetragen oder durch Auffüllungen überdeckt, wodurch auch die natürliche Bodenbildung unterbrochen wurde. Weiterhin sind große Bereiche des Plangebietes bereits versiegelt.

Das Plangebiet weist aufgrund seiner vorangegangenen anthropogenen Nutzungen nutzungsspezifische Auffüllungen und teilweise auch Altlasten auf („Orientierende Untersuchung von Altlastenverdachtsflächen der Deutschen Bahn AG“ aus dem Jahr 2002), die derzeit gutachterlich untersucht werden. Inwieweit eine Kennzeichnung von Teilflächen im Bebauungsplan erforderlich ist, hängt von den Aussagen des noch ausstehenden Gutachtens ab. Die Ergebnisse der Altlastenuntersuchung werden nach Vorlage des Gutachtens im Umweltbericht ergänzt.

Soweit derzeit bekannt, sind im Plangebiet keine Bodendenkmale oder archäologisch bedeutende Landschaften vorhanden. Im westlichen Plangebiet befinden sich zwei denkmalgeschützte Gebäude, die in den Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen werden.

9.2.4 Oberflächengewässer / Grundwasser

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Das dem Plangebiet nächstgelegene Fließgewässer ist der Fischbach, welcher westlich der Straße "Am Ludwigsberg" Richtung Saar fließt und etwa ab der Höhe des Ludwigsbergkreisels in einer Verrohrung verläuft. Die Entfernung zum Plangebiet beträgt ca. 150 Meter.

Der Mittlere Buntsandstein, der im Plangebiet den Untergrund bildet, besitzt aufgrund seiner hohen Porosität und Klüftigkeit eine hohe Eignung zur Grundwasserführung und gilt allgemein als der wichtigste Grundwasserleiter des Saarlandes.

Die geologischen Verhältnisse bedingen eine hohe Eignung des Plangebietes zur Grundwasserneubildung. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades findet dennoch keine nennenswerte Grundwasserneubildung statt. Das Plangebiet liegt auch außerhalb von festgesetzten Wasserschutzgebieten.

Im Zuge der derzeit laufenden Altlastenuntersuchungen wird auch die Gefahr einer potenziellen Grundwasserkontamination (aufgrund der vorhandenen Altlasten) mit untersucht. Bisher sind Belastungen des Grundwassers infolge von Stoffeinträgen durch Sickerwässer nicht vollständig auszuschließen. Die Ergebnisse und Empfehlungen des Gutachtens werden nach Vorlage ergänzt.

9.2.5 Klima und Lufthygiene

Der Klimafunktionsplan der Landeshauptstadt Saarbrücken (1996) stuft das Plangebiet als "Stadtklima" ein. Es handelt sich demnach um eine Fläche mit weniger als 50 % Grünflächenanteil und viergeschossiger Bebauung. Ein Luftaustausch mit dem Umland erfolgt hier nur eingeschränkt und auch Hitzestress und Schwüle treten zeitweise auf. Infolge tiefliegender Inversionen kommt es in diesen Bereichen häufig auch zu einer höheren Schadstoffbelastung als im Umland. Eine gewisse klimaökologische Bedeutung besitzen die zwischengeschalteten Gehölzstrukturen, die sich vor allem im Bereich der bestehenden Böschungen konzentrieren. Sie tragen zur Frischluftbildung bei und erfüllen eine ausgleichende Wirkung, indem sie Temperaturspitzen abmildern und die Luftfeuchtigkeit erhöhen. Gleichzeitig stellen sie auch als Filter und zur Bindung von staubförmigen Immissionen ein wirkungsvolles Instrument dar.

Bezüglich der Lufthygiene weist das Plangebiet deutliche Vorbelastungen auf. So ist das Plangebiet und dessen Umfeld bereits aktuell durch ein recht hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet (nördlich und südlich gelegene Bahnstrecken, Grülingstraße, Ludwigskreisel etc.).

9.2.6 Arten und Biotope

Potenziell natürliche Vegetation

Als potenziell natürliche Vegetation wird die Vegetation bezeichnet, die sich ohne die Einwirkung des Menschen unter regulären Klimabedingungen auf einem Standort einstellt, und die sich im Gleichgewicht mit den aktuellen Geoökofaktoren ihrer Lebensumwelt befindet. Die potenziell natürliche Vegetation ist Ausdruck des biotischen Potenzials einer Landschaft.

Im Planungsgebiet sind als potenzielle natürliche Vegetation submontane Buchen-Eichenwälder zu erwarten.

Biotoptypen

Die Kartierung der Biotoptypen erfolgte im Juni 2002 im Rahmen von Bestandsaufnahmen im Plangebiet. Die festgestellten Pflanzenarten sind in einer Gesamtartenliste im Anhang aufgeführt.

Versiegelte Flächen mit sporadischer Ruderalvegetation

Große Bereiche des Plangebietes sind bereits versiegelt (Bahngleise, Gebäude, Busbahnhof der RSW, etc.). Der Bestandsplan Biotoptypen im Anhang unterscheidet hierbei vollversiegelte Flächen (vegetationslos), teilversiegelte Flächen (vegetationslos, überwiegend Schotterdecke) sowie versiegelte Bereiche, in denen auch stellenweise eine Ruderalvegetation auftritt. Bei letzteren Bereichen handelt es sich v.a. um die Flächen des südlichen Plangebiets mit noch bestehenden Bahngleisanlagen, aber auch die Güterbahnstrecke im nördlichen Plangebiet wird hierunter gefasst.

Die Gleisanlagen sind teilweise geschottert. Auf diesen Flächen, aber auch im Bereich von Ritzen und Spalten der teils recht maroden Betondecken, tritt eine wärmebegünstigte und trockenheitsangepasste Ruderalvegetation auf. Aufgrund der stark anthropogen überprägten, extremen Standortbedingungen hat sich eine speziell angepasste Vegetation eingestellt, in der überwiegend ein- und zweijährige Pionierarten auftreten. Neben anspruchslosen Gräsern wie Sterile Trespe (*Bromus sterilis*) und Einjähriges Rispengras (*Poa annua*) sind hier v.a. Kräuter wie Natterkopf (*Echium vulgare*), Nachtkerze (*Oenothera biennis*) und Kanadischer Katzenschweif (*Conyza canadensis*) vertreten. Auch das recht starke Vorkommen von Vertretern der Schmetterlingsblütler (*Fabaceae*) ist erwähnenswert. Diese Pflanzen besitzen die Fähigkeit, auf den nährstoffarmen Standorten über Knöllchenbakterien Stickstoff anzureichern. Beispiele für auf der Fläche vertretene Schmetterlingsblütler sind der weiße Steinklee (*Melilotus alba*) und der Hornklee (*Lotus corniculatus*).

Ruderalvegetation (lückig, ohne versiegelte Flächen)

Im zentralen Plangebiet tritt die Ruderalvegetation mosaikartig wechselnd mit kleineren Gehölzinseln auf (Biotopbeschreibung der Gehölze s.u.). Versiegelte Flächen fehlen in diesem Bereich. Die Ruderalvegetation besitzt auf diesen Flächen eine ähnliche Artenzusammensetzung wie auf den o.g. Flächen, allerdings treten hier zu den überwiegend ein- bis zweijährigen

Arten noch mehrjährige Ruderalarten wie Kanadische Goldrute (*Solidago canadensis*) und Gemeiner Beifuß (*Artemisia vulgaris*) hinzu. Auch Gehölzjungwuchs (v.a. Brom- und Himbeere) tritt vereinzelt auf und bildet einen fließenden Übergang zu den innerhalb der Ruderalfläche auftretenden Gehölzbeständen.

Gehölzbestände

Die Böschungen entlang der Güterbahnstrecke im nördlichen Plangebiet, die Böschung im Westen Richtung Ludwigsbergkreisel sowie die Böschungen beidseitig des zentralen Fußgängerweges sind mit dichten, überwiegend von Bäumen dominierten Gehölzbeständen bewachsen. Insbesondere entlang der Güterbahnstrecke ist die Robinie (*Robinia pseudoacacia*) dominant vertreten und bildet teilweise Reinbestände aus. Teilweise sind die Gehölzstrukturen der Böschungen recht artenreich ausgebildet, wobei überwiegend naturnahe Laubholzarten auftreten. Hierzu zählen u.a. verschiedene Ahorn-Arten (*Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides* und *A. campestre*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Esche (*Fraxinus excelsior*) und Hainbuche (*Carpinus betulus*). In den Randbereichen der Bestände bzw. im Unterwuchs treten Straucharten wie Liguster (*Ligustrum vulgare*), Hasel (*Corylus avellana*) sowie Brombeere (*Rubus fruticosus*) auf.

Im zentralen Plangebiet, in dem vermutlich bereits seit vielen Jahren keine Nutzung mehr erfolgt, haben sich überwiegend durch natürliche Sukzession kleinere Gehölzinseln entwickelt, die in einer engen Verzahnung mit einer Ruderalvegetation (s.o.) auftreten. Auch diese Gehölzgruppen setzen sich ausschließlich aus standortgerechten Laubgehölzen zusammen.

Lückiger, ruderalisierter Trittrasen

Im Bereich des geplanten Verkehrskreisels greift das Plangebiet in einem (wenn auch nur sehr kleinen) Bereich nach Norden über die Grülingsstraße über. In diesem Bereich befindet sich aktuell ein Trittrasen, der stark lückig und ruderalisiert ausgebildet ist. Auf der Fläche treten nur wenige, angepasste Pflanzenarten wie Einjähriges Rispengras (*Poa annua*) und Englisches Raygras (*Lolium perenne*) auf.

Fauna

Die Tierwelt wurde lediglich im Rahmen der Biotoptypenkartierung im Juni 2002 erfasst. Auf eine detaillierte Kartierung wurde aufgrund des hohen Aufwandes, der nicht mehr in Relation zum erwartenden Nutzen stehen würde, verzichtet. Aber auch über die vorhandenen Biotoptypen lassen sich bereits gewisse Aussagen über die Tierwelt machen.

Das Plangebiet befindet sich unmittelbar nördlich des Hauptbahnhofs Saarbrücken und damit im dicht besiedelten und bereits in hohem Grade versiegelten Zentrum der Stadt. Die versiegelten Flächen sind für die Tierwelt weitgehend bedeutungslos, wenn auch diese Flächen sicherlich von einigen niederen Tieren (Spinnen, Asseln, Insekten) besiedelt werden können. Die im Plangebiet vorkommenden Gebäude bieten ebenfalls nur wenig Unterschlupf für Tiere. Lediglich einige Kulturfolger wie die beiden kartierten Vogelarten Mauersegler (*Apus apus*) und Haussperling (*Passer domesticus*) sind weitgehend an menschliche Bauwerke gebunden und finden im Plangebiet geeignete Bedingungen vor.

Die wenigen Gehölzbestände bilden im Plangebiet die bedeutsamsten Strukturen für die Tierwelt, da sie für einige Arten geeignete Lebens- und Nahrungsräume bereitstellen. Aufgrund der isolierten Innerortslage, ohne Verbindungen zum unverbauten Umland oder zu größeren,

innerstädtischen Grünflächen, sind aber auch hier nur die 'typischen siedlungsbewohnenden Tierarten' zu erwarten.

9.2.7 Kultur- und Sachgüter

Innerhalb des Plangebietes sind weder forst- noch landwirtschaftlich genutzte Flächen vorhanden, so dass hier keine Nutzungskonflikte entstehen. Auch für die Erholungsnutzung spielt das Plangebiet derzeit nahezu keine Rolle. Näher betrachtet werden sollen hier jedoch das Landschaftsbild sowie die bestehenden anthropogenen Nutzungen (Gewerbe, Wohnen) im bzw. um das Plangebiet (Schutzgut Mensch).

Landschaftsbild

Unter Landschaftsbild versteht man die äußeren, sinnlich wahrnehmbaren Erscheinungsformen von Natur und Landschaft. Generell gilt, je schöner und abwechslungsreicher eine Landschaft sich gestaltet, desto wertvoller wird sie empfunden.

Das Landschaftsbild im und um das Plangebiet ist stark durch bauliche und gewerbliche Nutzung geprägt und damit bereits stark vorbelastet. Positiv wirken sich die Gehölzbestände entlang der Güterbahnlinie im Norden sowie im zentralen Plangebiet aus. Die Gehölze entlang der Güterbahnlinie stellen auch eine Sichtbarriere zwischen Plangebiet und der Grülingsstraße dar.

Nach Süden hin bildet der Saarbrücker Hauptbahnhof mit seinen Gleisanlagen die Hauptblickbeziehung. Eine Abschirmung durch Gehölze oder sonstige Strukturen ist nicht vorhanden.

Bestehende Wohn- und Gewerbenutzungen

Das Plangebiet selbst sowie auch das gesamte Umfeld ist bereits stark durch anthropogene Nutzungen geprägt. Während innerhalb des Plangebietes lediglich gewerbliche Nutzungen vorkommen, grenzen im Norden Wohnnutzungen (im Sittersweg, in der Hagenbeckstraße und im Wolfshumes) an. Mögliche Beeinträchtigungen dieser Wohnnutzungen durch die Planung (vor allem durch Verkehrslärm) sind abzu prüfen und im Umweltbericht zu behandeln.

9.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Bei Nichtdurchführung der Planung ist ein zunehmendes Brachfallen der Fläche zu erwarten, da die Deutsche Bahn als bisheriger Hauptnutzer des Geländes die Flächen großteils nicht mehr benötigt. Zwischenzeitlich wurde das Areal von der GIU erworben. Lediglich die Güterbahnstrecke im Norden sowie eine kleine Fläche im Süden bleiben weiterhin im Besitz der Bahn. Hier sind auch keine wesentlichen Veränderungen des Umweltzustandes zu erwarten.

Für den Großteil des Plangebietes würde die zunehmende Nutzungsaufgabe ein Fortschreiten der natürlichen Sukzession bedeuten, die jedoch durch den bestehenden, erheblichen Versiegelungsgrad stark verlangsamt wäre. Die Baumhecken blieben erhalten und die bereits mit Ruderalvegetation bestandenen Flächen, die teilweise bereits Gehölzinseln beinhalten, würden sich mittel- bis langfristig zu Gehölzbrachen weiterentwickeln.

Schwierig voraussehbar ist die zukünftige Beeinflussung der Fläche durch menschliche Nutzungen. So ist z.B. zu erwarten, dass vereinzelte Gebäude auch zukünftig gewerblich genutzt werden. In den brachgefallenen Bereichen zeichnen sich schon aktuell ungewünschte Entwicklungen ab (Campingwagen, Ablagerung von Müll und Bauschutt etc.), die sich bei Nichtdurchführung der Planung vermutlich verstärken würden.

9.4 Beschreibung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Ausgehend von der im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Bestandssituation im Plangebiet und dem geplanten Vorhaben ist die Realisierung der Planung mit Auswirkungen auf die Schutzgüter verbunden. Im Rahmen der Planung werden daher auch Maßnahmen vorgesehen, die nachteilige Auswirkungen vermeiden, vermindern oder ausgleichen sollen. Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Beschränkung des Versiegelungsgrades auf das notwendige Maß durch die Festlegung einer Grundflächenzahl (GRZ), hier 0,8, sowie Ausschluss von Garagen und Carports in einem 20 m breiten Band entlang der Erschließungsstraßen bzw. zwischen den Gebäuden und der Erschließungsstraßen;
- Beschränkung der Höhenentwicklung der Gebäude durch die Festsetzung der maximalen Gebäudehöhe von 20 m;
- Festsetzung einer getrennten Ableitung des anfallenden Schmutz- und Niederschlagswassers; Das Dachablaufwasser sowie das auf den versiegelten Flächen anfallende Oberflächenwasser wird über einen separaten Regenwasserkanal dem nächsten Vorfluter (hier: Fischbach) zugeleitet. Durch das Trennsystem kommt es zur Entlastung des Entwässerungssystems;
- Die wertvollen Gehölzbestände im Bereich der Böschungen werden zum Erhalt festgesetzt (Festsetzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB, Maßnahme P4 und P8)
- Eingrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen durch grünordnerische Festsetzungen wie die Anpflanzung von Laubbaumhochstämmen (Maßnahme P1);
- Begrünung der Haupteerschließungsstraße durch eine Alleepflanzung (Maßnahme P2); hierdurch erfolgt eine ökologische sowie gestalterische Aufwertung des Plangebietes;
- Eingrünung der Stellplätze mit standortgerechten Laubbaumhochstämmen und Sträuchern (Maßnahme P3);

- Intensive Begrünung neu entstehender Böschungsflächen zur Vermeidung von Rutschungen und erosiven Prozessen (Maßnahme P5);
- Erhalt größerer Solitäräume (Kastanien, Platane) als wertvolle Strukturen im Plangebiet; hierdurch kann der Eingriff in Natur und Landschaft vermindert werden;
- Aufgrund der hohen Vorbelastung des Plangebietes durch Bodenversiegelung, Altlasten, brachliegende Gewerbenutzungen etc. ist durch die städtebauliche Neuordnung und die zukünftig geplanten Nutzungen insgesamt zumindest keine Verschlechterung und teilweise sogar eine Verbesserung der Situation für Natur und Landschaft zu erwarten. So bringen die zukünftig geplanten Nutzungen ggf. teilweise eine Sanierung der Böden (Altlasten) sowie eine Aufwertung des Landschafts- und Ortsbildes mit sich. Stellenweise ist sogar mit einer Entsiegelung von Flächen zu rechnen, da der Versiegelungsgrad schon aktuell sehr hoch ist.
- Durch die vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen können erhebliche Nutzungskonflikte insbesondere bezüglich der nördlich angrenzenden Wohnnutzungen vermieden werden.

9.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

Die Auswirkungen des Bebauungsplans „Eurobahnhof Saarbrücken“ auf die umweltbezogenen Schutzgüter sowie die Kultur- und Sachgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen lassen sich wie folgt beschreiben:

9.5.1 Schutzgüter

Untergrund / Boden

Durch die Versiegelung von Bodenoberfläche werden die natürlichen Bodenfunktionen, u.a. als mechanischer und biochemischer Filter und Puffer, sowie als Lebensgrundlage für Pflanzen und Tiere, eingeschränkt oder gehen vollständig verloren. Die Funktion zur Versickerung und zum Rückhalt von Niederschlagswasser wird stark eingeschränkt.

Aufgrund der genannten Vornutzungen ist der Versiegelungsgrad im Plangebiet bereits sehr hoch. Durch die Umnutzung der stark vorbelasteten Flächen des Plangebietes wird daher eine Inanspruchnahme von unversiegelten Freiflächen vermieden.

So kommt es durch die Realisierung der Planung insgesamt zu keiner oder nur zu einer sehr geringen zusätzlichen Bodenversiegelung. Durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 wird festgesetzt, dass maximal 80 % des Sondergebietes baulich genutzt bzw. versiegelt werden dürfen. Nur für einen kleineren Bereich im Umfeld des Nordzugangs zum Bahnhof wird die GRZ von 1,0 festgesetzt.

Auch bezüglich der bestehenden Altlastenproblematik ist im Zuge der Planungsrealisierung ggf. von einer Verbesserung auszugehen.. Allgemein kann ausgesagt werden, dass einer

möglichen Verunreinigung des Bodens sowie des Grundwassers durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt werden muss.

Oberflächengewässer / Grundwasser

Verbunden mit der Versiegelung von Bodenoberfläche ist die Beeinflussung des Grundwasserhaushaltes, insbesondere durch die verminderte Versickerung von Niederschlagswasser. Eine verminderte Versickerung kann langfristig zur Verringerung der Grundwasserneubildung und zur Absenkung des Grundwasserspiegels führen. Potenzielle weitere Auswirkungen sind die erhöhte Abflussrate von Oberflächenwasser und damit verbunden eine Überlastung von Vorfluter und Kanalisation.

Da sich die Neuversiegelung im Plangebiet auf ein Minimum beschränkt und sogar teilweise eine Entsiegelung von Flächen zu erwarten ist (s.o.) bleiben auch die Auswirkungen auf das Grundwasser gering. Durch die Entsiegelung von Flächen wird eine Versickerung des Niederschlagswassers wieder ermöglicht und damit ein Beitrag zur Wiederherstellung des natürlichen Wasserhaushaltes geleistet.

Die Entwässerung ist in Form eines Trennsystems vorgesehen, so dass dem § 49a des Saarländischen Wassergesetzes Rechnung getragen wird. Das anfallende Niederschlagswasser wird in einem getrennten Regenwasserkanal zum nächsten Vorfluter (Fischbach) abgeleitet. Von einer Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet muss aufgrund der bestehenden Vorbelastungen (Auffüllungen, Altlasten etc.) abgesehen werden.

Oberflächengewässer werden durch die Planung (abgesehen von der vorgesehenen Einleitung des Niederschlagswassers) nicht betroffen. Mit einer Überlastung der Kläranlagen und Vorfluter über das vorhandene Maß ist nicht zu rechnen.

Da das Altlastengutachten derzeit noch in Bearbeitung ist, können die möglichen Auswirkungen der Planung auf das Grundwasser noch nicht beurteilt werden. Möglichen Gefährdungen muss jedoch durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt werden.

Klima / Lufthygiene

Mit der Versiegelung von Flächen gehen in der Regel Veränderungen der lokalklimatischen Situation einher. Versiegelte Flächen heizen sich deutlich stärker auf als unversiegelte, was mit einer Erhöhung der Temperaturmaxima verbunden ist. Gleichzeitig kommt es zu einer Verringerung der Luftfeuchtigkeit und häufig auch zu einer Verringerung der Windgeschwindigkeit (Barrierewirkung von Gebäuden etc.).

Das Mikroklima des Plangebietes ist aufgrund der Lage am dicht besiedelten Stadtzentrum als belastet einzustufen. Klimatische Auswirkungen können in Folge der Realisierung des Bebauungsplanes ausgeschlossen werden. Durch die bestehende Versiegelung und die Innerortslage ist bereits eine hohe klimatische Vorbelastung des Plangebietes vorhanden. Die klimakologisch bedeutsamen Gehölzstrukturen des Plangebietes (vor allem größere Baumhecken) bleiben großteils erhalten, so dass diese Gehölze auch in Zukunft ihre ausgleichende

Wirkung erfüllen können. Die vorgesehenen Pflanzmaßnahmen im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen sowie entlang der Erschließungsstraßen und im Bereich der Stellplätze führen zu einer Verbesserung der stadtklimatischen Situation.

Auch bezüglich der Lufthygiene sind keine erheblichen Veränderungen zu erwarten. So werden im Plangebiet keine stark emittierenden Nutzungen zulässig. Durch die Realisierung der Planung ist allerdings von einer Zunahme des Straßenverkehrs auszugehen. Aufgrund der bestehenden Vorbelastung wird sich diese Zunahme jedoch bezüglich der lufthygienischen Situation nicht wesentlich bemerkbar machen, zumal auch die zum Erhalt festgesetzten Gehölzstrukturen sowie die geplanten Begrünungsmaßnahmen ausgleichend auf die Lufthygiene wirken. So werden durch die Bepflanzungen luftgetragene Schadstoffe und Stäube aus der Luft herausgefiltert.

Tiere und Pflanzen

Aufgrund seiner momentanen Struktur mit großem Anteil von versiegelten und teilversiegelten Flächen besitzt das Plangebiet größtenteils nur eine sehr geringe Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz. Eine Vegetationsdecke ist im Plangebiet nur teilweise vorhanden. Aufgrund der extremen Standortbedingungen im Plangebiet hat sich überwiegend eine speziell angepasste Ruderalvegetation eingestellt, welche für den Arten- und Biotopschutz nur eine geringe Bedeutung besitzt. Naturnahe Biotoptypen bzw. seltene oder schützenswerte Pflanzengesellschaften sind im Plangebiet nicht anzutreffen. Die wertvollsten Biotopstrukturen des Plangebietes bilden die wenigen, hier vorhandenen Gehölzbestände, die insbesondere entlang des internen Fußwegs, entlang der Güterbahnlinie im Norden sowie im Bereich der Böschung im Westen zu liegen kommen. Auch im zentralen Plangebiet sind kleinere Gehölzinseln mit gewisser ökologischer Bedeutung vorhanden. Bedingt durch die geringe floristische Bedeutung und die innerstädtische 'Insellage' des Plangebietes ist auch dessen faunistische Bedeutung gering und bleibt weitgehend auf typische 'Siedlungsarten' beschränkt. Seltene Tierarten wurden während der Bestandsaufnahme nicht registriert.

Die hochwertigen Baumhecken des Plangebietes werden größtenteils zum Erhalt festgesetzt, so dass keine nennenswerten Auswirkungen zu erwarten sind. Auch die größeren Solitärbäume bleiben erhalten. Durch die vorgesehenen Gehölzpflanzungen im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen sowie innerhalb des Straßenraums bzw. im Bereich der Stellplatzflächen können auch als Minderungsmaßnahmen für die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen aufgeführt werden. So werden hier zumindest im geringen Maß Ersatzlebensräume geschaffen. Insgesamt kommt es zu einer Verbesserung der Durchgrünung und Grüngestaltung des Plangebietes.

9.5.2 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

Landschaftsbild

Wie bereits aufgeführt, ist das Landschaftsbild innerhalb des Geltungsbereiches bereits stark durch die bestehenden Gewerbenutzungen innerhalb sowie um das Plangebiet geprägt. Durch

die städtebauliche Neuordnung des Plangebietes und damit die Beseitigung der derzeit ungeordneten Verhältnisse (brachgefallene Gewerbeflächen und Gebäude etc.) ist eine Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes zu erwarten, so dass durch die Planung keine negativen Auswirkungen entstehen. Auch die landschaftsbildprägenden Baumhecken des Plangebietes bleiben größtenteils erhalten. Durch die grünordnerischen Festsetzungen des Bebauungsplanes wird eine zusätzliche Durchgrünung des Plangebietes gewährleistet.

Auch durch die Beschränkung der Höhenentwicklung zukünftiger Gebäude (Festsetzung einer maximalen Gesamthöhe) kann eine Orts- bzw. Landschaftsbildverträglichkeit der Planung gewährleistet werden.

Schutzgut Mensch / Menschliche Nutzungen

Durch die geplanten Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches sind zunächst keine negativen Auswirkungen auf die bereits bestehenden Wohnnutzungen in der Umgebung sowie innerhalb des Plangebietes zu erwarten, da wesentlich störende Gewerbenutzungen innerhalb des Plangebietes nicht zulässig werden.

Bezüglich des Verkehrslärms wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet, dessen Ergebnisse im Kapitel 6.4 „Lärmschutz“ ausführlich erläutert sind. Vor diesem Hintergrund wird hier lediglich auf die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchungen und die hieraus resultierenden Schlussfolgerungen für die weitere Planung eingegangen.

Das schalltechnische Gutachten untersucht 1. den Straßenverkehrslärm außerhalb des Plangebietes (durch den Neubau einer Straße bzw. wesentliche Änderung der Grülingstraße und die Zunahme des Straßenverkehrs auf öffentlichen Straßen) sowie 2. den Verkehrslärm (Überlagerung aus Straße und Schiene) im Plangebiet.

Im 1. Fall (Straßenlärm außerhalb des Plangebietes) wurden u.a. die Auswirkungen auf die angrenzenden empfindlichen Wohnnutzungen im Sittersweg, der Hagenbeckstraße und im Wolfshumes untersucht. Das schalltechnische Gutachten hatte als Ergebnis, dass an den o.g. Wohnnutzungen entlang des Ausbauabschnittes die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete bei beiden Alternativen (lichtgesteuerte T-Einmündung, Kreisel-Einmündung) sowohl tags- und nachts überschritten werden. Es werden passive (Schallschutzfenster) und aktive (Lärmschutzwand) Lärmschutzmaßnahmen erforderlich (vgl. Kapitel 6.4).

Aufgrund der Realisierung des Projektes Eurobahnhof wird es zwischen dem Ludwigsbergkreisel und der Zufahrt zum Plangebiet in jedem Fall zu einer Verkehrszunahme kommen. Die Landeshauptstadt Saarbrücken geht aufgrund der Leistungsfähigkeit des Ludwigsbergkreisels davon aus, dass der gesamte Verkehr des Eurobahnhofs über den Ludwigsbergkreisel zu- und abfließt. Aber auch unter der ungünstigen und auszuschließenden Voraussetzung, dass sich 20% des Verkehrs des Eurobahnhofs auf der Grülingstraße in östlicher Richtung orientieren (worst-case-scenario), ergibt sich unter Berücksichtigung des entfallenden Verkehrs,

der verbleibenden Vorbelastung und des neu entstehenden Verkehrs keine in schalltechnischen Sinne als relevant oder erheblich einzustufende Zunahme der Straßenverkehrsgeräusche.

Bezüglich des Verkehrslärms im Plangebiet kommt das schalltechnische Gutachten zu folgendem Ergebnis: Bei den Berechnungen wurden Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm überlagert und in der Summe beurteilt. Hierbei wurde der Nachweis geführt, dass tagsüber zumindest an den Verkehrswegen zugewandten Seiten der Fassaden Überschreitungen der Orientierungswerte auftreten, nachts kommt es nahezu an allen Fassaden des Plangebietes zu deutlichen Überschreitungen der Mischgebiets-Orientierungswerte. Eine allgemeine Wohnnutzung innerhalb des Planungsgebietes kann daher seitens des Schallgutachters nicht empfohlen werden. Aber auch für die angestrebte Nutzung als multifunktionales Stadtquartier werden passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern notwendig. Aufgrund der exponierten Lage des Plangebiets auf einer 'Bahninsel' (stark befahrene Gleise nördlich und südlich des Plangebiets) und der stark verkehrsinduzierenden Nutzung des Plangebiets selbst ist es nicht möglich, einen ausreichenden Schallschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen, die im Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, zu erreichen. Entsprechende Festsetzungen werden im Bebauungsplan getroffen (vgl. Kapitel 6.4).

Für die geplanten Gewerbenutzungen besteht aufgrund der derzeitigen Ausgangssituation bereits ein gewisses Gefährdungspotenzial. Dies betrifft die vorhandenen Altlasten, die derzeit noch gutachterlich überprüft werden. Bei zukünftigen Bauarbeiten kann in den betroffenen Bereichen u.U. eine Mobilisierung der vorhandenen Schadstoffe erfolgen. Ob dies überhaupt der Fall ist bzw. welche Maßnahmen dann durchgeführt werden sollen, um einer Gefährdung des Schutzgutes Mensch sowie der Schutzgüter Boden und Grundwasser vorzubeugen, wird derzeit gutachterlich ermittelt. Nach Vorlage des Gutachtens wird der Umweltbericht hierzu ergänzt.

9.5.3 Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung

Die bauliche Erschließung des Plangebietes stellt gem. § 10 Saarländisches Naturschutzgesetz einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, welcher auszugleichen ist. Nach § 11 SNG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen. Als ausgeglichen gilt ein Eingriff, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ist ein Eingriff nicht innerhalb des Plangebietes auszugleichen, ist der Verursacher verpflichtet, Ersatzmaßnahmen, d.h. Maßnahmen zur Verbesserung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes an anderer Stelle als am Eingriffsort, durchzuführen.

Das Plangebiet unterliegt bereits derzeit einer intensiven, überwiegend gewerblichen Nutzung. Es ist daher anthropogen bereits stark überformt. So weist das Plangebiet zahlreiche Belastungsfaktoren auf. Zu nennen sind beispielsweise die große Lärm- und Staubbelastung, der

hohe Versiegelungsgrad der Flächen mit allen ökologischen Folgewirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Artenschutz sowie die vorhandenen Altlasten. Die ökologische Empfindlichkeit der Gebietes ist daher als gering einzustufen.

Durch die städtebauliche Neuordnung des Gebietes und die zukünftig geplanten Nutzungen sind keine Verschlechterungen der Situation für Natur und Landschaft zu erwarten. Teilweise kann sogar von einer Verbesserung ausgegangen werden. Aufgrund des bereits bestehenden, hohen Versiegelungsgrades und der Beschränkung des Maßes der baulichen Nutzung über die Festsetzung einer zulässigen Grundfläche von 0,8 kommt es ggf. sogar stellenweise zu Entsiegelung von Flächen. Durch die vorgesehenen grünordnerischen Maßnahmen wird das Plangebiet ökologisch aufgewertet und gleichzeitig wird das Orts- und Landschaftsbild verbessert. Die hochwertigen Baumheckenstrukturen des Plangebietes werden großteils zum Erhalt festgesetzt und dauerhaft gesichert.

Die festgesetzten Bepflanzungen im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen tragen zum Ausgleich der ohnehin nur geringen Auswirkungen auf den Naturhaushalt bei, indem hier einerseits Ersatzlebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen werden. Andererseits ist damit auch eine gestalterische Aufwertung verbunden (Landschaftsbild).

Durch die Überplanung einer bereits bebauten Innerortsfläche wird weiterhin die Inanspruchnahme einer unbebauten Fläche im Außenbereich vermieden. Derzeit weist das Plangebiet mindestens den gleichen Versiegelungsgrad auf, wie er in Zukunft zulässig sein wird. Eine genaue Ermittlung der versiegelten Flächen ist derzeit nicht bzw. nur mit sehr hohem Aufwand möglich, da sich auch innerhalb der brachliegenden, durch Ruderalvegetation gekennzeichneten Bereiche versiegelte Flächen befinden, die quantitativ nicht detailliert erfasst wurden, da dies nur mit sehr hohem Aufwand möglich ist. Durch die voraussichtlich stellenweise erforderliche Entsiegelung sowie die ggf. erforderliche Sanierung eines Teils der durch Altlasten betroffenen Böden kann die Situation für das Naturgut Boden sogar verbessert werden.

Durch die Planung entstehen auch keine nachhaltigen Beeinträchtigungen der Naturgüter Wasser und Klima.

Insgesamt kann also der durch die Umsetzung des Bebauungsplanes verursachte Eingriff in Natur und Landschaft durch die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen als vollständig ausgeglichen gelten. Ersatzmaßnahmen außerhalb des Plangebietes werden somit nicht erforderlich.

9.6 Wechselwirkungen unter Beachtung der Auswirkungen und Minderungsmaßnahmen

Die Wechselwirkungen zwischen den Auswirkungen des Vorhabens und den betroffenen Schutz- und Sachgütern lassen sich unter Beachtung der Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen entsprechend der Tabelle im Anhang zum Umweltbericht tabellarisch zusammenfassen.

9.7 Prüfung von Planungsalternativen

Da der Bebauungsplan „Eurobahnhof Saarbrücken“ in erster Linie der städtebaulichen Neuordnung des Plangebiets dient und hier bezüglich der derzeit unbefriedigenden Situation Abhilfe geschaffen werden soll, ist die Frage von Alternativstandorten hier nicht zu diskutieren.

9.8 Schwierigkeiten oder Lücken bei der Zusammenstellung der Angaben

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur städtebaulichen Neuordnung einer bereits stark durch bauliche Nutzungen geprägten Innerortsfläche geschaffen. Die hier vorgesehenen Nutzungen umfassen in erster Linie Gewerbe-, Büro- und Dienstleistungsbetriebe. Als Gewerbenutzungen werden lediglich solche zugelassen, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Die Auswirkungen der geplanten Nutzungen lassen sich so gut einschätzen bzw. werden bzw. wurden gutachterlich untersucht.

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Angaben zur Erstellung des Umweltberichts bestanden nicht. Die Ergebnisse des Altlastengutachtens stehen derzeit noch aus und müssen im Umweltbericht noch ergänzt werden. Auch das Lärmgutachten wird zur Zeit überprüft, ggf. erforderliche Anpassungen sind auch im Umweltbericht zu berücksichtigen. Weitere Lücken sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht bekannt.

9.9 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Nach § 4c BauGB haben die Gemeinden die Verpflichtung, erhebliche Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen. Hierdurch sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig erkannt und geeignete Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen werden. Die geplanten Maßnahmen sind im Umweltbericht darzulegen. Die Informationen der Behörden nach § 4 Abs. 3 BauGB sind hierbei zu berücksichtigen.

Die Überwachung soll sich hierbei auf die erheblichen und nicht genau vorhersehbaren Auswirkungen konzentrieren. Im vorliegenden Fall wird eine Überwachung allenfalls aufgrund der vorhandenen Altlasten zumindest während der Bauphase erforderlich, damit erhebliche Umweltauswirkungen, insbesondere auf die Schutzgüter Mensch und Grundwasser, vermieden werden können. Ob dies der Fall ist, wird das derzeit in Aufstellung befindliche Altlastengutachten zeigen. Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt.

9.10 Zusammenfassung

Das Plangebiet „Eurobahnhof Saarbrücken“ wurde ursprünglich größtenteils von der Bahn genutzt, liegt aber bereits teilweise brach, da die Bahn die Flächen nicht mehr benötigt und daher veräußert hat. Das Gebiet soll mit vorliegendem Bebauungsplan städtebaulich neu geordnet

und wieder einer konkreten Nutzung zugeführt werden. Entsprechend setzt der Bebauungsplan als Art der baulichen Nutzung ein sonstiges Sondergebiet, multifunktionales Stadtquartier, fest.

Das Plangebiet ist bereits sehr stark anthropogen überprägt und weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. Vorhandene Nutzungen sind z.B. bestehende Bahngleise, der Busbahnhof der RSW sowie verschiedene Gebäude und Hallen, die teilweise durch bahnverwandte oder bahnfremde Anlagen schon umgenutzt sind bzw. derzeit keiner Nutzung mehr unterliegen. Insbesondere im Bereich der bestehenden Gleisanlagen, die einen großen Teil des Plangebietes einnehmen, hat sich eine (mehr oder weniger) lückige Ruderalvegetation entwickelt. Größere Böschungsbereiche (z.B. entlang der Bahngleise im Norden oder im westlichen Randbereich des Gebietes) werden von dichten Gehölzbeständen eingenommen. Auch im zentralen Plangebiet sind vereinzelt Gehölzinseln vorhanden, die sich hier nach Nutzungsaufgabe entwickelt haben. Zusätzlich findet sich hier eine ausgeprägtere Ruderalvegetation.

Die Bestandserhebung der Schutz- und Sachgüter ergab, dass die ökologische Wertigkeit des Plangebietes insgesamt als gering einzustufen ist. Durch den bereits bestehenden, hohen Versiegelungsgrad, die ungeordneten Gewerbenutzungen und die vorhandenen Auffüllungen und Altlasten wird die Bedeutung der Fläche für den Arten- und Biotopschutz bereits auf ein Minimum reduziert. Lediglich die im Plangebiet vorhandenen Baumhecken besitzen eine höhere ökologische Bedeutung, werden aber auch im Bebauungsplan großteils zum Erhalt festgesetzt und somit dauerhaft gesichert. Durch die vorgesehenen Grünmaßnahmen werden gleichzeitig Ersatzlebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen.

Durch die Realisierung der Planung kommt es voraussichtlich zu keiner Erhöhung des Versiegelungsgrades. Nachhaltige Auswirkungen auf die Naturgüter Boden, Wasser und Klima sind durch die Planung nicht zu erwarten. Das Orts- und Landschaftsbild wird durch die Neuordnung des Gebietes und die festgesetzten Bepflanzungen gegenüber der aktuellen Situation aufgewertet.

Insgesamt kann der durch die Umsetzung des Bebauungsplanes verursachte Eingriff in Natur und Landschaft durch die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen als vollständig ausgeglichen gelten. Ersatzmaßnahmen außerhalb des Plangebietes werden somit nicht erforderlich.

Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft können großteils im Vorfeld ausreichend abgeschätzt werden. Die Sanierung der Altlasten erfolgen nach den Vorgaben der erarbeiteten Gutachten in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden, so dass Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch und Grundwasser verhindert werden.

10. ANLAGEN**Liste der festgestellten Tier- und Pflanzenarten (Stand Juni 2002)**Gesamtartenliste Pflanzen

<i>Acer campestre</i>	-	Feldahorn
<i>Acer platanoides</i>	-	Spitzahorn
<i>Acer pseudoplatanus</i>	-	Bergahorn
<i>Achillea millefolium</i>	-	Schafgarbe
<i>Aegopodium podagraria</i>	-	Giersch
<i>Arrenatherum elatius</i>	-	Glatthafer
<i>Artemisia vulgaris</i>	-	Gemeiner Beifuß
<i>Bromus sterilis</i>	-	Taube Tresse
<i>Bryonica dioica</i>	-	Zaunrübe
<i>Conyza canadensis</i>	-	Kanadisches Berufskraut
<i>Carpinus betulus</i>	-	Hängebirke
<i>Centaurea jacea</i>	-	Wiesen-Flockenblume
<i>Clematis vitalba</i>	-	Gemeine Waldrebe
<i>Corylus avellana</i>	-	Hasel
<i>Crataegus monogyna</i>	-	Eingrifflicher Weißdorn
<i>Daucus carota</i>	-	Wilde Möhre
<i>Echium vulgare</i>	-	Natterkopf
<i>Epilobium angustifolium</i>	-	Schmalblättriges Weidenröschen
<i>Epilobium montanum</i>	-	Bergweidenröschen
<i>Eupatorium cannabinum</i>	-	Wasserdost
<i>Fraxinus excelsior</i>	-	Gemeine Esche
<i>Galium aparine</i>	-	Klebkraut
<i>Geranium robertianum</i>	-	Stinkender Storchenschnabel
<i>Geum urbanum</i>	-	Echte Nelkenwurz
<i>Humulus lupulus</i>	-	Gemeiner Hopfen
<i>Ilex aquifolium</i>	-	Stechpalme
<i>Ligustrum vulgare</i>	-	Liguster
<i>Lotus corniculatus</i>	-	Hornklee
<i>Melilotus alba</i>	-	Weißer Steinklee
<i>Oenothera biennis</i>	-	Gemeine Nachtkerze
<i>Plantago major</i>	-	Breitblättriger Wegerich
<i>Poa annua</i>	-	Einjähriges Rispengras
<i>Poa trivialis</i>	-	Gemeines Rispengras
<i>Polygonum aviculare</i>	-	Vogelknöterich
<i>Populus tremula</i>	-	Zitterpappel
<i>Prunus spinosa</i>	-	Schlehe
<i>Reseda lutea</i>	-	Gelbe Resede

Rosa canina	-	Hundsrose
Rubus fruticosus	-	Brombeere
Rubus idaeus	-	Himbeere
Salix alba	-	Silber-Weide
Salix caprea	-	Salweide
Sambucus nigra	-	Schwarzer Holunder
Senecio fuchsii	-	Fuchssches Greiskraut
Solidago canadensis	-	Kanadische Goldroute
Sorbus aucuparia	-	Eberesche
Syringa vulgaris	-	Gemeiner Flieder
Taraxacum officinalis	-	Wiesen-Löwenzahn
Thlaspi perfoliatum	-	Durchwachsenblättriges Hellerkraut
Tragopogon pratensis	-	Wiesen-Bocksbart
Trifolium arvense	-	Hasenklees
Trifolium campestre	-	Feldklee
Verbascum densiflorum	-	Großblütige Königskerze

Gesamtartenliste Vögel

Turdus merula	-	Amsel
Fringilla coelebs	-	Buchfink
Serinus serinus	-	Girlitz
Carduelis chloris	-	Grünfink
Phoenicurus ochrurus	-	Hausrotschwanz
Passer domesticus	-	Haussperling
Parus major	-	Kohlmeise
Apus apus	-	Mauersegler
Sylvia borin	-	Mönchsgrasmücke
Turdus merula	-	Amsel
Sturnus vulgaris	-	Star
Carduelis carduelis	-	Stieglitz
Phylloscopus collybita	-	Zilpzalp

Sonstige Tierarten

Chortippus parallelus	-	Gemeiner Grashüpfer
Pieris rapae	-	Kleiner Kohlweißling
Lacerta muralis	-	Mauereidechse

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern

Schutzgut / Schutzgutfunktion	Eingriff	Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern	Bewertung
Boden Lebensraumfunktion Speicher-/Filterfunktion Ertragsfunktion	Bodenversiegelung Baulicher Eingriff im Bereich bestehender Altlasten	Zerstörung des Bodens als Lebensraum für Pflanzen und Tiere Beeinträchtigung des Grundwassers Beeinträchtigung der Schutzgüter Mensch und Grundwasser	Verlust von überwiegend ökologisch geringwertigen Flächen; die hochwertigeren Baumheckenstrukturen des Plangebietes werden großteils zum Erhalt festgesetzt; Ausgleich innerhalb des Plangebietes möglich. aufgrund der geringen Mehrversiegelung sind keine nennenswerten Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt zu erwarten. Ob die Baumaßnahmen innerhalb der Altlastenflächen gutachterlich begleitet oder sogar Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen, ist nach Vorlage des Altlastengutachtens festzulegen.
Oberflächengewässer	nicht betroffen		
Grundwasser	Eingriff in den Grundwasserhaushalt durch potenzielle Absenkung des Grundwasserspiegels	Veränderungen in der Vegetation möglich	Im Plangebiet sind keine grund- oder schichtwasserbeeinflusste Biotoptypen vorhanden, die beeinträchtigt werden könnten. Veränderungen in der Vegetation sind damit nicht zu erwarten.
Klima / Lufthygiene	Veränderung der lokalklimatischen Verhältnisse durch Versiegelung	-	Aufgrund der nur geringen Neuversiegelung und die Sicherung der klimaökologisch bedeutsamen Gehölze und Grünflächen sind keine nachhaltigen klimaökologischen Auswirkungen zu erwarten.
Pflanzen und Tiere	Verlust von Lebensräumen mit überwiegend geringer ökologischer Wertigkeit für Pflanzen und Tiere (Ruderalflächen, teilversiegelte Flächen etc.)	Verlust von landschaftsbildprägenden Biotopstrukturen	Die landschaftsprägenden Baumhecken sowie die größten Solitär-bäume des Plangebietes bleiben erhalten. Weiterhin werden im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen sowie im Straßenraum neue Strukturen geschaffen.

		Verlust von Naherholungsraum	Durch die Neuordnung des Gebietes ist insgesamt eine Verbesserung des Landschaftsbildes zu erwarten. Das Plangebiet besitzt großteils keine besondere Bedeutung für die Naherholung.
--	--	------------------------------	---