

Kreisstadt St. Wendel
Stadtbauamt
Abt. 610 - Ha/Kr

Bebauungsplan Nr. 01.32
„Mommstraße“
Kernstadt St. Wendel

Begründung
gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Inhalt:	Seite
1. Vorbemerkungen	3
1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung	3
1.2 Gesetzliche Grundlage	4
1.3 Verfahrensvermerke	5
2. Ausgangssituation	6
2.1 Lage im Raum	6
2.2 Abgrenzung des Plangebietes	6
2.3 Vorgaben übergeordneter Planungen	6
2.4 Umwelt- und Nutzungspotentiale	7
3. Planungskonzeption und Festsetzungen	7
3.1 Bedarfs- und Funktionskonzept	7
3.2 Bodenordnung und Grundbesitz	9
3.3 Bauliche Nutzung	9
3.4 Verkehrsanlagen	10
3.5 Ver- und Entsorgung	10
3.6 Landschaftspflegerische Begleitplanung	10
3.7 Flächenbilanzierung	10
Anlage Pflanzliste	12

1. Vorbemerkungen

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Das weiträumige Umfeld des Bahnhofes in der Kreisstadt St. Wendel entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen eines funktionalen Verknüpfungspunktes Schiene-Straße-Innenstadt.

Das Bahnhofsumfeld ist gekennzeichnet durch ungeordnete Vor- und Rückflächen und wird in seinem Bezug zur Innenstadt durch die stark belastete Mommstraße funktional beeinträchtigt.

Dem Bahnhof St. Wendel kommt im Saarland eine besondere Bedeutung zu, da er im Zuge des ITF - Integraler Taktfahrplan - des landesweiten VEP -ÖPNV als zentrale Umsteigestation ausgewiesen ist.

Einer Neuordnung und besseren Einbindung in die Bahnanlagen bedarf insbesondere der bestehende Busbahnhof, der nicht über ausreichende bzw. geordnete Haltestellen verfügt und auch nicht überdacht ist.

Der Busbahnhof ist der Umsteigepunkt Bahn - Bus insbesondere für die zahlreichen Schüler der St. Wendeler Gymnasien (Arnold-Janssen-Gymnasium, Cusanus-Gymnasium, Wendalinus-Gymnasium) und weiterführenden Schulen (drei Berufsbildungszentren, Wirtschaftsakademie und Kreisrealschule) und stellt bei hohem Aufkommen des Schülerverkehrs auch ein Sicherheitsrisiko dar. Hinzu kommt der hohe Berufseinpenderüberschuss, der ebenfalls z. T. über den ÖPNV abgewickelt wird.

Durch seine zentrale Lage in der St. Wendeler Innenstadt ist am Bahnhof auch ein hohes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen, für das eine Fußgängerunterführung zur Bahnhofstraße zur Verfügung steht.

Fußläufig erreichbar sind auch die nahegelegenen Verwaltungen, Behörden, Banken und Geschäfte entlang der Mommstraße, die sich bis zur Werkstraße erstrecken (Post, Landratsamt, Gesundheitsamt, Polizei) sowie entlang der Bahnhofstraße, die sich bis zur Wendalinusstraße erstrecken (Rathaus, Mia-Münster-Haus, Kirchen, u.a.).

Für Berufspendler, hauptsächlich nach Saarbrücken, stehen derzeit im rückwärtigen Raiffeisengelände bzw. nördlich der Tholeyer Straße unbefestigte Parkplätze zur Verfügung. Die P+R-Plätze sind über eine neue Bahnunterführung direkt mit den Bahnhofsanlagen verknüpft.

Eine wichtige Zielvorgabe der Planung ist die funktionale Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes.

Die gravierendsten Mängel der vorhandenen Anlage sind die schräg angeordneten, parallel verlaufenden Businseln.

Diese Mängel erschweren den Fahrgästen die Überquerung des Busbahnhofes und erhöhen die Sicherheitsrisiken, besonders bei An- und Abfahrt der Schüler.

Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes „Öffentlicher Personennahverkehr Saarland“ formuliert werden, umgesetzt werden.

Der Zugbahnhof St. Wendel ist ein wichtiger Haltepunkt der Strecke Saarbrücken-Frankfurt und der Busbahnhof St. Wendel ein wichtiger Haltepunkt der Regionalstrecken St. Wendel-Lebach und St. Wendel-Wadern sowie Verteilungspunkt mehrerer Kreis- und Lokallinien. Im Bebauungsplangebiet wird die Funktionsfähigkeit und die Schnittstelle neu geordnet. Der Änderungsbereich im Flächennutzungsplan wird von Bahnbetriebsgelände neu als gewerbliche Baufläche dargestellt (vgl. beiliegenden Lageplan).

2.4 Umwelt- und Nutzungspotentiale

Das Planungsgebiet liegt im innerstädtischen Verdichtungsraum. Das Gelände ist sehr flach und liegt weitestgehend auf einem Höhengniveau zwischen 280 und 283 m ü. NN.

In den Teilbereichen I a und III des Plangebietes wurden zwei Flächen mit Verdacht auf Kontamination bekannt und als solche ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um die Fläche des Raiffeisenareals im nördlichen Plangebiet und um ein ehemaliges Heizöllager im südlichen Plangebiet.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich kein Schutzgebiet des Natur- oder Gewässerschutzes. Oberflächengewässer werden nicht tangiert. Rund 93 % der Fläche des Plangebietes sind versiegelt, überbaut oder anthropogen extrem überformt, d. h. nur 7 % sind mit Vegetation bestanden.

3. Planungskonzeption und Festsetzungen

3.1 Bedarfs- und Funktionskonzept

Die Grundkonzeption für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ist die direkte Zuordnung Bus-Schiene und folglich die enge Verknüpfung des Busbahnhofes mit Bahnsteig 1.

Die nach allen Kriterien optimierte und mit dem Betriebsablauf der RSW abgestimmte Lösung besteht aus folgenden Elementen:

- ca. 90 m langer und 5 m breiter Mittelbahnsteig mit 8 Bushaltestellen
- vier Fahrbahnrandhaltestellen entlang der Mommstraße mit einem 3 m breiten Gehweg
- sieben Stellplätze für Taxen zwischen Bahnsteig 1 und Fahrgasse B
- ca. 50 P+R-Plätze entlang der Stützmauer zu Bahnsteig 1
- mehrere Fußgängerüberwege bzw. -überquerungshilfen
- zeitgemäße Ausstattung mit Überdachung, Möblierung, Beleuchtung und einem Fahrgastinformationssystem

Hinzu kommen vier Bushaltestellen südlich des Relaisraumes parallel zu Gleis 1.

Die Belange der Fußgänger stehen im Vordergrund der Planungskonzeption.

Die Verbindung zwischen Busbahnhof und Bahnsteig 1 mit einer Höhendifferenz von ca. 1,20 m wird durch eine wechselnde Abfolge von Treppen (8 Stufen) und Rampen (Neigung 6 %) hergestellt.

Zwischen der Mommstraße und der Fahrgasse Achse 1 ist in Höhe der Mommstraße Haus Nr. 27 bis 39 eine Bebauung geplant.

Die Verladerampe einschließlich der bestehenden Gleisanlagen wird abgebrochen.

Voraussetzung für das Gelingen der Gesamtkonzeption ist die verkehrstechnische Verknüpfung der Mommstraße, Werkstraße, Fahrgasse und einer neuen Zufahrt zum geplanten Bus-Betriebshof mit einem Kreisverkehrsplatz.

Eine Knotenpunktform mit Signalsteuerung wäre aufgrund der geometrischen Randbedingungen kaum möglich bzw. technisch sehr ungünstig.

Der Kreisverkehr bietet eine ideale Möglichkeit, den seitens der RSW beabsichtigten Betriebshof (zwischen Gleis 1 und Mommstraße bis zu bestehenden Überführungsbauwerk der DB über die Mommstraße) mit dem Busbahnhof für ein- und ausfahrende Busse zu verknüpfen.

Der Kreisverkehr weist einen Durchmesser von 34 m auf und hat als Zwangspunkte die beiden Eckgebäude Mommstraße/Werkstraße. Das Magazin muss an dieser Stelle abgebrochen werden. Diese Maßnahme wurde entsprechend bereits im 1. Bauabschnitt umgesetzt.

In den zuführenden Straßen sind Mittelinseln bewusst verlängert, um die Fläche der Linksabbiegespur zu nutzen und gleichzeitig die beidseitigen Stellplätze abzusichern.

Hierbei ist die Stellplatzreihe am westlichen Fahrbahnrand zwischen Haus Nr. 29 und Haus Nr. 39 mit insgesamt 24 Stellplätzen und einer Gliederung mit Hochgrün neu vorgesehen.

Um die Attraktivität des Bahnhofes zu steigern, ist geplant, auf der Westseite des Bahngeländes eine Park + Ride-Anlage anzulegen.

Bestandteil der Park + Ride-Anlage sind Behindertenparkplätze in unmittelbarer Nähe des Bahnsteiges an Gleis 5, eine Rampe als barrierefreier Zugang zur Personenunterführung, Verlängerung der bestehenden Personenunterführung bis auf die Westseite und ein Fahrradunterstand.

Das Anfahren der Parkplätze auf dem Bahngelände ist im Einbahnstraßen-System möglich.

Eine Zufahrt auf die Westseite der Gleisanlage ist über die Tholeyer Straße vorgesehen. Die Zufahrt führt am Raiffeisenmarkt vorbei zur Park + Ride-Anlage.

Um Platz für die Park + Ride-Anlage zu schaffen, müssen die Gleise 7, 8 und 9 als Stumpfgleise zurückgebaut werden.

Die Deutsche Bahn AG wurde bereits bei der Planung des Bahnhofsumfeldes und bei der Änderung der Gleisanlagen beteiligt.

3.2 Bodenordnung und Grundbesitz

Mit Ausnahme der Straßenverkehrsfläche, die dem Saarland gehört, und einer kleinen Privatparzelle (Flur 13, Parzelle Nr. 68/74) ist die restliche Gesamtfläche im Grundbesitz der Deutschen Bahn AG.

Die DB beabsichtigt einen Teil des Geländes als gewerbliche Nutzfläche an Privat zu veräußern und den Teil, der für den zentralen Omnibusbahnhof mit allen Nebenanlagen benötigt wird, an die Stadt St. Wendel zu verkaufen. Der erforderliche Grundstückstransfer ist zwischenzeitlich durchgeführt.

3.3 Bauliche Nutzung

Die beabsichtigten verkehrlichen Änderungen inklusive der Überdachungen der Bahn und Bussteige wurden in Kapitel 3.1 bereits erläutert.

Südlich des Busbahnhofes ist eine Mischgebietsfläche vorgesehen mit einer zweigeschossigen, offenen Bauweise und in einem Falle mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 1,2 und in dem anderen Falle mit 0,3 und 0,6. Eine weitere Mischgebietsbebauung ist nördlich des Raiffeisenareals parallel zur Tholeyer Straße festgesetzt. Hier sind drei Vollgeschosse mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 1,8 möglich.

In Teil I a des Bebauungsplanes ist außerdem eine gewerbliche Baufläche mit einer eingeschossigen Bauweise bis max. 6 m Wandhöhe vorgesehen. Zulässig sind hier Busbetriebshof mit Nebenanlagen. Ebenso wird in Teil 3 ein Gewerbegebiet mit 2 Vollgeschossen ausgewiesen.

Im Rahmen der Baugenehmigung ist der Nachweis der erforderlichen Stellplatzanzahl zu führen.

Im Bebauungsplangebiet bzw. in benachbarten Gebieten befinden sich folgende Kulturdenkmäler im Sinne des § 2 SDSchG:

- Lokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerks, Eisenbahnstraße
- Pavillon neben dem Empfangsgebäude des Bahnhofs, Mommstraße
- Wohn- und Geschäftshaus, Mommstraße 9
- Verwaltungsgebäude, Mommstraße 23
- Verwaltungsgebäude, Mommstraße 25
- Wohn- und Geschäftshaus, Bahnhofstraße 26

Eine Änderung ist im Rahmen des Bebauungsplanes nicht vorgesehen.

3.4 Verkehrsanlagen

Das Planungsgebiet wird über vorhandene Straßen (Mommstraße, Eisenbahnstraße, Tholeyer Straße) erschlossen. Der Knotenpunkt an der Einmündung Werkstraße wird über einen Verkehrskreisel entschärft. Die Parkplätze werden über einen Stichweg von der Tholeyer Straße aus erschlossen. Teil 3 der Bebauungsplanfläche wird über eine Fußgängerunterführung mit dem Bahnhof verbunden.

3.5 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes erfolgt über einen Anschluss an die vorhandene Infrastruktur. Der Regenwasserkanal wird im Baubereich vollständig erneuert. Zahlreiche Kabel müssen baubedingt umverlegt werden.

3.6 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Hauptziel des Bebauungsplanes ist es, den Busbetrieb zeitgemäßer abwickeln zu können, das städtebauliche Gesamtbild zu verbessern, das Angebot zu erhöhen, den Verkehrsfluss sicherer zu gestalten und damit die Attraktivität insgesamt für den ÖPNV zu steigern. In sich betrachtet ist die Umsetzung des Bebauungsplanes damit ein positiver Beitrag im Sinne des Umweltschutzes. Darüber hinaus wird die lokale ökologische Gesamtsituation im Geltungsbereich des Bebauungsplanes durch entsprechende Maßnahmen sichtbar verbessert. Insgesamt werden rd. 1.650 m² mehr Vegetationsfläche gegenüber dem Ist-Zustand ausgewiesen. Die vorhandenen Gehölzstrukturen sollen weitestgehend erhalten und durch Neuanpflanzungen ergänzt werden. Insbesondere die neuen Parkplätze und im Umfeld des neuen Verkehrskreisels werden umfangreiche Anpflanzungen von Hochgrün vorgesehen. (vgl. hierzu Pflanzliste). Rodungen sind insbesondere nur im Bereich der Platanenreihe (13 Stück) zwischen Zentralem Omnibusbahnhof und Gleis 1 erforderlich.

3.7 Flächenbilanzierung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes (Teil 1 a, 1 b, 3) können im jetzigen Zustand, gemäß nachfolgender Tabelle, fünf Biotoptypen unterschieden werden:

Fläche	Flächengröße	ökolog. Wertigkeit	Gesamtwert
Bahnanlagen, Gebäude (versiegelt)	27.857 qm	0	0
Bahnanlage, Gleisanlage (nicht versiegelt)	60.489 qm	1	60.489
Bahnanlage, Grünfläche (Gehölze und Krautbewuchs)	5.340 qm	3	16.020
Straßenverkehrs-	17.242 qm	0	0

Hinzu kommt der geringe Komfort durch die fehlende Überdachung der Bushaltestellen und der Verbindungsstrecke Bus-Bahn sowie der nicht vorhandene niederflurgerechte Ausbau der Haltestellen.

Mit der Umsetzung dieses Bebauungsplanes wird die Chance gesehen, den Bahnhofsbereich neu zu ordnen und seine Attraktivität durch ergänzende Maßnahmen zu steigern. Hierfür ist ein zeitgemäßer zentraler Omnibusbahnhof, ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten, Kurzzeitparkplätze, Dauerparkplätze, Taxistellplätze und eine sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer in unmittelbarem Bahnhofsumfeld erforderlich.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

Für die Verfahrensdurchführung und die Festsetzungen des Bebauungsplanes gelten u.a. folgende Gesetze und Verordnungen:

das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141)

die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Bekanntmachung der Neufassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

die Anlage zur Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts- Planzeichenverordnung (PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I S. 58)

die Bauordnung (LBO) für das Saarland vom 27. März 1996 (Amtsblatt des Saarlandes Nr. 23/1996, S. 477)

§ 12 Kommunalselbstverwaltungsgesetz (KSVG) in der Neufassung vom 27. Juni 1997 (Amtsblatt des Saarlandes vom 1. August 1997, S. 682 ff).

das Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1986 (BGBl. I S. 1529, geändert durch Artikel 5 G zur Umsetzung der Richtlinie d. Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei best. öffentl. und privaten Projekten v. 12.02.1990, BGBl. I S. 205)

das Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. März 1987 (BGBl. I S. 889), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 446)

das Gesetz über den Schutz der Natur und Pflege der Landschaft (Saarländisches Naturschutzgesetz - SNG) vom 19. März 1993 (Amtsblatt des Saarlandes 1993, S. 346), zuletzt ergänzt durch Berichtigung vom 12. Mai 1993 (Amtsblatt des Saarlandes, S. 482)

das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 446).

1.3 Verfahrensvermerke

Am 20.06.1996 hat der Stadtrat St. Wendel den Beschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes sowie zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Mommstraße“ in der Kernstadt St. Wendel gefasst (§ 2 Abs. 1 BauGB).

Die frühzeitige Beteiligung der Bürger wurde vom 29.12.1997 bis 02.02.1998 durchgeführt und ortsüblich am 20.12.1997 bekannt gemacht (§ 3 Abs. 1 BauGB).

Die betroffenen Behörden, Stellen und Träger öffentlicher Belange wurden vom 24.12.1997 bis 10.02.1998 an der Aufstellung des Bebauungsplanes und der Teiländerung des Flächennutzungsplanes beteiligt (§ 4 Abs. 1 BauGB).

Der Stadtrat hat am 12.03.1998 den Entwurf gebilligt und die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes sowie der Teiländerung des Flächennutzungsplanes beschlossen (§ 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB).

Der Bebauungsplan sowie die Flächennutzungsplanänderung, bestehend aus der Planzeichnung und dem Erläuterungsbericht hat in der Zeit vom 20.04.1998 bis einschließlich 20.05.1998 öffentlich ausgelegt (Ort und Dauer der Auslegung wurde am 06.04.1998 ortsüblich bekannt gegeben) (§ 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB).

Die beteiligten Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 06.04.1998 von der Auslegung benachrichtigt (§ 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB).

Es gingen Bedenken und Anregungen ein, die vom Stadtrat am 09.07.1998 geprüft wurden. Das Ergebnis wurde den Betroffenen schriftlich mitgeteilt. (§ 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB).

Der Stadtrat hat am 09.07.1998 den Bebauungsplan (Teil I a und Teil III) als Satzung (§ 10 BauGB) sowie die Teiländerung des Flächennutzungsplanes beschlossen (§ 6 BauGB).

Der Stadtrat der Kreisstadt St. Wendel hat am 02.12.1999 die erneute Offenlegung des Bebauungsplanes „Mommstraße Teil 1 b“ und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange beschlossen.

Die Offenlegung erfolgt in der Zeit vom 27.12.1999 bis 27.01.2000.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 14.12.1999 am Verfahren beteiligt.

Der Stadtrat hat am 01.03.00 den Bebauungsplan (Teil I b) als Satzung (§ 10 BauGB) sowie die Teiländerung des Flächennutzungsplanes beschlossen (§ 6 BauGB).

Die Flächennutzungsplanänderung im Bereich des Bebauungsplanes „Mommstraße“ Teile I a, I b und III wurde am 18.05.2000 vom Ministerium für Umwelt genehmigt. Die Genehmigung wurde am 02.06.2000 ortsüblich bekannt gegeben.

Der Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes „Mommstraße“ Teile I a und I b wurde am 13.06.2000 ortsüblich bekannt gemacht (§ 10 Abs. 3 BauGB). In der Bekanntmachung wurde angegeben, bei welcher Stelle der Plan während der Dienststunden eingesehen werden kann. Mit dieser Bekanntmachung wurden die Teile I a und I b des Bebauungsplanes „Mommstraße“ rechtsverbindlich.

Der Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes „Mommstraße“ Teil III wurde am _____ ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde angegeben, bei welcher Stelle der Plan während der Dienststunden eingesehen werden kann. Mit dieser Bekanntmachung wurde der Teil III des Bebauungsplanes „Mommstraße“ rechtsverbindlich.

Mit dieser Bekanntmachung wurde der Bebauungsplan rechtsverbindlich.

2 Ausgangssituation

2.1 Lage im Raum

Das rd. 11,4 ha große Plangebiet befindet sich im Zentrum der Kernstadt St. Wendel, am Schnittpunkt der beiden Hauptverkehrs- und Geschäftsstraßen.

Der Bebauungsplan gliedert sich in 3 Teilbereiche. Die nördliche Fläche an der Mommstraße nimmt den Bahnhof, den Busbahnhof und die westlich hiervon gelegenen Gleisanlagen auf (Teil I b). Die zweite Fläche befindet sich westlich hiervon und umfasst das sogenannte Raiffeisenareal (Teil III). Der dritte Teil (I a) beinhaltet das geplante Bus-Betriebsgelände und die westlich hiervon gelegenen Gleisanlagen.

2.2 Abgrenzung des Planungsgebietes

im Süden und Osten:	Mommstraße einschließlich des Straßenkörpers
im Westen:	Grenze des Bahngeländes
im Norden:	Tholeyer Straße, mittig

Die genauen Grenzen sind der Planzeichnung zu entnehmen.

2.3 Vorgaben übergeordneter Planungen

Ein Bebauungsplan hat sich aus dem vorbereitenden Bauleitplan, dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Dieser Planungshierarchie wird durch eine Teiländerung bzgl. kleiner Teilflächen im Parallelverfahren Rechnung getragen.

Mit Hilfe des Bebauungsplanes sollen einerseits vor dem Hintergrund der Veränderung infolge der Bahnreform geordnete Verhältnisse innerhalb des Bahnbetriebsgeländes geschaffen werden und andererseits sollen die Ziele der Landesplanung, die im

fläche (versiegelt)			
Straßenbegleitgrün	2.850 qm	3	8.550
Gesamt	113.778 qm		85.059

Im Planungszustand können gemäß nachfolgender Tabelle acht Biotoptypen unterschieden werden.

Fläche	Flächengröße	ökolog. Wertigkeit	Gesamtwert
Bahnanlage, Gleisanlage (nicht versiegelt)	45.938 qm	1	45.938
Bahnanlage, Grünfläche (wie vor)	4.620 qm	3	13.860
Straßenverkehrs- fläche (versiegelt)	24.581 qm	0	0
Straßenbegleitgrün	3.781 qm	3	11.343
Baumgruppen	1.443 qm	8	11.544
Gewerbegebiets- fläche	24.678 qm	0	0
Mischgebietsfläche	3.179 qm	0	0
Parkplatzfläche (nur teilversiegelt)	5.558 qm	1	5.558
Gesamt	113.778		88.243

Der Bestand der Biotoptypen beträgt im Ist-Zustand nach obiger Bewertung eine ökologische Wertigkeit von 85.059 Punkten.

Die ökologische Wertigkeit der im Bebauungsplanentwurf festgesetzten Flächen-
nutzungen beträgt 88.243 Punkte.

Durch den festgestellten Punkteüberhang in Höhe von 3.184 Punkten kann nachvollziehbar dargestellt werden, daß die geplante Nutzungs- und Gestaltungs-änderung innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden kann.

Aufgestellt:



Dipl.-Geogr. H. Harth
techn. Angestellter

Planzliste (Anlage 1)

1. Bäume

- Robinia pseudoacacia
- Acer campestre
- Prunus avium

Pflanzqualität: 3 x v. m. D. B, StU 14 - 16, Dreibocksicherung

2. Sträucher

- Sambucus nigra
- Prunus spinosa
- Coryllus avellana
- Crataegus monogyna
- Rosa canina
- Cornus sanguinea
- Acer campestre
- Sorbus aucuparia
- Carpinus betulus
- Amelanchier laevis

Pflanzqualität: 2 x v. o. B, 80 - 100