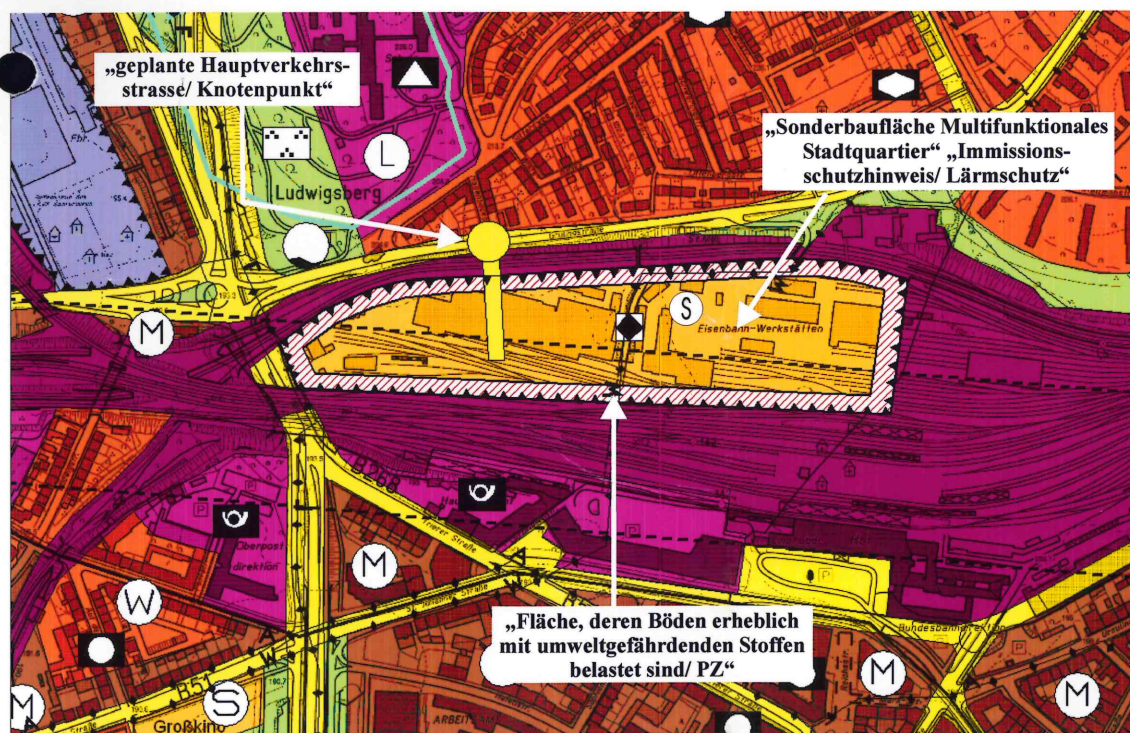


Bisherige Darstellung



Änderung



Änderung des Flächennutzungsplans des Stadtverbandes Saarbrücken im Bereich "Eurobahnhof" Stadt Saarbrücken Stadtteil St. Johann

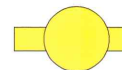
Zeichenerklärung



Sonderbaufläche Multifunktionales Stadtquartier, Immissionsschutzhinweis/ Lärmschutz



Fläche deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind



geplante Hauptverkehrsstrasse/ Knotenpunkt

Planungsrechtliche Grundlagen

Für die Verfahrensdurchführung und die Darstellung der Änderung gelten u.a. folgende Gesetze: Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.04 (BGBl. I S.2414) zuletzt geändert durch das Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006 (BGBl. I S.3316)

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Bekanntmachung der Neufassung vom 23.1.1990 (BGBl. I S. 132), zul. geändert durch Art.3 des IWG vom 22.4.1993 (BGBl. I S. 466)

Anlage zur Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planungsinhalts - Planzeichenverordnung (PlanZVO 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S.58)

Verfahrensvermerke

Der Planungsrat des Stadtverbandes Saarbrücken wurde am 31.05.02 über den Antrag der Stadt Saarbrücken zur Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) im Bereich "Eurobahnhof" unterrichtet.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 20.11.02 frühzeitig unterrichtet und aufgefordert bis zum 05.01.03 Stellung zu nehmen.

Ein Abstimmungstermin zur Festlegung des erforderlichen Umfangs- und Detaillierungsgrades der Umweltprüfung (sog. Scoping nach § 4 Abs.1 BauGB) gem. §2 Abs.4 BauGB fand am 15.05.06 mit den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange statt.

Die Öffentlichkeit wurde von dieser Änderung zusammen mit dem parallel aufgestellten gleichnamigen Bebauungsplan auf einer Bürgerversammlung am 24.06.02 sowie durch Auslegung vom 19.06.02 bis 05.07.02 frühzeitig unterrichtet (§ 3 Abs.1 BauGB). Die Unterrichtung wurde am 19.06.02 ortsüblich bekannt gemacht.

Der Planungsrat des Stadtverbandes Saarbrücken hat am 11.03.03 den Entwurf und die öffentliche Auslegung dieser Änderung (§ 3 Abs.2 BauGB) beschlossen.

Der Entwurf dieser Änderung hat mit der Begründung vom 24.03.03 bis 25.04.03 einschließlich öffentlich ausgelegt (§ 3 Abs. 2 BauGB).

Ort und Dauer der Auslegung wurden am 14.03.03 ortsüblich bekannt gemacht (§ 3 Abs. 2 BauGB).

Der Planungsrat des Stadtverbandes Saarbrücken hat am 30.06.06 die erneute öffentliche Auslegung beschlossen. Der Entwurf dieser erneuten Änderung hat mit Begründung vom 07.08.06 bis 08.09.06 einschließlich ausgelegt (§3 Abs.2 BauGB). Ort und Dauer der erneuten Auslegung wurden am 29.07.06 ortsüblich bekannt gemacht (§3 Abs.2 BauGB).

Die Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die erneute öffentliche Auslegung erfolgte mit Schreiben vom 31.07.06

Über die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie über die während der erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Anregungen hat der Planungsrat des Stadtverbandes im Rahmen der Abwägung zum Planbeschluss am 15.12.06 entschieden.

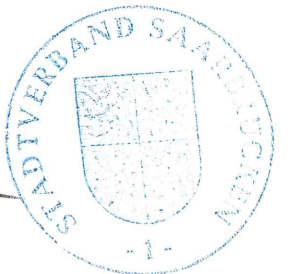
Der Planungsrat des Stadtverbandes Saarbrücken hat am 15.12.06 die Änderung des Flächennutzungsplans "Eurobahnhof" beschlossen.

DER PLANUNGSTRÄGER
Saarbrücken, den 28.02.2007
Der Stadtverbandspräsident

Michael Burkert

DER PLANUNGSTRÄGER
Saarbrücken, den 28.02.2007
Der Stadtverbandspräsident

Michael Burkert



Michael Burkert

Die Änderung des Flächennutzungsplanes wurde gem. § 6 Abs.1 BauGB vom Ministerium für Umwelt genehmigt.

Saarbrücken, den 17.04.2007

BEARBEITUNG
Stadtverband Saarbrücken
Amt für Bauen, Umwelt und Planung

Putte

Die Genehmigung ist am 28.4.2007 gem. § 6 Abs.5 BauGB ortsüblich bekannt gemacht worden. Damit wird die Änderung des Flächennutzungsplans "Eurobahnhof" rechtswirksam.

Stadtverband Saarbrücken, Amt für Bauen, Umwelt und Planung
Schlossplatz, 66119 Saarbrücken
Tel.: 0681 506 6101, Fax: 0681 506 6192
Dienststunden:
Mo - Mi 8:30 12:00 Uhr und 13:30 15:00 Uhr,
Do 8:30 12:00 und 13:30 bis 17:30 Uhr, Fr 8:30 12:00 Uhr

www.stadtverband-saarbruecken.de

Ministerium für Umwelt
AZ: C12-2-13/07 Be

SAARLAND
Ministerium für Umwelt
Postfach 102461
66024 Saarbrücken

Techn. Ang.

Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans in Saarbrücken St. Johann - „Eurobahnhof“

Das rund 9,5 ha große Plangebiet umfasst den größten Teil der Bahnanlagen des heutigen Hauptbahnhofs, einschließlich der Zentrale der „Regionalbus Saar-Westpfalz“. Es ist durch den Bahnhof und die Gleisanlagen von der Innenstadt und vom nördliche angrenzenden Stadtteil Rodenhof vollständig getrennt. Zum höher gelegenen Rodenhof besteht außerdem ein rund 10 m hoher Geländesprung.

Die Änderung des Flächenutzungsplans dient dazu, die nicht mehr benötigten Bahnflächen am Hauptbahnhof Saarbrücken zu einem multifunktionalen Stadtquartier zu entwickeln.

Im Einzelnen sollen die planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen werden für:

- eine funktionale Stärkung der Landeshauptstadt Saarbrücken als Oberzentrum des Saarlandes und Standort von Dienstleistungen und hochwertigem Gewerbe,
- die Schaffung von Arbeitsplätzen,
- die Verbesserung der Fußgängerverbindung zwischen der Innenstadt Saarbrücken und dem Stadtteil Rodenhof,
- eine stadtgestalterische Aufwertung des ehemaligen Bahngeländes und die Verbesserung der Präsentation des Hauptbahnhofes als ICE/TGV Knotenpunkt,
- eine verbesserte Verknüpfung von Bahn, öffentlichem Nah- und Individualverkehr.

Dazu soll der Flächennutzungsplan, der das Gebiet derzeit als „Fläche für Bahnanlagen“ darstellt, in die Darstellung „Sonderbaufläche multifunktionales Stadtquartier“ geändert werden.

Durch die beabsichtigte Umnutzung des Gebietes als „Stadtquartier“ wird zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt werden. Dazu müssen die Verkehrsanbindungen zum Gelände und in seinem Umfeld verbessert werden.

In Verbindung damit soll dieses Gebiet eine neue Straßenzufahrt von der Grühlingstraße erhalten, die über eine Brücke in Höhe der Hagenbeckstraße auf das Gelände des künftigen Stadtquartiers führt; der geplante Straßenverlauf und die Anbindung an die Grühlingstraße werden dargestellt als „geplante Hauptverkehrsstraße/Knotenpunkt“. Die ebenfalls geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der fußläufigen Anbindung über den Lützelbachtunnel und die Verlängerung des Personentunnels zu den Bahnsteigen in das Plangebiet sind für die Flächennutzungsplanung nicht darstellungsrelevant.

Im Plangebiet befinden sich zwei unter Denkmalschutz stehende Gebäude: der ehemalige Wasserturm des Dampflokbetriebes, erbaut vor 1880 und der im Jahre 1895 erbaute Lokschuppen sowie die ehemalige Reparaturhalle des Dampflokbetriebes.

Der Rückbau der Gleisanlagen und der nicht denkmalgeschützten Gebäude soll schrittweise in den nächsten Jahren erfolgen. Parallel dazu wird eine Entlassung der Bahnflächen aus der eisenbahnrechtlichen Verfügung stattfinden. Dies ist die Voraussetzung für das Wirksamwerden dieser Änderung des Flächennutzungsplans.

Durch den Bahnverkehr auf den verbleibenden Gleisen werden Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet verursacht. Außerdem ist mit den neuen Nutzungen zusätzliches Verkehrsaufkommen und davon ausgehender Lärm zu erwarten. Diesbezüglich wurden zwei schalltechnische Gutachten beauftragt. Entsprechend dem Ergebnis der Gutachten wird die geplante Sonderbaufläche mit einem „Immissionsschutzhinweis/Lärmschutz“ versehen, aus dem die entsprechenden, notwendigen passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu entwickeln sind.

Im gesamten Plangebiet sind Munitionsfund nicht auszuschließen. Eine Tiefenson- dierung wird empfohlen. Bezüglich diesen Sachverhaltes wurden historische Luftbil- der ausgewertet und das Ergebnis als Lageplan von Verdachtspunkten und –flächen dokumentiert. Dieser findet im Rahmen der konkreten Flächenentwicklung seine Be- rücksichtigung.

Im Plangebiet ist nach Angaben der Fachbehörde mit früheren Eisenerz – Bergbau- anlagen aus dem Feld Malstatt – Burbach zu rechnen. Bei Bauarbeiten ist auf Anzei- chen von altem Bergbau zu achten.

Im Westen besteht ein Luftschutzstollen im Planbereich, unterhalb der Gleisanlage befinden sich zahlreiche weitere Stollenanlage. Sie sind im Rahmen der verbindli- chen Bauleitplanung zu beachten.

Mit Schreiben vom 16.11.2006 teilte die Untere Bodenschutzbehörde bei der Lan- deshauptstadt Saarbrücken mit, dass die fortgeschrittenen Untersuchungen zu den Bodenverunreinigungen im Plangebiet zu der Erkenntnis geführt haben, dass die ge- samte Fläche als belastet im Sinne von § 5 Abs. 3 Ziffer 3 BauGB anzusehen ist. Für die gesamte Fläche wird eine Sanierungsplanung erarbeitet.

Umweltbericht

Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat im Zusammenhang mit der parallelen Aufstellung des Bebauungsplans durch das Büro Argus Concept einen Umweltbericht erstellen lassen. Die Formulierungen, Aussagen und Ergebnisse dieses Umweltberichtes werden hier weitge- hend übernommen, obwohl die geplante Änderung des Flächennutzungsplans nicht iden- tisch ist mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans, der auch die nördliche Gleisumfah- rung, die Hangbereiche zum Rodenhof und Teile der Grülingstraße umfasst.

Einleitung

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 abschnitts- weise 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 wird derzeit noch als Bahnanlage genutzt und ist somit bereits sehr stark anthropogen überprägt und weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. Vorhandene Nutzun- gen sind z.B. bestehende Bahngleise, der Busbahnhof der RSW sowie verschiedene Ge- bäude und Hallen, die teilweise durch bahnverwandte oder bahnfremde Anlagen schon um- genutzt 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 Ruderalvege-

tation gekennzeichnet. Entlang der Gleisanlagen im Norden haben sich zudem dichte Gehölzbestände entwickelt, die von Robinie dominiert werden. Weitere Baumhecken (in artenreicherer 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.

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 Haupteinfahrtsstraße mind. 10 und max. 20 m; sonstiges Plangebiet: max. 20 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 Haupteinfahrtsstraße 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 Er-

schließungsstraßen) 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.

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. 114.580 qm (davon Sondergebiet: ca. 70.560 qm)
- versiegelte Fläche im Sondergebiet: ca. 56.450 qm (70.560 qm x 0,8)
- Straßenverkehrsfläche, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fuß- und Radweg, befahrbare Mischfläche): ca. 23.890 qm
- Verkehrsgrün: ca. 1.240 qm
- Bahnanlagen (teilweise versiegelt, teilweise bestehende Gehölze etc.): 16.120 qm
- Private Grünfläche (Gehölzbestandene Böschung, Erhalt gemäß P4): 1.500 qm
- Öffentliche Grünfläche (größtenteils gehölzbestanden; Erhalt gemäß P4): 1.270 qm
- Nicht überbaubare Grundstücksflächen innerhalb des Sondergebietes: ca. 14.110 qm

Damit sind im Plangebiet, bei einer maximalen Ausnutzung der GRZ, 80.340 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.

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 bereits 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 derzeit erarbeitet wird, in die Planunterlagen zum Bebauungsplan einfließen muss. Eine ggf. erforderliche Kennzeichnung ist entsprechend zu ergänzen.
- Das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (LUA) regt an, dass das vorliegende Lärmgutachten aus dem Jahr 2002 gemäß der geänderten Planunterlagen überprüft wird.
- 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 hoher Einschränkung der späteren Vermarktung).
- Die Untere Bauaufsichtsbehörde weist darauf hin, dass für die festgesetzte Gebäudehöhe im gesamten Plangebiet ein Messpunkt anzugeben ist. Die Festsetzungen sind diesbezüglich zu ergänzen.

Die obig aufgeführten Äußerungen finden im Rahmen der Planung Beachtung. Insbesondere bzgl. der Altlasten- und Lärmproblematik liegen bereits verschiedene Gutachten vor bzw. werden derzeit erarbeitet, deren Ergebnisse auch in den Umweltbericht einfließen werden bzw. bereits eingeflossen sind.

Festgelegte Ziele des Umweltschutzes gemäß Fachgesetzen und Fachplänen

Geschützte Teile von Natur und Landschaft (Schutzgebiete nach Naturschutzrecht oder Wasserrecht, pauschal geschützte Biotope nach § 25 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. Im Landschaftsplan ist der Bereich Eurobahnhof als „Angebotsfläche für die Siedlungsentwicklung“ dargestellt.

Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

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.

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, warmtrockenen 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.

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 unter-

schiedlich 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 weiter gutachterlich untersucht werden. Inwieweit eine weitergehende Kennzeichnung von Teilflächen 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.

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.

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, Grühlingstraße, Ludwigskreisel etc.).

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 Plangebietes 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 (*Oenanthe 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 pseudo-acacia*) 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 pseudo-platanus*, *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 Englischs 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.

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 (vgl. Kapitel 9.5.2).

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. Derzeit läuft das Entwidmungsverfahren. 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.

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
- Eingrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen durch grünordnerische Festsetzungen wie die Anpflanzung von Laubbaumhochstämmen
- Begrünung der Haupteerschließungsstraße durch eine Alleepflanzung; hierdurch erfolgt eine ökologische sowie gestalterische Aufwertung des Plangebietes;
- Eingrünung der Stellplätze mit standortgerechten Laubbaumhochstämmen und Sträuchern;
- Intensive Begrünung neu entstehender Böschungflächen zur Vermeidung von Rutschungen und erosiven Prozessen;
- Erhalt größerer Solitäräume (Katanien, 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 Neuord-

nung 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.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

Die Auswirkungen des Bebauungsplans "Eurobahnhof Saarbrücken, 1. BA" auf die umweltbezogenen Schutzgüter sowie die Kultur- und Sachgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen lassen sich wie folgt beschreiben:

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. Wenn also bisher unversiegelte Bereiche bebaut werden, ist es sogar möglich, dass stellenweise eine Entsiegelung erfolgen muss, um die zulässige GRZ nicht zu überschreiten.

Auch bezüglich der bestehenden Altlastenproblematik ist im Zuge der Planungsrealisierung ggf. von einer Verbesserung auszugehen. Die Erfordernis einer Altlastensanierung ist derzeit jedoch noch nicht bekannt. Ein entsprechendes Gutachten ist derzeit in Bearbeitung. Allgemein kann jedoch bereits jetzt 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 klimaökologisch bedeutsamen Gehölzstrukturen des Plangebietes (vor allem größere Baumhecken) bleiben größtenteils 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.

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 Gutachten beurteilt die Planungssituation aus dem Jahre 2002. Das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz prüft derzeit, ob aufgrund der geringfügigen Änderungen eine Überarbeitung erforderlich ist. 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-mündung) 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 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 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. Für die geplanten Gewerbenutzungen besteht aufgrund der derzeitigen Ausgangssituation bereits ein gewisses Gefährdungspotenzial. Dies betrifft die vorhandenen Altlasten, die derzeit noch gutachterlich überprüft werden.

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.

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.

Prüfung von Planungsalternativen

Da die Änderung des Flächennutzungsplans und die parallele Aufstellung des Bebauungsplans „Eurobahnhof Saarbrücken“ in erster Linie der städtebaulichen Neuordnung des Planungsgebiets dienen und hier bezüglich der derzeit unbefriedigenden Situation Abhilfe geschaffen werden soll, ist die Frage von Alternativstandorten hier nicht zu diskutieren.

Schwierigkeiten oder Lücken bei der Zusammenstellung der Angaben

Durch Änderung des Flächennutzungsplans und die parallele 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 endgültigen Ergebnisse des Altlastengutachtens stehen derzeit noch aus und müssen bei Bedarf, d. h., wenn sie auf die derzeitigen Änderungsabsichten und Kennzeichnungen wesentlichen Einfluss haben, im Umweltbericht noch ergänzt werden. Weitere Lücken sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht bekannt.

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 bei Bedarf (s. o.) entsprechend ergänzt.

Zusammenfassung

Das Plangebiet „Eurobahnhof Saarbrücken“ wurde ursprünglich größtenteils von der Bahn genutzt, liegt aber bereits teilweise brach, da die Bahn die Flächen in Zukunft größtenteils nicht mehr benötigt. Das Gebiet soll mit vorliegendem Bebauungsplan städtebaulich neu geordnet und wieder einer konkreten Nutzung zugeführt werden. Entsprechend stellt die geplante Änderung des Flächennutzungsplans als Art der baulichen Nutzung ein „Sonderbaufläche multifunktionales Stadtquartier“ dar.

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 größtenteils zum Erhalt festgesetzt und somit dauerhaft gesichert. Durch die vorgesehenen Grünmaßnahmen im parallel aufgestellten Bebauungsplan werden gleichzeitig Ersatzlebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen.

Durch die Realisierung der Planung kommt es voraussichtlich zu keiner Erhöhung des Versiegelungsgrades. In Teilbereichen ist sogar von einer Entsiegelung von Flächen auszugehen. 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 Bepflanzungen gegenüber der aktuellen Situation aufgewertet.

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

Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft können größtenteils im Vorfeld ausreichend abgeschätzt werden.