

Bebauungsplan Nr. 127 „Leipziger Dreieck“ der Landeshauptstadt Potsdam

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10a Abs. 1 BauGB

Dem Bebauungsplan ist gemäß § 10a Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden, und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

1. Ziel des Bebauungsplanes

Gegenstand der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Gleisverlegung der Straßenbahn im Bereich des Busbahnhofes und der Straßenbahnhaltestelle vor dem Potsdamer Hauptbahnhof. Dies ist Teil einer verkehrstechnischen Gesamtmaßnahme im Bereich des Leipziger Dreiecks und der Heinrich-Mann-Allee und soll durch den Bebauungsplan Nr. 127 „Leipziger Dreieck“ erfolgen, der ein ebenso hierfür geeignetes Planfeststellungsverfahren ersetzen soll.

2. Berücksichtigung der Umweltbelange

Für die Belange des Umweltschutzes ist eine Umweltprüfung durchgeführt worden, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltbelange ermittelt und in dem Umweltbericht (als einem selbständigen Teil der Begründung zum Bebauungsplan) beschrieben und bewertet werden. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind sämtliche Schutzgüter gemäß § 1 Baugesetzbuch (BauGB) ermittelt und in die Abwägung eingestellt worden.

Im Zusammenhang mit den Umweltbelangen wurden eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung, eine Schalltechnische Untersuchung und ein Erschütterungsgutachten erstellt. Aufgrund des zu erwartenden eingeschränkten faunistischen Artenspektrums in dem stark urban geprägten Planungsgebiet erfolgte eine Potenzialabschätzung bezüglich der Fauna auf Grundlage einer Biotopkartierung aus dem Jahr 2016. Die relevanten Umweltbelange sind berücksichtigt worden.

Der Grad der Versiegelung bleibt nach Realisierung der Planung gegenüber dem vorherigen Umfang annähernd gleich. Mit der geringfügigen Umverteilung von versiegelten und unversiegelten Flächen bleibt die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft in bestehendem Umfang erhalten. Entsprechend der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz werden keine externen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Die Kompensation der wenigen zu fällenden Bäume südlich der Friedrich-Engels-Straße hat nach den Regelungen der Potsdamer Baumschutzverordnung zu erfolgen.

Die aus der Planung resultierenden Auswirkungen zu den Themenbereichen Verkehr und Immissionsschutz sind auf der Grundlage von Gutachten ermittelt worden. Die relevanten Umweltbelange sind berücksichtigt worden.

Die zu beurteilende Beeinträchtigung von umwelt- und naturschutzbedingten Schutzgütern ist auf der Grundlage der vorliegenden Fachgutachten geprüft worden. Es haben sich keine Sachverhalte ergeben, die den geplanten Nutzungen entgegenstehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch die Planung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

3. Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

3.1 Frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Öffentlichkeit

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 15.05.2017 bis zum 16.06.2017. Es ging eine Stellungnahme ein.

Die Äußerungen bezogen sich im Wesentlichen auf die bestehende Verkehrssituation im Bereich des Hauptbahnhofes sowie auf die geplante Fußwegeverbindung zwischen Hauptbahnhof und Heinrich-Mann-Allee über die Friedrich-Engels-Straße sowie die Radwegführung über die Lange Brücke.

Behörden

Mit Schreiben vom 15.05.2017 wurden 32 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zur Abgabe ihrer Stellungnahme zum Bebauungsplan aufgefordert. Es sind insgesamt 30 Stellungnahmen eingegangen.

Die Äußerungen bezogen sich im Wesentlichen auf den Artenschutz, die Minimierung des Eingriffs in wertvolle Alleebestände, den Immissionsschutz sowie zu verkehrstechnischen Sachverhalten der Planung. Die Planung wurde in Teilen angepasst.

3.2 Öffentliche Auslegung und Behördenbeteiligung

Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan erfolgte in der Zeit vom 18.04.2018 bis zum 25.05.2018. Während dieser Zeit sind Stellungnahmen von 3 Bürgern eingegangen.

Die Äußerungen bezogen sich im Wesentlichen auf die Ausführung der Gleisanlagen für die geplante Straßenbahntrasse, die Lage der Wendestellen für die Straßenbahn sowie auf die geplanten Schallschutzmaßnahmen. Die Stellungnahmen wurden geprüft und haben zu keiner Änderung der Planung geführt.

Behörden

Die förmliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 16.04.2018. Zum Bebauungsplan gingen insgesamt 21 Stellungnahmen ein.

Die Äußerungen bezogen sich im Wesentlichen auf die Umsetzung der Trafostation, die Auswirkungen möglicher Erschütterungen durch die Straßenbahn auf angrenzende Gebäude, eine geplante Stützmauer sowie die Maststandorte der Straßenbahn. Die Stellungnahmen wurden geprüft und die Planung in Teilen angepasst.

3.3 Erneute eingeschränkte öffentliche Auslegung und Behördenbeteiligung

Hinsichtlich des konkretisierten Erschütterungsgutachtens wurde im Zeitraum vom 30.07.2018 bis zum 20.08.2018 eine erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Es gingen keine Stellungnahmen ein.

Im Zeitraum vom 23.07.2018 bis zum 20.08.2018 wurde eine erneute eingeschränkte Beteiligung der betroffenen Behörden durchgeführt. Beteiligt wurden der Brandenburgische Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen sowie das Landesamt für Umwelt, welche beide eine zustimmende Stellungnahme zur Planung abgaben.

4. Alternativenprüfung

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung für die Gesamtmaßnahme Leipziger Dreieck wurden bis 2011 insgesamt 37 Varianten für die Neuordnung des Leipziger Dreiecks geprüft. Das Leipziger Dreieck umfasst einen großräumigen Bereich zwischen Leipziger Straße, Bahnhofsvorplatz, Heinrich-Mann-Allee, Friedrich-Engels-Straße und Friedhofsgasse.

Die Vorzugsvariante wurde unter Berücksichtigung der Aspekte des sparsamen Flächenverbrauchs und der Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer ausgewählt.

Die untersuchten Varianten können dem Endbericht der integrativen verkehrlichen und städtebaulichen Konzeption für das Leipziger Dreieck von Oktober 2010 entnommen werden.


Leiterin des Bereichs
Verbindliche Bauleitplanung
(Siegel)

