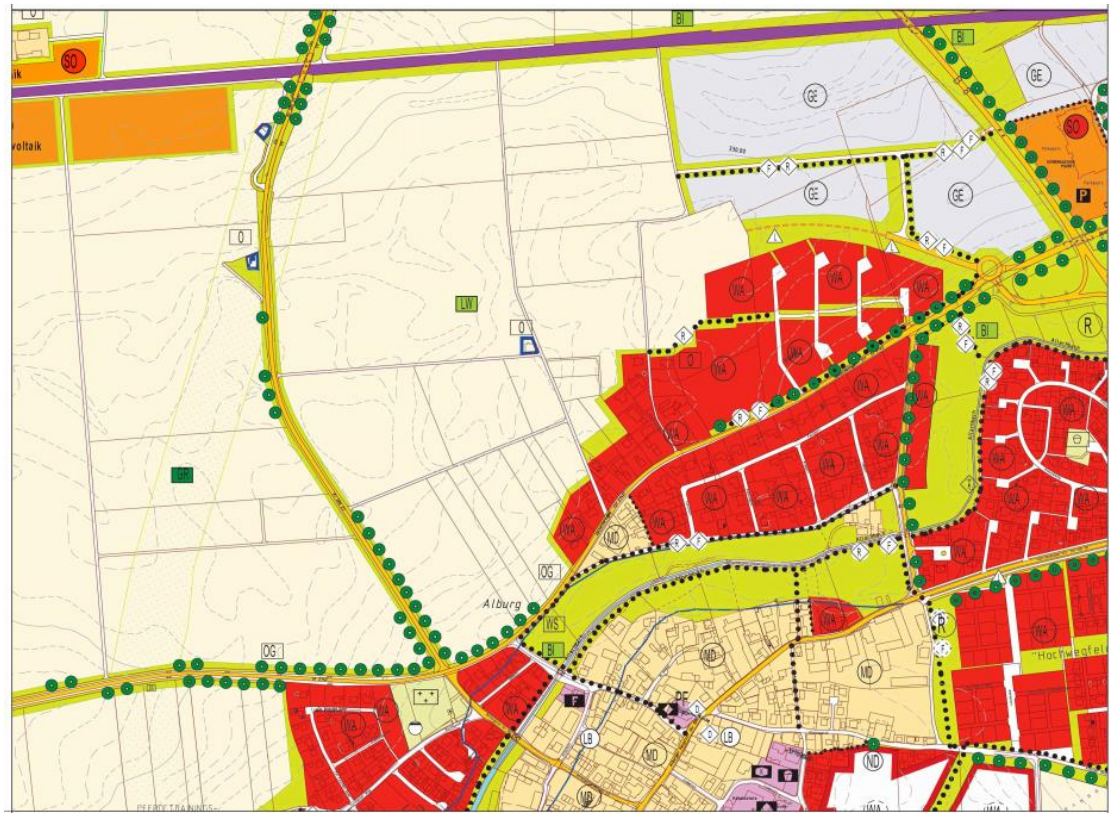
STADT **STRAUBING**

# Flächennutzungs- und Landschaftsplan 23. Änderung „Ortsumfahrung Alburg“

# Zusammenfassende Erklärung gemäß § 6a Abs. 1 BauGB




Unmaßstäblicher Auszug des Flächennutzungs- und Landschaftsplanes
(rechtswirksam seit 13.07.2006, Planungsstand 22.02.2018)

Fassung vom 21.02.2022

Ziel der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes mit Landschaftsplan der Stadt Straubing war es, die am besten geeignete Trasse für die Fortführung einer Umfahrung der Ortsbebauung von Alburg nördlich der Geiselhöringer Straße (Auslagerung der St 2142) festzulegen. Neben straßenbaulichen und umweltrelevanten Kriterien waren insbesondere auch die Optionen für eine weitere bauliche Entwicklung des Ortsteils Alburg zu berücksichtigen. Bisher als „landwirtschaftliche Nutzungsfläche“ dargestellte Flächen wurden in einen „Trassenkorridor Umgehungsstraße“ umgewidmet.

## 1. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wurden in einer Umweltprüfung dargelegt und in einem Umweltbericht als gesondertem Teil der Begründung erläutert. Bezogen auf die Schutzgüter sind durch die Planänderung überwiegend geringe bis mittlere Umweltauswirkungen zu erwarten. Durch Wahl einer Trasse mit möglichst geringem Flächenbedarf werden die zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Arten und Biotope sowie Landschaftsbild reduziert. Durch Berücksichtigung eingriffsminimierender, konfliktvermeidender sowie grünordnerischer Maßnahmen im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung bzw. der Umsetzung können die Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter zusätzlich verringert werden. Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz (Wall bzw. Wand) sollen erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch vermeiden. Zur Minimierung unvermeidbarer Beeinträchtigungen von Kulturgütern (Bodendenkmälern) ist eine archäologische Sichtung und Sicherung vor Baubeginn durchzuführen. Die Schutzgüter Luft, Klima und Erholung sind aufgrund der naturräumlichen Voraussetzungen und der Standortwahl nicht erheblich betroffen.

Aufgrund des unvermeidbaren Eingriffs in Brutgebiete europarechtlich geschützter Agrar-Vogelarten sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität, sog. CEF-Maßnahmen) erforderlich. Sonstige unvermeidbare Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaft sind bei Realisierung der Planung durch Maßnahmen des Naturschutzes an anderer Stelle im Stadtgebiet auszugleichen.

Ergebnis der Umweltprüfung ist, dass die Auswirkungen der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes mit Landschaftsplan der Stadt Straubing insgesamt als umweltverträglich zu werten sind. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter sind unter Berücksichtigung der zu treffenden Sicherungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht zu erwarten.

## 2. Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

| | |
|---|---|
| 01.02.2016 | Aufstellungsbeschluss für die 23. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans |
| 21.03.2016 - 21.04.2016 | Frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB zum Vorentwurf in der Fassung vom 02.02.2016 |
| 20.02.2017 | Behandlung der eingegangenen Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, Auslegungsbeschluss |
| 25.03.2019 - 26.04.2019 | Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf in der Fassung vom 22.01.2019 |
| 21.02.2022 | Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, Feststellungsbeschluss zur 23. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans im Bereich „Ortsumfahrung Alburg“ |

Bedenken, Anregungen und Hinweise aus der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung wurden, soweit möglich und mit den Zielsetzungen der Planänderung vereinbar, in die Planung eingearbeitet.

Bedenken, Anregungen und Hinweise aus der öffentlichen Auslegung wurden wie folgt berücksichtigt:

### 2.1 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Hinweise des WWA Deggendorf zur Kayer Senke wurden in die Begründung der Flächennutzungsplanänderung aufgenommen. Weitere Hinweise betrafen die konkrete Projektplanung. Die betroffenen Fachstellen der Stadt Straubing wurden darüber in Kenntnis gesetzt. Bedenken wurden nicht vorgebracht.

Rechtliche Verweise und Informationen des Gäubodenmuseums / Stadtarchäologie zur Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurden in der Begründung ergänzt. Weitere Informationen, die die konkrete Projektplanung und -umsetzung betreffen, wurden an die entsprechenden Fachstellen der Stadt Straubing weitergeleitet.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Straubing forderte, dass eine Bebauung des guten Ackerstandortes grundsätzlich unter geringstmöglichem Flächenverbrauch und Schonung der Umwelt erfolgen sollte. Zudem sollte die Zerschneidung landwirtschaftlicher Grundstücke möglichst gering gehalten werden. Über die Parameter Flächenbedarf und Raumstruktur/Landwirtschaft wurden die genannten Punkte in der Trassenbewertung berücksichtigt. Das Kriterium Raumstruktur/ Landwirtschaft wurde dabei doppelt gewichtet. Die

präferierte Variante D trägt dem Erhalt von gut bewirtschaftbaren land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen am besten Rechnung und ist auch am flächensparendsten.

Hinweise der unteren Naturschutzbehörde bzgl. Ausgleichsflächen sowie zum Vogelschutz, zu ggf. erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und zur Erfordernis der Beteiligung der Höheren Naturschutzbehörde im Rahmen der konkreten Projektplanung wurden in den Umweltbericht eingearbeitet. Änderungen der Planung waren nicht erforderlich.

Der Hinweis des Tiefbauamtes, Abt. Grün- und Freiflächen mit Stadtgärtnerei bzgl. eines wünschenswerten „grünen Rings“ im Stadtwesten entlang der SRs 21 bezieht sich auf das Plangebiet nur im Bereich der Einmündung in die geplante Ortsumfahrung. Im Zuge der konkreten Projektplanung können straßenbegleitende Grünflächen, z.B. Baumpflanzungen und Lärmschutzwall in entsprechende Maßnahmen entlang der Lerchenhaider Straße einbezogen werden. Im Rahmen einer seitens der Stadt geplanten Projektierung einer StadtRaumGrün-Strategie kann auch auf die weiteren Möglichkeiten der Planung und Umsetzung des im Flächennutzungs- und Landschaftsplanes dargestellten „grünen Ringes“ eingegangen werden.

Das Amt für Umwelt- und Naturschutz, Technischer Umweltschutz wies darauf hin, dass im Lageplan das Symbol für geplante aktive Schallschutzmaßnahmen auf der Südseite entlang der Straßentrasse dargestellt werden soll. Dies wurde eingearbeitet. Es handelte sich jedoch nicht um eine inhaltliche Änderung der Planung, die der erneuten Planauslegung bedurft hätte, sondern lediglich um eine klarstellende Darstellung.

## 2.2 Berücksichtigung der Einwendungen der Öffentlichkeit

Von Seiten der Öffentlichkeit sind bei der öffentlichen Auslegung 7 Stellungnahmen eingegangen. Deren Einwände, die z.T. von mehreren Einwendern in gleichem oder ähnlichem Wortlaut vorgebracht worden sind, wurden wie folgt abgewogen:

Notwendigkeit der Umgehungsstraße / Trassenführung wird in Frage gestellt, da landwirtschaftliche Flächen guter Bonität verloren gehen und Entwicklungspotential für Wohnbebauung zerstört würde

In der Dringlichkeitsliste des Ausbauplans für die bayerischen Staatsstraßen (Stand Oktober 2011) ist der Ausbau der St 2142 in den Gemeinden Mallersdorf- Pfaffenberg, Laberweinting und Geiselhöring in die 1. Prioritätsstufe der Dringlichkeit eingestuft. Als Planungsziel ist eine Umsetzung dieser Maßnahmen bis 2025 formuliert. Die Ortsumfahrung der Ortsteile Kay und Alburg wurde in die 2. Dringlichkeitsstufe aufgenommen. Damit ist die Umsetzung der Maßnahmen in der Zeit nach 2025 projektiert. Die Weiterplanung der Ortsumgehung der Stadt Geiselhöring und deren Ortsteils Hirschling ist im Gange. Daher ist auch die Auseinandersetzung mit der Ortsumgehung von Alburg ein wesentlicher Aspekt der Verkehrs- und Stadtentwicklung im Westen Straubings. Durch den projektierten Straßenbau geht landwirtschaftlicher Boden guter Bonität verloren. Jedoch ist eine Ortsumfahrung des in den letzten Jahren vor allem in diesem Bereich wohnbaulich stark genutzten und wachsenden Ortsteils eine wichtige Infrastrukturmaßnahme, um hier langfristig gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können. Durch die gewerbliche Entwicklung im Bereich des Gewerbeparks Alburg und des geplanten Gewerbegebietes Lerchenhaid mit jeweils direkter Anbindung an die Bundesstraße 8 ist ein zusätzliches (Schwerlast-)Verkehrsaufkommen auch auf der Staatsstraße St 2142 zu erwarten.

Verkehrsberuhigung der St 2142 innerorts muss sofort verwirklicht werden

Hierzu wurde darauf hingewiesen, dass die Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2142 durch Alburg inzwischen verkehrsrechtlich und verkehrsberuhigend umgestaltet wurde. Durch die Übernahme der Ortsdurchfahrt in die Straßenbaulast der Stadt konnte die zulässige Fahrgeschwindigkeit durchgängig auf 50 km/h beschränkt werden. Im Ortsbereich wurden des weiteren Fahrradschutzstreifen markiert, Überquerungsinseln und Bushaltepunkte eingerichtet. In zeitlichen Abständen werden immer wieder mittels mobiler Geschwindigkeitsmessanzeigen die Autofahrer über die gefahrene Geschwindigkeit informiert. Inzwischen kann festgestellt werden, dass damit zwar das Gesamtverkehrsaufkommen nicht maßgeblich reduziert, aber zumindest spürbare verkehrsberuhigende Effekte erzielt werden konnten.

Projektalternativen wurden nicht geprüft - weiträumige Verkehrslenkung – LKW-Transitverbote in der Ortsdurchfahrt - Umbau der Ortsdurchfahrt (Verkehrsberuhigung) - Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauches (Umfahrung als Erschließungsstraße) – Verkehrsträgerübergreifendes Management - Pendler (50 % PKW-Verkehr) auf ÖPNV umstellen.

Unter Bezugnahme auf die obigen Ausführungen sind andere „Projektalternativen“ – wie die formulierte weiträumige Verkehrslenkung, die Umfahrung als Erschließungsstraße – ohne maßgebliche staatsstraßenbeachtliche Relevanz. Grundsätzlich werden die weiters vorgeschlagenen Maßnahmen wie ein Lkw-Transitverbot für und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Ortsdurchfahrt sowie eine spürbare Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den

ÖPNV nicht als geeignet angesehen, die verkehrliche Aufgabenstellung absehbar nachhaltig lösen zu können. Die mit der Planung beabsichtigte Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf eine Trasse außerhalb der heutigen Ortsdurchfahrt lässt die Qualität einer bloßen Erschließungsstraße nicht zu.

Die Zielsetzung die Anwohner im Bereich der Geiselhöringer Str. vor Lärm zu schützen, wird nicht erfüllt.

Im Rahmen der konkreten Projektplanung wird auch zu prüfen und sicher zu stellen sein, dass den öffentlich-rechtlichen Anforderungen, u.a. dem ausreichenden Lärmschutz der von der Maßnahme betroffenen Anlieger, Rechnung getragen wird. In der Plandarstellung wird daher ein Korridor mit einer Breite von ca. 70 m vorgesehen, der den Platzbedarf etwaiger baulicher oder technischer Maßnahmen berücksichtigt. Die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen ist in den Unterlagen des FNP-Deckblattes dargestellt und erläutert.

Verlust von „Rohbauland“

Das besagte Grundstück ist im Flächennutzungs- und Landschaftsplan als „landwirtschaftliche Nutzungsfläche“ und nicht als Fläche für eine künftige Siedlungsentwicklung dargestellt. Ziel der Planung ist die Verkehrsorganisation; eine spätere Befassung mit Maßnahmen der Ortsteilentwicklung wird damit nicht ausgeschlossen.

Die Zielsetzung Schaffung von Wohn- und Gewerbeflächen, Entlastung der Anwohner vom Durchgangsverkehr wird mit dieser Änderung nicht erreicht / Entwicklung links und rechts der Trasse ist darzustellen

Die Planung verfolgt nicht die Zielstellung zur Schaffung von Wohn- und Gewerbeflächen. Dies soll durch separate Verfahren – wie die derzeit im Gange befindliche Ausweisung des Gewebegebietes Lerchenhaid – erfolgen. Die Planung soll die Umsetzung des Ziels der Verkehrsverlagerung von der heutigen Ortsdurchfahrt auf die künftige Umgehungstrasse vorbereiten.
Die Ausweisung großflächiger Wohnbauflächen angrenzend an den heutigen nördlichen Ortsrand Alburgs in Richtung Bahntrasse Passau-Obertraubling und zwischen dem Gewerbegebiet und der Kreisstraße SRs 21, wäre nicht als nachhaltige Stadtentwicklung anzusehen. Unabhängig der hohen Lärmemissionen durch die Verkehre der Bahn und der Straßen ist dieses Areal bei Starkregenereignissen durch großflächige Überflutungen bedroht. Für das sich in dieser sog. Kayer Senke aufstauende bzw. abfließende Niederschlagswasser sind nur sehr beschränkte Ableitungsmöglichkeiten in den Allachbach gegeben. Das bedeutet, dass die hier zusammenführenden Niederschläge in der Feldflur versickern müssen. Eine weitere bauliche Nutzung dieser Feldflur käme daher – wenn überhaupt - nur in sehr beschränktem Maße in Frage.
Ziel der Planung ist die Trassierung der möglichen Ortsumfahrung der Staatsstraße 2142. Damit wird nicht ausgeschlossen, dass sich eine wohnbauliche Entwicklung des Ortsteils Alburg in Zukunft – vergleichbar mit dem Wohngebiet „Am Kronsteig“ – ggf. einmal bis an die künftige Umgehungstrasse heran erstrecken könnte. Auch wird damit nicht ausgeschlossen, dass möglicherweise eine gewisse Erweiterung des Gewerbeparks Alburg nach Westen erfolgen könnte. Das Erfordernis der gleichzeitigen Befassung mit derartigen Siedlungsentwicklungsüberlegungen wird jedoch nicht gesehen.

<u>Durchschneidung von Flurstücken, Flächenverlust, Wertminderung / nur wirtschaftliche, abwicklungstechnische Gründe berücksichtigt</u>

Für die Trassierung der geplanten Ortsumgehungsstraße wurden 5 verschiedene Varianten (A-E) konzipiert, untersucht und einer umfassenden Bewertung unterzogen. Es wird auf die Matrix zur Bewertung der Trassenvarianten (sh. Pkt. 5.12 der Planbegründung) verwiesen. Eine unabdingbare Voraussetzung ist die fachliche Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörden. Unter Berücksichtigung weiterer Parameter, u.a. auch solche, die private Belange betreffen wie z.B. Raumstruktur/Landwirtschaft, Lärmschutz, Flächenbedarf, städtebauliche Entwicklung und Anzahl der erforderlichen Grundstücke, ergaben sich für die Varianten D, A und C die besten Werte. Die Parameter Raumstruktur/ Landwirtschaft und Anzahl der erforderlichen Grundstücke wurden sogar doppelt gewichtet. Für Variante E ergab sich dabei die ungünstigste Bewertung. Wie in der Begründung dargelegt wurde die Variante D als die am ehesten geeignete erachtet und demzufolge der entsprechende Plankorridor im FNP dargestellt. Grundsätzlich wird damit die aus straßenbaulicher Sicht am besten bewertete Variante A jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen sein. Die letztendliche Trassierung wird im Rahmen der konkreten Ausbauplanung zu definieren sein.
Die Entscheidung zur Darstellung der Variante D im FNP wurde unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange getroffen. Ein wesentliches Ziel der Planung ist auch die realistische Aussicht auf eine bauliche Umsetzung unter Berücksichtigung zu beachtender öffentlich-rechtlicher Bedingungen. Der dargestellte ca. 70 m breite Plankorridor gewährt zudem ausreichend weitgehende Planungsspielräume.

<u>Änderung gegen den Willen der betroffenen Grundstückseigentümer, ohne deren Beteiligung / ohne gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen / rechtsmittelfähige Abwägungsentscheidung wird verlangt</u>

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und damit auch der von der Planung Betroffenen erfolgte nach den Regularien des Baugesetzbuches im Rahmen der Aufstellung dieser Bauleitplanung. Selbstverständlich wird im Vorfeld und im Zuge der konkreten Planungen des Straßenbauprojektes mit den betroffenen Grundstückseigentümern Kontakt aufgenommen werden und in persönliche Abstimmungsgespräche u.a. über den dann angezeigten Grunderwerb bzw. -tausch einzutreten sein.
Das Ergebnis der Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wird - wie im BauGB definiert - nach Abschluss des Verfahrens mitgeteilt.

<u>Im bestehenden Flächennutzungsplan ist das bebaute Grundstück Fl.Nr. 754 als unbebaute landwirtschaftliche Nutzfläche dargestellt. Dies trifft nicht zu. Das Wohnhaus wurde durch eine Ortsabrundung satzungsgemäß in das WA aufgenommen. Deckblatt 23 rechtsunwirksam.</u>

Der Flächennutzungs- und Landschaftsplan FNP stellt als vorbereitender Bauleitplan die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung für das gesamte Stadtgebiet Straubing dar. Der FNP ist aufgrund seines Maßstabes nicht geeignet, ein „parzellenscharfes“ Planinstrument zu sein. Die Darstellungen des FNP sind insofern nicht exakt auf einzelne Grundstücke bezogen. Ergeben sich nach Inkrafttreten des FNP z.B. durch bauliche Entwicklungen Änderungen in der Flächennutzung, müssen diese nicht zwangsläufig durch entsprechende Änderungsverfahren im FNP korrigiert werden. Ein solcher Fall liegt z.B. auch bei der 2008 erfolgten Änderung der Ortssatzung „Alburg I“ vor, die zu einer teilweisen Bebaubarkeit des besagten Grundstückes des Einwenders geführt hatte. Die Vorplanung geeigneter Trassenvarianten erfolgte auf der Grundlage der aktuellen digitalen Flurkarte DFK, die dementgegen „parzellenscharf“ ist und somit auch die Bebauung auf Fl.Nr. 754 enthält. Der zum Zeitpunkt der Trassierungsplanungen aktuelle Baubestand wurde somit bei der Bewertung der Trassen berücksichtigt. Die unterschiedliche Darstellung in den Plänen ist rechtlich unerheblich. Dem Änderungsverfahren liegt der rechtswirksame FNP zugrunde, die Änderung erfolgt ausschließlich im definierten Geltungsbereich. Eine in Zusammenhang mit der durch Deckblatt Nr. 23 anstehenden FNP-Änderung nötige Berichtigung der Darstellungen bzgl. des Wohngebäudes des Einwenders ist entbehrlich.

<u>Das Wohnhausgrundstück 754 ist zusätzlichen Belastungen durch Wall und Immissionen, Lärm, Schatten etc. ausgesetzt</u>

Der Abstand des Trassenkorridors zum bestehenden Wohnhaus des Einwenders beträgt ca. 100 m. Die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen ist in den Unterlagen des FNP-Deckblattes dargestellt und erläutert. Die Darstellung eines Trassenkorridors mit ca. 70 m Breite lässt die Platzierung die Straße begleitender Schallschutzeinrichtungen zu. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zu Schallschutz, CO2-Emissionen, Feinstaubausbreitung oder anderer Belastungen ist im Zuge der konkreten Projektplanung - auch unter Einbezug etwaiger sonstiger Einflussfaktoren - zu prüfen und nachzuweisen.

## 3. Gründe für die Auswahl der Trasse nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten

Als Grundlage für die Festlegung der Straßentrasse im FNP/ LP wurde für die St 2142 - Ortsumfahrung Alburg - eine Vorplanung verkehrstechnisch geeigneter Trassenvarianten erstellt. Dabei wurden fünf mögliche Trassen (A-E) entwickelt. Diese wurden bewertet in Bezug auf die Kriterien

- Raumstruktur/ Landwirtschaft
- Straßenbau
- Lärmschutz
- Flächenbedarf
- Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten
- Bodendenkmäler/ Kulturgüter
- Natur und Landschaft
- Artenschutz
- Kosten
- Anzahl der erforderlichen Grundstücke.

Alle Trassenvarianten erwiesen sich planerisch und technisch in enger Abstimmung mit dem Straßenbau (Staatl. Bauamt Passau) als grundsätzlich umsetzbar. Um die Chance auf eine Realisierbarkeit in absehbarer Zeit zu erhöhen, wurden die dabei besonders relevanten Parameter Raumstruktur/ Landwirtschaft, Kosten, Anzahl der erforderlichen Grundstücke sowie Artenschutz doppelt gewichtet. Hierbei stellte sich in der Zusammenschau aller Bewertungskriterien die Variante D als die geeignetste dar. Diese wurde daher in den Flächennutzungsplan übernommen. Für den gesamten Straßenkörper mit Fahrbahn, Banketten, Entwässerung, ggf. notwendigen Böschungen sowie den Flächen für Lärmschutz ist eine Breite von rund 30 m erforderlich. Um für die verbindliche Bauleitplanung bzw. die detaillierte Trassenplanung, für Anwandwege und ökologische Ausgleichs- und grünordnerische Begleitmaßnahmen ausreichend Spielraum offen zu halten, wurden beidseits 20 m Breite zugegeben. Im FNP ist der Trassenkorridor daher mit etwa 70 m Breite dargestellt.