

1. Bebauungsplan

Textliche Festsetzung 1.5.1

Bei den zur Anpflanzung zwischen der geplanten Bebauung und der Bahn vorgesehenen Weißdornbäumen wurde „Crataegus laevigata „Plena““ durch „Crataegus laevigata, Hochstamm, fruchtend“ ersetzt.

Textliche Festsetzung 1.7.1

Die Auflagenstärke bei der Substratschicht für die Dachbegrünung wurde von 7 cm auf 10 cm und bei den vorgesehenen Hügeln von 10 cm auf 15 cm angehoben.

Artenliste 2.3.3.1

Bei den allgemeinen Artenlisten wurde der Amberbaum (*Liquidambar Styraciflua*) durch die Elsbeere (*Sorbus Torminalis*) ersetzt.

2. Umweltbericht

Zur Beantwortung der Frage, ob infolge der Baumaßnahme nicht nur eine temporäre Vergrämung von Vögeln und Fledermäusen zu erwarten ist, wurde in den Umweltbericht ein Kapitel 4.3 „Resümee“ aufgenommen (Seite 75/76). Hierin wird ausgeführt:

„Die vorkommenden Arten werden für die Zeit der Baumaßnahme vergrämt und finden entlang der Bahntrasse innerhalb und außerhalb der Siedlungsflächen adäquaten Ersatzlebensraum.

Da die Gehölzstruktur entlang der Sudetenstraße bis auf die Zugangsbereiche und die Kurzzeitstellplätze erhalten bleibt und der Erhalt durch den Verbleib im Eigentum der Stadt Linden zusätzlich gesichert ist, kann davon ausgegangen werden, dass wesentliche Anteile der vorgefundenen Arten zurückkommen werden.

Als Ausgleich für Freistellung der Zugangsbereiche werden die Flächen zwischen dem Gebäude und der Bahntrasse so umgestaltet, dass sie einen optimalen Lebensraum für verschiedene Tierarten darstellen, die dann wieder einwandern und dieses Gelände dauerhaft besiedeln können. Durch die vorgesehene artenreiche Wiese auf der Bahnseite entstehen Flächen mit einem hohen Besatz an Insekten, die für Vogelkükeln in den ersten Lebensstagen eine essentielle Eiweißnahrung darstellen. Durch die vorgesehenen intensiv blühenden Weißdornbäume stehen Insekten zusätzlich Nektarpflanzen zur Verfügung und die Bäume bieten durch ihr dichtes Astwerk guten Nistraum. Weißdorn trägt Früchte bis in den Frühling hinein, so dass auch ausreichend Winterfutter zur Verfügung steht. Die vorgesehenen Gabionenwände bieten darüber hinaus auch anderen Artengruppen Möglichkeiten, das Areal neu zu besiedeln.“

3. Immissionsberechnung

Die Immissionsberechnung wurde durch den Gutachter wie folgt aktualisiert:

Der Zusammenhang zwischen dem „Längenbezogenen Schalleistungspegel“ Tab. 1 und den Kartendarstellungen wurde in Kapitel 3.4 auf Seite 8 erläutert: Die Tabelle stellt den Schalleistungspegel dar, die Karten zeigen den auf dem Schalldruckpegel basierenden Beurteilungspegel. Die Einheit des Schalldrucks ist Pascal, die Einheit der Schalleistung ist Watt.

Die zwischenzeitlich vorliegenden aktuellen Streckenbelegungsdaten der Deutschen Bahn AG sind in Kapitel 3.3 Tab. 1 eingearbeitet. Hieraus ergeben sich bei den „Längenbezogenen Schalleistungspiegeln“ tags geringfügig höhere und nachts geringfügig niedrigere Werte. Änderungen an den Maßnahmenempfehlungen ergeben sich hieraus nicht.

Die Lärmkarten wurden aktualisiert. Sie befinden sich auf den Seiten 9-16 und bilden jetzt auch die Schallausbreitung östlich der Bahn und südlich entlang von Bahnhofstraße und Breiter Weg ab.

Kapitel 6 „Reflexionen“ hat nun folgenden Wortlaut:

„Es wurde die Erhöhung des Schalldruckpegels exemplarisch an einem Punkt in 50 m Abstand von der Bahnstrecke in Ostrichtung auf Höhe des Hauses 2 berechnet. Der Schalldruckpegel erhöht sich auf der Ostseite um $DL = 1,4$ dB.

Hierzu zitieren wir von http://www.laermorama.ch/m1_akustik/schallpegel_w.html: Unser Gehör passt sich schnell an vorhandene Schallpegel an. Die Differenzen von Pegeln treten am stärksten in Erscheinung, wenn wir zwei Pegel unmittelbar nacheinander hören. Der kleinste hörbare Unterschied ist vom Pegel und von der Frequenz abhängig. 1 dB sollte etwa hörbar sein. Es ist geplant die Bahnseite der geplanten Bebauung "Am Bahnhof" absorbierend auszuführen, so dass nur sehr geringe Reflexionen entstehen.“

Hinweis: Der Vorhabenträger hat bereits auf die Ergebnisse der Immissionsberechnung reagiert. In der aktuellen Planung werden bei der Fassadengestaltung auf der Bahnseite absorbierende Materialien verwendet.

4. Stadtverordnetenversammlung

Sofern in der Stadtverordnetenversammlung weitere Änderungen gewünscht werden, werden diese noch vor der Bekanntmachung der Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB in die Beteiligungsunterlagen eingearbeitet.

5. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Deutsche Bahn AG wird im Zusammenhang mit der Benachrichtigung über die Auslegung der Bauleitpläne gem. § 3 Abs. 2 BauGB gebeten, sich im Rahmen ihrer Stellungnahme explizit zu dem Bau eines 3. bzw. 3. und 4. Gleises zu äußern.