

# Mitteilung



LANDESHAUPTSTADT  
THÜRINGEN  
Stadtverwaltung

an

Dez. 6 Kultur und Stadtentwicklung  
Beigeordneter

GI-Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung						VW
12. FEB. 2021						VAV
177						ZdA
01	02	03	04	05	06	
S	1	X	X	2	3	

Dezernat 03  
Sicherheit und Umwelt

Kontakt

## FNP-Änderung Nr. 33 – Stellungnahme zum Variantenvergleich Südliche Stadteinfahrt

Mein Zeichen

Ihr Zeichen

Sehr geehrter Herr Dr. Knoblich,

09. Februar 2021

das Dezernat 06 forderte das Umwelt- und Naturschutzamt zur Zuarbeit zum Variantenvergleich der Hauptverkehrsstrassen zur südlichen Stadteinfahrt auf. Wir haben ergänzend eine Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde und der unteren Forstbehörde eingeholt. Grundlage der Stellungnahme zur Variantenprüfung bilden die inhaltlichen Vorgaben des § 1 Abs. 6 BauGB und die Anlage 1 BauGB.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass auf Grund ihrer Funktion als südliche Stadteinfahrt und der daraus resultierenden Verkehrsbelegung alle geprüften Varianten mit entsprechend erheblichen Lärmimmissionen an den angrenzenden Bauflächen verbunden sind.

Der Schwerpunkt der Lärmbelastung liegt, je nach Straßenlage,

- bei Variante A (Arndtstraße als Hauptverkehrsstrasse) an der geplanten Bebauung der Arndtstraße und der Arnstädter Straße;
- bei Variante B an der bestehenden und geplanten Bebauung der M.-A.-Nexö-Straße und an Teilen der Arnstädter Straße;
- bei Variante C (Einbahnstraßenlösung) werden die immissionsrechtlichen Grenzwerte an allen Straßen überschritten.

Auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben sind bei allen Varianten die Auswirkungen an der Bestandsbebauung nördlich der M.-A.-Nexö-Straße, insbesondere im kreuzungsabgewandten Bereich, über den Einsatz von lärmindernden Maßnahmen (z.B. Asphalt) lösbar. An der Neubebauung sind bauregulierende Maßnahmen erforderlich.

Die Lingelfläche, das nördlich gelegene Wohngebiet, der südlich gelegene Steigerwald (Natura2000-Gebiet, Landschaftsschutzgebiet\*) und die straßenbegleitenden Bäume stellen Teillebensräume für Fledermaus-/ Vogelarten von gemeinschaftlichem Interesse dar. Bei der Beurteilung der Zulässigkeit der geplanten Vorhaben sind die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote und die Beeinträchtigungsverbote für Natura2000-Gebiete des § 33 BNatSchG zu beachten und Alternativen zur Vermeidung der Verbotstatbestände aufzuzeigen. Im vorliegenden Fall zu bewerten ist insbesondere das Tötungsrisiko durch die Veränderung/Verbreiterung der Straßen

- a) für streng geschützte Fledermausarten und besonders geschützte europäische Vogelarten  
 b) für o.g. Arten als Schutzobjekt/maßgebliche Bestandteile der südlich unmittelbar angrenzenden Natura2000-Gebiete (FFH-Gebiet Nr. 56 und EG-Vogelschutzgebiet Nr. 31).

Im Ergebnis ist festzustellen, dass lediglich mit der Lage der Hauptverkehrsstrasse in der M.-A.-Nexö-Straße (Variante B) die aktuellen Gehölzflächen an der Arndtstraße in ihrer Funktion als Leitstruktur ohne Einschränkung erhalten und somit die dauerhafte Verbindung von Fledermaussommerquartieren in den nördlichen Wohngebieten und dem Steigerwald ohne signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos aufrechterhalten bleiben können. Die Waldrandbereiche des Steigerwaldes, welche wesentliche Nahrungshabitate für die maßgeblichen Fledermaus- und Vogelarten des FFH-Gebietes darstellen, bleiben in ihrer aktuellen Ausgestaltung erhalten. Bei der Beibehaltung der aktuellen realen Verkehrszahlen würde sich keine Erhöhung des Kollisionsrisikos für am Waldrand jagende, gesetzlich geschützte Arten und somit kein Eintritt der artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG und des Beeinträchtigungsverbotes nach § 33 BNatSchG (Natura-2000-Gebiete und ihre maßgeblichen Bestandteile) ergeben. Im Gegensatz zu den Varianten A und C kann bei Variante B auf die Anlage umfangreicher Kollisionsschutzwände und Querungshilfen an der Arndtstraße verzichtet werden.

Im Vergleich hat die **Variante B** somit die geringsten Umweltauswirkungen auf das Gesamtgefüge zu verzeichnen und wurde als Vorzugsvariante herausgearbeitet.

	<b>Variante A</b> Arndtstraße als Haupterschließungsstraße	<b>Variante B</b> Martin-Andersen-Nexö-Straße als Haupterschließungsstraße	<b>Variante C</b> Einbahnstraßenlösung
Flora/Fauna/Biologische Vielfalt	<b>erheblich nachteilig</b>	<u>erheblich positiv</u>	<b>erheblich nachteilig</b>
Boden/Fläche	keine wesentlichen Auswirkungen	keine wesentlichen Auswirkungen	keine wesentlichen Auswirkungen
Wasser	<b>erheblich nachteilig</b>	nachteilig	<b>erheblich nachteilig</b>
Klima/Luft	nachteilig	positiv	positiv
Landschaft	nachteilig	positiv	nachteilig
Natura 2000	<b>erheblich nachteilig</b>	<u>erheblich positiv</u>	<b>erheblich nachteilig</b>
Mensch/Gesundheit/ Bevölkerung	<b>erheblich nachteilig</b>	<b>erheblich nachteilig</b>	<b>erheblich nachteilig</b>
Kultur-/Sachgüter	nachteilig	positiv	nachteilig
Rangfolge	3 besonders hohe negative Umweltauswirkungen, verbunden mit der zwingend erforderlichen Schaffung von Überflughilfen und Kollisionsschutzwänden am Steigerrand und dem damit verbundenen Abrücken vom Wald und der zwingend erforderlichen Umsetzung lärmindernder Maßnahmen	1 Im Vergleich die geringsten Umweltauswirkungen, verbunden mit der zwingend erforderlichen Umsetzung lärmindernder Maßnahmen	2 hohe negative Umweltauswirkungen, verbunden mit der zwingend erforderlichen Schaffung von Überflughilfen und Kollisionsschutzwänden am Steigerrand und dem damit verbundenen Abrücken vom Wald und der zwingend erforderlichen Umsetzung lärmindernder Maßnahmen

Die entsprechenden Fachstellungnahmen sowie eine detaillierte Übersicht zur Variantenuntersuchung erhalten Sie beiliegend.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Horn  
Beigeordneter

Anlage 1: Fachstellungnahmen  
Anlage 2: Variantenuntersuchung

### Untere Immissionsschutzbehörde

#### Klimaökologie:

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 33 befindet sich nach gesamtstädtischem Klimagutachten (2016) vorwiegend in der Klimaschutzzone 1. Ordnung. Nur der südöstliche Teil des Geltungsbereichs befindet sich in der Klimaschutzzone 2. Ordnung. Die Flächen der Klimaschutzzone 1. Ordnung sind von höchster Bedeutung für die Kalt- und Frischluftversorgung und Be- und Entlüftung der Stadt Erfurt. Langfristiges Planungsziel ist die Freihaltung und Sicherung der klimatischen Funktion, um die lufthygienische und klimatische Situation von Erfurt nachhaltig zu gewährleisten.

Zur Sicherung der lokalen Klimafunktionen (Kaltluftabfluss und Frischluftzufuhr aus dem Steigerwald) wurde im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gefordert, einen 40 Meter breiten Freihaltebereich entlang der Martin-Andersen-Nexö-Straße zu berücksichtigen (gemessen senkrecht von der Straßenmitte). Um bedenkliche, klimatische Beeinträchtigungen zu verhindern, sind diese Freihaltebereiche auszuweisen und städtebauliche Optimierungen aus stadtklimatischer Sicht notwendig. Im Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans wurde für die Freihaltebereiche eine Darstellung als Grünfläche entlang der bestehenden Martin-Andersen-Nexö-Straße gefordert.

In Variante A (sowie auch im derzeit gültigen FNP) sind in diesen klimasensiblen Bereichen Wohn- und Mischnutzungen dargestellt.

In Variante B ist in diesen klimasensiblen Bereichen eine Stadtein- und -ausfahrt vorgesehen. Die Variante C unterscheidet sich zur Variante B nur soweit, dass in diesen klimasensiblen Bereichen ausschließlich eine Stadtausfahrt (Einbahnstraße mit geringerem Versiegelungsgrad) vorgesehen ist.

Wird der geforderten Darstellung als einer strukturelevanten Grünfläche (zur Sicherung des klimatischen Freihaltebereichs) nicht entsprochen, könnten die stadtklimatischen Belange in der sich anschließenden, verbindlichen Bauleitplanung am besten über die Varianten B bzw. C der Flächennutzungsplan-Änderung ausreichend berücksichtigt werden. In diesem Fall kann über die lineare Struktur einer Stadteinfahrt und Berücksichtigung großer Abstände der angrenzenden Bebauung eine funktionstüchtige Luftleitbahn ermöglicht werden. Mit der Zielsetzung der Variante A eine durchgängige Wohn- und Mischgebietsnutzung zu entwickeln, kann den klimatischen Belangen (Kalt- und Frischluftzufuhr) nicht ausreichend Rechnung getragen werden. Luftleitbahnen benötigen insgesamt eine Mindestbreite, um funktionstüchtig und wirksam für überwärmte Stadtgebiete zu sein. Bei der Änderung des Flächennutzungsplans nach Variante A wäre der Erhalt der Luftleitbahn über festzusetzende Freihaltebereiche in der verbindlichen Bauleitplanung weiterhin möglich.

#### Lärm:

### **Variante A – Verlegung der Südeinfahrt in die Arndtstraße**

#### Verkehrsbelegung/Emissionswert (LmE)

Arndtstraße: DTV 17.300 Kfz/24 h, pT 5,5 %, pN 8,0 % - LmE Tag/Nacht: 64,3/57,9 dB(A)

Arnstädter Straße: DTV 17.000 Kfz/24 h, pT 5,0 %, pN 7,0 % - LmE Tag/Nacht: 64,0/57,5 dB(A)

Die MAN-Str. hat nur noch die Funktion einer Anliegerstraße mit Teilerschließung der Lingelfläche.

#### Bewertung der Immissionswerte

Im Rahmen der Schalluntersuchung (Variante B) zum Bebauungsplan LOV688 wurde für die Arndtstraße an der geplanten Bebauung für tags bis 60 und nachts bis 53 dB(A) ermittelt. Ein Vergleich zwischen Variante A und B lässt für die Arndtstraße bei der Variante A für tags bis 67 dB(A) und nachts bis 62 dB(A) erwarten. Somit liegen hier die Beurteilungspegel an der geplanten Bebauung höher als bei Variante B in der MAN Straße (hier geplante Bebauung Tag/Nacht: 67/59 dB(A)). Zudem erhöhen sich die Beurteilungspegel an der Arnstädter Straße um 5 dB. Des Weiteren ist im fortgeschrittenen B-Plan an der Arndtstraße keine Riegelbebauung vorgesehen, somit würde der Verkehrslärm in das Plangebiet hineingetragen. Der Vorteil ist hier die Umwandlung der MAN Straße in eine Anlieger-/Erschließungsstraße. Der Bereich der Einmündungen MAN an der Arndtstraße wird von dieser Lärminderung nicht erfasst. Ursache ist der geringe Abstand von der MAN Straße zur dreispurigen Arndtstraße. Auch die Einmündung der MAN Straße an der Arnstädter Straße profitiert nicht von der Anlieger-/Erschließungsstraße. Das Planungsproblem Verkehrslärm wird in die Arndtstraße sowie Arnstädter Straße verlagert.

### Variante B – Beibehaltung der südlichen Stadteinfahrt in der Martin-Andersen-Nexö-Straße

#### Verkehrsbelegung/Emissionswert (LmE)

Arndtstraße: DTV 2.750 Kfz/24 h, pT 3,0 %, pN 6,0 % - LmE Tag/Nacht: 55,1/49,2 dB(A)  
Arnstädter Straße: DTV 7.000 Kfz/24 h, pT 3,0 %, pN 4,0 % - LmE Tag/Nacht: 59,1/52,3 dB(A)  
MAN Straße: DTV 14.650 Kfz/24 h, pT 6,0 %, pN 9,0 % - LmE Tag/Nacht: 63,8/56,1 dB(A)

#### Bewertung der Immissionswerte

Diese Variante wurde im B-Plan LOV688 (Riegelbebauung) berücksichtigt. Durch diese Variante werden die Beurteilungspegel an der Arndtstraße und Arnstädter Straße nicht weiter erhöht. Somit war entlang der Arndtstraße keine zusätzliche Riegelbebauung notwendig.

Die überarbeiteten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS 19 (Ersatz für RLS 90) stehen kurz vor der Einführung in die normativen Vorgaben zum Verkehrslärm. Die RLS 19 ermöglicht die Berücksichtigung von lärmminderten Straßendeckschichten unterhalb einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Entsprechend der Tabelle 4a der RLS 19 kann der Verkehrslärm hierdurch bis zu 3,9 dB am Tag und in der Nacht gemindert werden. Die mögliche Lärminderung liegt somit über den Lärminderungseffekt der Variante C für die MAN Straße ohne das zusätzliche hohe Verkehrslärmeinträge in das Plangebiet durch die Arndtstraße sowie Arnstädter Straße entstehen.

Im aktuellen Lärmaktionsplan Stufe 3 wurde die Lärminderung durch "lärmoptimierten Asphalt" für die MAN Straße bereits im Maßnahmenkatalog (bereits durch den Stadtrat bestätigt) aufgenommen.

### Variante C – Einbahnstraßenlösung der südlichen Stadteinfahrt über die Arndtstraße und die Martin-Anderson-Nexö-Straße

#### Verkehrsbelegung/Emissionswert (LmE)

Arndtstraße: DTV 9.570 Kfz/24 h, pT 5,0 %, pN 7,0 % - LmE Tag/Nacht: 61,5/55,0 dB(A)  
Arnstädter Straße: DTV 13.800 Kfz/24 h, pT 4,5 %, pN 6,0 % - LmE Tag/Nacht: 62,9/56,2 dB(A)  
MAN Straße: DTV 8.150 Kfz/24 h, pT 7,0 %, pN 10,0 % - LmE Tag/Nacht: 61,7/53,9 dB(A)

#### Bewertung der Immissionswerte

Diese Variante würde die Beurteilungspegel in der MAN Straße um 2 – 3 dB verringern. Der Bereich der Einmündungen MAN an der Arndtstraße wird von dieser Lärminderung nicht erfasst. Ursache ist der geringe Abstand von der neuen Arndtstraße zur MAN Straße. Auch die Einmündung der MAN Straße an der Arnstädter Straße profitiert nicht von der Anlieger-/Erschließungsstraße. Die Verkehrslärmeinwirkung durch die Arndtstraße und Arnstädter Straße würden sich wesentlich um **4 dB** erhöhen.

Lärmaktionsplan Stufe 3 (LAP) - MAN Straße:

Im Rahmen der aktuellen Lärmaktionsplanung wurden die Straßen mit einem DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von > 8 000 Kfz/24 h untersucht. Anhand der Lärmkennziffer (Lärmkennziffer (für jedes Haus)=(Pegel-Auslösewert)\*Einwohner) ordnet sich die MAN Straße auf Platz 46 von 55 gelisteten Straßen (LAP: Tabelle 7 Seite 25) ein.

Im Maßnahmenkatalog (lärmoptimierter Asphalt) nimmt die MAN Straße den Platz 9 von 11 bewerteten Maßnahmen (LAP: Tabelle 12 Seite 41) ein. Bei der Bewertung im Maßnahmenkatalog werden die Gebietseinstufung, die Lärmkennziffer (LKZ) und die Effizienz (Kosten/Minderung LKZ) berücksichtigt.

Unabhängig von dieser Listung ist die Berücksichtigung dieser Maßnahme bei der anstehenden Sanierung der MAN Straße sinnvoll und notwendig.

## Untere Wasserbehörde

### Varianten A und C (nur Arndtstraße):

#### Schutzgüter:

Im Planungsbereich der Varianten A und C befindet sich der Schindleichsgraben, ein Gewässer II. Ordnung, der den wasserrechtlichen Bestimmungen nach WHG und ThürWG unterliegt. Zudem befindet sich der Planungsbereich z.T. in der Trinkwasserschutzzone II und III der städtischen Wassergewinnungsanlagen.

#### Vorbelastungen:

Der Schindleichsgraben verläuft über nahezu der gesamten Variantenabschnitte A und C (Arndtstraße) unterirdisch in einer Rohrleitung. Gewässerökologische Eigenschaften des Gewässers sind damit weitgehend verloren gegangen.

Gebiete zur Gewinnung von Trinkwasser sind vor Beeinträchtigungen, die nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung haben können zu schützen.

#### Umweltauswirkungen:

Im Fall eines tragfähigen Ausbaus der Arndtstraße (Variante A und C) ist von einer baubedingten und nutzungsbedingten (Lasteintrag) Beeinträchtigung des Gewässers (baulicher Zustand der Verrohrung) auszugehen. Daraus kann die Notwendigkeit einer aufwendigeren baulichen Ertüchtigung resultieren.

#### Erforderliche Vermeidungsmaßnahmen:

Eine Ertüchtigung der Gewässerverrohrung im Rahmen des Straßenausbaus führt zu keiner Verschlechterung des Gewässerzustands im Vergleich zu Istzustand.

Für die Lage in der Trinkwasserschutzzone sind entsprechende Vorkehrungen, z.B. Straßenausbau nach RiStWag, zu treffen, die den Schutz der Trinkwassergewinnung gewährleisten.

#### Normative Hinderungsgründe:

Für den Ausbau eines Gewässers bedarf es eines umfangreichen und zeitlich langwierigen wasserrechtlichen Planfeststellungs- / Plangenehmigungsverfahrens. Dies gilt insbesondere auch dann, wenn im Zuge des Ausbaus der Arndtstraße eine Anpassung des Gewässerlaufs erforderlich wird.

Für die Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen innerhalb der Trinkwasserschutzzone sind die Anforderungen der RiStWag nachweislich einzuhalten. Des Weiteren sind rechtzeitig Ausnahmen von Bauverboten zu beantragen, deren Genehmigungsfähigkeit maßgeblich vom Eingriff in die vorhandenen Deckschichten abhängig ist.

### Variante B:

Die Variante B ist bisher nicht erkennbar von Eingriffen ins Gewässer bzw. in Gebiete der Trinkwasserschutzzone betroffen. Im Hinblick auf wasserrechtliche Einschränkungen ist diese Variante am unproblematischsten.

## Untere Naturschutzbehörde

Die Lingelfläche, das nördlich gelegene Wohngebiet, der südlich gelegene Steigerwald (Natura2000-Gebiet, Landschaftsschutzgebiet\*) und die straßenbegleitenden Bäume weisen Teillebensräume für Fledermaus-/Vogelarten von gemeinschaftlichem Interesse dar.

Die Baumbestände beiderseits der M.-A.-Nexö-Straße, an der Arnstädter Strasse, auf der Lingelfläche und entlang der Arndtstraße dienen als Überflughilfe für Fledermausarten (streng geschützt nach Anhang IV RL 92/43/EWG), welche dort zwischen den Quartieren im Wohngebiet nördlich der M.-A.-Nexö-Straße, der Lingelfläche/Tennisplätze sowie dem Steigerwald fliegen und insbesondere die Lingelfläche und den Steigerwald als Nahrungshabitat nutzen. Die Gehölzränder entlang des Steigerwaldes werden für die Nahrungssuche durch strukturgebundene Fledermausarten genutzt, welche deren Quartiere in den nördlich angrenzenden Wohngebieten, in den Kellern am Steigernordrand bzw. der Thüringenhalle und im Steigerwald liegen.

Die Lingelfläche einschließlich der angrenzenden Gehölzflächen, die straßenbegleitenden Baumreihen und der Steigerwald stellen Lebensräume heimischer Vogelarten (sowie weiterer Tiergruppen) dar. Die südlich angrenzenden Teile des Steigerwaldes wurden auf Grund seiner naturnahen Ausstattung, Lebensraumqualität und Erholungsraum als Landschaftsschutzgebiet sowie NATURA-2000-Gebiet geschützt.

Bei der Beurteilung der Zulässigkeit der geplanten Vorhaben sind die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote und die Beeinträchtigungsverbote für Natura2000-Gebiete des § 33 BNatSchG zu beachten und Alternativen zur Vermeidung der Verbotstatbestände aufzuzeigen. Im vorliegenden Fall zu bewerten ist insbesondere das Tötungsrisiko durch die Veränderung/Verbreiterung der Straßen

- a) für streng geschützte Fledermausarten und besonders geschützte europäische Vogelarten
- b) für o.g. Arten als Schutzobjekt/maßgebliche Bestandteile der südlich unmittelbar angrenzenden Natura2000-Gebiete (FFH-Gebiet Nr. 56 und EG-Vogelschutzgebiet Nr. 31).

\*Schutzgebiete:

- Landschaftsschutzgebiet Steiger mit seiner besonderen Funktion als naturnaher Erholungsraum
- EG-Vogelschutzgebiet DE 5032-420 "Muschelkalkgebiet südöstlich Erfurt, welches unter anderem Teile des südlich angrenzenden Steigerwaldes beinhaltet und in dem Veränderungen und Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebietes (u.a. Grauspecht, Mittelspecht, Schwarzspecht, Rotmilan, Schwarzmilan, Sperlingskauz) oder den für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, unzulässig sind
- FFH-Gebiet DE 5032-301 "Steiger-Willroder Forst-Werningslebener Wald", welches unter anderem Teile des südlich angrenzenden Steigerwaldes beinhaltet und in dem Veränderungen und Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebietes (Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald; Fledermausarten: Kleine Hufeisennase, Großes Mausohr, Bechsteinfledermaus) oder den für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen (u.a. verschiedene weitere Fledermausarten) führen können, unzulässig sind.

Für die Bewertung der Alternativen wurden maßgeblich folgende vorliegende Gutachten verwendet:

- Südliche Stadteinfahrt Erfurt/EFS095 Lingelfläche – Gutachten: Brutvögel, Herpetofauna (BÖSCHA, 2014)

- Vorhabenbezogener Bebauungsplan LOV688 "Quartier Lingel am Steigerwald" Gutachten Avifauna (BÖSCHA, 2018)
- Südliche Stadteinfahrt Erfurt/EFS095 Lingelfläche – Erfassung von Fledermausvorkommen (Franz, 2014)
- Erfassung von Fledermausvorkommen im Zuge eines Bauleitplanverfahrens für die Bebauung der ehemaligen Lingelfläche in der Stadt Erfurt, Endbericht (nachtaktiv, 2018)
- nur in Teilen, da veraltet: Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange (Variantenvergleich) zum Vorhaben: B4/Südeinfahrt Erfurt (BÖSCHA, 2009 in Stock, 2010)

#### Variante A: Südliche Stadteinfahrt in der Arndtstrasse

Die Umsetzung der Verkehrsführung Variante A im Zuge der FNP-Änderung Nr. 33 führt im Vergleich zum wirksamen FNP zu keinen wesentlichen Veränderungen für Fauna/Flora/Biologische Vielfalt/Natura2000.

Bei der Umsetzung der Variante A ist das Eintreten naturschutzrechtlicher Verbote (§ 44 BNatSchG – artenschutzrechtliche Zugriffsverbote; § 33 BNatSchG – Beeinträchtigungsverbot Natura2000-Gebiet und dessen maßgebliche Bestandteile) zu erwarten, welche durch geeignete Alternativen abzuwenden sind:

Die erhebliche Erhöhung der Verkehrszahlen auf der Arndtstraße (>10.000 Kfz pro Tag) führt zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisions- und somit Tötungsrisiko für die am Steigerrand jagenden strukturgebundenen, streng geschützten Fledermausarten und kollisionsgefährdeten, besonders/streng geschützten Vogelarten, welche zudem maßgebliche Bestandteile der angrenzenden NATURA 2000-Gebiete darstellen. Die erheblich zunehmende Verlärmung des Gebiets führt dazu, dass für verschiedene Fledermausarten die Nahrungsaufnahme am Boden nicht mehr erfolgen kann. Störungsempfindliche streng geschützte Vogelarten würden ihre Lebensräume im straßennahen Bereich aufgeben. Die Verbreiterung der Straße führt zu einem Verlust von Querungsmöglichkeiten für Fledermäuse, welche ihre Sommerquartiere/Wochenstuben in den nördlich angrenzenden Baugebieten haben und zur Nahrungssuche den Steigerwald aufsuchen.

Gegebenenfalls ist mit einem erheblichen Verlust von Eichen-Hainbuchenwald als Lebensraumtyp FFH-Gebiet – nach § 34 BNatSchG zu rechnen.

Auf Grund der Betroffenheit von Verbotstatbeständen nach § 44 und § 33 BNatSchG sind zumutbare Alternativen zu prüfen (bauliche Vermeidungsmaßnahmen, z.B. Überflughilfen einschl. Kollisionsschutzwände und Abrücken vom Waldrand, Tunnel, anderweitige Verkehrsführung). Eine Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit (z. B. 30 km/h) ist nicht geeignet, um das Kollisionsrisiko für Fledermausarten zu verringern, welche die Arndtstraße aktuell über die Baumkronen beiderseits der Straße queren. Strukturgebundene Arten wie die Mopsfledermaus, die Kleine Bartfledermaus und die Kleine Hufeisennase würden bei den Transferflügen zwischen der Lingelfläche/dem Wohngebiet an der M.-A.-Nexöstraße und dem Steigerwald ohne Baumkronen/Überflughilfen mit dem Kfz auf der Arndtstraße kollidieren.

Im Vergleich zum realen Bestand ist eine Reduzierung der Lärmbelastung der M.-A.-Nexö-Straße und somit lokale Verbesserungen der tatsächlichen Habitategenschaften der Baumreihe an der M.-A.-Nexöstraße (Bedeutung als Transferraum für Fledermausarten mit potenzieller Bedeutung für das südlich gelegene Natura2000-Gebiet) zu erwarten. Die Verlagerung der Hauptverkehrsführung in die Arndtstraße würde im Vergleich zum realen Bestand zu einer Erhöhung der Lärmbelastung der Arnstädter Straße führen. Dies würde eine lokale Verschlechterung der tatsächlichen Habitategenschaften der Baumreihe an der Arnstädter Straße (Bedeutung als Transferraum für Fledermausarten mit potenzieller Bedeutung für das südlich gelegene Natura2000-Gebiet) hervorrufen.

### **Variante B: Südliche Stadteinfahrt in der M.-A.-Nexö-Strasse**

Die Planungsvariante B führt im Vergleich zum wirksamen FNP zu einer erheblichen Verringerung der Beeinträchtigung der ökologischen Funktionen der Straßenbaumreihe/Steigerrand in seiner Bedeutung als Lebensraum für besonders/streng geschützte Arten und deren Bezug zu den im Süden tangierten Natura2000-Gebieten.

An der Arnstädter Straße ist im Vergleich zum wirksamen FNP eine Verringerung der lokalen Beeinträchtigung der Grünflächen mit Hop-Over-Funktionen für Arten des angrenzenden Natura-2000-Gebietes durch Abnahme Straßenverkehr (Licht, Lärm, Staub, Erschütterungen ) Grünzug Lingelfläche als Jagdrevier und Hop-Over Fledermaus zu erwarten.

Im Vergleich zum wirksamen FNP ist für den Bereich der Baumreihe an der M.-A.-Nexöstraße eine lokal erhöhte Beeinträchtigung der ökologischen Funktionen der Straßenbaumreihe Hop-Over-Funktionen für Arten des angrenzenden Natura-2000-Gebietes einschließlich der Vorbelastungen durch Straßenverkehr (Licht, Lärm, Staub, Erschütterungen) zu erwarten.

### **Variante C: Einbahnstrassenlösung**

Die Umsetzung der Verkehrsführung Variante C im Zuge der FNP-Änderung Nr. 33 führt im Vergleich zum wirksamen FNP zu einer Verringerung der nachteiligen Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Arten, auch in deren Bezug zu den südlich tangierten Natura 2000-Gebieten sowie der artenschutzrechtlich relevanten Baumreihe an der Arnstädter Straße. Im Vergleich zum wirksamen FNP sind lokale nachteilige Auswirkungen auf die ökologischen Funktionen der Baumreihe an der M.-A.-Nexö-Straße zu erwarten.

Jedoch ist, wie auch bei Variante A, auf Grund der zu erwartenden Verbreiterung der Arndtstraße das Eintreten naturschutzrechtlicher Verbote (§ 44 BNatSchG – artenschutzrechtliche Zugriffsverbote; § 33 BNatSchG – Beeinträchtigungsverbot Natura2000-Gebiet und dessen maßgebliche Bestandteile) zu erwarten, welche durch geeignete Alternativen abzuwenden sind. So führt die erhebliche Erhöhung der Verkehrszahlen auf der Arndtstraße zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisions- und somit Tötungsrisikos für die am Steigerrand jagenden strukturgebundenen, streng geschützten Fledermausarten, welche überwiegend zudem maßgebliche Bestandteile der angrenzenden NATURA 2000-Gebiete darstellen. Die erheblich zunehmende Verlärmung des Gebiets führt dazu, dass durch verschiedene Fledermausarten die Nahrungsaufnahme am Boden nicht mehr erfolgen kann. Störungsempfindliche streng geschützte Vogelarten würden ihre Lebensräume im straßennahen Bereich aufgeben. Die Verbreiterung der Straße führt zu einem Verlust von Querungsmöglichkeiten für Fledermäuse, welche ihre Sommerquartiere/Wochenstuben in den nördlich angrenzenden Baugebieten haben und zur Nahrungssuche den Steigerwald aufsuchen. Gegebenenfalls ist mit einem erheblichen Verlust von Eichen-Hainbuchenwald als Lebensraumtyp FFH-Gebiet – nach § 34 BNatSchG zu rechnen.

Auf Grund der Betroffenheit von Verbotstatbeständen nach § 44 und § 33 BNatSchG sind zumutbare Alternativen zu prüfen (bauliche Vermeidungsmaßnahmen, z.B. Überflughilfen einschl. Kollisionsschutzwände und Abrücken vom Waldrand, Tunnel, anderweitige Verkehrsführung). Eine Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit (z. B. 30 km/h) ist nicht geeignet, um das Kollisionsrisiko für Fledermausarten zu verringern, welche die Arndtstraße aktuell über die Baumkronen beiderseits der Straße queren. Strukturgebundene Arten wie die Mopsfledermaus, die Kleine Bartfledermaus und die Kleine Hufeisennase würden bei den Transferflügen zwischen der Lingelfläche/dem Wohngebiet an der M.-A.-Nexöstraße und dem Steigerwald ohne Baumkronen/Überflughilfen mit den Kfz auf der Arndtstraße kollidieren.

---

**Von:** FORST @forst.thueringen.de>  
**Gesendet:** Mittwoch, 9. September 2020 13:32  
**An:**  
**Cc:** FORST ; FORST  
**Betreff:** AW: 33. Änderung des FNP im Bereich Lobervorstadt - Variantenprüfung  
Straßenbau

Sehr geehrte

aus forstfachlicher und forstrechtlicher Sicht des zuständigen Thüringer Forstamtes Erfurt-Willrode wäre die Variante B zu bevorzugen, da in diesem Fall keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Waldgebietes zu erwarten sind.

Die ungünstigste Variante hinsichtlich der Eingriffe in den Waldbestand wäre Variante A.

Begründung:

Im Sinne der Umsetzung der Regelungen des Thüringer Waldgesetzes ist Variante B am verträglichsten hinsichtlich der Vermeidung von Eingriffen in den Waldbestand, weil:

1. § 1 ThürWaldG Abs. 1 - die Landeswaldfläche ist zu erhalten und zu mehren
2. § 1 Abs. 3 – der Wald ist vor Schadeinwirkungen zu schützen
3. § 1 Abs. 4-6 – die Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes sind zu sichern
4. das Waldgebiet gehört zum LSG
5. das Waldgebiet ist Teil eines Europäischen Vogelschutzgebiets und eines FFH-Gebietes
6. es handelt sich um ein hochproduktives Waldgebiet (besondere Nutzfunktion lt. Waldfunktionskartierung)
7. das Waldgebiet hat eine besondere Erholungsfunktion lt. Waldfunktionskartierung
8. das Waldgebiet befindet sich in der Wasserschutzzone 2
9. das Waldgebiet hat eine besondere Klimaschutzfunktion lt. Waldfunktionskartierung

Durch randliche Eingriffe in den Waldbestand würden wertvolle Strukturen des standortgerechten Laubmischwaldes auf nährstoffreichen Karbonatstandorten zerstört werden. Insbesondere die Waldrandbereiche sind besonders strukturreich und bilden einen wertvollen Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Sie sind von Bedeutung zur Stabilisierung des Gesamtbestandes. Gerade unter dem Aspekt der aktuell in starkem Umfang wahrzunehmenden Belastungen der Wälder durch den Klimawandel ist die Erhaltung der konkret betroffenen Waldbestände wichtig. Im Erfurter Steiger ist eine signifikante Verschlechterung des Bodenwasserhaushaltes seit Jahrzehnten zu beobachten. Die Beeinträchtigung noch relativ stabiler Waldbestände wie hier am Rande der Arndtstraße ist nicht hinnehmbar und hätte starke Auswirkungen auf den Gesamtwaldbestand.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Thüringer Forstamt Erfurt-Willrode  
Forststraße 71  
99097 Erfurt OT Egstedt

Tel.: +49 36209 4302 - | Fax: +49 36209 4302 - 20  
@forst.thueringen.de

---

**Von:**

**Gesendet:**

Dienstag, 9. Februar 2021 15:42

**An:**

**Cc:**

**Betreff:**

WG: (Umweltbericht zur) 33. Änderung des FNP im Bereich Löbervorstadt -  
Überarbeitung der Unterlagen

Sehr geehrt

dies ist unsere Stellungnahme:

angefragt wurden Schutz-/Kulturgüter – also Kulturdenkmale, die wir hier auflisten:

- Werner-Seelenbinder-Straße 1: ehem. Schützenhaus
- Werner-Seelenbinder-Straße 2: Thüringenhalle
- Arnstädter Straße 48
- das gesamte Gebiet ist archäologisches Relevanzgebiet

Weiterhin weisen wir darauf hin, dass sich historische Brauerei-Kelleranlagen im Bereich Arndtstraße befinden. Das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie hat in Aussicht gestellt, den Denkmalbestand auf seinen Denkmalwert zu prüfen für folgende Objekte:

- Arndtstraße 1: Kelleranlage
- Arndtstraße 2: Kelleranlage

Mit freundlichen Grüßen

Abteilungsleiterin  
Bauamt  
Denkmalschutz

Warsbergstraße 3  
99092 Erfurt

Telefon +49 361 655-  
Fax +49 361 655-6099

Amt

Bauamt, Abt. Denkmalschutz

## Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache

Titel

(Umweltbericht zur) 33. Änderung des FNP im Bereich Löbervorstadt - Überarbeitung der Unterlagen

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Stellungnahme

### UDSchB

#### **betroffene Kulturgüter**

1. Werner-Seelenbinder-Str. 1, Einzeldenkmal ehem. Schützenhaus
2. vermutete Bodendenkmale (ur- und frühgeschichtliche Siedlungs- und Grabbefunde am Steigerrand)

Variante A – Verlegung der Südeinfahrt in die Arndtstraße, wie mit der DS 0684/10 vom Stadtrat beschlossen (Intention FNP: Ausbau Arndtstrasse zu mehrspuriger Strasse, gelbe Darstellung Arndtstrasse, keine gelbe Darstellung MAN-Strasse)

*SN: Durch den mehrspurigen Ausbau der Arndtstraße kommt es zu erhöhter Verkehrsbelastung am Einzeldenkmal Schützenhaus sowie zu einem erheblichen Eingriff in das Schutzgut vermutete Bodendenkmale.*

Variante B – Beibehaltung der Südlichen Stadteinfahrt in der Martin-Andersen-Nexö-Straße (Status Quo), wie mit der DS 0468/16 vom Stadtrat beschlossen (Intention FNP: MAN-Strasse: Verkehr wie heute + Ausbau im Bestand, Arndtstrasse als Bypass im Bestand, beide gelb dargestellt)

*SN: geringe Auswirkungen*

Variante C – Einbahnstraßenlösung der Südlichen Stadteinfahrt über die Arndtstraße und die Martin-Anderson-Nexö-Straße (im FNP MAN-Strasse und Arndtstrasse sind beide gelb dargestellt)

*SN: geringe Auswirkungen*

Anlagen[1]

Unterschrift Beigeordneter

29.07.2020

Datum

Die im Folgenden beiliegende Tabelle beschreibt die Umweltauswirkungen, welche aus der Umsetzung der Straßenvarianten resultieren. Wesentlicher Gegenstand der Prüfung ist dabei der Vergleich zwischen dem wirksamen FNP und der FNP-Änderung Nr. 33 (**fett dargestellt**). Ergänzend werden weitere wesentlichen Umweltwirkungen (*kursiv*) beschrieben.

**Bewertete Schutzgüter:**

F	Flora/Fauna/Biologische Vielfalt
FN	NATURA 2000
B	Boden/Fläche
W	Wasser
K	Klima/Luft
M	Mensch/Bevölkerung insgesamt
L	Landschaftsbild
D	Kultur-/ Sachgüter
WW	Wirkungsgefüge/Wechselwirkungen

**Bestand (Tabellen 1.1 und 1.2):**

**Schutzwürdigkeit**

+	gering
++	mittel
+++	hoch

**Entwicklung des Umweltzustands im Vergleich zwischen aktuell wirksamen FNP und der FNP-Änderung (Tabellen 2.1 – 2.3):**

--	erheblich nachteilig: gesamtstädtische Auswirkungen, Betroffenheit gesetzlicher Verbote
-	nachteilige Auswirkungen: lokale nachteilige Auswirkungen
./.	keine Auswirkungen
+	positive Auswirkungen: lokale positive Auswirkungen
++	erheblich positiv: gesamtstädtische Auswirkungen

Ergänzend zum Vergleich wirksamer FNP - FNP-Änderung wurde, unabhängig vom Planzustand, die besondere Betroffenheit der Schutzgüter (erhebliche Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte, Betroffenheit gesetzlicher Verbote) in die Bewertung einbezogen.

# 1. Bestandsdarstellung

## 1.1 Realer Bestand: Hauptverkehrsführung über M.-A.-Nexö-Straße, Lingelfläche unbebaut

	<b>Martin-Andersen-Nexö-Straße</b>	<b>Arnstädter Straße</b>	<b>Arndtstraße</b>
<b>Funktion der Straßen</b>	<b>Wohngebietsstraße</b>	<b>Hauptverkehrsstrasse</b>	<b>Hauptverkehrsstrasse</b>
<i>Exkurs Verkehrslärm (Tag/Nacht in dB(A) für den realen Bestand (aktueller Zustand, unbebaute Lingelfläche)</i>	<i>Emissionswerte: DTV 14.650 Kfz/24 h, pT 6,0 %, pN 9,0 % - LmE Tag/Nacht: 63,8/56,1 dB(A) <u>Immissionswerte:</u> Tag: 67 dB(A)/ Nacht: 59 dB(A)</i>	<i>Emissionswerte: DTV 7.000 Kfz/24 h, pT 3,0 %, pN 4,0 % - LmE Tag/Nacht: 59,1/52,3 dB(A) <u>Immissionswerte:</u> Tag: 64 dB(A)/Nacht: 57 dB(A)</i>	<i>Emissionswerte: DTV 2.750 Kfz/24 h, pT 3,0 %, pN 6,0 % - LmE Tag/Nacht: 55,1/49,2 dB(A) <u>Immissionswerte:</u> Tag: 60 dB(A) / Nacht: 53 dB(A)</i>
	<i>Überschreitung der Auslösewerte des Lärmaktionsplans Stufe 3 (65 dB(A) tags/55 dB(A) nachts) um +2 dB(A)/ +4 dB(A) an Teilen der nördlich angrenzenden Wohnbebauung, durch Einsatz lärmindernder Deckschichten gemäß RLS 19 Tabelle 4a insbesondere im mittleren Straßenbereich ausgleichbar</i>	<i>Für die derzeit noch unbebauten angrenzenden Bereiche der Lingelfläche ergeben sich aktuell keine Betroffenheiten.</i>	<i>Für die derzeit noch unbebauten angrenzenden Bereiche der Lingelfläche ergeben sich aktuell keine Betroffenheiten.</i>
<b>Schutzwürdigkeit der Umweltbelange:</b>	<p><b>F: [++]</b>: Straßenbaumreihe als Hop-Over für streng geschützte Fledermausarten; Wohngebäude in nördlich gelegener Siedlung als Fledermaushabitat/-wochenstube, aktuell Vorbelastung durch Straßenverkehr (Licht, Lärm, Staub, Erschütterungen)</p> <p><b>FN: [++]</b> (Baumreihe als Verbindungselement für Fledermausarten zwischen nördlichem Wohngebiet und Steigerwald – Natura 2000-Gebiet FFH Gebiet Nr. 56), aktuell vorbelastet durch Straßenverkehr (Licht, Lärm, Staub, Erschütterungen)</p> <p><b>B: [++]</b>: Vollversiegelung/ anthropogen überformter Bereich</p> <p><b>W: [+++]</b> Trinkwasserschutzzone II auf westlicher Teilfläche, Vollversiegelung</p> <p><b>K: [+++]</b> Luftleitbahn Kaltluft, Klimaschutzzone I. Ordnung</p> <p><b>M: [+++]</b> nördlich angrenzende Wohngebiete mit hoher Erholungseignung für Anwohner, südlich Brachfläche</p> <p><b>L: [++]</b> innerstädtische Lage, Baumreihe; visuelle/optische Beeinträchtigung durch Straße</p> <p><b>D: [++]</b> keine</p> <p><b>WW: [+++]</b> durch Wohnbebauung mit hoher Schutzwürdigkeit geprägter Siedlungsbereich mit mittlerer Biotopausstattung und eingeschränkten Funktionen des Naturhaushaltes</p>	<p><b>F: [++]</b> Gehölzflächen der Lingelfläche als Jagdrevier und Hop-Over Fledermaus mit Bedeutung für das angrenzende Natura2000-Gebiet</p> <p><b>FN: [++]</b> (Baumreihe auf westlich angrenzendem Lingelquartier als Verbindungselement für Fledermausarten zwischen nördlichem Wohngebiet und Steigerwald – FFH-Gebiet Nr. 56)</p> <p><b>B: [++]</b> Vollversiegelung/ anthropogen überformter Bereich</p> <p><b>W: [++]</b> Schindleischgraben, verrohrt</p> <p><b>K: [+++]</b> Klimaschutzzone I. Ordnung und II. Ordnung</p> <p><b>M: [++]</b> geringe Erholungseignung; Brachfläche im Westen angrenzend, Sondergebiet Sport im Osten</p> <p><b>L: [++]</b> innerstädtische Lage, Baumreihe, geringe Landschaftsbildqualität</p> <p><b>D: [+++]</b> Einzeldenkmal ehemaliges Schützenhaus (Werner-Seelenbinderstraße 1); vermutete Bodendenkmale (ur- und frühgeschichtliche Siedlungs- und Grabbefunde) am Steigerrand</p> <p><b>WW: [++]</b> Siedlungsbereich mit eingeschränkten Funktionen des Naturhaushaltes</p>	<p><b>F: [+++]</b> Straßenbäume als Hop-Over Fledermaus, südlich Rand des Steigerwald (Landschaftsschutzgebiet, Natura2000-Gebiete) als Nahrungshabitat für besonders/streng geschützte Fledermaus-/ Vogelarten sowie für Säugetiere, Insekten ect; Steigerkeller als Fledermauswinterquartier; Thüringenhalle als Wochenstube;</p> <p><b>FN: [+++]</b> südlich angrenzend: FFH-Gebiet Nr. 56, Lebensraumtyp Eichen-Hainbuchenwald sowie EG-Vogelschutzgebiet Nr. 31 (Natura 2000-Gebiete)</p> <p><b>B: [++]</b> Vollversiegelung/nördlich angrenzend anthropogen überformter Bereich: südlich Löß-/Hanglehm, z.T. Auelehm</p> <p><b>W: [+++]</b> Schindleischgraben, überwiegend verrohrt; Trinkwasserschutzzone II, III angrenzend am südlichen Steigerrand</p> <p><b>K: [+++]</b> Klimaschutzzone I. Ordnung und II. Ordnung</p> <p><b>M: [+++]</b> südlich angrenzend Steigerwald mit mittlerer bis hoher Erholungseignung für Bevölkerung; nördlich angrenzend Brache</p> <p><b>L: [+++]</b> südlich angrenzend Steigerwald mit hoher Landschaftsbildqualität</p> <p><b>D: [+++]</b> Kulturgüter: Einzeldenkmal ehemaliges Schützenhaus (Werner-Seelenbinderstraße 1); vermutete Bodendenkmale (ur- und frühgeschichtliche Siedlungs- und Grabbefunde) am Steigerrand;</p> <p><b>Sachgüter</b>: Kleinflächige Waldbereiche der Lingelfläche und Steigerwald als standortgerechter strukturreicher Laubmischwald auf nährstoffreichem Karbonatstandort, hochproduktives Waldgebiet mit besonderer</p>

			Erholungsfunktion und besonderer Klimaschutzfunktion, besonders strukturreiche Waldrandbereiche; vorbelastet durch aktuelle Verschlechterung des Bodenwasserhaushalts <b>WW: [+++]</b> durch Gehölzstrukturen und angrenzendem Steigerwald mit besonderer Schutzwürdigkeit für Naturhaushalt und die Erholungsnutzung
--	--	--	--

## 1.2 FNP 2006/2017 als Bestand: Hauptverkehrsführung über Arndtstraße, Lingelfläche Mischgebiet

	Martin-Andersen-Nexö-Straße	Arnstädter Straße	Arndtstraße
Funktion der Straßen	Wohngebietsstraße	Hauptverkehrsstrasse	Hauptverkehrsstrasse
Exkurs Verkehrslärm (Tag/Nacht in dB(A)) für den wirksamen FNP als angenommenen Bestand	Die MAN-Straße hat nur noch die Funktion einer Anliegerstraße mit Teilerschließung der Lingelfläche	Emissionsdaten: DTV 17.000 Kfz/24 h, pT 5,0 %, pN 7,0 % - LmE Tag/Nacht: 64,0/57,5 dB(A) <b>Immissionswerte:</b> Tag: 67 dB(A) / Nacht: 62 dB(A)	Emissionsdaten: DTV 17.300 Kfz/24 h, pT 5,5 %, pN 8,0 % - LmE Tag/Nacht: 64,3/57,9 dB(A) <b>Immissionswerte:</b> Tag: 67 dB(A) / Nacht: 62 dB(A)
	Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung, tags: 64 dB(A), nachts: 54 dB(A)) am geplanten Mischgebiet, Unterschreitung der Auslöswerte des Lärmaktionsplans Stufe 3 (65 dB(A) tags/55 dB(A) nachts) an der Bestandsbebauung auszugehen, die Bereiche der Einmündungen (Arndtstraße/Arnstädter Straße) der MAN werden von der Lärminderung nicht erfasst.	Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) für Mischgebiete (tags: 64 dB(A), nachts: 54 dB(A) um +3 dB(A)/ +8 dB(A) sowie für Wohngebiete (südliche Teilfläche, tags: 59 dB(A), nachts: 49 dB(A)) um +8 dB(A)/+13 dB(A), welche nicht über lämmindernde Straßenbeläge ect. ausgleichbar wären, es sind bauorientierende Maßnahmen, z.B. entsprechende Ausrichtung der schutzbedürftigen Wohnräume erforderlich.	Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) für Mischgebiete (tags: 64 dB(A), nachts: 54 dB(A) um +3 dB(A)/+8 dB(A), welche nicht über lämmindernde Straßenbeläge ect. ausgleichbar wäre, es sind bauorientierende Maßnahmen, z.B. entsprechende Ausrichtung der schutzbedürftigen Wohnräume erforderlich.
Schutzwürdigkeit der Umweltbelange:	<b>F: [++]</b> Straßenbaumreihe als Hop-Over für Fledermausarten mit Bedeutung für das südlich gelegene Natura2000-Gebiet; Wohngebäude in nördlich gelegener Siedlung als Fledermaushabitat/-wochenstube, aktuell vorbelastet durch Straßenverkehr (Licht, Lärm, Staub, Erschütterungen) <b>FN: [++]</b> (Baumreihe als Verbindungselement für Fledermausarten zwischen nördlichem Wohngebiet und Steigerwald – FFH-Gebiet Nr. 56), aktuell vorbelastet durch Straßenverkehr (Licht, Lärm, Staub, Erschütterungen) <b>B: [±]</b> Vollversiegelung/anthropogen überformter Bereich <b>W: [+++]</b> Trinkwasserschutzzone II auf westlicher Teilfläche, Vollversiegelung <b>K: [+++]</b> Luftleitbahn Kaltluft, Klimaschutzzone I. Ordnung <b>M: [+++]</b> nördlich angrenzende Wohngebiete mit hoher Erholungseignung für Anwohner, südlich Mischgebiet <b>L: [++]</b> innerstädtische Lage, Baumreihe; <b>D: [±]</b> keine <b>WW: [+++]</b> durch Wohnbebauung mit hoher	<b>F: [++]</b> Grünzug Lingelfläche als Jagdrevier und Hop-Over Fledermaus mit Bedeutung für das angrenzende Natura2000-Gebiet (Annahme, da Gehölzlinien artenschutzrechtlich erforderlich bleiben) <b>FN: [++]</b> (Baumreihe auf westlich angrenzendem Lingelquartier als Verbindungselement für Fledermausarten zwischen nördlichem Wohngebiet und Steigerwald– FFH-Gebiet Nr. 56) (Annahme, da Gehölzlinien artenschutzrechtlich erforderlich bleiben) <b>B: [±]</b> Vollversiegelung/anthropogen überformter Bereich <b>W: [±]</b> Schindleichsgraben, verrohrt <b>K: [+++]</b> Klimaschutzzone I. Ordnung und II. Ordnung <b>M: [++]</b> geringe Erholungseignung; Mischgebietsfläche im Westen angrenzend, Sondergebiet Sport im Osten <b>L: [±]</b> innerstädtische Lage, Baumreihe, geringe Landschaftsbildqualität <b>D: [+++]</b> Einzeldenkmal ehemaliges Schützenhaus (Werner-Seelenbinderstraße 1); vermutete Bodendenkmale (ur- und	<b>F: [+++]</b> mehrspurige Straßenverkehrsfläche mit artenschutzrechtlich erforderlichen Überflug-/ Kollisionsschutzmaßnahmen für besonders/streng geschützte Fledermaus-/ Vogelarten sowie randlichen Grünstrukturen; Steigerkeller als Fledermauswinterquartier; Thüringenhalle als Wochenstube; südlich angrenzend: Landschaftsschutzgebiet "Steigerwald" <b>FN: [+++]</b> südlich angrenzend: FFH-Gebiet Nr. 56, Lebensraumtyp Eichen-Hainbuchenwald sowie EG-Vogelschutzgebiet Nr. 31 <b>B: [±]</b> Vollversiegelung <b>W: [++]</b> Schindleichsgraben, überwiegend verrohrt; z.T. überbaute Trinkwasserschutzzone II/III am südlichen Steigerrand <b>K: [++]</b> Klimaschutzzone I. Ordnung und II. Ordnung, vollversiegelt <b>M: [+++]</b> südlich angrenzend Steigerwald mit mittlerer bis hoher Erholungseignung für Bevölkerung; nördlich

	<p>Schutzwürdigkeit geprägter Siedlungsbereich mit mittlerer Biotopausstattung und eingeschränkten Funktionen des Naturhaushaltes</p>	<p>frühgeschichtliche Siedlungs- und Grabbefunde) am Steigerrand  <b>WW: [++]</b> Siedlungsbereich mit Mischgebiets-/Sondergebietsnutzung und eingeschränkten Funktionen des Naturhaushaltes</p>	<p>angrenzend: Mischgebiet/Wohngebiet/Fläche für Gemeinbedarf "Sozialen Zwecken dienende Einrichtung"/SO Sport  <b>L: [+]</b> mehrspuriger Straßenraum mit Zäsur zum angrenzenden Landschaftsschutzgebiet Steigerwald  <b>D: [+++]</b> Kulturgüter: Einzeldenkmal ehemaliges Schützenhaus (Werner-Seelenbinderstraße 1); historische Kelleranlagen, vermutete Bodendenkmale (ur- und frühgeschichtliche Siedlungs- und Grabbefunde) am Steigerrand; Waldbereiche des Steigerwaldes als forstwirtschaftliche Nutzfläche;  <b>Sachgüter:</b> Steigerwald als standortgerechter strukturreicher Laubmischwald auf nährstoffreichem Karbonatstandort, hochproduktives Waldgebiet mit besonderer Erholungsfunktion und besonderer Klimaschutzfunktion, besonders strukturreiche Waldrandbereiche; vorbelastet durch aktuelle Verschlechterung des Bodenwasserhaushalts  <b>WW: [++]</b> mehrspuriger Straßenkörper ohne Biotopfunktion, Gehölzstrukturen und angrenzender Steigerwald mit besonderer Schutzwürdigkeit für Naturhaushalt und die Erholungsnutzung</p>
--	---	--	---

## 2. Variantenuntersuchung

### 2.1 Variante A: Südliche Stadteinfahrt in der Arndtstraße

	<b>Martin-Andersen-Nexö-Straße</b>	<b>Arnstädter Straße</b>	<b>Arndtstraße</b>
<b>Funktion der Straßen</b>	<b>Wohngebietsstraße</b>	<b>Hauptverkehrsstrasse</b>	<b>Hauptverkehrsstrasse</b>
Exkurs Verkehrslärm (Tag/Nacht in dB(A)) – Planung	MAN-Straße als Anliegerstraße mit Teilerschließung der Lingelfläche	Emissionsdaten: DTV 17.000 Kfz/24 h, pT 5,0 %, pN 7,0 % - LmE Tag/Nacht: 64,0/57,5 dB(A) <u>Immissionswerte:</u> Tag: 67 dB(A)/Nacht: 62 dB(A)	Emissionsdaten: DTV 17.300 Kfz/24 h, pT 5,5 %, pN 8,0 % LmE Tag/Nacht: 64,3/57,9 dB(A) <u>Immissionswerte:</u> Tag: 67 dB(A)/Nacht: 62 dB(A)
Vergleich mit FNP (2006) als Bestand  Schwerpunkt der Prognose bildet der Vergleich zwischen dem geltenden FNP (2006/2017) und der FNP-Änderung Nr. 33  <i>ergänzend: weitere, besonders relevante Auswirkungen auf den realen Bestand</i>	<b>[++] keine Änderung der Lärmauswirkungen durch FNP-Änderung/Straßenvariante A im Vergleich zum FNP 2006, jedoch im Vergleich zum aktuellen Bestand erhebliche Lärmreduzierung für die Bestandsbebauung nördlich der der M.-A.-Nexöstraße, insbesondere im mittleren Bereich der Straßlänge (abseits der Einmündungsbereiche Arndtstraße/Arnstädter Straße), voraussichtlich keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) für das geplante Wohngebiet/Gemeinbedarfsfläche (tags:59 dB(A), nachts:49 dB(A))</b>	<b>[--]durch FNP-Änderung/Straßenvariante A im Vergleich zum aktuellen FNP keine zusätzliche Lärmbelastung für das an der Arnstädter Straße geplante Mischgebiet, jedoch weiterhin erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) für die geplanten Mischgebiete (tags: 64 dB(A), nachts: 54 dB(A) um +3 dB(A)/ +8 dB(A),</b>  <b>[--] bei FNP-Änderung/Straßenvariante A erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte</b> für das am südlichen Randbereich der Arnstädter Straße tangierte, mit FNP-Änderung Nr. 33 neu geplante Wohngebiet der Lingelfläche um + 8 dB(A)/+13 dB(A) (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, in Anlehnung, für allgemeine Wohngebiete: tags: 59 dB(A), nachts: 49 dB(A)); die erheblichen Überschreitungen sind über lämmindernde Straßenbeläge ect. nicht ausreichend ausgleichbar, es wären bauorientierende Maßnahmen, z.B. entsprechende Ausrichtung der schutzbedürftigen Wohnräume erforderlich;	<b>[--] bei FNP-Änderung/Straßenvariante A erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte:</b> Mit dem FNP 2006 war für das geplante Mischgebiet eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) für Mischgebiete (tags: 64 dB(A), nachts: 54 dB(A) um +3 dB(A)/+8 dB(A) zu erwarten. Mit der Entwicklung von Allgemeinen Wohngebieten/Flächen für Gemeinbedarf erhöht sich der Schutzanspruch der Nutzung, es sind erhebliche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung Allgemeine Wohngebiete: tags: 59 dB(A), nachts: 49 dB(A)) auf +8 dB(A)/+13 dB(A) zu erwarten, diese sind über lämmindernde Straßenbeläge ect. nicht ausreichend ausgleichbar, es wären bauorientierende Maßnahmen, z.B. entsprechende Ausrichtung der schutzbedürftigen Wohnräume erforderlich.
<b>Auswirkungen auf die Umweltbelange bei Realisierung der FNP-Änderung Nr. 33/Straßenvariante A</b>  (Schwerpunkt der Prognose bildet der Vergleich zwischen dem geltenden FNP (2006/2017) und der FNP-Änderung Nr. 33 <i>ergänzend: weitere,</i>	<b>F: [+]: keine wesentliche Veränderung zum FNP (2006) aber lokal Verbesserung der tatsächlichen Habitateigenschaften der Baumreihe als Nistplatz bei Reduzierung des Straßenverkehrs</b> <b>FN: [+]:keine wesentlichen Veränderung zum aktuellen FNP, lokal Verbesserung der tatsächlichen Habitateigenschaften der für die Fledermausverbindung zum Natura2000-Gebiet bedeutsamen Baumreihe bei Reduzierung des Straßenverkehrs</b> <b>W: [-]Keine über den FNP 2006/2017 hinausgehenden erheblichen Umweltauswirkungen, jedoch Baumaßnahmen im Bestand erfolgen im der Trinkwasserschutzzone II (besondere Schutzwürdigkeit, separates</b>	<b>F: [-]: keine wesentliche Änderung zum aktuellen FNP; in der Realität lokale Erhöhung der Belastung der Grünflächen mit Hop-Over-Funktionen durch Zunahme Straßenverkehr (Licht, Lärm, Staub, Erschütterungen )Grünzug Lingelfläche als Jagdrevier und Hop-Over Fledermaus</b> <b>FN: [-]:keine wesentlichen Veränderung zum aktuellen FNP, lokale Beeinträchtigung der für die Fledermausverbindung zum Natura2000-Gebiet bedeutsamen Baumreihe</b> <b>M: [-]: erhebliche Lärmeinwirkung auf eine Teilfläche des im südwestlichen Randbereich der Arnstädter Straße tangierte geplante Wohngebiet; weiterhin erhebliche Lärmeinwirkungen durch Straßenverkehr für angrenzendes geplantes Mischgebiet Lingelfläche, bauorientierende</b>	<b>F: [-]: keine Änderung zum aktuellen FNP, jedoch erhebliche, artenschutzrechtlich unzulässige Erhöhung des Tötungs-/Kollisionsrisikos für Fledermausarten sowie am Straßenrand jagende Vogelarten durch Straßenverbreiterung, Verlust der nördlichen Straßenbaumreihe und Verkehrszunahme; Beeinträchtigung der Leberaumeigenschaften des Steigerrandbereiche, u.a. für heimische Vogelarten und Fledermausarten durch erhebliche Zunahme von Lärm, Erschütterungen – Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG – erforderlich werden die Errichtung von Überflughilfen+ Kollisionsschutzwänden+Abrücken der Straße vom Waldrand</b> <b>FN: [-]: keine Änderung zum aktuellen FNP, jedoch</b>

<p><i>besonders relevante Auswirkungen auf den realen Bestand)</i></p>	<p><i>Genehmigungsverfahren, Bauen nach RiStWag)</i>  <b>K: [-]:</b> keine Veränderung zum aktuellen FNP, jedoch wäre Luftleitbahn mit gesamtstädtischer Funktion für Belüftung (Frisch- und Kaltluftabfluss) entlang der MAN-Straße innerhalb eines durchgängigem Wohn- und Mischgebiet schwer zu sichern  <b>M: [++]:</b> keine Änderung zum aktuellen FNP, jedoch erhebliche Verringerung der Lärmauswirkungen durch Straßenverkehr für angrenzende Wohngebiete und Straßenraum, insbesondere auf der mittleren Länge der M.-A.-Nexö-Straße</p> <p><b>B, L, D, WW: [./.]</b> keine Veränderung zum wirksamen FNP</p>	<p><i>Maßnahmen erforderlich</i>  <b>D: [-]:</b> keine wesentliche Änderung zum aktuellen FNP, weiterhin erhöhte Verkehrsbelastung am Einzeldenkmal ehemaliges Schützenhaus  <b>WW: [--]:</b> über die aktuelle Planung hinausgehende Lärmauswirkungen für die geplante Wohnbebauung der Lingelfläche</p> <p><b>FN, B, W, K, L: [./.]</b> keine Veränderung zum wirksamen FNP</p>	<p><b>erhebliche, artenschutzrechtlich unzulässige Erhöhung des Tötungs-/Kollisionsrisikos für Fledermausarten sowie am Straßenrand jagende Vogelarten in ihrer Eigenschaft als maßgebliche Bestandteile des Natura-2000-Gebietes, ggf. erheblicher Verlust von Eichen-Hainbuchenwald als Lebensraumtyp FFH-Gebiet – nach § 34 BNatSchG nur zulässig, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind (bauliche Vermeidungsmaßnahmen, z.B. Überflughilfen einschl. Kollisionsschutzwände und Abrücken vom Waldrand bzw. anderweitige Verkehrsführung)</b>  <b>B: [+/-]:</b> keine Änderung zum aktuellen FNP, weiterhin Versiegelung von Böden auf "Normalstandorten" und anthropogen überformten Böden  <b>W: [--]:</b> keine Änderung zum aktuellen FNP, jedoch erhebliche Überbauung von Bereichen der Trinkwasserschutzzone II/ggf. III (verboten nach übergeleitetem Ratsbeschluss 0012/80, separates Genehmigungsverfahren, Bauen nach RiStWag), ggf. erforderlich: bauliche Ertüchtigung der Verrohrung Schindleichsgraben  <b>K: [-]:</b> keine Änderung zum aktuellen FNP, Zunahme Versiegelung führt grundsätzlich zu Verschlechterung der klimatischen Situation  <b>M: [--]:</b> erhebliche Lärmeinwirkungen im Bereich des geplanten Wohngebietes/Fläche für Gemeinbedarf "Sozialen Zwecken dienende Einrichtung innerhalb der Lingelfläche, bauorientierende Maßnahmen erforderlich, weiterhin erheblich erhöhte Beeinträchtigung der angrenzenden Gebiete des für die gesamtstädtische Erholungsnutzung bedeutsamen Steigerwald durch Verlärmung;  <b>L: [-]:</b> keine Änderung zum aktuellen FNP, weiterhin Verlust des straßenbegleitende Grünzugs, Überformung des Waldsaumes, Trennwirkung durch artenschutzrechtlich erforderliche Kollisionsschutzwände  <b>D: [-]:</b> keine Änderung zum aktuellen FNP, weiterhin Verlust von Waldflächen und ggf. archäologischen Zeugnissen im Bereich Lingelquartier; erhebliche Beeinträchtigung der straßennahen Bereiche des südlich gelegenen Steigerwaldes und somit erhebliche Verringerung der Erholungs- und Lebensraumqualität des Waldes die Wahrscheinlichkeit von direkten Eingriffen in vermutete Bodendenkmale (ur- und frühgeschichtliche Siedlungs- und Grabbefunde) am Steigerrand und historische Kelleranlagen wird auf Grund der artenschutzrechtlichen Anforderungen (siehe oben) nicht prognostiziert)  <b>WW: [--]</b> erheblich e Erhöhung der Lärmbelastung der</p>
--	---	---	--

			geplanten schutzwürdigen Nutzungen im Bereich der Lingelfläche, weiterhin erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Habitateigenschaften und Verbundsysteme für geschützte Arten und den direkten Verlust von Wald (Lingelfläche)
<b>Besondere gesetzlich erforderliche bauliche Maßnahmen</b>	- keine	- Bauorientierende Maßnahmen zum Lärmschutz Lingelfläche	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abrücken der Arndtstraße vom Waldrand sowie Errichtung von Kollisionsschutzwänden und Überflughilfen; Alternativ: Tunnel</li> <li>- Bauorientierende Maßnahmen zum Lärmschutz Lingelfläche</li> <li>- Baubegleitende Schutzmaßnahmen beim Bauen in der Trinkwasserschutzzone II</li> </ul>

## 2.2 Variante B: Südliche Stadteinfahrt in der Martin-Andersen-Nexö-Straße, Arndtstraße als Bypass

	<b>Martin-Andersen-Nexö-Straße</b>	<b>Arnstädter Straße</b>	<b>Arndtstraße</b>
<b>Funktion der Straßen</b>	<b>Hauptverkehrsstrasse</b>	<b>Hauptverkehrsstrasse</b>	<b>Bypass zur Hauptverkehrsstrasse</b>
Exkurs Verkehrslärm (Tag/Nacht in dB(A)) – Planung Variante B: M.-A.-Nexö-Strasse als Südliche Stadteinfahrt, Lingelquartier als Mischgebiet/Wohngebiet/Fläche für Gemeinbedarf/Fläche für Sport (entspricht FNP-Änderung Nr. 33)	<i>Emissionswerte:</i> DTV 14.650 Kfz/24 h, pT 6,0 %, pN 9,0 % - LmE Tag/Nacht: 63,8/56,1 dB(A) <i>Immissionswerte:</i> Tag: 67 dB(A) Nacht: 59 dB(A)	<i>Emissionswerte:</i> DTV 7.000 Kfz/24 h, pT 3,0 %, pN 4,0 % - LmE Tag/Nacht: 59,1/52,3 dB(A) <i>Immissionswerte:</i> Tag: 64 dB(A) Nacht: 57 dB(A)	<i>Emissionswerte:</i> DTV 2.750 Kfz/24 h, pT 3,0 %, pN 6,0 % - LmE Tag/Nacht: 55,1/49,2 dB(A) <i>Immissionswerte:</i> Tag: 60 dB(A) Nacht: 53 dB(A)
Vergleich mit FNP (2006/2017) als Bestand	<p><b>[-] im Vergleich zum wirksamen FNP erhebliche Erhöhung der Lärmbelastung</b></p> <p>Im Vergleich zu der mit der lt. FNP 2006/2017 erwarteten geringen Verkehrsbelegung der M.-A.-Nexö-Straße als Anliegerstraße wird mit der Ausweisung der M.-A.-Nexö-Straße zur Hauptverkehrsstrasse erheblich erhöht.</p> <p>Bestandsbebauung: Keine Veränderungen zur tatsächlichen Situation im Bereich der Bestandsbebauung, Überschreitung der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung an Teilen der Bebauung von tags: 65 dB(A) und nachts: 55 dB(A) um +2 dB(A)/+4 dB(A) sind, insbesondere im mittleren Straßenverlauf, über Lärmsanierungsmaßnahme (Austausch Straßenbelag) ausgleichbar</p> <p>Im Vergleich zum ursprünglich geplanten Mischgebiet auf der Lingelfläche, bei dem an der Martin-Andersen-Nexö-Straße keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung; tags: 64 dB(A)/nachts) 54 dB(A) zu erwarten gewesen wären, wird mit der aktuell geplanten Nutzung von Teilen der Lingelfläche als Wohngebiet an der südlichen Stadteinfahrt eine erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) (59/49 dB(A)) um tags: +8 dB(A)/nachts: 10 dB(A) erwartet; welche nicht ausreichend über lärmindernde Straßenbeläge ect. ausgleichbar wäre, es sind bauorientierende Maßnahmen, z.B. entsprechende Ausrichtung der schutzbedürftigen Wohnräume erforderlich.</p>	<p><b>[-] Überschreitung der Immissionsgrenzwerte des im Bereich des lt. FNP-Änderung Nr. 33 geplanten Wohngebiets/Flächen für Gemeinbedarf</b></p> <p>Hinsichtlich des auf der Lingelfläche geplanten Wohngebietes ist bei Durchführung der Planung im eine erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) Allgemeine Wohngebiete (geplant auf Lingelfläche) (tags: 59 dB(A), nachts: 49 dB(A) um + 5 dB(A)/+8 dB(A) zu erwarten, welche über lärmindernde Straßenbeläge ect.nicht ausreichend ausgleichbar wäre, es sind bauorientierende Maßnahmen, z.B. entsprechende Ausrichtung der schutzbedürftigen Wohnräume erforderlich</p> <p><b>[-] verringerte Lärmbelastung, jedoch weiterhin Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Bereich Mischgebiet</b></p> <p>Bei Umsetzung des FNP 2006/2017 waren im Bereich der Mischgebiete an der Arnstädter Straße erhebliche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) für Mischgebiete (tags: 64 dB(A), nachts: 54 dB(A) um +3 dB(A)/ +8 dB(A) zu erwarten. Mit der Umsetzung der Variante B ist eine Verringerung der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) für Mischgebiete (tags: 64 dB(A), nachts: 54 dB(A) um tag s: 0 bD(A)/nachts: +3 dB(A) zu erwarten, welche über lämmindernde Straßenbeläge ect. ausgleichbar wären</p>	<p><b>[-] erhebliche Verringerung der Lärmbelastung, jedoch weiterhin Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Bereich Wohngebiet/Gemeinbedarfsfläche</b></p> <p>Auf Grund der verringerten Verkehrsbelegung ergeben sich für die geplante Lingelfläche wesentlich geringere Lärmeinwirkungen durch Verkehr als beim wirksamen FNP. n Wohnnutzung/Gemeinbedarf auf der Lingelfläche geplanten mit der FNP, bei dem Immissionswerte von 67 dB(A)/ Nacht: 62 dB(A) zu erwarten gewesen sind.</p> <p>Bei Umsetzung der FNP-Änderung Nr. 33/Variante B wird für die aktuell geplanten Nutzung von Teilen der Lingelfläche als Wohngebiet/Fläche für Gemeinbedarf entlang der Arndtstraße eine Überschreitung Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) (59/49 dB(A)) auf tags: +1 dB(A)/nachts: 4 dB(A) erwartet; welche über lärmindernde Straßenbeläge ect. ausgleichbar wären</p>

<p><b>Prognose Variante B</b></p> <p>Schwerpunkt der Prognose bildet der Vergleich zwischen dem geltenden FNP (2006/2017) und der FNP-Änderung Nr. 33</p> <p><i>ergänzend: weitere, besonders relevante Auswirkungen auf den realen Bestand</i></p>	<p><b>F/FN: [-] Im Vergleich zum wirksamen FNP lokal erhöhte Beeinträchtigung</b> der ökologischen Funktionen der Straßenbaumreihe Hop-Over-Funktionen für Arten des angrenzenden Natura-2000-Gebietes einschließlich der Vorbelastungen durch Straßenverkehr (Licht, Lärm, Staub, Erschütterungen)</p> <p><b>K: [+] Verbesserte Sicherung der Luftleitbahn</b> im Bereich der M.-A.-Nexö-Straße</p> <p><b>M: [--] Im Vergleich zum FNP 2006/2017 erheblich erhöhte Lärmbelastung im Bereich der geplanten Wohnbebauung Lingelfläche</b>, welche gemäß Lärmaktionsplan durch Lärmsanierungsmaßnahmen an Teilen der der Bestandsbebauung (Veränderung Straßenbelag, Geschwindigkeitsbegrenzung) sowie bauorientierende Maßnahmen an der geplanten Bebauung Lingelfläche erforderlich macht</p> <p><b>W: [-]Keine über den FNP 2006/2017 hinausgehenden erheblichen Umweltauswirkungen, jedoch Baumaßnahmen im Bestand erfolgen im der Trinkwasserschutzzone II (besondere Schutzwürdigkeit, separates Genehmigungsverfahren, Bauen nach RiStWag)</b></p> <p><b>WW: [--] dauerhafte nachteilige Lärmauswirkungen</b> durch hohe Verkehrsbelegung mit nachteiligen Auswirkungen mit auf angrenzende Wohngebiete und die Straßenbaumreihe verbunden</p> <p><b>FN, B, L, D: [./]: keine Veränderung zum wirksamen FNP</b></p>	<p><b>F/FN: [+] Im Vergleich zum wirksamen FNP Verringerung der lokalen Beeinträchtigung der Grünflächen</b> mit Hop-Over-Funktionen für Arten des angrenzenden Natura-2000-Gebietes durch Abnahme Straßenverkehr (Licht, Lärm, Staub, Erschütterungen ) Grünzug Lingelfläche als Jagdrevier und Hop-Over Fledermaus</p> <p><b>M [--]: Erhebliche, neue Lärmeinwirkungen</b> auf die im Südwesten der Lingelfläche tangierten, neu geplanten Wohnbauflächen, weiterhin Überschreitung Immissionsgrenzwerte im Mischgebiet</p> <p><b>D: [+] Im Vergleich zum wirksamen FNP lokale Verbesserung der Verkehrsbelastung am Einzeldenkmal</b> Ehemaliges Schützenhaus</p> <p><b>WW: [--]Über den wirksamen FNP hinausgehende erhebliche Lärmbelastung</b> für neu ausgewiesene Wohnbebauung Lingelfläche, lokale Verbesserung der Belastung für Baumreihen und Einzeldenkmal</p> <p><b>B, W, K, L: [./]: keine Veränderung zum wirksamen FNP</b></p>	<p><b>F/FN: [++] Im Vergleich zum wirksamen FNP erhebliche Verringerung</b> der Beeinträchtigung der ökologischen Funktionen der Straßenbaumreihe/Steigerrand in seiner Bedeutung als Lebensraum für besonders/streng geschützte Arten und deren Bezug zum den Natura2000-Gebieten.</p> <p><b>L:[++] Im Vergleich zum wirksamen FNP erhebliche Erhöhung der Landschaftsbildqualität</b> am Steigernordrand durch Erhalt der Grundzäsur und untergeordneter Funktion der Straße</p> <p><b>M [-]: Neue Lärmauswirkungen</b> für auf der Lingelfläche geplante Wohnbauflächen/Flächen für Gemeinbedarf; über lärmindernde Straßenbeläge u.ä. vermeidbar</p> <p><b>W: [-]Keine über den FNP 2006/2017 hinausgehenden erheblichen Umweltauswirkungen, jedoch Baumaßnahmen im Bestand erfolgen im der Trinkwasserschutzzone II (besondere Schutzwürdigkeit, separates Genehmigungsverfahren, Bauen nach RiStWag)</b> bauliche Ertüchtigung der Verrohrung</p> <p><b>WW: [++]</b> Reduzierung der Verkehrsbelegung führt zu positiven Auswirkungen auf die Habitataigenschaften und dem Erhalt der aktuellen Überflugsituation für Fledermäuse sowie dem Schutz der Landschaftsbildqualität am Steigernordrand</p> <p><b>FN, B, K, D: [./]: keine Veränderung zum wirksamen FNP</b></p>
<p><b>Gesetzlich erforderliche bauliche Maßnahmen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbau lärmindernder Straßenbeläge in der M.-A.-Nexö-Straße sowie bauorientierende Maßnahmen im Bereich Lingelfläche</li> <li>- Baubegleitende Schutzmaßnahmen beim Bauen in der Trinkwasserschutzzone II</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bauorientierende Maßnahmen im Bereich Lingelfläche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- baubegleitende Schutzmaßnahmen beim Bauen in der Trinkwasserschutzzone II/III</li> <li>- bauorientierende Maßnahmen im Bereich Lingelfläche</li> </ul>

### 2.3 Variante C: Einbahnstraßenlösung der südlichen Stadteinfahrt über die Arndtstraße und die Martin-Andersen-Nexö-Straße

	<b>Martin-Andersen-Nexö-Straße</b>	<b>Arnstädter Straße</b>	<b>Arndtstraße</b>
<p><b>Funktion der Straßen</b></p> <p>Exkurs Verkehrslärm (Tag/Nacht in dB(A)) – Planung Variante C: M.-A.-Nexö-Str. und Arndtstr. als</p>	<p><b>Hauptverkehrsstrasse (Einbahnstraßen-verkehr)</b></p> <p><i>Emissionswerte:</i> DTV 8.150 Kfz/24 h, pT 7,0 %, pN 10,0 % - LmE Tag/Nacht: 61,7/53,9 dB(A)</p> <p><i>Immissionswerte:</i> Tag: 64 dB(A)/ Nacht: 55 dB(A)</p>	<p><b>Hauptverkehrsstrasse (Einbahnstraßen-verkehr)</b></p> <p><i>Emissionswerte:</i> DTV 13.800 Kfz/24 h, pT 4,5 %, pN 6,0 % - LmE Tag/Nacht: 62,9/56,2 dB(A)</p> <p><i>Immissionswerte:</i> Tag: 68 dB(A)/ Nacht: 61 dB(A)</p>	<p><b>Hauptverkehrsstrasse</b></p> <p><i>Emissionswerte:</i> DTV 9.570 Kfz/24 h, pT 5,0 %, pN 7,0 % - LmE Tag/Nacht: 61,5/55,0 dB(A)</p> <p><i>Immissionswerte:</i> Tag: 64 dB(A)/ Nacht: 57 dB(A)</p>

<p>Einbahnstraße</p> <p>Vergleich mit FNP (2006/2017) als Bestand</p>	<p><b>[--] Erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte</b>  Mit der Straßenführung C ergäbe sich für das mit der FNP-Änderung Nr. 33 geplante Wohngebiet/Gemeinbedarfsfläche eine erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung, 59/49 dB(A)) von +5dB(A)/+6 dB(A), welche nicht über lärmindernde Straßenbeläge ect. ausreichend ausgleichbar wären, es sind bauorientierende Maßnahmen, z.B. entsprechende Ausrichtung der schutzbedürftigen Wohnräume erforderlich.</p> <p><b>[-] Überschreitung der Auslösewerte</b>  Im Vergleich zum wirksamen FNP 2006, in dem die M.-A.-Nexö-Straße als Anliegerstraße keine Überschreitungen der Auslöse-/ Grenzwerte zu erwarten waren, werden bei der Verkehrsbelegung der M.-A.-Nexö-Straße als Einbahnstraße an Teilen der nördlich angrenzenden Wohnbebauung die Auslösewerte des Lärmaktionsplans Stufe 3 (65 dB(A) tags/55 dBA(A) nachts) geringfügig um +1 dB(A)/ +0 dB(A) überschritten und ist somit im Vergleich zum realen Bestand (+2 dB(A)/+4 dB(A) geringer. Die Überschreitung kann beim Einsatz von lärmindernden Deckschichten gemäß RLS 19 Tabelle 4a insbesondere im mittleren Straßenbereich ausgeglichen werden.</p>	<p><b>[--] Erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte</b>  Im Vergleich zum wirksamen FNP wird bei der Variante C eine verringerte Frequentierung der Arndtstädter Straße erfolgen, jedoch würde sich für die auf der Lingelfläche geplanten Mischgebietsfläche weiterhin eine erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung) für Mischgebiete (64/54 dB(A))um +4 dB(A)/+7 dB(A) ergeben.</p> <p>Für das mit der FNP-Änderung Nr. 33 geplante Wohngebiet (südwestlich tangiert) ergibt sich eine erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung, 59/49 dB(A)) von +9dB(A)/+12 dB(A), welche nicht über lärmindernde Straßenbeläge ect. ausreichend ausgleichbar wären, es sind bauorientierende Maßnahmen, z.B. entsprechende Ausrichtung der schutzbedürftigen Wohnräume erforderlich.</p>	<p><b>[--] Erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte</b>  Im Vergleich zum FNP 2006 wird bei der Variante C eine verringerte Frequentierung der Arndtstraße Straße erfolgen. Für das ursprünglich auf der Lingelfläche geplante Mischgebiet würde sich bei Variante C eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung: 64/54 dB(A)) von nachts +3 dB(A) ergeben, welche über lärmindernde Maßnahmen ausgleichbar wären.</p> <p>Für das mit der FNP-Änderung Nr. 33 geplante Wohngebiet/Fläche für Gemeinbedarf (südwestlich tangiert) ergibt sich eine erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (der 16. BImSchV, in Anlehnung, 59/49 dB(A)) von +5dB(A)/+8 dB(A), welche über lärmindernde Straßenbeläge ect. nicht ausreichend ausgleichbar wären, es sind bauorientierende Maßnahmen, z.B. entsprechende Ausrichtung der schutzbedürftigen Wohnräume erforderlich.</p>
<p><b>Auswirkungen auf Schutzgüter bei Realisierung der Variante C</b></p>	<p><b>F/FN: [-] Im Vergleich zum wirksamen FNP Reduzierung der lokalen Habitateigenschaften</b> der gesamtstädtisch bedeutsamen Baumreihe mit potenzieller Bedeutung als Hop-Over für Fledermausarten des südlich der Arndtstraße gelegenen FFH-Gebietes durch dauerhafte Verkehrsbelastung  <b>W: [-]Keine über den FNP 2006/2017 hinausgehenden erheblichen Umweltauswirkungen; Baumaßnahmen im Bestand erfolgen in der Trinkwasserschutzzone II-(besondere Schutzwürdigkeit, separates Genehmigungsverfahren, Bauen nach RiStWag)</b>  <b>K: [+]</b> Verbesserte Sicherung der Luftleitbahn im Bereich der M.-A.-Nexö-Straße  <b>M: [--] Im Vergleich zum wirksamen FNP erhebliche Überschreitung der Lärmwerte</b> an der geplanten Bebauung Lingelquartier, welche über bauorientierende Maßnahmen zu regeln sind; Überschreitung der Auslösewerte des Lärmaktionsplans Stufe 3 an der Bestandsbebauung, lösbar durch bauliche Maßnahmen, z. B. lärmindernden Asphalt  <b>WW: [--] Im Vergleich zum wirksamen FNP erhebliche Überschreitung der Lärmwerte</b> und der Reduzierung der lokalen Habitateigenschaften an der straßenbegleitenden Baumreihe im mittleren Teil der M.-A.-N. Straße</p>	<p><b>F/FN: [+]</b> Im Vergleich zum wirksamen FNP lokale Verbesserung der Habitateigenschaften der gesamtstädtisch bedeutsamen Baumreihe mit potenzieller Bedeutung als Hop-Over für Fledermausarten des südlich der Arndtstraße gelegenen FFH-Gebietes durch abnehmende Verkehrsbelastung  <b>M: [--] Erhebliche Lärmüberschreitungen an den</b> im Südwesten der Lingelfläche tangierten, neu geplanten Wohnbauflächen, welche über bauorientierende Maßnahmen zu regeln sind, weiterhin Lärmüberschreitungen im Bereich des Mischgebiets, jedoch regelbar über bauliche Maßnahmen, z. B. lärmindernden Asphalt  <b>D: [+]</b> Im Vergleich zum wirksamen FNP lokale Verbesserung der Verkehrsbelastung am Einzeldenkmal Ehemaliges Schützenhaus  <b>WW: [-]</b> Die im Vergleich zum aktuellen FNP reduzierte Verkehrsbelegung führt zu lokalen Verbesserungen der Habitateigenschaften der Baumreihe und dem Einzeldenkmal Schützenhaus, jedoch weiterhin zu erheblichen Lärmüberschreitungen in Teilen des Lingelquartiers  <b>B, W, K, L: [./.] keine Veränderung zum wirksamen FNP</b></p>	<p><b>F: [--] Im Vergleich zum wirksamen FNP Verringerung der Auswirkungen, dennoch verbleibt ein erhebliches, artenschutzrechtlich verbotenes Tötungs-/ Kollisionsrisiko</b> für Fledermausarten durch Straßenverbreiterung und Verkehrszunahme; Beeinträchtigung der Lebensraumeigenschaften des Steigerrandbereiche, u.a. für heimische Vogelarten und Fledermausarten durch erhebliche Zunahme von Lärm, Erschütterungen – Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG - überwindbar durch die Errichtung von Überflughilfen+ Kollisionsschutzwände+Abrücken der Strasse vom Waldrand  <b>FN: [--] Im Vergleich zum wirksamen FNP Verringerung der Auswirkungen, dennoch verbleibt ein erhebliches, artenschutzrechtlich verbotenes Tötungs-/ Kollisionsrisiko für Fledermausarten</b> in ihrer Eigenschaft als maßgebliche Bestandteile des Natura-2000-Gebietes, ggf. erheblicher Verlust von Eichen-Hainbuchenwald als Lebensraumtyp FFH-Gebiet – nach § 34 BNatSchG nur zulässig, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben - überwindbar durch die Errichtung von Überflughilfen+ Kollisionsschutzwände+Abrücken der Strasse vom Waldrand  <b>W: [--] Im Vergleich zum wirksamen FNP geringere Überbauung, jedoch weiterhin erheblich betroffen: Bereiche</b></p>

	B, L, D: [./.] keine Veränderung zum wirksamen FNP		<p>der Trinkwasserschutzzone II/III mit entsprechende Schutzwürdigkeit (separates Genehmigungsverfahren, Bauen nach RiStWag), ggf. erforderlich: bauliche Ertüchtigung der Verrohrung Schindleichsgraben</p> <p><b>M: [--] Im Vergleich zum wirksamen FNP Verringerung der Auswirkungen, dennoch erheblich erhöhte Beeinträchtigung der angrenzenden Gebiete des für die gesamtstädtische Erholungsnutzung bedeutsamen Steigerwald durch Verlärmung; erhebliche Überschreitung der Lärmwerte an der geplanten Bebauung Lingelquartier, welche über bauorientierende Maßnahmen zu regeln sind;</b></p> <p><b>L: [-]: keine Änderung zum aktuellen FNP, jedoch weiterhin Verlust des straßenbegleitende Grünzugs, Überformung des Waldsaumes, Trennwirkung durch artenschutzrechtlich erforderliche Kollisionsschutzwände</b></p> <p><b>D: [-]: Im Vergleich zum aktuellen FNP weithin Inanspruchnahme von Waldflächen innerhalb des Lingelquartiers (etwas verringert), erhöhte Frequentierung der Arndtstraße führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der straßennahen Bereiche des südlich gelegenen Steigerwaldes und somit zu einer erheblichen Verringerung der Erholungs- und Lebensraumqualität führen (die Wahrscheinlichkeit von direkten Eingriffen in vermutete Bodendenkmale (ur- und frühgeschichtliche Siedlungs- und Grabbefunde) und historische Kelleranlagen am Steigerrand sowie der direkte Verlust von Wald hingegen wird auf Grund der artenschutzrechtlichen Anforderungen (siehe oben) nicht prognostiziert)</b></p> <p><b>WW: [--] im Vergleich zum aktuellen FNP verringertes jedoch weiterhin erhebliches, artenschutzrechtlich verbotenes Tötungs-/ Kollisionsrisiko und direktem Verlust von Wald; Erhöhung der Lärmbelastung der geplanten schutzwürdigen Nutzungen im Bereich der Lingelfläche, weiterhin erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Habitateigenschaften und Verbundsysteme für geschützte Arten und den direkten Verlust von Wald (Lingelfläche)</b></p> <p><b>B, K: [./.] keine Veränderung zum wirksamen FNP</b></p>
<b>Gesetzlich erforderliche bauliche Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbau lärmindernder Straßenbeläge in der M.-A.-Nexö-Straße sowie bauorientierende Maßnahmen im Bereich Lingelfläche</li> <li>- Baubegleitende Schutzmaßnahmen beim Bauen in der Trinkwasserschutzzone II</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bauorientierende Maßnahmen im Bereich Lingelfläche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abrücken der Arndtstraße vom Waldrand sowie Errichtung von Kollisionsschutzwänden und Überflughilfen; Alternativ: Tunnel</li> <li>- baubegleitende Schutzmaßnahmen beim Bauen in der Trinkwasserschutzzone II</li> <li>- bauorientierende Maßnahmen im Bereich Lingelfläche</li> </ul>

# Mitteilung

an

61-Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung										WV			
14. AUG. 2020										Termin			
980										VzU			
										Z.d.A.			
00	01				03					05			
S	1	2	X	1	2	0	1	2	1	2	3	1	2

# Erfurt



LANDESHAUPTSTADT  
THÜRINGEN  
Stadtverwaltung

Tiefbau- und Verkehrsamt

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Amtsleiter  
Herrn Börsch

Kontakt

Stellungnahme zur Überarbeitung und Ergänzung der Unterlagen zur 33. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich Löbervorstadt, "Südlich Martin-Andersen-Nexö-Straße/westlich Arnstädter Straße – Quartier Lingel"

Mein Zeichen

Ihr Zeichen  
U-Mappe: 17677

Sehr geehrter Herr Börsch,

31. Juli 2020

nachfolgend erhalten Sie unsere Stellungnahme der Überarbeitung und Ergänzung zur 33. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich Löbervorstadt, "Südlich Martin-Andersen-Nexö-Straße/Westlich Arnstädter Straße – Quartier Lingel".

Erläuterungen zur Variante A – Verlegung der Südeinfahrt in die Arndtstraße, wie mit der DS 0684/10 vom Stadtrat beschlossen.

Die Drucksache 0684/10 - Südliche Stadteinfahrt Martin-Andersen-Nexö-Straße/Arndtstraße/Arnstädter Straße; Bestätigung der Vorplanung - stellte die Varianten 1.1, Variante 1.2, Variante 2.1 Kreisel, Variante 2.1 LSA und Variante 3 gegenüber.

Die Vorplanung entstand unter Beteiligung aller relevanten Fachämter der Stadtverwaltung in einer umfangreichen Abstimmung. Darüber hinaus ist mit dem Erfurter Sportbetrieb und dem Tennisverein Rot-Weiß hierüber ausführlich diskutiert und anschließend die DS bestätigt worden.

Grundlage der Vorplanung waren umfangreiche verkehrstechnische Untersuchungen zu Ausbaugrad und Anbindebeziehungen, die auch weiterhin uneingeschränkte Gültigkeit besitzen. In die Vorplanung wurde ein landschaftsplanerischer und grünordnerischer Fachbeitrag integriert.

In der Aufgabenstellung zur Vorplanung wurden allgemeine Randbedingungen formuliert. Diese betrafen insbesondere die Anpassung der Trassenlage an zu berücksichtigende Umweltaspekte. Hierbei sollten als Schwerpunkte die Minimierung der Emissionsbelastung für die Anwohner (Lärm, Abgase, Staub), die Schonung des Steigers, des Baumbestandes und der geschützten Arten gelten.

Ferner wurden der weitgehende Erhalt der Tennisplätze und die Minimierung des Flächeneingriffs in die Lingelfläche benannt. Dabei war das Erschließungssystem für die Gagfah-Siedlung in seinen Grundsätzen zu erhalten, um einer neuerlichen Belastung des Wohngebietes (etwa durch Schleichverkehre) entgegen zu wirken. In der Planung mussten die Führung und die Halte-

Seite 1 von 12

stellen des ÖPNV beachtet und von der unveränderten Beibehaltung der Gleisschleife Thüringenhalle ausgegangen werden.

Die Belange aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger und Radfahrer waren zu berücksichtigen. Als Zielstellung wurde darüber hinaus eine verbesserte Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes Steigerwald für diese Verkehrsarten formuliert.

Bei der Planung des Straßenraumes galt es, den unterirdischen Bauraum angemessen zu berücksichtigen.

Die Vorplanung sollte die Anforderungen zur Öffnung des Schindleichtsgrabens ebenso berücksichtigen wie eine städtebaulich verträgliche Einordnung der Trasse.

Die Wahl der Vorzugsvariante erfolgte im Rahmen der Gesamtabwägung der Ziele verkehrlicher, städtebaulicher sowie umwelt- und naturschutzfachlicher Fragestellungen. In der Bewertung der Zielerreichung der untersuchten Varianten konnten mit dem damaligen Kenntnisstand keinerlei Ausschlusskriterien herausgearbeitet werden.

Die Vorzugsvariante 2.1 - dreistreifiger Ausbau der Arndtstraße und Rückbau der M.-A.-N.-Straße zur Anliegerstraße, die mit der DS 0684/10 am 27.10.2010 im Stadtrat bestätigt wurde, zeichnete sich durch folgende Umweltaspekte besonders aus:

- a) Minimierung der Emissionsbelastung für die Anwohner (Lärm, Abgase, Staub)
- b) Schonung des Steigers, des Baumbestandes und der geschützten Arten
- c) weitgehender Erhalt der Tennisplätze und die Minimierung des Flächeneingriffes in die Lingelfläche.

**Die aktuelle Situation stellt sich jedoch wie folgt dar:**

#### **zu a) Minimierung der Emissionsbelastung für die Anwohner**

Mit der nahezu vollständigen Verkehrsverlagerung in die Arndtstraße und dem Rückbau der M.-A.-N.-Straße zur Anliegerstraße wird diese Prämisse erfüllt. Ob darüber hinaus noch Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich sind, wurde in der Vorplanung nicht weiter vertieft, da erst mit der exakten Festlegung der Straßengradiente in Lage und Höhe eine weitere Betrachtung der Lärmproblematik sinnvoll ist. Für die weitere Bearbeitung wird bereits an dieser Stelle auf die Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt Erfurt verwiesen.

#### **zu b) Schonung des Steigers, des Baumbestandes und der geschützten Arten**

Die vorhabensspezifischen Ergebnisse, unter anderem auf die Artengruppe Fledermäuse, sind im Gutachten vom Oktober 2014 dargestellt. Darin wird festgestellt: "...In Anbetracht der Bedeutung des Untersuchungsgebietes für die Kleine Hufeisennase und die Mopsfledermaus als FFH-Anhang-2-Art, aber auch für andere strukturgebundene Arten, die den Steiger als Nahrungshabitat nutzen, ihr Quartier im Siedlungsbereich besitzen und somit einem erhöhten Gefährdungsrisiko mit dem Straßenbau ausgesetzt werden, ist aus Sicht des Schutzes der lokalen Fledermausaufkommen von einem 3-4 spurigen Ausbau der Arndtstraße als leistungsstarke Stadteinfahrt abzuraten."

In Anlage 3 o. g. Gutachten sind die Flugrouten der Fledermäuse, der Baumbestand, der nicht beeinträchtigt werden darf und die Linie des angrenzend verlaufenden Schluchtenwaldes dargestellt. Bauwerke oder bauliche Schutzmaßnahmen für die Fledermäuse dürfen grundsätzlich nur nördlich des Steigerwaldrandes eingeordnet werden, mit einem Mindestabstandsmaß von 20 Metern. Das bedeutet, dass durch die Straße und die notwendigen Maßnahmen für den Schutz der Fledermäuse eine bedeutende Flächeninanspruchnahme der Tennisplätze und der Lingelflä-

che zu verzeichnen wäre.

Soll die Arndtstraße entsprechend der Vorplanung mit drei Fahrspuren ausgebaut werden, sind dabei zwingend folgende Prämissen zu beachten:

Zu keinem Zeitpunkt dürfen die Orientierungsstrukturen (Bäume oder ersatzweise neue Strukturen) fehlen! Dies bedeutet theoretisch, dass zunächst vollkommen neue Überflughilfen errichtet werden müssen, bevor die vorhandenen Strukturen entnommen werden dürfen.

Die Lage der neu ausgebauten Arndtstraße muss mindestens 20 Meter von der Nordkante des Steigerrandes abrücken, da die Verbreiterung der Arndtstraße es grundsätzlich erforderlich macht, die Überflugstrukturen für die Fledermäuse vollständig neu anzulegen. Dies beinhaltet auch, dass Fledermäuse, die am Fußpunkt des Steigers starten, zuerst kontrolliert angelegte Leit- und danach Überflugstrukturen vorfinden müssen, um Kollisionen mit dem Fahrverkehr definitiv ausschließen zu können. Dazu ist die zukünftige Arndtstraße beidseitig mit einem fünf Meter hohen Kollisionsschutzzaun einzufassen und innerhalb dieser Begrenzungen müssen Überflughilfen vorhanden sein. Ungeachtet der bisher ungelösten baulichen Ausprägung derartiger durchgängiger Überflugstrukturen, ist deren betriebliche und bauliche Unterhaltung völlig ungeklärt.

Darüber hinaus müssen alle jetzt vorhandenen Überflugstrukturen bis zum Ende der Baumaßnahme erhalten bleiben oder vorher vollständig ersetzt werden.

In den Steigerrand sind keinerlei bauliche Eingriffe möglich. Damit verbleibt in Summe lediglich das Abrücken der Arndtstraße um ca. 20 Meter in Richtung Norden bei beidseitiger Errichtung eines fünf Meter hohen Kollisionsschutzzaunes und vielleicht vollständiger Einhausung zur Schaffung von Überflughilfen über den sehr breiten Straßenraum der neuen 3-spurigen Arndtstraße.

#### zu c) weitgehender Erhalt der Tennisplätze und die Minimierung des Flächeneingriffes in die Lingelfläche

Da als einzig rechtssichere Trasse nur das Abrücken vom Steigerrand um 20 Meter verbleibt, würde die bauliche Umsetzung die Tennisplätze und die Lingelfläche völlig zerschneiden. Eine andere Trassenführung, die weniger in diese Bereiche eingreift, ist, nach derzeitigem Kenntnisstand, nicht genehmigungsfähig. Die Forderungen aus dem Artenschutz können nicht mehr erfüllt werden. (Ausnahme: die jetzige Arndtstraße wird nur erneuert und in ihrer Ausprägung nicht artenschutzrelevant verändert).

Die vorgesehene Öffnung des Schindleichsgrabens sollte auf Grund einer neuen Sachlage nochmals geprüft und überdacht werden:

Die Forderungen zur Offenlegung des Gewässers waren das Ergebnis der Prüfung zur Anwendung der Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie) bzw. des Wasserhaushaltsgesetzes. Es musste davon ausgegangen werden, dass die Arndtstraße grundhaft neu gestaltet wird und somit das Gewässer wieder in einen naturnahen Zustand zurück zu versetzen ist. Die bestehende Vorplanung ordnet also den dann offenen Gewässerverlauf parallel zur M.-A.-N.-Straße an. Auf Grund der Gefälleverhältnisse der M.-A.-N.-Straße und der Tatsache, dass der Graben wieder in das verrohrte Gewässer in der Arnstädter Straße einmünden muss, ist das Erfordernis der Schaffung von Retentionsvolumen erforderlich. Die Flächenverfügbarkeit im öffentlichen Bereich ist dafür allerdings nicht gegeben. Ein Ausweichen auf die Lingelfläche bietet aus hiesiger Sicht keine Lösung.

Insbesondere bei Starkregenereignissen folgte regelmäßig das Übertreten des Schindleichsgrabens. Daher müssten besondere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen werden.

Die naturnahe Gestaltung des Schindleischgrabens wird um einen weiteren Umstand erschwert, denn die Arnstädter Chaussee liegt in einem Trinkwasserschutzgebiet und ist zwingend in den nächsten Jahren entsprechend den RiStWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten) umzubauen. Das bedeutet, das gesamte Niederschlagswasser zu fassen und nach erfolgter Vorreinigung in einer Absetzanlage mit Leichtstoffrückgewinnung in den Schindleischgraben abzuführen. Auch hierfür werden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erforderlich. Bei Starkregenereignissen überflutet der Schindleischgraben regelmäßig die M.-A.-N.-Straße und die Wassermengen können dann nur vom Mischwasserkanal wieder aufgenommen werden. Genauere Ergebnisse zu eventuell erforderlichen Staukanälen können aber erst im weiteren Planungsverlauf erzielt werden.

Die Öffnung des Schindleischgrabens kann entfallen, wenn die Straße im Bestand erneuert wird (§ 30 Abs. 1 WHG - Wasserhaushaltsgesetz). Damit entfällt auch der Platzbedarf für das naturnah auszubauende Gewässer. Auf die Anwendung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie kann rechtssicher verzichtet werden, wenn die Verkehrsanlage nicht umgestaltet wird.

In der DS 0684/10 wird weiterhin ausgeführt: "Die Beibehaltung eines Status quo wurde als Erschließungsvariante mit betrachtet. Dieser Zustand wurde als grundsätzlich leistungsfähig und damit auch anwendbar eingeschätzt. "Jedoch " zu berücksichtigen war weiterhin, dass auf Grund der gestalterischen und funktionalen Nutzungsansprüche an die südliche Stadteinfahrt eine Beibehaltung der gegenwärtigen Situation nicht akzeptabel erscheint und selbst der Status quo sowohl hinsichtlich der Verkehrsanlagen als auch der Nutzung qualifiziert werden muss."

Das Tiefbau- und Verkehrsamt organisiert und moderiert den Prozess zur Beteiligung der Anwohner und Interessenvertreter dieses Areals. Unter der Zielstellung einer optimierten und gestalterisch aufgewerteten Status-quo-Lösung sollen gegenseitige Standpunkte diskutiert und lösungsorientiert zusammengeführt werden. Im Ergebnis soll ein Planungsentwurf als gestalterische Grundsatzlösung, unter Beachtung des finanziellen Handlungsspielraumes, dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt werden.

**Erläuterungen zur Variante B – Beibehaltung der südlichen Stadteinfahrt in der Martin-Andersen-Nexö-Straße (Status quo) wie in der DS 0468/16 vom Stadtrat beschlossen.**

## **1. Bisherige Arbeitsschritte**

Seit Anfang der 90-er Jahre verfolgt die Bürgerinitiative "Südeinfahrt und Verkehrsberuhigung M.-A.-Nexö-Straße" das Ziel zur Umgestaltung der Südzufahrt. Zur weitest möglichen Entlastung der durch den Verkehr erzeugten Emissionen wie Lärm und Feinstaub, fordern die Anlieger die vollständige Verlagerung des Straßenverkehrs in die Arndtstraße und den Rückbau der Martin-Andersen-Nexö-Straße zur Anliegerstraße. Neben diesen Belangen der Anlieger sind bei der Planung u. a. auch die Interessen des Tennisclub Rot-Weiß e. V. und die der Entwicklungsgesellschaft Erfurt-Süd Am Steiger mbH sowie aufgrund der jüngsten Erkenntnisse in besonderem Maße die naturschutzrechtlichen Belange zu berücksichtigen. Nachfolgend aufgeführte Planungs- und Abstimmungsschritte wurden dazu in den letzten Jahren von der Stadtverwaltung veranlasst:

- Bereits seit 1991 wurden durch die Verwaltung Planungen in unterschiedlichen Detaillierungsgraden für eine verbesserte verkehrstechnische und bauliche Lösung der südlichen Stadteinfahrt erarbeitet und den politischen Gremien vorgestellt. Wichtiger Meilenstein war dabei im Ergebnis zahlreicher Voruntersuchungen, die Beauftragung einer Vorplanung im Jahr 2009. Ziel dieser Planung war es, eine konsensfähige verkehrliche Lösung für die Südeinfahrt unabhängig von den seinerzeit nicht gesicherten städtebaulichen Entwicklungen auf der Lingelfläche zu erarbeiten.

- Mit dem Stadtratsbeschluss 0684/10 konnte die Vorplanung "Südliche Stadteinfahrt-M.-A.-N.-Straße-Arndtstraße" bestätigt und die darin herausgestellte Vorzugsvariante 2.1 (Kreisel) zur Grundlage der weiteren Planungen bestimmt werden.
- Mit der DS 0759/13 wurde nach erfolgreich absolviertem VOF-Verfahren der Beschluss gefasst, den Auftrag zur Planung des komplexen Bauvorhabens an das aus dem Wettbewerb hervorgegangene Büro zu erteilen.
- Anfang 2014 erfolgte die Beauftragung der Untersuchung zu den Artenschutzbelangen. Im November 2014 lagen die Ergebnisse vor, die der interessierten Öffentlichkeit am 12.05.2015 vorgestellt und erläutert wurden:
  - Der Gutachter rät von einem 3-4 spurigen Ausbau der Arndtstraße ab, um den erforderlichen Schutz der nachgewiesenen Fledermausarten zu gewährleisten. Ein Ausbau der Arndtstraße ist nur mit der Errichtung von Kollisionsschutzwänden und Querungsbauwerken möglich.
- Am 15.06.2015 fand mit der Bürgerinitiative, dem Erfurter Tennisclub Rot-Weiß e. V., dem Investor des Lingel-Quartiers sowie den Ämtern der Stadt eine weitere Veranstaltung zur Fledermausthematik statt.
- Da die Umsetzung der Vorzugsvariante eine nicht zulässige Gefährdung für die geschützten Fledermausarten darstellen würde, hat der Stadtrat am 08.07.2015 (DS 0791/15) den Beschlusspunkt, der die Variante 2.1 zur Vorzugsvariante bestimmte, folgerichtig aufgehoben. Gleichzeitig wurde der OB beauftragt, eine neue, realisierbare Variante vorzulegen. An der Erarbeitung sind Interessenvertreter und Bürger zu beteiligen.
- Am 14. Juli, 7. September, 19. Oktober und 23. November 2015 wurden unter Leitung des Tiefbau- und Verkehrsamtes Workshops mit allen Beteiligten durchgeführt, um eine einvernehmliche Lösung zu finden.

## 2. Ergebnisse der Workshops

Trotz großer Anstrengungen von allen Beteiligten, war es nicht möglich im Rahmen der Workshops einen Konsens zu finden. Die Standpunkte der unterschiedlichen Interessengruppen und die Anforderungen an eine genehmigungsfähige Planungsvariante für den Ausbau der Arndtstraße zur neuen Südeinfahrt liegen zu weit auseinander.

### Bürgerinitiative "Südeinfahrt und Verkehrsberuhigung M.-A.-Nexö-Straße":

Die Bürgerinitiative (BI) sieht sich seit mehr als 25 Jahren durch den Verkehr in der M.-A.-N.-Straße stark belastet. Sie beklagt die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe infolge des Verkehrs und fürchtet deren weitere Zunahme infolge der Inbetriebnahme der Multifunktionsarena. Die BI fordert daher die Verkehrsberuhigung der M.-A.-N.-Straße und den entsprechenden Ausbau der Arndtstraße. Dazu hat die BI auch einen eigenen Ausbauvorschlag als Planungsskizze vorgelegt. Die BI vertritt dabei die Auffassung, dass die Stadtverwaltung den Natur- und Tiererschutz über den Schutz der Anwohner vor Feinstaub und Lärm stellt und denkt darüber nach, eine EU-Klage anzustreben. Im offenen Brief der BI vom 28.01.2016 wird die Neubewertung der Untersuchungsergebnisse zur Fledermausthematik gefordert.

### Entwicklungsgesellschaft Erfurt-Süd Am Steiger mbH:

Die Entwicklungsgesellschaft möchte schnellstmöglich eine Bebauung der Fläche vornehmen. Sie kann sich nicht vorstellen, weitere (über die Grenzen der Vorplanung für den 3-streifigen

Ausbau hinausgehend) Flächen zur Verfügung zu stellen, um den Ausbau der Arndtstraße unter Beachtung der notwendigen Maßnahmen für den Fledermausschutz sicher zu stellen.

#### **Erfurter Tennisclub Rot-Weiß e. V.:**

Der Erfurter Tennisclub Rot-Weiß e. V. ist ein Verein mit 100-jähriger Erfolgsgeschichte, der mit dem Standort im Dreieck zwischen den Straßen M.-A.-N.-Straße, Lingelfläche und Arndtstraße traditionell verbunden ist. Wachsende Mitgliederzahlen weckten das Interesse auch die Fläche "Mutter Blum" einzubeziehen. Der Zustand des Vereinshauses ist ein großes Manko, die Sanierung ist ein Schwerpunkt für den Verein, der zeitnah in Angriff zu nehmen ist. Entsprechend ist der Verein an einer zeitnahen und verbindlichen Lösung interessiert, die möglichst geringe Einschränkungen der Nutzung und Flächenverfügbarkeit zur Folge hat. Der Ausbau der Arndtstraße wäre mit erheblichen Eingriffen in die bestehenden Anlagen sowie mit weiteren Ersatzflächenbedarfen und Kosten verbunden.

## Stadtverwaltung Erfurt:

Die Stadtverwaltung erkennt grundsätzlich an, dass der von der BI geforderte Ausbau der Arndtstraße die subjektiv bestmögliche Lösung für die Anwohner der M.-A.-N.-Straße darstellt. Im Hinblick auf naturschutzfachliche Belange und eine in angemessener Zeit realisierbare und wirtschaftlich tragfähige Lösung ist die jedoch nicht der Fall. Auf Grund der Erkenntnisse aus der Fledermaus-Erhebung, ist es nicht möglich den ursprünglich angedachten 3-spurigen Ausbau der Arndtstraße im ursprünglich geplanten Ausbaugrad umzusetzen. Dieser Ausbau würde bestehende Flugrouten zerschneiden und das Risiko von Kollisionen mit Fahrzeugen erhöhen. Dies ist naturschutzrechtlich bei den vorgefundenen geschützten Arten nicht zulässig. Nur durch Kollisionsschutzwände und Überflughilfen oder eine Tunnellösung könnte hier Abhilfe geschaffen werden. Bei den Schutzwänden wären jedoch große Abstände zum Waldrand und ein entsprechend umfangreicher Flächenverlust auf der Lingelfläche unumgänglich. Dies ist für die Nutzung der privaten Flächen aus Sicht der Stadtverwaltung nicht akzeptabel. Die Tunnellösung ist wirtschaftlich nicht darstellbar. Die Kosten hierfür lassen sich ohne Planung auch nur schwer abschätzen. Legt man Baukosten bestehender Tunnelanlagen, eine lichte Breite von 9,00 m, eine Tunnellänge von 350 m bis 450 m, die erforderlichen Sicherheitseinrichtungen, den Straßenbau und die Erdandeckung einer Schätzung zugrunde, liegen die Kosten zwischen 15,2 Mio. EUR und 19,3 Mio. EUR. Bei dieser Schätzung bleibt allerdings die Erschließung der Tennisplätze, der Lingelfläche und der Schützenstraße unberücksichtigt und die ggf. erforderliche Tieferlegung der Verrohrung des Schindleichsgrabens. Insofern bilden diese Zahlen lediglich das Mindestmaß der hierfür erforderlichen zusätzlichen Investitionen.

Auf Grund der naturschutzrechtlichen Vorgaben und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte sieht die Verwaltung die ursprünglich angedachte Lösung als nicht mehr umsetzbar an. Eine weitere Untersuchung zu den Fledermäusen, wie sie von der BI gefordert wird, würde an der grundsätzlichen naturschutzrechtlichen Problematik nichts ändern, da das Vorkommen zu schützender Arten bereits nachgewiesen ist. Jedoch hat die Stadtverwaltung mit mehreren Planungsbüros Kontakt aufgenommen, um die grundsätzlichen Erfolgsaussichten einer neuen Planung zu erörtern. Dies wurde von allen angefragten Fachplanern deutlich hinterfragt. Zudem würden weitere Untersuchungen mindestens ein Jahr Zeit in Anspruch nehmen, weitere Kosten verursachen und die Erkenntnistiefe zum Flugverhalten, den Wohn- und Jagdhabitaten und daraus resultierenden baulichen Lösungsmöglichkeiten nur unwesentlich verbessern.

Eine aktuelle Stellungnahme des Umwelt- und Naturschutzamtes (UNA) besagt, dass ungesunde Wohnbedingungen auf Grund der Verkehrslärmbelastung in der M.-A.-N.-Straße nicht bestehen und durch den Betrieb der Multifunktionsarena auch nicht zu erwarten sind. Das UNA weist auch darauf hin, dass im Rahmen des Luftreinhalteplans des Landes auf der Datenbasis von 2009 Berechnungen durchgeführt wurden. Dabei wurde ermittelt, dass die Konzentration für Stickstoffdioxid unter dem zulässigen Grenzwert liegt. Auch für die Feinstaubkonzentration liegt die Berechnung weit unter dem zulässigen Wert. Die Berechnungen haben eindeutig ergeben, dass die M.-A.-N.-Straße nicht zu den Belastungsschwerpunkten in der Landeshauptstadt Erfurt zählt. Auf Grund der guten Ausbreitungsverhältnisse in der M.-A.-N.-Straße und dem Frischluftzufluss aus dem Steiger wäre auch bei zunehmenden Verkehrsbelegungen nicht mit hohen Luftschadstoffwerten zu rechnen. Dazu kommt, dass in den letzten Jahren die Fahrzeugflotten erheblich schadstoffärmer geworden sind, so dass selbst an dem Belastungsschwerpunkt Bergstraße die Grenzwerte seit 2012 eingehalten werden.

Weder beim Verkehrslärm noch bei den Luftschadstoffen besteht somit aus formalem Gesichtspunkt Handlungsbedarf in der M.-A.-N.-Straße.

Der Gesetzgeber stellt hinsichtlich der schutzgebietsrechtlichen Genehmigungsfähigkeit von vergleichbaren Projekten innerhalb von oder in unmittelbarer Nähe zu FFH-Gebieten (hier: FFH-Gebiet "Steiger-Willrodaer Forst-Werningslebener Wald") in BNatSchG § 34 Abs. 2 folgendes klar:

"Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des

Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig."

Im Umkehrschluss heißt das natürlich auch, dass eine Genehmigungsfähigkeit bestände, wenn keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Abweichend davon (gemeint ist hier bei festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen) kann gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 1, 2 BNatSchG eine Genehmigung erfolgen, wenn das Projekt "[...] aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind".

Dies scheidet aber im vorliegenden Fall aus, da die zwingende Begründung des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art nicht gelingen kann, und mit dem bestandsnahen Ausbau auch eine zumutbare Alternative vorliegt, die wie beschrieben nur geringe Beeinträchtigungen erwarten lässt.

Bei der von der BI geforderten Realisierung der Verkehrsberuhigung in der M.-A.-N.-Straße und Ausbau der neuen Südzufahrt in der Arndtstraße sind in vorliegendem Projekt prioritäre natürliche Lebensraumtypen und prioritäre Arten betroffen. Als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gelten dann nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder die maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt. Weder beim Verkehrslärm noch bei den Luftschadstoffen in der M.-A.-N.-Straße kann dieser Nachweis gelingen. Bei sonstigen Gründen (dies wäre hier der Fall) müsste die Genehmigungsbehörde eine Stellungnahme der Europäischen Kommission einholen. Dafür gibt es den Dienstweg über das Thüringer Landesverwaltungsamt, das Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz und schließlich über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (vgl. § 34 Abs. 4 BNatSchG).

## 1. Lösungsmöglichkeiten

Die bisherige Vorzugsvariante hat sich auf Grund des Fledermausvorkommens als nicht umsetzbar erwiesen. Der zwingend zu gewährleistende Schutz der Tiere wäre theoretisch nur durch aufwendige und kostenintensive Lösungen zu erreichen. Alternative Lösungsvarianten sind daher erforderlich. Dabei sind neben den Vorgaben des Artenschutzes, die verkehrstechnischen Belange, wirtschaftliche und bauliche Aspekte sowie nicht zuletzt auch die Interessen der von der Maßnahme betroffenen Anlieger in die Überlegungen einzubeziehen.

### 1.1 Aufgewertete Bestandlösung: Qualifizierter Ausbau des Status Quo

Aus Sicht der Verwaltung bietet sich eine Variante an, die bereits im Rahmen der Vorplanung betrachtet wurde (DS 0684/10-Bestätigung der Vorplanung). Es handelt sich dabei um einen qualifizierten Ausbau der M.-A.-N.-Straße und der Arndtstraße entsprechend des Status quo (aufgewertete Bestandlösung). In dieser Variante wird die bestehende Verkehrsorganisation beibehalten und die Verkehrsflächen werden entsprechend der heutigen Ausbaustandards hergestellt. Diese Variante beinhaltet u. a.:

- Grundhafter Ausbau der M.-A.-N.-Straße als zweistreifige Fahrbahn mit Mittelgrünstreifen
- Erneuerung der Arndtstraße als 1-streifige Fahrbahn
- Ausbau des Schützenplatzes als Kreisverkehr
- Ausbau der Knotenpunkte Rankestraße/Waldkasino mit Anschluss an die Arnstädter Chaussee
- Anbindung der Lingelfläche an die Arnstädter Str. bzw. M.-A.-N.-Straße

Die Baukosten belaufen sich nach den vorliegenden Planungen auf geschätzt ca. 3,195 Mio. EUR. Zuzüglich der Planungskosten ergibt sich ein Gesamtfinanzierungsbedarf von 4,030 Mio EUR. In den Varianten der Vorplanung wurde bereits eine Status-Quo-Lösung untersucht (DS 0684/10 Variante 1.1), deren Kostenschätzung damals 6,3 Mio EUR umfasste. Im Unterschied zu den Überlegungen in 2010 soll zukünftig der bauliche Aufwand für die Südzufahrt deutlich geringer ausfallen. Dies umfasst im Wesentlichen die Eingriffe in die M.-A.-N.-Straße und in die Arndtstraße. Darüber hinaus war die Kostenschätzung des Ingenieurbüros mehr als auskömmlich bemessen. Die heutige Status-Quo-Lösung ist zwar abschließend noch nicht definiert, fest steht jedoch, dass sie in ihrem Umfang hinter der damaligen Variante zurück bleiben wird. Erst mit der Vertiefung der Planung können die Schätzungen zu den Baukosten verfestigt werden.

Die Hauptvorteile dieser Variante sind:

- Kostengünstigste Variante (aus der Vorplanung, Stand 2010)
- Keine neuen Beeinträchtigungen vorhandener Lebensräume geschützter Arten
- Bau ohne Planfeststellungsverfahren möglich
- Es liegen bereits alle erforderlichen verkehrstechnischen Untersuchungen als Grundlage für die weitere Entwurfsplanung vor
- Keine bzw. nur geringfügige Flächeneingriffe in die bestehende Tennisnutzung sowie auf der Lingelfläche
- Möglichkeit eines stufenweisen Ausbaus, der unter Beachtung der tatsächlichen Ausbauelemente auch zu Kostenreduzierungen führen kann (z. B. späterer Ausbau Kreisverkehr)

Die wichtigsten Nachteile sind:

- Zwei getrennte Verkehrsstrassen
- Die Lärmsituation der Anwohner kann nur durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, bzw. passive Lärmschutzvorkehrungen verbessert werden.

Diese Variante erfüllt weitestgehend die Vorgaben des Artenschutzes, verkehrstechnische Belange sowie wirtschaftliche und bauliche Aspekte. Hinsichtlich der von der BI angegebenen Beeinträchtigungen für die Anwohner in der M.-A.-N.-Straße wird in dieser Variante lediglich eine, wenn auch deutliche, Aufwertung der bestehenden Verkehrsanlagen erzielt.

## 1.2 Vorschlag der BI: 2-streifiger Ausbau der Arndtstraße

Von der BI wurden zum Workshop am 14.07.2015 Vorschläge für eine Trasseneinordnung der neuen Verkehrsanlage im Zuge der Arndtstraße übergeben. Der Vorschlag geht davon aus, dass ein durchgängig 2-streifiger Ausbau der Arndtstraße aus Sicht der BI als ausreichend erachtet wird. Die notwendige größere Fahrbahnbreite des 2-streifigen Querschnitts soll durch eine Fahrbahnabsenkung und die Einordnung von Stützwänden erreicht werden. So sollen die im Zuge der Weiterbearbeitung der ehemaligen Vorzugsvariante der Vorplanung aufgetretenen Probleme (Vermeidung Eingriffe in Großgrünstrukturen zur Sicherung der Flugrouten der Fledermäuse, Vermeidung größerer Eingriffe in die Tennisanlage) vermieden werden.

Im Workshop am 07.09.2015 nahm die Verwaltung zu den Vorschlägen Stellung, erläuterte ausführlich die verkehrlichen Anforderungen an die Südeinfahrt und ging detailliert auf die Vorschläge der BI und die sich daraus ergebenden Probleme ein. Folgende Problempunkte beinhaltet der Lösungsvorschlag der BI:

- Die von der BI zugrunde gelegte Fahrbahnbreite von 7,5 m reicht im Havariefall nicht aus. Eine Rettungsgasse zwischen den Stützwänden erfordert einen quasi 3-streifigen Querschnitt (Feuerwehrfahrzeug muss zwischen 2 LKW fahren können). Die benötigte Breite beträgt mind. 8,65 m.
- Falls die eingetragenen Lärmschutz- bzw. Stützwände durch eine passive Schutzeinrichtung

(Leitplanke) geschützt werden müssen, wird eine größere Breite erforderlich.

- Es muss geprüft werden, ob der notwendige grundhafte Ausbau der Fahrbahn mit partiell notwendiger Verbreiterung allein nicht schon dazu führt, dass Eingriffe in den Baumbestand (Eingriffe im Wurzelbereich) entlang der Arndtstraße erfolgen würden.
- Die Fahrbahnabsenkung verbunden mit einem ausreichend tragfähigen Straßenunterbau macht die Verlegung des verrohrten Schindleichsgrabens erforderlich. Dies macht ein wasserrechtliches Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahren erforderlich. Damit sind umfangreiche Planungen, die Verlegung und voraussichtlich die Öffnung des Schindleichsgrabens verbunden.

Der Ansatz für eine verkehrliche Neuordnung einer Verkehrsanlage wie der Südzufahrt ist immer, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern bzw. auf gleichem Niveau zu halten und keinesfalls jedoch zu verschlechtern. Dieser Ansatz ist auch Konsens mit den Förderbedingungen, die für den Straßenbau gewährt werden. Diese Anforderung wird aus Sicht der Verwaltung von der Variante der BI nicht erfüllt.

Die BI möchte einen Ausbau der Arndtstraße erreichen, um die Verkehrsbelastung und damit die Belastungen für die anliegenden Grundstücke in der M.-A.-N.-Straße und der Hinterlieger zu verringern. Für diesen Ansatz stellt theoretisch eine Tunnellösung eine Möglichkeit dar, den Schutz der Fledermäuse beim Überflug einer neu ausgebauten Arndtstraße zu gewährleisten. Diese Tunnellösung würde die Gefährdung sicher ausschließen, ist jedoch hinsichtlich der Kosten als extrem teuer und damit unwirtschaftlich einzuschätzen.

Die BI ist der Auffassung, dass es neben der Tunnellösung weitere Alternativen gibt, die den Schutz der Fledermäuse bei einem von Ihnen gewünschten Ausbau der Arndtstraße gewährleisten können. Diese Alternativen müssten lediglich entsprechend untersucht werden.

Die BI schlägt daher vor, weitere skizzenhafte Planungen in Auftrag zu geben. Es sollen alternative Lösungen unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen erarbeitet werden. Die Idee dabei ist es, eine Lösung als skizzenhafte Planung zu finden, die von den Naturschutzbehörden mitgetragen, entsprechend weiter geplant und umgesetzt werden kann. Gespräche mit potentiellen Auftragnehmern hat die BI bereits geführt.

### 1.3 Empfehlung

Für den Ausbau der südlichen Stadteinfahrt wurden in Umsetzung des StR-Beschluss 0684/10 Planungsleistungen, artenschutzrechtliche und verkehrstechnische Untersuchungen, Baugrunduntersuchungen und Vermessungsleistungen beauftragt und durchgeführt. Insgesamt wurden von der Stadt seit 2012 bis dato mehr als 560.000 EUR investiert. Diese Planungstiefe mit den entsprechenden Untersuchungen war erforderlich, um die vorliegende technische und artenschutzrechtliche Einschätzung zu ermöglichen. Diese Einschätzung besagt, dass die ursprüngliche Vorzugsvariante mit dem 3-spurigen Ausbau der Arndtstraße aus arten- und naturschutzrechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden kann.

Für die Variante der BI, wie auch alle anderen theoretisch denkbaren Lösungsansätze, liegen bisher keine Fachplanungen vor. Alle diese Varianten müssen einzeln mindestens bis zur Genehmigungsplanung ausgearbeitet werden, da nur bei dieser Planungstiefe eine fachliche Einschätzung aller Genehmigungsbehörden in Deutschland und der Europäischen Union erfolgt. Bei allen Lösungsansätzen, die sich von der Status Quo-Lösung unterscheiden ist aber völlig unbestritten, dass deren Eingriffe in natur- und artenschutzrechtliche Belange deutlich größer sind, den Fortbestand des Tennisvereins infrage stellen oder mindestens die Entwicklung des Lingelquartiers als Wohnstandort aufgeben. Für alle "neuen" planerischen Ideen oder auch nur gestalterischen Ansätze müssen entsprechende Untersuchungen und Planungen durchgeführt werden, um eine

Vergleichbarkeit mit der Bestandslösung zu erzielen.

Das Tiefbau- und Verkehrsamt hat die von der BI benannten Planungsbüros zu ihren möglichen Ergänzungen der bisherigen Planungen der Stadtverwaltung befragt. Alle drei Büros haben in der Vergangenheit oder aktuell Planungen mit baulichen Lösungen erarbeitet oder realisiert, die auch der Stadtverwaltung und deren Planungsbüro vom Lösungsansatz her bekannt sind. Spontan kamen hier keine prinzipiell neuen Ideen zum Vorschein. Dabei stellt der Sächsische Leitfaden, den die BI immer wieder als besonders geeignet proklamiert, wenn es um die bauliche Umsetzung von Straßenbauprojekten unter Berücksichtigung von Fledermausvorkommen geht, für alle Büros und auch für die Stadtverwaltung das Basiswissen für Straßenbauplanungen bei derartigen Aufgabenstellungen dar. Auch hier findet sich kein Lösungsansatz für die Herausforderungen an der Südeinfahrt der Landeshauptstadt Erfurt.

Schlussendlich haben alle drei Büros bestätigt, dass es vor Beginn der Planung von bisher noch nicht vorstellbaren Lösungsansätzen, einer substantiierten Anspruchs begründung zum Eingriff in artenschutz- oder schutzgebietsrechtliche Belange bedarf. Da aber die vorliegenden Untersuchungen des UNA zeigen, dass weder beim Verkehrslärm noch bei den Luftschadstoffen zulässige Grenzwerte überschritten werden, kann die Begründung zum Eingriff in artenschutz- oder schutzgebietsrechtliche Belange nicht gelingen.

Insofern sind weitere Untersuchungen oder auch nur skizzenhafte Planungen zu neuen Lösungsansätzen obsolet und wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen

Die Stadtverwaltung empfiehlt daher die weitere Planung und die Umsetzung der Bestandslösung. Dadurch werden der Schutz der Fledermäuse und die Belange des Arten- und Naturschutzes nach derzeitiger Einschätzung nicht verschlechtert und die Umgestaltung der M.-A.-N.-Straße einer finalen Bearbeitung zugeführt.

#### **Variante C – Einbahnstraßenlösung der südlichen Stadteinfahrt über die Arndtstraße und die M.-A.-N.-Straße**

Diese Variante wurde im Rahmen der Vorplanung nicht untersucht. Zum damaligen Zeitpunkt waren es überwiegend stadtgestalterische Argumente, die eine derartige Verkehrsführung als nicht zielführend eingeschätzt hatten. Im Lauf der Jahre bekamen aber die naturschutzrechtlichen Belange mehr Gewicht und bestätigten dabei die frühere Annahme, dass eine Einbahnstraßenlösung keine umsetzbare Alternative für die Südeinfahrt bieten kann.

Es gab allerdings die Auswertung der verkehrsplanerischen Gründe am "Runden Tisch" gemeinsam mit der BI, bei der alle relevanten Verkehrsströme mit Bezug auf die Südeinfahrt vorgestellt wurden. In der heute in der Arndtstraße vorhandenen Trassenbreite kann der regelmäßig und insgesamt stadteinwärts fließende Verkehr nicht aufgenommen werden. Derzeit verteilt sich dieser auf zwei Zielrichtungen. Alle Kraftfahrzeuge mit Zielen im Zentrum oder im Norden der Stadt wählen stadteinwärts fahrend die M.-A.-N.-Straße, alle Kfz mit Zielen im Süden der Stadt wählen stadteinwärts fahrend die Arndtstraße. Ein Ausbau und damit auch die Verbreiterung der Trasse in der Arndtstraße wäre also absolut erforderlich, für den Fall, dass die Arndtstraße zukünftig den gesamten stadteinwärtigen Verkehr aufnehmen soll. Selbst wenn man diesen Verkehr auch nur in einer Fahrspur führen wollte, müsste die zukünftige Arndtstraße eine Breite erreichen, die eine Havariesicherheit bietet und das Vorbeifahren an liegen gebliebenen Fahrzeugen ermöglicht. Allein die dafür erforderliche Verbreiterung steht dem Natur- und Artenschutz entgegen. Aus heutiger Sicht ist einzig die Erneuerung des vorhandenen Bestandes genehmigungsfähig und gesichert.

Bedingt durch Baumaßnahmen insbesondere in der Arnstädter Straße zwischen M.-A.-N.-Straße und Schillerstraße musste in den zurückliegenden Monaten der stadteinwärtige oder stadtaus-

wärtige Verkehr so umgeleitet werden, dass es als Nebeneffekt zur Entlastung der M.-A.-N.-Straße kam.

Das erweckt aktuell den Anschein, dass man den stadteinwärtigen Verkehr durchaus und ausschließlich in die Arndtstraße leiten kann. Jedoch wird derzeit von den Befürwortern dieser Verkehrslösung vernachlässigt, dass die Verkehrsbelegung im Berufsverkehr außerhalb des "Ferienmodus" und außerhalb von Zeiten der Corona-Pandemie so hoch ist, dass Rückstaus bis zum Hubertus die Folge wären und eine dauerhafte Verschlechterung des bisherigen "Normalzustandes" aus natur- und artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten nicht genehmigungsfähig bleibt! Die momentan angeordnete Verkehrsführung ist nicht von Dauer und wird nach Fertigstellung der Bauvorhaben im Umfeld aufgehoben.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Reintjes  
Amtsleiter



### Zeichenerklärung

**Legende:**

- Dammboschung
- Gehweg
- Parkebenen
- Fahrbahnen
- Mittelstreifen (begrünt)
- Fahrbahnen
- Radfahrbahnen/Radweg
- Grünfläche
- Bankett
- Bankett in Wasserschutzzone

**Verwaltung:**

- Fluggrenze (Stand 25.09.2017)
- Flurstücksgrenze (Stand 25.09.2017)
- Flurstücksnummer (Stand 25.09.2017)
- Bestand Vermessung (Stand 2017-2018)

**Other Symbols:**

- vorhandener Baum
- entfallender Baum
- geplanter Abbruch-Mauer
- geplante Stützmauer
- gepl. Abbruch Mast Straßenbeleuchtung
- gepl. Abbruch Mast Freileitung
- Gehwegführung außerhalb Planungsbereich
- Bestand Baumkrone Vermessung
- Bestand Baumkrone Biotopkartierung
- Bestand Baumkrone Artenschutzbaum
- Kartierte Flugrouten Fledermäuse
- Grenze FFH-Gebiet Steiger
- Grenze Trinkwasserschutzzone II (WSZ)
- Grenze Landschaftsschutzgebiet Steigerwald
- Grenze Vogelschutzgebiet
- Planungsgrenze
- Bebauungsplan "Quartier Lingel am Steigerwald" (gesonderte Planung)
- Geltungsbereich Bebauungsplan

**Flugrouten der Fledermäuse**

F1 - Flugroute vom Steigernordrand über den Tennisplatz in Richtung Löberstadt  
 F2 - Flugroute zwischen Steigernordrand über die Mittelstreifenbepflanzung auf der Arnstädter Chaussee in Richtung Hochheimer Holz  
 F3 - Flugroute zwischen Steigernordrand und Lingelfläche in Richtung Löberstadt  
 F4 - Flugroute vom Steigernordrand entlang der nördlichen Abgrenzung des Tennisplatzes in das Wohngebiet  
 F5 - Flugroute vom Steigernordrand über die Arndtstraße entlang der Baumreihe am Ostrand der Lingelfläche ins angrenzende Wohngebiet  
 (Quelle: Kartierte Fledermausflugrouten Nov. 2014, Sachverständigen für Fledermausschutz Dipl.-Ing. (FH) Michael Franz)

### Koordinatensystem ETRS89/UTM

### VORPLANUNG

Planungsbüro:	Datum:	Zeichen:
IGS INGENIEURE Kornelia 5 82401 München Beratende Ingenieure - VBI Tel. 089 45424-0 Fax. 089 45424-209	bearbeitet: 06/2018 gezeichnet: 06/2018 geprüft:	Ka Ka

Nr.:	Art der Änderung:	Datum:	Zeichen:

<b>Auftraggeber:</b> Stadtverwaltung Erfurt Tiefbau- und Verkehrsamt Steigerplatz 1 99085 Erfurt	<b>Unterlage:</b> 5 Blatt-Nr.: Ausfertigung:
--	--

<b>Maßnahmenbezeichnung:</b> Komplexobjekt Erfurt Südeinfahrt	<b>Unterlagenbezeichnung:</b> Lageplan
--	---

<b>Lageplan (Stand: 15.06.2018)</b>	TVA-Objekt-Nr.: 66-0677	Projekt-Nr.: AN 113-042	Maßstab: 1:1.000
-------------------------------------	-------------------------	-------------------------	------------------

aufgestellt und geprüft: Erfurt, den: .....	bestätigt: Erfurt, den: .....
--	----------------------------------

Tiefbau- und Verkehrsamt Abteilung Bau	Tiefbau- und Verkehrsamt Abteilung Straße/Brücke
---	---

## **Zusammenfassende Erklärung gemäß § 6a Abs. 1 BauGB**

Die Genehmigung der 33. Änderung, des Flächennutzungsplanes (FNP) durch das Thüringer Landesverwaltungsamt erfolgte mit Bescheid vom 10.03.2022 unter Aktenzeichen 5090-340-4621/1543-4-8580/2022.

Mit Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 07/2022 vom 20.04.2022 ist die 33. Änderung des FNP wirksam.

Im Zuge der Aufstellung der FNP-Änderung wurden eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3, 4 BauGB durchgeführt.

Die voraussichtlichen erheblichen Umwelteinwirkungen wurden ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Das Abwägungsergebnis zur Berücksichtigung der Umweltbelange sowie der sonstigen relevanten Stellungnahmen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung wurde durch den Stadtrat bestätigt.

Es besteht die Verpflichtung, nach Wirksamwerden der FNP-Änderung gemäß § 6a Abs. 1 BauGB eine zusammenfassende Erklärung mit Angaben zur Art und Weise der Berücksichtigung der Umweltbelange, Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung und geprüften Planungsalternativen zu erstellen.

### **1 Art und Weise der Berücksichtigung der Umweltbelange und Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung**

#### **1.1 Umweltbelange**

Alle Inhalte und Ergebnisse der Umweltprüfung sind im Umweltbericht detailliert dargestellt und beschrieben. Der Umweltbericht zur 33. Änderung des FNP vergleicht schutzgutbezogen die Zielstellung des seit Mai 2006 wirksamen FNP – Gemischte Bauflächen, Wohnbauflächen, Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße – mit der zukünftigen Zielstellung des FNP – Wohnbauflächen, Flächen für den Gemeinbedarf, Sonstiges Sondergebiet, Zweckbestimmung Sportanlagen, Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße.

Für die Darstellung der verkehrsplanerischen Zielstellungen wurden auf Ebene des FNP Varianten zur Führung der südlichen Stadteinfahrt betrachtet:

Variante A---Verlegung der Südeinfahrt in die Arndtstraße, wie mit der DS 0684/10 vom Stadtrat beschlossen und Ziel des VEP93/98

Variante B---Beibehaltung der Südlichen Stadteinfahrt in der Martin-Andersen-Nexö-Straße (Status Quo), wie mit der DS 0468/16 vom Stadtrat beschlossen

Variante C---Einbahnstraßenlösung der Südlichen Stadteinfahrt über die Arndtstraße und die Martin-Anderson-Nexö-Straße

Im Rahmen der Umweltprüfung sind angepasst an die Betrachtungstiefe und den Aufgabenbereich eines FNP gemäß § 5 Abs. 1 BauGB die Umweltbelange ermittelt und im Umweltbericht dokumentiert worden. Dies erfolgte vorrangig durch die Auswertung der Bestandsaufnahmen und Bewertungen des Landschaftsplanes Erfurt, der gesamtstädtischen Klimaanalyse für Erfurt, spezifischer Fachpläne (z.B. Lärmaktionsplan 3. Stufe, Luftreinhal-

teplan Erfurt) und einer Verkehrsprognose aus dem Jahr 2020 sowie der im Rahmen der Beteiligung der einschlägigen Behörden und der Öffentlichkeit erfolgten Stellungnahmen. Darüber hinaus konnte auch auf Informationen aus dem Umweltbericht zum Bebauungsplan LOV688 „Quartier Lingel am Steigerwald“ sowie entsprechend vorliegende Unterlagen zurückgegriffen werden, die Teile des Änderungsbereichs betreffen (Fachbeitrag Wald zum Managementplan NATURA 2000-Gebiete FFH-Gebiet/ Teilfläche vom EG- Vogelschutzgebiet, Orientierende Untersuchung und Gefährdungsabschätzung Fledermausvorkommen, Erfassung von Fledermausvorkommen Bebauung der Lingelfläche, Brutvögelgutachten, Gutachten Avifauna, Biotop- bzw. Strukturkartierung, faunistische Untersuchungen, Klimagutachten, Schallgutachten, Schießlärmgutachten).

Beim Vergleich der Varianten in Bezug auf die Umweltbelange im Zusammenhang mit den gesetzten Planungszielen der 33. Änderung des FNP hatte die Variante B die geringsten Umweltauswirkungen auf das Gesamtgefüge zu verzeichnen und wurde somit als Vorzugsvariante herausgearbeitet und in der 33. Änderung des FNP weiterverfolgt.

### Bestand

In der Bestandssituation wird das Plangebiet im Wesentlichen durch die Brachfläche/ Freiflächen sowie waldartigen Gehölzflächen geprägt, auf der sich eine ehemalige Schuhfabrik befand. Nach der Nutzungsaufgabe wurden die Flächen geräumt und die Bausubstanz abgetragen. Im westlichen Plangebiet befinden sich die Tennisplätze sowie eine Gehölzfläche, welche als Wald i. S. des ThürWaldG eingestuft ist. Im nördlichen Randbereich des Plangebietes, zu den Wohngebieten der Löbervorstadt hin, verläuft die Martin-Andersen-Nexö-Straße als zweispurige Hauptverkehrsstraße mit der nördlich angrenzenden bestehenden Wohnbebauung. Am südlichen Rand des Plangebietes verläuft die größtenteils einspurige Arndtstraße. Diese Straße stellt die östliche Verbindung zwischen der Arnstädter Chaussee der Straße Am Schwemmbach und der Werner-Seelenbinder-Straße dar. Unmittelbar an die Arndtstraße angrenzend befinden sich das Landschaftsschutzgebiet Steigerwald, sowie das FFH-Gebiet „Steiger – Willroder Forst – Werningslebener Wald“ und das EG-Vogelschutzgebiet „Muschelkalkgebiet südöstlich Erfurt“ als Bestandteile des europäischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“. Die sich hieraus ergebenden Schutzbedürfnisse wurden im Jahr 2014 und 2018 durch artenspezifische Fachgutachten unterstrichen. Innerhalb sowie im Umfeld des Plangebietes wurden nach europäischem Recht geschützte Vogel-/ Fledermausarten nachgewiesen. Die hierzu erstellten Gutachten weisen sowohl Jagdreviere (Nahrungshabitate) mit den entsprechenden Flugrouten als auch Sommer- und Winterquartiere und Wochenstuben im Nahbereich nach. Die entlang der Martin-Andersen-Nexö-Straße, der Arnstädter Straße und der Arndtstraße verlaufenden Baumreihen stellen Überflughilfen und Nahrungshabitate für streng geschützte Fledermaus- und Vogelarten dar, welche zu den maßgeblichen Bestandteilen der angrenzenden Natura2000-Gebiete zählen.

### Schutzgüter

Die Betrachtung der folgenden umweltbezogenen Auswirkungen bezieht sich dabei stets auch auf die Veränderung in Bezug auf die ursprüngliche Zielstellung des wirksamen FNP.

So ist in Bezug auf das Schutzgut Flora / Fauna / Biologische Vielfalt im Vergleich zum wirksamen FNP eine Reduzierung der lokalen Habitateigenschaften der gesamtstädtisch bedeutsamen Baumreihe an der Martin-Andersen-Nexö-Straße mit potenzieller Bedeutung als Hop-Over für Fledermausarten des südlich der Arndtstraße gelegenen FFH-Gebietes durch die dann dauerhafte Verkehrsbelastung zu erwarten.

Eine lokale Verbesserung im Vergleich zum wirksamen FNP erfolgt in Bezug auf die Habitateigenschaften der gesamtstädtisch bedeutsamen Baumreihe an der Arnstädter Straße mit potenzieller Bedeutung als Hop-Over für Fledermausarten des südlich der Arndtstraße gelegenen FFH-Gebietes durch abnehmende Verkehrsbelastung. Im Vergleich zum wirksamen FNP Verringerung der Auswirkungen an den ökologisch wirksamen Strukturen entlang der Arndtstraße, dennoch verbleibt ein erhebliches, artenschutzrechtlich verbotenes Tötungs-/ Kollisionsrisiko für Fledermausarten durch Straßenverbreiterung und Verkehrszunahme; Beeinträchtigung der Lebensraumeigenschaften des Steigerrandbereiches, u.a. für heimische Vogelarten und Fledermausarten durch erhebliche Zunahme von Lärm, Erschütterungen – Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG - überwindbar durch die Errichtung von Überflughilfen, Kollisionsschutzwänden, Abrücken der Straße vom Waldrand. Eine Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit (z. B. 30 km/h) ist nicht geeignet, um das Kollisionsrisiko für Fledermausarten zu verringern, welche die Arndtstraße aktuell über die Baumkronen beiderseits der Straße queren. Strukturgebundene Arten wie die Mopsfledermaus, die Kleine Bartfledermaus und die Kleine Hufeisennase würden bei den Transferflügen zwischen der Lingelfläche/dem Wohngebiet an der Martin-Andersen-Nexö-Straße und dem Steigerwald ohne Baumkronen/ Überflughilfen mit den Kfz auf der Arndtstraße kollidieren.

In Bezug auf Natura 2000 Gebiete erfolgt im Vergleich zum wirksamen FNP eine Reduzierung der lokalen Habitateigenschaften der gesamtstädtisch bedeutsamen Baumreihe an der Martin-Andersen-Nexö-Straße mit potenzieller Bedeutung als Hop-Over für Fledermausarten des südlich der Arndtstraße gelegenen FFH-Gebietes durch dauerhafte Verkehrsbelastung. Dagegen ist eine lokale Verbesserung der Habitateigenschaften der gesamtstädtisch bedeutsamen Baumreihe an der Arnstädter Straße mit potenzieller Bedeutung als Hop-Over für Fledermausarten des südlich der Arndtstraße gelegenen FFH-Gebietes durch abnehmende Verkehrsbelastung zu erwarten. Im Vergleich zum wirksamen FNP Verringerung der Auswirkungen an den ökologisch wirksamen Strukturen entlang der Arndtstraße, dennoch verbleibt erhebliches, artenschutzrechtlich verbotenes Tötungs-/ Kollisionsrisiko für Fledermausarten in ihrer Eigenschaft als maßgebliche Bestandteile des Natura-2000-Gebietes, ggf. erheblicher Verlust von Eichen-Hainbuchenwald als Lebensraumtyp FFH-Gebiet – nach § 34 BNatSchG nur zulässig, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben.

Bei Boden/Fläche keine wesentliche Veränderung zum wirksamen FNP.

Für das Schutzgut Wasser ergeben sich für den Bereich der Martin-Andersen-Nexö-Straße keine über den wirksamen FNP hinausgehenden erheblichen Auswirkungen, jedoch erfolgen Baumaßnahmen im Bestand in der Trinkwasserschutzzone II (besondere Schutzwürdigkeit, separates Genehmigungsverfahren, Bauen nach RiStWag). Im Bereich der Arndtstraße ist im Vergleich zum wirksamen FNP eine geringere Überbauung zu erwarten, jedoch weiterhin erheblich betroffen auf Grund der zu erwartenden Straßenverbreiterung: Bereiche der Trinkwasserschutzzone II/III mit entsprechende Schutzwürdigkeit (separates Genehmigungsverfahren, Bauen nach RiStWag), ggf. erforderlich: bauliche Ertüchtigung der Verrohrung Schindleichsgraben.

Zu Klima / Luft ist eine verbesserte Sicherung der Luftleitbahn im Bereich der Martin-Andersen-Nexö-Straße zu erwarten.

Beim Schutzgut Mensch/Bevölkerung insgesamt ist im Vergleich zum wirksamen FNP eine erhebliche Überschreitung der Lärmwerte an der geplanten Bebauung Lingelfläche/ Martin-Andersen-Nexö-Straße zu erwarten, welche über bauorientierende Maßnahmen zu regeln

sind; Überschreitung der Auslösewerte des Lärmaktionsplans Stufe 3 an der Bestandsbebauung, lösbar durch bauliche Maßnahmen, z. B. lärmindernden Asphalt. Erhebliche Lärmüberschreitungen sind in der Arnstädter Straße an den im Südwesten der Lingelfläche tangierten, neu geplanten Wohnbauflächen zu erwarten, welche über bauorientierende Maßnahmen zu regeln sind. Weiterhin Lärmüberschreitungen im Bereich des Mischgebiets Lingelfläche/Arnstädter Straße, diese sind jedoch ebenfalls regelbar über bauliche Maßnahmen, z. B. lärmindernden Asphalt. Im Vergleich zum wirksamen FNP sind Verringerung der Auswirkungen an der Arndtstraße, dennoch Beeinträchtigung der angrenzenden Gebiete des für die gesamtstädtische Erholungsnutzung bedeutsamen Steigerwald durch Verlärmung zu erwarten. Erhebliche Überschreitung der Lärmwerte an der geplanten Bebauung Lingelquartier, welche über bauorientierende Maßnahmen zu regeln sind.

In Bezug auf das Landschaftsbild ergeben sich keine Änderung zum aktuellen FNP, jedoch ist weiterhin mit einem Verlust des straßenbegleitende Grünzugs und einer Überformung des Waldsaumes zu rechnen.

Bei Kultur- und Sachgütern wird im Vergleich zum wirksamen FNP eine lokale Verbesserung der Verkehrsbelastung am Einzeldenkmal Ehemaliges Schützenhaus erwartet. Weiter erfolgt eine Inanspruchnahme von Waldflächen innerhalb des Lingelquartiers (etwas verringert). Die erhöhte Frequentierung der Arndtstraße kann zu einer Beeinträchtigung der straßennahen Bereiche des südlich gelegenen Steigerwaldes und somit zu einer Verringerung der Erholungs- und Lebensraumqualität führen (die Wahrscheinlichkeit von direkten Eingriffen in vermutete Bodendenkmale (ur- und frühgeschichtliche Siedlungs- und Grabbefunde) und historischen Kelleranlagen am Steigerrand sowie der direkte Verlust von Wald hingegen wird auf Grund der artenschutzrechtlichen Anforderungen (siehe oben) nicht prognostiziert)

In Bezug auf das Wirkungsgefüge und die Wechselwirkungen ist im Vergleich zu den bisherigen Planungszielen und Darstellungen des FNP ein verringertes artenschutzrechtlich verbotenes Tötungs-/ Kollisionsrisiko zu erwarten. Dagegen ist mit einer Erhöhung der Lärmbelastung der geplanten schutzwürdigen Nutzungen im Bereich der Lingelfläche und nachteiligen Auswirkungen auf die Habitateigenschaften und Verbundsysteme für geschützte Arten und den direkten Verlust von Wald (Lingelfläche) zu rechnen. Im Vergleich zu den bisherigen Planungszielen und Darstellungen des FNP ist ein Überschreitung der Lärmwerte sowie eine Reduzierung der lokalen Habitateigenschaften an der straßenbegleitenden Baumreihe im mittleren Teil der Martin-Andersen-Nexö-Straße zu erwarten. Die im Vergleich zum aktuellen FNP reduzierte Verkehrsbelegung in der Arndtstraße lässt lokale Verbesserungen der Habitateigenschaften der Baumreihe und an dem Einzeldenkmal Schützenhaus, jedoch weiterhin Lärmüberschreitungen in Teilen des Lingelquartiers erwarten.

## 1.2 Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

*Von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange geäußerte Hinweise zu den Umweltbelangen, insbesondere:*

Bundeswehr: Emissionen durch eine entfernte Bundeswehrliegenschaft. Allerdings befinden sich bereits in direkter Nachbarschaft der nächsten Bundeswehrliegenschaft schützenswerte Nutzungen in Form von Wohnnutzungen in Wohnbauflächen. Somit sind bereits in wenigen Metern Entfernung die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm mindestens für allgemeine Wohngebiete einzuhalten. Der Geltungsbereich der 33. Änderung des FNP befindet sich dahingegen rund 1 000 m von der genannten nächsten Bundeswehrliegenschaft

entfernt. Somit wird die Neuplanung schalltechnisch nicht als Konfliktverschärfung bezüglich der Nutzung der Bundeswehrliegenschaft gesehen.

Thüringenforst: Im Plangebiet haben sich auf den brach liegenden Flächen Gehölzbestände u.A. im Bereich des geplanten Kindergartens gebildet, welche als Wald gemäß § 2 Abs. 1 ThürWaldG einzustufen sind. Eine Nutzungsartenänderung muss von der Behörde genehmigt werden. Diese wird jedoch in Aussicht gestellt, da es sich um Aufwuchs auf einer Brach- und Konversionsfläche handelt und die geplante Nutzung einem öffentlichen Interesse dient. Art und Umfang der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen (z.B. Aufforstungen, Waldumbaumaßnahmen) sind im Einzelnen in den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen zu regeln.

Bei der Errichtung von Gebäuden wird auf die Abstandsflächen gemäß § 26 Abs. 5 ThürWaldG verwiesen. Im Bereich des Steigerwaldes wird einer Änderung der Nutzungsart, auch zur Herstellung von Abstandsflächen, vonseiten der unteren Forstbehörde nicht zugestimmt. Sich daraus ergebende konkrete Auswirkungen hinsichtlich einer Bebauung können in den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen geregelt werden.

In Bezug auf die vorgelegten Planungsvarianten zur Führung der südlichen Stadteinfahrt wird vonseiten des Thüringenforst die Variante B als am verträglichsten hinsichtlich der Vermeidung von Eingriffen in den Waldbestand betrachtet. Die anderen Varianten würden eine starke Beeinträchtigung des Steigerwaldes nach sich ziehen. Dem wird insofern gefolgt, als dass mit der vorliegenden 33. Änderung des FNP die Variante B weiterverfolgt wird.

Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz: Das Plangebiet überschneidet sich im westlichen Teil mit der Schutzzone II eines festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes. Auf die Trinkwasserschutzzone und auf die entsprechenden Verbote und Nutzungsbeschränkungen wird in der Begründung hingewiesen. An eine bauliche Nutzung auf diesen Flächen bestehen besondere Anforderungen, gegebenenfalls ist eine Bebauung nur eingeschränkt möglich. Zur Umsetzung von konkreten Vorhaben wird auf die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen verwiesen.

Weiter wird auf erhöhte Anforderung bei der Errichtung von Wasserleitungen und im Straßenbau verwiesen. Die Errichtung und der Betrieb von Erdwärmesonden und Grundwasserwärmepumpenanlagen in Wasser- und Heilquellenschutzgebieten bedürfen der wasserrechtlichen Erlaubnis. Diese Punkte betreffen jedoch nicht den Regelungsinhalt eines FNP. Es wird hier auf die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen verwiesen.

Im Hinblick auf die Immissionsüberwachung wird der Planungsgrundsatz des § 50 BImSchG als erfüllt angesehen. In Bezug auf die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005, Teil 1 sollen bei den konkreten Planungen die durch Verkehrsgeräusche verursachten Immissionen abgeschätzt werden und im Hinblick auf die Einhaltung o. g. Orientierungswerte überprüft werden. Ggf. sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um mögliche Überschreitungen zu vermeiden. Der FNP regelt jedoch gemäß § 5 Abs.1 BauGB die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung in den Grundzügen regelt. Die Einhaltung der Orientierungswerte muss sich auf konkrete Nutzungen beziehen, welche im Einzelnen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen zugelassen werden. Auf die im Plangebiet bestehende Lärmvorbelastung wurde hingewiesen, es wurden beispielhaft in Betracht kommende Maßnahmen aufgeführt, mit denen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen der Immissionsschutz gewährleistet werden kann. Des Weiteren wird auf die bestehenden Lärmaktionspläne verwiesen, welche ebenfalls Maßnahmen zur Gewährleistung des Immissions-

schutzes vorsehen. Somit kann davon ausgegangen werden, dass mit Umsetzung der Planungsziele der vorliegenden 33. Änderung des FNP der Immissionsschutz im Bereich des Plangebietes und insbesondere in der Martin-Andersen-Nexö-Straße grundsätzlich gewährleistet werden kann.

Weiter wird auf die Einhaltung der Werte der DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau verwiesen, dieser Punkt betrifft jedoch nicht den Regelungsinhalt des FNP.

In Bezug auf den Bodenschutz wurde auf Altlastenverdachtsflächen hingewiesen. In der Begründung wurde ein Punkt aufgeführt, wonach auf diese Flächen verwiesen wird und dass in Bezug auf weitere, konkrete Informationen sowie hinsichtlich des weiteren Vorgehens bei der Durchführung und Umsetzung von Vorhaben eine Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde erforderlich ist.

Thüringer Landesverwaltungsamt TLVA: Im Juni 2020 war die Genehmigung der 33. Änderung des FNP durch das TLVA zunächst versagt worden. Es wurden formelle und materielle Mängel geltend gemacht. So war eine im Jahr 2014 erarbeitete Untersuchung zum Fledermausvorkommen zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf nicht mit ausgelegt worden, dadurch habe die Öffentlichkeit keinen Zugang zu dieser umweltbezogenen Information gehabt. Weiter könnte mit den Beschlüssen des Erfurter Stadtrates zur Organisation der südlichen Stadteinfahrt zwar die Instandsetzung der Martin-Andersen-Nexö-Straße als Maßnahme selbst umgesetzt werden. Darüber hinaus wurden diese Stadtratsbeschlüsse zum Bestandsausbau der Martin-Andersen-Nexö-Straße als südliche Stadteinfahrt für die Ebene des FNP lediglich als beschlossene, informelle städtebauliche Planungen im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB gesehen, die im Rahmen einer Abwägung zu den Zielstellungen des FNP zu berücksichtigen sind. Diese Beschlüsse würden – unabhängig von der tatsächlichen baulichen Realisierung der beschlossenen Maßnahmen – die Anpassung der Planungsziele für die Ebene des FNP nicht präjudizieren. In der Folge wurden auch Mängel bei der Umweltprüfung und bei der Erstellung des Umweltberichtes (§ 2 Abs. 4 BauGB, § 2a BauGB) gesehen. Nach Abstimmung mit dem TLVA als obere Genehmigungsbehörde zum weiteren Vorgehen waren für die Darstellung der verkehrsplanerischen Zielstellungen im Verfahren auf Ebene des FNP nochmals Varianten zur Führung der südlichen Stadteinfahrt insbesondere auch im Hinblick auf den Artenschutz sowie den Immissionsschutz in Bezug auf den Straßenverkehr zu betrachten:

- Variante A - Verlegung der Südeinfahrt in die Arndtstraße, wie mit der DS 0684/10 vom Stadtrat beschlossen und Ziel des VEP93/98
- Variante B - Beibehaltung der Südlichen Stadteinfahrt in der Martin-Andersen-Nexö-Straße (Status Quo), wie mit der DS 0468/16 vom Stadtrat beschlossen
- Variante C - Einbahnstraßenlösung der Südlichen Stadteinfahrt über die Arndtstraße und die Martin-Anderson-Nexö-Straße

Dazu wurde die Planung im Verfahren vollständig überarbeitet. Die Arndtstraße wurde in den Geltungsbereich mit einbezogen. Die unteren Behörden der Stadt Erfurt, die Umweltbelange zu vertreten haben, wurden dabei bereits im Rahmen der Überarbeitung der Planung und vor der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung zum dann 2. Entwurf beteiligt und zu einer Stellungnahme in Bezug auf die Betroffenheit der durch sie zu vertretenden Belange und deren Folgen auf die Planung aufgefordert. Diese eingeholten Stellungnahmen wurden als Umweltinformationen ebenfalls mit ausgelegt. Der Umweltbericht wurde vollständig überarbeitet und die Stellungnahme mit der vonseiten der unteren Umweltbehörden erfolgten Untersuchung und Bewertung der im Plangebiet betroffenen Umweltbelange als Anlage der Begründung beigelegt. Die Stellungnahme mit der vonseiten des Tiefbau-

und Verkehrsamt erfolgten Untersuchung und Bewertung der im Plangebiet betroffenen Verkehrsbelange wurde ebenfalls der Begründung beigefügt. Mit den Ergebnissen konnten die Planungsziele der vorliegenden 33. Änderung des FNP entsprechend weiter untersetzt werden.

Untere Immissionsschutzbehörde: Es wurde ein 40 Meter breiter Freihaltebereich zum Kaltluftabfluss und zur Frischluftzufuhr aus dem Steiger entlang der Martin-Andersen-Nexö-Straße gefordert, um die lufthygienische und klimatische Situation von Erfurt nachhaltig zu gewährleisten und klimatisch bedenkliche Beeinträchtigungen zu vermeiden. Eine Sicherung der stadtklimatischen Belange kann in der sich anschließenden, verbindlichen Bauleitplanung ausreichend berücksichtigt werden, wenn über die lineare Struktur einer Stadteinfahrt und Berücksichtigung großer Abstände der angrenzenden Bebauung eine funktionstüchtige Luftleitbahn ermöglicht wird. Durch entsprechende Regelungen und Festsetzungen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen kann die Funktion der Luftleitbahn grundsätzlich gewährleistet werden.

Weiter besteht im Plangebiet eine Verkehrslärmbelastung, welche Immissionsschutzmaßnahmen erfordert. Aufgrund ihrer Funktion als südliche Stadteinfahrt und der daraus resultierenden Verkehrsbelegung sind alle geprüften Varianten mit entsprechend erheblichen Lärmimmissionen an den angrenzenden Bauflächen verbunden. Der Schwerpunkt der Lärmbelastung liegt, je nach Straßenlage,

- bei Variante A (Arndtstraße als Hauptverkehrsstraße) an der geplanten Bebauung der Arndtstraße und der Arnstädter Straße;
- bei Variante B an der bestehenden und geplanten Bebauung der Martin-Andersen-Nexö-Straße und an Teilen der Arnstädter Straße;
- bei Variante C (Einbahnstraßenlösung) werden die immissionsrechtlichen Grenzwerte an allen Straßen überschritten.

Es wird auf die Aussagen des Lärmaktionsplanes und entsprechende Lärminderungsmaßnahmen verwiesen. Des Weiteren wurden Geräuscheinwirkungen durch Gewerbelärm, einen Schießplatz, sowie die Multifunktionsarena und die Tennisanlage geltend gemacht. Bei der Darstellung von Flächen insbesondere für die Umsetzung von schützenswerten Nutzungen im FNP ist u.a. maßgeblich, ob und inwieweit auf der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebene der Immissionsschutz gewährleistet werden kann. Es kommen Abschirmungsmaßnahmen, unempfindliche Zwischenzonen, spezielle planerische Darstellungen oder Festsetzungen (wie Schutzmaßnahmen, bedingte Festsetzungen) sowie Maßnahmen nach dem Immissionsschutzrecht in Betracht, diese Inhalte sind auf der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebene konkret regelbar. Weiter wurden die Aussagen des Lärmaktionsplanes, der entsprechende mögliche Lärminderungsmaßnahmen vorsieht, aufgenommen. In Betracht kommen z. B. lärmindernder Straßenbelag sowie Geschwindigkeitsreduzierungen. Auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen können mögliche Umweltauswirkungen der bei Umsetzung der geplanten Vorhaben durch entsprechende Regelungen bzw. Festsetzungen geeigneter Maßnahmen vermieden, minimiert, bzw. kompensiert werden.

Untere Naturschutzbehörde: Die Lingelfläche, das nördlich gelegene Wohngebiet, der südlich gelegene Steigerwald (Natura2000-Gebiet, Landschaftsschutzgebiet) und die straßenbegleitenden Bäume stellen Teillebensräume für Fledermaus-/Vogelarten von gemeinschaftlichem Interesse dar. Bei der Beurteilung der Zulässigkeit der geplanten Vorhaben sind die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote und die Beeinträchtigungsverbote für Na-

tura2000-Gebiete des § 33 BNatSchG zu beachten und Alternativen zur Vermeidung der Verbotstatbestände aufzuzeigen. Im vorliegenden Fall zu bewerten ist insbesondere das Tötungsrisiko durch die Veränderung/Verbreiterung der Straßen

- a) für streng geschützte Fledermausarten und besonders geschützte europäische Vogelarten
- b) für o.g. Arten als Schutzobjekt/maßgebliche Bestandteile der südlich unmittelbar angrenzenden Natura2000-Gebiete (FFH-Gebiet Nr. 56 und EG-Vogelschutzgebiet Nr. 31).

Im Ergebnis war festzustellen, dass lediglich mit der Lage der Hauptverkehrsstraße in der Martin-Andersen-Nexö-Straße (Variante B) die aktuellen Gehölzflächen an der Arndtstraße in ihrer Funktion als Leitstruktur ohne Einschränkung erhalten und somit die dauerhafte Verbindung von Fledermaussommerquartieren in den nördlichen Wohngebieten und dem Steigerwald ohne signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos aufrechterhalten bleiben können. Die Waldrandbereiche des Steigerwaldes, welche wesentliche Nahrungshabitate für die maßgeblichen Fledermaus- und Vogelarten des FFH-Gebietes darstellen, bleiben in ihrer aktuellen Ausgestaltung erhalten. Bei der Beibehaltung der aktuellen realen Verkehrszahlen würde sich keine Erhöhung des Kollisionsrisikos für am Waldrand jagende, gesetzlich geschützte Arten und somit kein Eintritt der artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG und des Beeinträchtigungsverbotes nach § 33 BNatSchG (Natura-2000-Gebiete und ihre maßgeblichen Bestandteile) ergeben. Im Gegensatz zu den Varianten A und C kann bei Variante B auf die Anlage umfangreicher Kollisionsschutzwände und Querungshilfen an der Arndtstraße verzichtet werden. Mit der vorliegenden 33. Änderung des FNP wurde die Variante B entsprechend weiterverfolgt.

Untere Bodenschutzbehörde: Für die Lingelfläche liegt eine orientierende Untersuchung und Gefährdungsabschätzung vor. In der Begründung wird auf die vorliegenden Verunreinigungen hingewiesen. In Bezug auf weitere, konkrete Informationen sowie hinsichtlich des weiteren Vorgehens bei der Durchführung und Umsetzung von Vorhaben ist eine Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde erforderlich und es wird auf die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen verwiesen.

Untere Wasserschutzbehörde: Im Planungsbereich der Varianten A und C befindet sich der Schindleichsgraben, ein Gewässer II. Ordnung, der den wasserrechtlichen Bestimmungen nach WHG und ThürWG unterliegt. Zudem befindet sich der Planungsbereich z.T. in der Trinkwasserschutzzone II und III der städtischen Wassergewinnungsanlagen. Im Gegensatz zu den Varianten A und C ergeben sich mit der Variante B bisher keine erkennbaren Eingriffe ins Gewässer bzw. in Gebiete der Trinkwasserschutzzone. Im Hinblick auf wasserrechtliche Einschränkungen wird diese Variante als am unproblematischsten eingeschätzt. Mit der vorliegenden 33. Änderung des FNP wurde die Variante B entsprechend weiterverfolgt.

Untere Denkmalschutzbehörde: Im Plangebiet befinden sich Schutz-/Kulturgüter/ Kulturdenkmale sowie im weiteren Planbereich der Arndtstraße auch historische Brauerei-Kelleranlagen, zudem werden Bodendenkmale vermutet. Bei Variante A wäre durch den mehrspurigen Ausbau der Arndtstraße mit erhöhter Verkehrsbelastung am Einzeldenkmal Schützenhaus sowie zu einem erheblichen Eingriff in das Schutzgut vermutete Bodendenkmale zu rechnen. Bei den Varianten B und C sind geringe Auswirkungen zu erwarten. Mit der vorliegenden 33. Änderung des FNP wurde die Variante B entsprechend weiterverfolgt.

Tiefbau- und Verkehrsamt: Vor dem Hintergrund der komplexen Sachlage und der bestehenden Anforderungen in Bezug auf eine Minimierung der Emissionsbelastung für die Anwohner, der Schonung des Steigerwaldes, des Baumbestandes und geschützter Arten, dem weitgehenden Erhalt der Tennisplätze und die Minimierung des Flächeneingriffes in die Lingelfläche war vom Stadtrat mit Beschluss Nr. 0468/16 bereits am 01.02.2017 beschlossen worden, die Martin-Andersen-Nexö-Straße qualifiziert im Sinne einer straßenräumlichen Aufwertung im Bestand instand zu setzen. Die Stellungnahme mit der vonseiten des Tiefbau- und Verkehrsamtes erfolgten Untersuchung und Bewertung der im Plangebiet betroffenen Verkehrsbelange wurde der Begründung beigelegt. Mit den Ergebnissen sind die Planungsziele der vorliegenden 33. Änderung des FNP entsprechend weiter untersetzt worden. Die im Rahmen des Verfahrens zur 33. Änderung des FNP erfolgende erneute Betrachtung der Varianten zur Führung der südlichen Stadteinfahrt diente der Anpassung der Darstellung der verkehrsplanerischen Zielstellung im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung auf Ebene des FNP. Auf den vorgenannten Beschluss des Stadtrates von 2017, die Martin-Andersen-Nexö-Straße qualifiziert im Sinne einer straßenräumlichen Aufwertung im Bestand instand zu setzen, hat das vorliegende Verfahren keine unmittelbare Auswirkung. Die Darstellungen des FNP stehen einer Instandsetzung im Bestand vorhandener Verkehrswege grundsätzlich nicht entgegen.

*Von Naturschutzverbänden geäußerte Hinweise zu den Umweltbelangen, insbesondere:*

Arbeitsgruppe Artenschutz Thüringen e.V.: Durch eine Bebauung werden offene Flächen versiegelt und wichtige Habitatstrukturen gehen für Fledermäuse und Vögel verloren. Der bestehende Baumbestand, der als Lebensraum und Leitstruktur für Vögel und Fledermäuse dient, sollte bei weiteren Planungen geschützt und erhalten werden. Die Versiegelung sollte so gering wie möglich gehalten und die Freiflächen strukturreich und insektenfreundlich gestaltet werden. Hier wird auf das städtebaulich-architektonische und freiraumplanerische Gesamtkonzept zur Bebauung des Lingel-Areals verwiesen, das sowohl der Bedeutung der Situation als südliche Stadteinfahrt als auch der Lage des Gebiets zwischen bebautem Stadtgebiet und Landschaftsraum Steigerwald gerecht werden soll. Besondere Beachtung wurde dabei der Integration erhaltenswerter Grünstrukturen sowie der Belange des Artenschutzes (Fledermausflugrouten) gewidmet. Zur Wahrung der Belange des Umweltschutzes im Bauleitplanverfahren wurde zur vorliegenden 33. Änderung eine Umweltprüfung durchgeführt und die Ergebnisse in einem Umweltbericht zusammengefasst. Auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen können mögliche Umweltauswirkungen der bei Umsetzung der geplanten Vorhaben auf Lebensraum und Leitstruktur für Vögel und Fledermäuse sowie in Bezug auf die Versiegelung durch entsprechende Regelungen bzw. Festsetzungen geeigneter Maßnahmen vermieden, minimiert, bzw. kompensiert werden.

Bund für Umwelt und Naturschutz: Verweis auf die Erkenntnisse und Forderungen des Umweltbundesamtes zur „Stadt von Morgen“. Die Planungsziele der 33. Änderung des FNP stehen der vom Umweltbundesamt beschriebenen Vision der „Stadt von Morgen“ nicht entgegen. So folgt die Planung z. B. dem Punkt „Kompakte Stadt: Brachflächen und Baulücken werden wieder einer Nutzung zugeführt; die Potenziale einer Nachverdichtung von Quartieren werden genutzt, einschließlich freiwerdender Verkehrsflächen.“ Eine weitergehende Betrachtung kann nicht erfolgen, da keinerlei Anhaltspunkte gegeben wurden, welche Belange konkret berührt sind bzw. worin konkret ein Mangel der vorliegenden 33. Änderung des FNP in Bezug auf das genannte Konzept des Umweltbundesamtes bestehen könnte. Im Bauleitplanverfahren sind nach § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch die öffentlichen und

privaten Belange in die Abwägung einzustellen und gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Weiter wird eine Nutzung von Solarthermie und PV-Anlagen gefordert. Dies betrifft nicht den Regelungsinhalt eines FNP. Es wird auf eine ungünstige Beeinflussung einer Kaltluftschneise verwiesen, die Bebauung wird kritisch gesehen. Der Funktionserhalt von Fledermausflugrouten wird als nicht gegeben angesehen. Hier wird auf das städtebaulich-architektonische und freiraumplanerische Gesamtkonzeptes zur Bebauung des Lingel-Areals verwiesen, das sowohl der Bedeutung der Situation als südliche Stadteinfahrt als auch der Lage des Gebiets zwischen bebautem Stadtgebiet und Landschaftsraum Steigerwald gerecht werden soll. Besondere Beachtung wurde dabei der Integration erhaltenswerter Grünstrukturen sowie der Belange des Artenschutzes (Fledermausflugrouten) gewidmet. Auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen können mögliche Umweltauswirkungen der bei Umsetzung der geplanten Vorhaben auf Lebensraum und Leitstruktur für Vögel und Fledermäuse sowie in Bezug auf die Versiegelung durch entsprechende Regelungen bzw. Festsetzungen geeigneter Maßnahmen vermieden, minimiert, bzw. kompensiert werden.

Weiter wurden Forderungen für bestimmte Bepflanzungen zur Stärkung von Fledermausrouten und zu fledermausfreundlicher Beleuchtung gestellt. Diese Punkte betreffen jedoch nicht den Regelungsinhalt eines FNP.

#### *Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit abgegebene Stellungnahmen:*

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit lehnen überwiegend die Änderung der Ziele des Flächennutzungsplanes in Bezug auf die verkehrliche Führung der südlichen Stadteinfahrt ab, wonach die südliche Stadteinfahrt im Bestand in der Martin-Andersen-Nexö-Straße auch künftig beibehalten werden soll. Es wird auf den Vollzug der ursprünglichen Zielstellung bestanden, wonach die Führung der südlichen Stadteinfahrt ursprünglich künftig alleinig durch die Arndtstraße erfolgen sollte, was der ursprünglichen Zielstellung des Verkehrsentwicklungsplanes aus dem Jahr 1994 entspräche. Der genannte Beschluss Nr. 0468/16 des Stadtrates vom 01.02.2017, der bereits vor und unabhängig von der vorliegenden 33. Änderung des FNP gefasst wurde, wonach die Martin-Andersen-Nexö-Straße als südliche Stadteinfahrt beibehalten werden und qualifiziert im Sinne einer straßenräumlichen Aufwertung im Bestand instandgesetzt werden soll, wird dabei nicht anerkannt.

Zuvor wurden für die Umsetzung dieser ursprünglich geplanten Zielstellung für den Ausbau der südlichen Stadteinfahrt im Verlauf der Arndtstraße bereits Planungsleistungen, artenschutzrechtliche und verkehrstechnische Untersuchungen, Baugrunduntersuchungen und Vermessungsleistungen beauftragt und durchgeführt und dafür erhebliche finanzielle Mittel aufgewandt. Im Ergebnis hat sich eine Umsetzbarkeit der südlichen Stadteinfahrt durch die Arndtstraße sowohl in der ursprünglich geplanten Form als auch im Einrichtungsverkehr mit einem entsprechend erforderlichen Leistungs- und Ausbaugrad bereits aufgrund der dort betroffenen naturschutzrechtlichen Belange als erheblich konfliktbeladen herausgestellt. Es waren erheblich nachteilige Auswirkungen auf streng geschützte Vogel- und Fledermausarten und die maßgeblichen Tierarten der im Süden angrenzenden NATURA-2000-Gebiete sowie auf den Steigerwald zu erwarten.

Mit der vorliegenden 33. Änderung des FNP wurden für die Betrachtung verkehrsorganisatorischen Führung der südlichen Stadteinfahrt auf Ebene des FNP nochmals in den genannten Varianten verglichen. Beim Vergleich der Varianten hatte auch hier die Variante mit der Beibehaltung der Südlichen Stadteinfahrt in der Martin-Andersen-Nexö-Straße und der

Arndtstraße im Bestand unter Beachtung aller Belange und Schutzgüter in der Gesamtbeurteilung die geringsten Umweltauswirkungen auf das Gesamtgefüge zu verzeichnen und wurde somit als Vorzugsvariante herausgearbeitet.

Von der Öffentlichkeit werden insbesondere folgende Themen angeführt:

1. Immissionsschutz der Anwohner in der bestehenden, vormaligen GAGFAH-Siedlung, und § 50 BImSchG
2. Artenschutz in Bezug auf Fledermäuse
3. Klimaschutz und Luftleitbahn
4. Gewässerschutz, Freilegung des Schindleischgrabens
5. Landschaftsbild, Trennungswirkung von Straßen
6. Gutachten und deren Betrachtungsraum
7. Bauliche Ausgestaltung des Verkehrsraumes

Weitere Stellungnahmen hatten folgende Punkte angeführt:

8. Ausgestaltung der Verkehrsanlagen für den Radverkehr
9. Schießlärm – Träger der Schutzmaßnahmen

1. Immissionsschutz. In der vorliegenden Planung würde der Immissionsschutz der Anwohner nicht ausreichend berücksichtigt und Grenzwerte würden überschritten. Richtig ist, dass vonseiten des Immissionsschutzes keine der drei Varianten konfliktfrei ist. Jedoch kann durch Ergreifung geeigneter Maßnahmen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen in allen drei Varianten ein ausreichender Immissionsschutz im Sinne des § 50 BImSchG gewährleistet werden. Grundsätzlich kann der Immissionsschutz in der Bauleitplanung durch verschiedene Maßnahmen berücksichtigt werden. Dies liegt im Planungsermessen der Stadt Erfurt und hängt von unterschiedlichen Faktoren ab, insbesondere von anderen, gegebenenfalls überwiegenden Belangen, von der Intensität und Zumutbarkeit der Umwelteinwirkungen, von der Art der emittierenden und betroffenen Nutzung, den Kosten sowie der Realisierungsmöglichkeiten der Maßnahmen unter Beachtung des Gebotes der Verhältnismäßigkeit.

Bei der Darstellung von Flächen insbesondere für die Umsetzung von schützenswerten Nutzungen im Flächennutzungsplan ist u.a. maßgeblich, ob und inwieweit auf der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebene der Immissionsschutz gewährleistet werden kann. Es kommen z.B. Abschirmungsmaßnahmen, unempfindliche Zwischenzonen, spezielle planerische Darstellungen oder Festsetzungen (wie Schutzmaßnahmen, bedingte Festsetzungen) sowie Maßnahmen nach dem Immissionsschutzrecht in Betracht, diese Inhalte sind auf der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebene konkret regelbar. Aus Perspektive der 33. Änderung des FNP kann davon ausgegangen werden, dass der Immissionsschutz durch Ergreifung geeigneter Maßnahmen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen gewährleistet werden kann.

Weiter wurden mögliche Immissionsschutzmaßnahmen in Ihrer Wirksamkeit bezweifelt. Jedoch regelt der FNP die Art der Bodennutzung in den Grundzügen. Maßgeblich ist unter anderem, dass die Darstellungen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen grundsätzlich vollziehbar sind. Mögliche Konflikte müssen dabei im FNP aufgezeigt und Möglichkeiten der Bewältigung für die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsmaßnahmen aufgezeigt werden. Welche Maßnahmen konkret geeignet sind und wie diese zur Anwendung kommen, ist auf der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebene bei der Zulassung von Vorhaben im Einzelnen zu untersuchen und festzulegen.

2. Artenschutz. Die Bebauung der Lingelfläche mit den notwendigen Baumfällungen würde die Flugrouten der Fledermäuse ohnehin negativ beeinflussen. Der sensible Bereich sei die Lingelfläche und nicht die Arndtstraße. Hier betrachtet das Artenschutzgutachten aus dem Jahr 2014 die fledermausökologischen Funktionen des Planungsraumes aus dem Blickwinkel des Straßenbaues für den gesamten Bereich der 33. Änderung des FNP, d. h. der gesamten Lingelfläche einschließlich der umliegenden Siedlungs- und Waldbereiche. Es ist auch weiterhin von der gutachterlich beschriebenen artenschutzrechtlichen Bedeutung der Fläche, insbesondere hinsichtlich seiner Biotopverbundfunktion zum Steigerwald, auszugehen. Nach den vorliegenden Gutachten und gemäß den Standarddatenbögen zu den angrenzenden Natura 2000-Gebieten sind insbesondere besonders geschützte Vogelarten und streng geschützte Fledermausarten betroffen, von denen mehrere vorkommende Arten aufgrund ihrer natürlichen Lebensweise ein erhöhtes Kollisionsrisiko besitzen. Sowohl die Verbreiterung der Arndtstraße als auch die erhöhte Verkehrsfrequentierung bei Verlagerung der Hauptverkehrsstraße stellen ein erhöhtes Tötungsrisiko für kollisionsgefährdete Vogel- und Fledermausarten dar. Es besteht das artenschutzrechtliche Tötungsverbot des § 44 BNatSchG sowie das Verbot der erheblichen Beeinträchtigung der für die südlich angrenzenden Natura 2000-Gebiete maßgeblichen Bestandteile nach § 33 BNatSchG. Aufgrund der artenschutzrechtlichen Vorgaben nach § 44 BNatSchG ist bei der baulichen Entwicklung der Lingelfläche auch weiterhin von einer Sicherung der aktuellen ökologischen Funktionen der Fläche einschließlich der Biotopverbundfunktionen zwischen den Wohngebieten nördlich der Martin-Andersen-Nexö-Straße, der Lingelfläche und dem Steigerwald auszugehen. Die entsprechenden Maßnahmen (Erhalt von Bäumen, Begrünungsaufgaben, Pflanzgebote) sind Gegenstand der nachgeordneten Planverfahren.

3. Klimaschutz und Luftleitbahn. Die Martin-Andersen-Nexö-Straße befindet sich im klimasensiblen Bereich. Eine Sicherung der stadtklimatischen Belange kann in der sich anschließenden, verbindlichen Bauleitplanung ausreichend berücksichtigt werden, wenn über die lineare Struktur einer Stadteinfahrt und Berücksichtigung großer Abstände der angrenzenden Bebauung eine funktionstüchtige Luftleitbahn ermöglicht wird. Es kann daher eingeschätzt werden, dass durch entsprechende Regelungen und Festsetzungen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen die Funktion der Luftleitbahn grundsätzlich gewährleistet werden kann. Dort kann entsprechend eine Berücksichtigung großer Abstände der angrenzenden Bebauung durch Festsetzung erfolgen und eine entsprechende Gestaltung des (Straßen-) Raumes geregelt werden.

4. Gewässerschutz. Mit der Verlegung der Stadteinfahrt in die Arndtstraße (Variante A) sei die vorteilhafte Freilegung des Schindleichsgrabens möglich, dies sei im Planverfahren nicht ausreichend betrachtet worden. Jedoch ist hier festzustellen, dass bei einer Freilegung die Anforderungen an eine naturnahe Ausgestaltung sowie den Hochwasserschutz Flächen erfordern, die nicht zur Verfügung stehen. Von einer erneuten Verrohrung müsste daher ausgegangen werden.

5. Landschaftsbild und Trennungswirkung. Es wird auf eine negative Trennungswirkung einer frequentierten Straße zwischen zwei Wohngebieten verwiesen. Jedoch kann bei Umsetzung der Variante B auf den nachfolgenden Planungsebenen die Martin-Andersen-Nexö-Straße als kultivierte, innerstädtische Stadtstraße mit begleitenden Geh- und Radwegen sowie Querungshilfen und grünordnerischen Maßnahmen in das städtebauliche Gefüge in der Löbervorstadt zwischen der nördlich bestehenden Bestandsbebauung und dem südlich neu entstehenden Quartier Lingel integriert werden. Hier ist auch auf die bestehende, vom Stadtrat beschlossene Vorplanung zu verweisen. Mit der vorliegenden Planung sollen im

weiteren für die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen die Voraussetzungen für Herstellung eines durchlässigen Übergangsbereichs vom städtischen Raum zum Naherholungsgebiet und Landschaftsraum des Steigerwalds geschaffen werden. In den Varianten A und C müssten nach vorliegendem Sachstand zwischen der Lingelfläche und dem Steigerwald entlang der Arndtstraße Kollisionsschutzwände errichtet werden. Dies steht dem Planungsziel, einen durchlässigen Übergangsbereich zu schaffen, entgegen.

6. Gutachten. Grundsätzlich wurde bemängelt, dass die angeführten Gutachten sich in der Regel auf das Vorhaben zur Bebauung der Lingelfläche beziehen und keine entsprechenden Gutachten für verschiedenen Führungen der Stadteinfahrt im FNP erstellt wurden. Jedoch regelt der FNP die Art der Bodennutzung in den Grundzügen, und es liegen den zuständigen Fachbehörden aufgrund der jahrelangen, umfassenden Untersuchungen des Planungsraumes ausreichende Informationen für eine fachliche Einschätzung zu den Auswirkungen der jeweiligen Varianten auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen vor. Weitere Gutachten würden an den bereits bekannten Sachverhalten für die Ebene des FNP nichts grundlegend ändern. In die 33. Änderung des FNP haben die vorliegenden Gutachten und ergänzenden Umweltinformationen entsprechend der Maßstabs- und Betrachtungsebene eines FNP als vorbereitender Bauleitplan Eingang gefunden. Sie stellen die Datenbasis dar, um die grundsätzliche Umsetzbarkeit der Ziele des FNP einschätzen zu können. Es ist auf den ausführlichen Umweltbericht zu verweisen.

7. Bauliche Ausgestaltung des Verkehrsraumes. Weitere Punkte betrafen die konkrete Ausgestaltung und Organisation des Verkehrsraumes. Es wurden z.B. Zweifel an der Funktionsfähigkeit der Querungsmöglichkeiten, zu Fahrbahnbreiten, sowie Forderungen zu Einfahrten und zu Parkmöglichkeiten geäußert. Diese Punkte betreffen jedoch nicht den Regelungsinhalt eines FNP. Es wird auf die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen verwiesen.

8. Radinfrastruktur. Es wurden Forderungen zur Verbesserung der Radinfrastruktur und zur Führung des Radverkehrs gefordert. Diese Stellungnahme betrifft jedoch nicht den Regelungsinhalt eines FNP. Es wird auf die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen verwiesen.

9. Schießlärm. Ein Schützenverein macht geltend, dass gemäß Schießlärmgutachten auf der Baufläche Pegelüberschreitungen auftreten. Es werden baulichen und organisatorische Schallschutzmaßnahmen angeführt. Diese sollen jedoch nicht zulasten des Schießvereins, sondern des Vorhabenträgers gehen. Der FNP regelt die Art der Bodennutzung im Grundzug. Auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen können mögliche Umweltauswirkungen bei der Umsetzung der geplanten Vorhaben durch entsprechende Regelungen bzw. Festsetzungen geeigneter Maßnahmen grundsätzlich vermieden, minimiert, bzw. kompensiert werden. In Bezug auf die Umsetzung bzw. auch eine vertragliche Absicherung von Maßnahmen zum Immissionsschutz im Einzelnen (auch ggf. Regelungen, die die Übernahme von Kosten für erforderliche Immissionsschutzmaßnahmen im Zuge der Umsetzung von Vorhaben enthalten) wird weiter auf das Bebauungsplanverfahren und die entsprechenden vertraglichen Vereinbarungen verwiesen, die eine befürchtete Belastung der Schießvereine ausschließen.

## **2 Begründung der Auswahl der Planung aus den in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten**

Mit der vorliegenden FNP-Änderung soll für den vorliegenden Standort ein städtebaulicher Missstand behoben werden und die Nutzung einer innenstadtnahen, ehemals gewerblich genutzten Fläche für Wohnnutzungen ermöglicht werden. Die 33. Änderung folgt dem Prinzip, vorrangig innenstadtnahe Flächen für eine Bauflächenentwicklung vor der Inanspruchnahme neuer Flächen am Siedlungsrand zu nutzen. Somit werden für die geplante Nutzungsart der Lingelfläche keine anderweitigen realistisch denkbaren Planungsalternativen in Betracht gezogen.

Für die verkehrsorganisatorische Erschließung der südlichen Stadteinfahrt wurden folgende Varianten verglichen:

Verlegung der Südeinfahrt in die Arndtstraße

- A. Beibehaltung der Südlichen Stadteinfahrt in der Martin-Andersen-Nexö-Straße und der Arndtstraße im Bestand
- B. Einbahnstraßenlösung der Südlichen Stadteinfahrt über die Arndtstraße und die Martin-Andersen-Nexö-Straße
- C. Für die verglichenen Planungsvarianten ist festzustellen, dass im direkten Vergleich des wirksamen FNP mit den jeweiligen Varianten

Variante A ist hinsichtlich der Umweltauswirkungen überwiegend mit dem wirksamen FNP vergleichbar ist. Jedoch ergeben sich zusätzliche Schutzansprüche hinsichtlich der Lärmvorsorge im Bereich der mit der FNP-Änderung Nr. 33 geplanten Wohnbauflächen/ Flächen für den Gemeinbedarf im Bereich der Lingelfläche. Zusätzlich sind aus den gesetzlichen Vorgaben heraus erhebliche Nachteile für die Schutzgüter Flora/ Fauna/ Biologische Vielfalt, Natura 2000, Wasser (Trinkwasserschutzzone) sowie negative Auswirkungen auf das Naherholungsgebiet Steigerwald mit gesamtstädtischer Bedeutung zu erwarten.

Variante B führt hinsichtlich des Lärms zu neuen Betroffenen im Bereich der mit der FNP-Änderung Nr. 33 geplanten Wohnbauflächen/ Flächen für Gemeinbedarf und zu dauerhaften Betroffenen für die nördlich gelegene Bestandsbebauung. Erheblich positive Auswirkungen hingegen ergeben sich für die gesetzlich geschützten Arten hinsichtlich ihrer tatsächlichen Gefährdung durch Kollision (Zugriffsverbot § 44 BNatSchG) und in ihrer Beziehung zum Natura 2000-Gebiet (Beeinträchtigungsverbot § 33 BNatSchG). Zudem ist durch die Nutzung der Arndtstraße als Nebenstrecke ein reduzierter Straßenquerschnitt und somit eine dauerhafte Aufwertung der Landschaftsbildsituation verbunden.

Variante C ist mit Lärmbelastungen an sämtlichen betroffenen Straßen verbunden. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Flora/Fauna/Biologische Vielfalt, Natura 2000, Wasser (Trinkwasserschutzzone) und das Naherholungsgebiet Steigerwald sind zwar geringer als im wirksamen FNP, jedoch ist aufgrund der erhöhten Frequentierung der Straße und der Verbreiterung des Straßenkörpers weiterhin mit erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter verbunden.

Aufgrund ihrer Funktion als südliche Stadteinfahrt und der daraus resultierenden Verkehrsbelegung sind alle geprüften Varianten mit entsprechend erheblichen Lärmimmissionen an den angrenzenden Bauflächen verbunden sind.

Der Schwerpunkt der Lärmbelastung liegt, je nach Straßenlage,

- bei Variante A (Arndtstraße als Hauptverkehrsstrasse) an der geplanten Bebauung der Arndtstraße und der Arnstädter Straße;
- bei Variante B an der bestehenden und geplanten Bebauung der Martin-Andersen-Nexö-Straße und an Teilen der Arnstädter Straße;
- bei Variante C (Einbahnstraßenlösung) werden die immissionsrechtlichen Grenzwerte an allen Straßen überschritten.

Im Vergleich zum wirksamen FNP führt die FNP-Änderung zu einer erheblichen Erhöhung der Verkehrsbelastung an der Martin-Andersen-Nexö-Straße. Diese führt für den Bereich der vorhandenen Wohnbebauung nördlich der Martin-Andersen-Nexö-Straße, wie in der aktuellen realen Situation, zu einer Überschreitung der Auslösewerte des Lärmaktionsplanes Stufe 3, welche, beim Einsatz von lärmindernden Deckschichten gemäß RLS 19 Tabelle 4a, mit Ausnahme der Kreuzungsbereiche ausgeglichen werden können. An der Neubebauung sind bauregulierende Maßnahmen erforderlich.

Die Lingelfläche, das nördlich gelegene Wohngebiet, der südlich gelegene Steigerwald (Natura2000-Gebiet, Landschaftsschutzgebiet) und die straßenbegleitenden Bäume stellen Teillebensräume für Fledermaus-/ Vogelarten von gemeinschaftlichem Interesse dar. Bei der Beurteilung der Zulässigkeit der geplanten Vorhaben sind die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote und die Beeinträchtigungsverbote für Natura 2000-Gebiete des § 33 BNatSchG zu beachten und Alternativen zur Vermeidung der Verbotstatbestände aufzuzeigen. Im vorliegenden Fall zu bewerten ist insbesondere das Tötungsrisiko durch die Veränderung/ Verbreiterung der Straßen

- a) für streng geschützte Fledermausarten und besonders geschützte europäische Vogelarten
- b) für o.g. Arten als Schutzobjekt/maßgebliche Bestandteile der südlich unmittelbar angrenzenden Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet Nr. 56 und EG-Vogelschutzgebiet Nr. 31)

Mit der Lage der Hauptverkehrsstraße in der Martin-Andersen-Nexö-Straße (Variante B) können die aktuellen Gehölzflächen in ihrer Funktion als Leitstruktur weitgehend erhalten und somit die dauerhafte Verbindung von Fledermaussommerquartieren in den nördlichen Wohngebieten und dem Steigerwald ohne signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos aufrechterhalten bleiben. Die Waldrandbereiche des Steigerwaldes, welche wesentliche Nahrungshabitate für die maßgeblichen Fledermaus- und Vogelarten des FFH-Gebietes darstellen, bleiben in ihrer aktuellen Ausgestaltung erhalten. Durch die Beibehaltung der aktuellen Verkehrszahlen ergibt sich keine Erhöhung des Kollisionsrisikos für am Waldrand jagende, gesetzlich geschützte Arten und somit kein Eintritt der artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG und des Beeinträchtigungsverbot nach § 33 BNatSchG (Natura 2000-Gebiete und ihre maßgeblichen Bestandteile). Im Gegensatz zu den Varianten A und C kann dabei auf die Anlage umfangreicher Kollisionsschutzwände und Querungshilfen an der Arndtstraße verzichtet werden.

Beim Vergleich der Varianten hat die Variante B somit die geringsten Umweltauswirkungen auf das Gesamtgefüge zu verzeichnen und wurde somit als Vorzugsvariante herausgearbeitet.