

Beurteilung der Bebaubarkeit nach
§ 34 BauGB für den ehemaligen
Ladebahnhof
Laufamholz

Bearbeitungsstand: 23. März 2006

Inhalt

1	Anlass	2
2	Planungsrechtliche Voraussetzungen.....	2
3	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes.....	2
4	Lage und Beschaffenheit des Planungsgebietes	2
4.1	Topographie	3
4.2	Baugrund und Bodenverhältnisse	3
4.3	Altlasten.....	3
4.4	Kurzbeschreibung des Planungsgebietes aus landespflegerischer Sicht ...	4
4.4.1	Bestehende Nutzung / Vegetation.....	4
4.4.2	Eingriff in Natur und Landschaft	4
5	Art und Mass der baulichen Nutzung in der Umgebung.....	5
5.1	Art der baulichen Nutzung	5
5.2	Mass der baulichen Nutzung	5
5.3	Bauweise	5
6	Erschliessung	6
6.1	Verkehr	6
6.2	Wasserversorgung	6
6.3	Abwasserentsorgung	6
7	Immissionsschutz.....	7
8	Konzept.....	7
8.1	Art und Maß der baulichen Nutzung	7
8.2	Bauweise	8
8.3	Abstandflächen.....	8
8.4	Höhenentwicklung	8
8.5	Erschließung.....	9
9	Anhang	10

1 ANLASS

Die Deutsche Bahn AG, vertreten durch die DB Services Immobilien GmbH, plant, die Brachflächen des ehemaligen Ladebahnhofes in Laufamholz zu verwerten und einer neuen Nutzung zuzuführen. In der vorliegenden Studie soll geklärt werden, in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen die Fläche auf der Grundlage des § 34 BauGB mit Wohngebäuden bebaut werden kann.

2 PLANUNGSRECHTLICHE VORAUSSETZUNGEN

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg als Verkehrsfläche bzw. als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Für die Umnutzung der Fläche wird daher eine Änderung des Flächennutzungsplanes in diesem Teilbereich notwendig.

Um die geordnete städtebauliche Entwicklung für diesen Bereich sicherzustellen, hat die Stadt Nürnberg für den Bereich des Ladebahnhofes mit Beschluss vom 23.01.2003 das Verfahren für den Bebauungsplan 4508, Finstermail, eingeleitet. Sobald zwischen der Stadt Nürnberg und der DB Services Immobilien GmbH Einigkeit über Art und Maß der baulichen Nutzung sowie die Fragen der Erschließung und des Schallschutzes herrscht, ist es jedoch möglich, das Vorhaben nach § 34 BauGB zu genehmigen und das Bebauungsplanverfahren aufzuheben.

3 ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst das Grundstück mit der Flur-Nr.158/2. sowie Teilflächen des Grundstück Flur-Nr.192/3. Für die Beurteilung der Bebaubarkeit sowie zur Klärung der Erschließungsfragen werden die umliegenden Grundstücke jedoch mitbetrachtet.

Alle Grundstücke liegen in der Gemarkung Laufamholz.

4 LAGE UND BESCHAFFENHEIT DES PLANUNGSGEBIETES

Das Untersuchungsgebiet liegt westlich des Haltepunktes Laufamholz, nördlich der Bahnlinie Nürnberg – Irrenlohe. Nördlich grenzt die Bebauung an der Happurger Straße an, westlich verläuft die Straße In der Finstermail.

Südlich der Bahnlinie liegt die Wohnbebauung Am Behlanger. Das Untersuchungsgebiet wurde bis Anfang der 90er Jahre als Verladebahnhof bzw. durch die Firma Zeitelhack als Lagerfläche für Stahl und Metallprodukte genutzt. Seit Abriss der Lagerhalle und Abbau der Gleisanlagen liegt die Fläche brach.

Von Seiten der Bahn wurde die Entbehrlichkeit der Fläche bereits geprüft. Unter der Voraussetzung, dass ein 5 m breiter Streifen ab Hinterkante der Fundamente der Oberleitungsmasten nicht überplant wird, steht die Fläche für eine Überplanung zur Verfügung.

Von Seiten des Verkehrsplanungsamtes bestehen Absichten, die Bahnunterführung in der Finstermail zu ertüchtigen. Derzeit entspricht die Unterführung weder im Hinblick auf den Regelquerschnitt (fehlende Bürgersteige) noch hinsichtlich des Lichtraumprofils (Durchfahrtshöhe zur Zeit lediglich 3,50 m) den verkehrlichen Anforderungen. Da der Ausbau der Unterführung jedoch wesentlich von den Ausbauabsichten der Bahn abhängt, ist derzeit nicht mit einem kurzfristigen Ausbau der Unterführung zu rechnen. Zur Sicherung der Planung wird daher ein 10,00 m breiter Streifen ab Fahrbahn hinterkante für mögliche Umbaumaßnahmen freigehalten.

4.1 TOPOGRAPHIE

Die Fläche selbst ist weitgehend eben. Im Westen besteht noch die ehemalige Verladerampe. Zur Bahnunterführung in der Finstermail besteht eine Böschung, die den Höhenunterschied von ca. 6,00 m zwischen Plangebiet und der Straße überwindet.

4.2 BAUGRUND UND BODENVERHÄLTNISSE

Über Baugrund und Bodenverhältnisse liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor. Angesichts der Tatsache, dass das Grundstück bereits baulich genutzt war, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Fläche in Bezug auf die Bebaubarkeit unproblematisch ist.

4.3 ATTLASTEN

Die Fläche wurde bereits vor einigen Jahren im Rahmen einer historischen Recherche und orientierenden Erkundung auf Altlasten untersucht. Im Bereich des Verladekrans, der ehemaligen Lagerhalle der Firma Zeitelhack und der Verladerampe wurden Bodenproben entnommen. Die Ergebnisse zeigen keine nennenswerten Kontaminationen. Aus Sicht des Gutachters

besteht für die Fläche kein weiterer Handlungsbedarf, eine Gefährdung des Grundwassers kann ausgeschlossen werden.

4.4 KURZBESCHREIBUNG DES PLANUNGSGEBIETES AUS LANDESPFLEGERISCHER SICHT

Der untersuchte Bereich liegt teilweise innerhalb des kartierten Bahnbiotops 435. Auf der Fläche selbst finden sich jedoch keine schützenswerten Biotope.

4.4.1 Bestehende Nutzung / Vegetation

Die Fläche wird durch den bestehenden asphaltierten Weg in einen südlichen und einen nördlichen Bereich geteilt.

Im Bereich des südlich gelegenen Schotterstreifens der ehemaligen Verladegleise kommt langsam eine gewisse Sukzessionsvegetation aus Birken- und Ahornsämlingen sowie Wildrosen auf. Aufgrund des geringen Alters des Vegetationsbestandes hat sich für diesen Bereich jedoch keine nennenswerte Wertigkeit eingestellt.

Auf dem nördlichen Streifen besteht eine extensive Wiesenfläche, die an der Nordgrenze durch die weitgehend standortfremden Gehölze der angrenzenden Hausgärten eingegrenzt wird. Aufgrund des geringen Alters und die Beeinträchtigungen durch die Ablagerung von Gartenabfällen sowie Reste ehemaliger Flächenbefestigungen ist die Wertigkeit dieses Bereiches ebenfalls als gering einzustufen.

An der Laderampe finden sich zwei Ahornbäume mit einem Kronendurchmesser von ca. 8,00 m und einer Höhe von ca. 10,00 m.

4.4.2 Eingriff in Natur und Landschaft

Mit Blick auf das in § 1a Abs.2 BauGB formulierte Ziel des schonenden Umgangs mit Grund und Boden wird davon ausgegangen, dass, vor dem Hintergrund, dass die Fläche bereits baulich genutzt war, ein weiterer Beitrag zum Flächenrecycling geleistet wird und kein Ausgleichsbedarf entsteht.

5 ART UND MASS DER BAULICHEN NUTZUNG IN DER UMGEBUNG

Voraussetzung für die Zulässigkeit einer Bebauung auf der Basis des § 34 BauGB ist, dass sich die geplante Bebauung in Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise, sowie der überbaubaren Grundstücksflächen in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist.

Aus diesem Grund ist es erforderlich, die angrenzende Bebauung kurz zu analysieren.

5.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG

Im Flächennutzungsplan ist der gesamte Bereich nördlich und südlich der Bahnflächen als Wohnbaufläche dargestellt. Die tatsächliche Nutzung entspricht im Wesentlichen der eines allgemeinen Wohngebietes im Sinne des § 4 BauNVO.

5.2 MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

Das Maß der baulichen Nutzung im Sinne der BauNVO wird bestimmt durch die Grundflächenzahl, die Geschossflächenzahl sowie die Anzahl der Vollgeschosse.

In der überschlägigen Betrachtung ergeben sich in den angrenzenden Bereichen Grundflächenzahlen zwischen 0,3 und 0,4 und Geschossflächenzahlen zwischen 0,5 und 0,8.

Die Anzahl der Vollgeschosse variiert zwischen I+D und III+D. Die überwiegende Anzahl der umliegenden Gebäude verfügt jedoch über zwei Vollgeschosse, meist mit einem zusätzlich ausgebauten Dachgeschoss (II+D).

Die Grundstücksgrößen in den umliegenden Bereichen variieren zwischen ca. 210 m² bis über 700 m².

5.3 BAUWEISE

Die umgebende Bebauung ist überwiegend in offener Bauweise erfolgt. Der vorherrschende Bautyp ist das freistehende Einfamilienhaus. In direkter Nachbarschaft finden sich jedoch auch einige Doppelhaushälften; in der

näheren Umgebung (Happurgerstraße, Hauseckerstraße) jedoch auch Geschosswohnungsbau und Reihenhäuser.

6 ERSCHLIESSUNG

6.1 VERKEHR

Für den Untersuchungsbereich bestehen grundsätzlich zwei Zufahrtsmöglichkeiten: von Westen über die bestehende Zufahrt von der Straße Im Finstermail und von Osten über den Parkplatz des Bahnhalt punktes.

Für die Hau ptschließung ist die Zufahrt über den Parkplatz aufgrund der vorhandenen Straßenbreiten und Einmündungen zu favorisieren. Da diese Flächen jedoch im Zuständigkeitsbereich der DB Station&Service AG, liegen, sind hier entsprechende Gestattungen und Widmungen einzuholen, um die öffentliche Erschließung im Sinne des § 34 Abs.1 BauGB sicherzustellen. Entsprechende Verhandlungen zwischen der DB Services Immobilien GmbH und der DB Station&Service AG sind bereits eingeleitet.

6.2 WASSERVERSORGUNG

Eine druck- und mengenmäßig ausreichende Versorgung mit Trink- und Löschwasser kann durch Anschluss an das örtliche Leitungsnetz sichergestellt werden. Anschlusspunkte und Dimensionierung des Leitungsnetzes sind im weiteren Verfahren zu klären.

6.3 ABWASSERENTSORGUNG

Im Untersuchungsgebiet befindet sich noch ein Oberflächenwasserkanal, der im Bereich des Bahnhalt punktes an das Kanalnetz der Stadt Nürnberg angeschlossen ist. Über den Zustand und die Dimensionierung des Kanals liegen keine genauen Angaben vor.

Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Erhalt des Oberflächenwasserkanals angesichts der notwendigen Neuordnung der Gesamterschließung nicht zweckmäßig ist.

Die Abwasserbeseitigung kann im Mischsystem mit Anschluss an den Kanal in der Finstermail erfolgen.

7 IMMISSIONSSCHUTZ

Eine überschlägige Ermittlung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt Nürnberg hat ergeben, dass entlang der Bahnlinie voraussichtlich eine ca. 5,00 m hohe Schallschutzwand erforderlich ist um einen ausreichenden Schallschutz im Sinn der DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, sicherzustellen. Mit dieser Maßnahme könnten tagsüber die Werte für ein allgemeines Wohngebiet von 55 dB (A) eingehalten werden. In der Nachtzeit würden die Orientierungswerte geringfügig überschritten, durch eine entsprechende Grundrissanordnung kann jedoch sichergestellt werden, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse erfüllt werden können.

Die tatsächliche Erforderlichkeit und ggf. Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen (aktiv/passiv) kann erst auf der Basis einer schalltechnischen Untersuchung geprüft werden.

Bei der Herstellung der Schallschutzwand ist zu beachten, dass diese hochabsorbierend ausgeführt wird, um zu vermeiden, dass es aufgrund der Schallreflexionen zu einer Verschlechterung der Lärmsituation für die südlich der Bahnlinie gelegene Wohnbebauung kommt.

8 KONZEPT

Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse soll an Hand eines Bebauungsvorschlags geprüft werden, ob die Fläche auf Basis des § 34 BauGB bebaubar ist.

8.1 ART UND MAß DER BAULICHEN NUTZUNG

Vorgesehen ist eine verdichtete Bebauung aus Reihenhäusern, Doppelhaushälften und freistehenden Einfamilienhäusern vor. Insgesamt könnten bei dieser Bebauung 12 Wohneinheiten entstehen. Eine Skizze des Bebauungsvorschlags findet sich im Anhang.

Die Grundstücksgrößen variieren zwischen ca. 150 m² bei den Reihenhaushausgrundstücken und rund 435 m² bei den freistehenden Einfamilienhäusern.

Die Grundflächenzahlen variieren von 0,35–0,40 bei der Einfamilienhausbebauung und 0,20 – 0,30 bei den Doppelhäusern. Bei den Reihenhaushausgrundstücken variieren die Grundflächenzahlen zwischen ca. 0,23 bis zu 0,49 und liegen im Mittel bei ca. 0,36. Damit liegt die Grundflächenzahl in Einzelfällen zwar über den Vorgaben der Baunutzungsverordnung für ein allgemeines Wohngebiet mit einer GRZ von

0,4, jedoch immer noch deutlich unter den zulässigen Werten für ein Mischgebiet. Im Mittelwert werden liegt die Grundflächenzahl sogar unter dem den zulässigen Werten für ein Wohngebiet. Angesichts des Ziels des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der geringen Größe des Plangebietes ist diese Überschreitung durchaus vertretbar und kann durch die umfangreichen öffentlichen Grünflächen in den angrenzenden Bereichen ausgeglichen werden.

Um auch bei kleinen Grundstücken noch eine für Familien mit Kindern ausreichenden Wohnfläche bereitstellen zu können, sollen die Doppelhaushälften und Reihenhäuser mit einem Erdgeschoss und einem Dachgeschoss ausgeführt werden, dass teilweise als Wohnraum genutzt werden kann. Bei einer Dachneigung von max. 35° und einer Beschränkung der Wandhöhe auf rund 4,40 entstehen so kompakte Baukörper die sich rücksichtsvoll in die Umgebende Bebauung einfügen.

Für die Einfamilienhäuser ist ebenfalls eine Bebauung mit Erdgeschoss und Dachgeschoss vorgesehen. Diese Bebauung findet sich auch auf den meisten Grundstücken der Umgebungsbebauung.

8.2 BAUWEISE

Die Bebauung des Plangebietes erfolgt in Abhängigkeit vom Haustyp als offene Bauweise (Einfamilienhäuser) oder abweichende Bauweise mit Grenzbebauung (Doppel und Reihenhäusern). Beide Bauweisen finden sich in der umgebenden Bebauung.

8.3 ABSTANDFLÄCHEN

Die nach Art. 6 BayBO für die Wohngebäude erforderlichen Abstandsflächen können auf dem bahneigenen Grundstück nachgewiesen werden. Die Abstandsfläche für die ggf. notwendige Schallschutzwand kann ebenfalls ohne Überlappung mit den Abstandsflächen der Wohngebäude nachgewiesen werden. Da die Abstandsfläche der möglicherweise erforderlichen Schallschutzwand jedoch im Zweifelsfall bis über die Mitte der öffentlichen Erschließungsstraße reichen würde, ist hier unter Anwendung des Art. 7 BayBO eine Lösung zu finden.

8.4 HÖHENENTWICKLUNG

Aufgrund der vorhandenen Höhenunterschiede im Plangebiet wird es nötig das Gelände teilweise zu planieren. Wie aus den Höhenschnitten (siehe Anhang) zu erkennen ist, werden die Böschungsneigungen weitgehend beibehalten. Die Höhenunterschiede zwischen der vorhandenen Bebauung im Norden und der neuen Bebauung auf dem Bahngrundstück beträgt zwischen ca. 30 cm und 65 cm. Aufgrund der einzuhaltenden Grenzabstände können die Böschungen teilweise flacher als die momentanen Böschungen ausgeführt werden.

8.5 ERSCHLIEßUNG

Die Erschließung des Gebietes erfolgt als Stichstraße mit Zufahrt über den Parkplatz des DB-Haltepunktes. Da innerhalb des Plangebietes nicht mit einem nennenswerten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, kann davon ausgegangen werden, dass eine Fahrbahnbreite von 4,75 m ausreichend ist. Der Regelquerschnitt mit einer Breite von 4,75 m reicht für den Begegnungsfall LKW / PKW bei verminderter Geschwindigkeit (≤ 40 km/h) aus. Für die Begegnungsfälle LKW / LKW stehen im Bereich der Garagenzufahrten ausreichende Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung.

Ab dem zweiten Garagenhof wird die Fahrbahn auf 3,50 m reduziert, da auf diesem kurzen und gut einsehbaren Stück mit keinem nennenswerten Begegnungsverkehr zu rechnen ist. Die erforderliche Feuerwehrezufahrt ist gemäß den Angaben der Stadt Nürnberg mit dem Querschnitt von 3,50 m ausreichend dimensioniert.

Am Ende der Erschließung ist, in Abstimmung mit ASN eine Wendeanlage mit 15,00 m Durchmesser vorgesehen. Diese Wendeanlage ist für den zu erwartenden Verkehr (Müllfahrzeug) ausreichend dimensioniert. Die Durchfahrt zur Finsternisstraße wird dann ab der Wendeanlage für den Durchgangsverkehr durch einen Pfosten gesperrt.

Die Einzelheiten der technischen Infrastruktur sind im weiteren Verfahren zu klären.

Aufgestellt:
Nürnberg, den 23.03.2006



H.P. Gauff Ingenieure GmbH & Co. KG

9 ANHANG

- Bebauungsvorschlag M 1:1.000
- Bebauungsvorschlag M 1:500
- Höhenschnitte M 1:200