Nürnberg

TOP:

I. Beschluss

Stadtplanungsausschuss

Sitzungsdatum 14.05.2009

öffentlich

Betreff:
Bebauungsplan Nr. 4518 für ein Gebiet zwischen Rehhofstraße, Zaunwiesenweg und Hofreuthackerstraße
Prüfung der Stellungnahmen und erneute Billigung

Abstimmungsergebnis:

☐ **einstimmig**

☐ **angenommen/beschlossen, mit Gegenstimmen**

☐ **abgelehnt, mit Stimmen**

Beschlusstext:

1. Der Stadtplanungsausschuss prüft und beschließt die zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 4518 vorgebrachten Stellungnahmen mit folgendem Ergebnis:

A) Die vorgebrachten Stellungnahmen gemäß **Formschreiben** können nur teilweise -hinsichtlich der Reduzierung der Zahl der Stockwerke im westlichen WA1- berücksichtigt werden:

Städtebaulich ist die Verdichtung der Bebauung an der unmittelbaren Umgebung des S-Bahnhofs Rehhof unabdingbar. Dort soll das Zentrum des Ortsteils angesiedelt sein. Dieses wird städtebaulich durch eine höhere Dichte der Bebauung umgesetzt, die auch durch höhere Gebäude stadtgestalterisch ausgedrückt wird. In der Nähe des S-Bahnhofs soll eine städtische Dichte erzielt- und ein Raumeindruck, der Zentralität vermittelt werden. Dies dient einerseits der Orientierung im Stadtteil, andererseits ist es Voraussetzung für weitere, insbesondere zentrale Nutzungen (Läden), die auf eine gewisse Publikumsfrequenz angewiesen sind.

Die Konzentration der Bevölkerung an den Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV ist zudem seit Jahrzehnten einer der Grundsätze effizienter Stadtplanung. Der langfristig rentable Betrieb schienengebundener Nahverkehrssysteme ist von konstant hohen Benutzerzahlen abhängig. Die Bereitschaft zur Benutzung des ÖPNV hängt signifikant mit der Entfernung der Wohnung zur nächsten Haltestelle zusammen. Daher ist die Bevölkerungskonzentration in unmittelbarer Umgebung der Haltepunkte von größter Bedeutung. Dem trägt der Bebauungsplan 4133 bereits Rechnung. Die zunehmende Dichte von den Rändern des Wohngebiets ausgehend zum Haltepunkt / Zentrum ist lehrbuchmäßig ablesbar: am Übergang zum Freiraum zunächst Kleingärten und eingeschossige Gartenhofhäuser, anschließend nach innen verdichteter Reihenhausbau mit II+D-Geschossen und im zentralen Bereich Geschosswohnungsbau mit VI + D-Geschossen und zentralen Einrichtungen. Diesem Grundprinzip soll auch der neue Bebauungsplan folgen.

Die Schaffung von verdichtetem Geschosswohnungsbau ist auch gerechtfertigt. Nürnberg müsste nach Erhebungen des Förderinstituts der Bayerischen Landesbank und des Bayerischen Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik pro Jahr etwa 1000 - 1300 Geschosswohnungen und ca. 800 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern bereitstellen[1]. Diese Zahlen werden seit Jahren bei Weitem nicht erreicht. Voll erschlossene Flächen, die zudem eine optimale ÖPNV-Anbindung besitzen sind rar; es besteht ein öffentliches Interesse daran, diese Flächen zu aktivieren und angemessen, d. h. auch mit einer städtischen Dichte zu bebauen.

Der Einwand, die S-Bahn sei bereits jetzt zu den Hauptverkehrszeiten überfüllt, ist als Gegenargument nicht geeignet. Die S-Bahn verkehrt bisher in einem Takt von 20–40 Minuten. Der Ausbau der Strecke, insbesondere nach den Umbaumaßnahmen (Wiederherstellung eines durchgehenden zweiten Gleises) im Rahmen der Verlängerung der Strecke bis Hartmannshof, würde eine Verdichtung des Taktes ohne weiteres zulassen. Ab Ende 2010 ist dies fest geplant, so sind in die Lärmprognose bereits zusätzliche sechs S-Bahnen am Tag eingerechnet worden. Insgesamt wäre die Zahl der Züge deutlich steigerbar, allerdings hat die Stadt auf die Zahl und Taktfolge der Züge kaum Einfluss.

Dem Einwand, durch die vorgesehene höhergeschossige Bebauung werde das Gesamtbild Rehhofs empfindlich beeinträchtigt und damit ein Wertverlust der Grundstücke ausgelöst, ist entgegen zu halten:

Bereits der seit 1986 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 4133 sah im Zentrum fünf- und sechsgeschossige Gebäude plus Dach vor. Das damalige Konzept einer nach Höhe und Dichte gestaffelten Bebauung des Ortsteils wird durch die Umplanung eines Teilbereichs in seiner Grundstruktur weitgehend beibehalten. In die Verkehrswertermittlung geht die konkrete planungsrechtliche Situation der Grundstücke ein, der optische Eindruck der Umgebung nur insoweit, als das Planungsrecht erwarten lässt, dass dieser gesichert ist. In Rehhof war bekannt, dass die brach liegenden Flächen Bauland sind und das Baurecht höhergeschossige Mehrfamilienhäuser vorsah. Diese Festsetzungen, und nicht eine vorhandene Grünbrache, wären in der Verkehrswertermittlung anzusetzen. Aus städtebaulicher Sicht wird der Eindruck Rehhofs durch die zentralen noch unbebauten Bereiche beeinträchtigt. Erst durch die abschließende Bebauung gemäß Bebauungsplan wird der Gesamteindruck eines geschlossenen Stadtteils mit ablesbarer Mitte erreicht.

Im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans werden die zulässigen Geschosshöhen im Nordwesten des WA 1 um jeweils ein Geschoss verringert. Damit soll den zahlreichen Einwendungen, die eine stärkere Abstufung in diesem Bereich gefordert haben, Rechnung getragen werden. Diese Verringerung der resultierenden Gebäudehöhen wurde lärmtechnisch auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der bestehenden Bebauung untersucht (Büro ifB Sorge vom 09.02.2009). Die Gutachten belegen, dass der durchgehende Lärmschutz aus Bebauung und Wänden mit mind. 18 m Höhe im Vergleich zu den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 4133 an den meisten Punkten keine Veränderung bringt (0–1 dB(A) weniger), an den Reihenhäusern an der Hofreuthackerstraße werden aber auch Verbesserungen von bis zu 3 dB(A) erreicht.

Die Reduzierung wurde auch im Stadtmodell überprüft, eine weitere Absenkung der vorgesehenen Geschosszahlen stellt aber keine städtebaulich befriedigende Lösung dar, weder in Bezug auf das Ortsbild noch auf die erforderliche Dichte.

[1] Pressemitteilung der Stadt vom 12.01.2009

Durch die zusätzlich entstehenden Wohneinheiten werden die befürchteten Probleme hinsichtlich der Zufahrt nicht maßgeblich verschärft.

Das Verkehrsplanungsamt bestätigt, dass die Erschließung des Ortsteils mit nur einer Zufahrt auch dann noch ausreichend sein wird, wenn das Gebiet abschließend bebaut ist. Die in der Begründung angegebenen Zahlen 4 000 Kfz auf der Rehhofbrücke am Tag sind ein Prognosewert, der voraussichtlich erst bei abschließender Bebauung erreicht wird.

Das Abwassersystem für Rehhof wurde auf eine abschließende Bebauung hin ausgelegt. Die vorhandenen Leitungen sind nach Aussage des Stadtentwässerungsbetriebs nach wie vor ausreichend.

In der Abwägung der vorgetragenen mit den öffentlichen Belangen wird den für die Planung in der Form des Entwurfs vom 24.06.2008 sprechenden Argumenten das größere Gewicht beigemessen. Das Deckblatt vom 14.04.2009 reflektiert den Wunsch nach einer stärker höhenmäßig differenzierten Bebauung und setzt diesen für einen Teilbereich um.

B) Die vorgebrachten Stellungnahmen **verschiedener Personen, die das Formschreiben mit persönlichen Anmerkungen ergänzt,** bzw. während der Informationsveranstaltung **Formularzettel mit Anregungen ausgefüllt haben,** können nur teilweise -hinsichtlich der Reduzierung der Zahl der Stockwerke im westlichen WA1- berücksichtigt werden:

Städtebau allgemein
Rehhof gehört nach der Sozialraumanalyse des Amts für Stadtforschung und Statistik (Monatsbericht Januar 2008) zum Gebietstyp „städtisches Randgebiet mit ruraler Struktur, geringstem Migrantenanteil, Familien mit Kindern, ökonomisch kaum belastet, lange Wohnbindung". Der Bezirk Nr. 93 – Mögeldorf, zu dem auch Rehhof gehört, zählt zu den dünn besiedelten Bereichen in Nürnberg mit unter 50 Einwohnern pro Hektar. Der Ortsteil gehört innerhalb Nürnbergs damit zu den bevorzugten Stadtteilen. Dass die Wohnqualität abgenommen habe, ist daher wohl eher eine subjektive Einschätzung. Der vermehrte Bau von Eigentumswohnungen in Rehhof zeigt einerseits, dass der Stadtteil von Käufern nachgefragt wird. Andererseits stellt er eine ausgewogene soziale Mischung der Bevölkerung sicher und ermöglicht älteren Menschen, die nach Auszug der Kinder im Wohnumfeld verbleiben wollen, den Wechsel vom Einfamilienhaus in eine (weniger arbeits- und kostenintensive) Wohnung.

Städtebaulich ist die Verdichtung der Bebauung an der unmittelbaren Umgebung des S-Bahnhofs Rehhof unabdingbar. Dort soll das Zentrum des Ortsteils angesiedelt sein. Dieses wird städtebaulich durch eine höhere Dichte der Bebauung umgesetzt, die auch durch höhere Gebäude stadtgestalterisch ausgedrückt wird. In der Nähe des S-Bahnhofs soll eine städtische Dichte erzielt werden und ein Raumeindruck, der Zentralität vermittelt. Dies dient einerseits der Orientierung im Stadtteil, andererseits ist es Voraussetzung für weitere, insbesondere zentrale Nutzungen (Läden), die auf eine gewisse Publikumsfrequenz angewiesen sind.

Die Konzentration der Bevölkerung an den Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV ist zudem seit Jahrzehnten einer der Grundsätze effizienter Stadtplanung. Der langfristig rentable Betrieb schienengebundener Nahverkehrssysteme ist von konstant hohen Benutzerzahlen abhängig. Die Bereitschaft zur Benutzung des ÖPNV hängt signifikant mit der Entfernung der Wohnung zur nächsten Haltestelle zusammen. Daher ist die Bevölkerungskonzentration in unmittelbarer Umgebung der Haltepunkte von größter Bedeutung. Dem trägt der Bebauungsplan 4133 bereits Rechnung. Die zunehmende Dichte von den Rändern des Wohngebiets ausgehend zum Haltepunkt/Zentrum ist lehrbuchmäßig ablesbar: am Übergang zum Freiraum zunächst Kleingärten und eingeschossige Gartenhofhäuser, anschließend nach innen verdichteter Reihenhausbau mit II+D - Geschossen und im zentralen Bereich Geschosswohnungsbau mit sechs bis sieben Geschossen und zentralen Einrichtungen. Diesem Grundprinzip soll auch der neue Bebauungsplan folgen.

Die Schaffung von verdichtetem Geschosswohnungsbau ist auch gerechtfertigt. Nürnberg müsste nach Erhebungen des Förderinstituts der Bayerischen Landesbank und des Bayerischen Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik pro Jahr etwa 1000-1300 Geschosswohnungen und ca. 800 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern bereitstellen (Pressemitteilung der Stadt vom 12.01.2009). Diese Zahlen werden seit Jahren bei Weitem nicht erreicht. Voll erschlossene Flächen, die zudem eine optimale ÖPNV-Anbindung besitzen sind rar; es besteht ein öffentliches Interesse daran, diese Flächen zu aktivieren und angemessen, d. h. auch mit einer städtischen Dichte zu bebauen.

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 4133 Rehhof sah eine Bebauung des Ortsteils mit ca. 720 Wohneinheiten (WE) vor, davon 380 WE, das sind 53% in der Form von Geschosswohnungen, der Rest in Ein- und Zweifamilienhäusern. In voll belegtem Endausbau entsprach dies nach damaligen (1986) statistischen Werten

1920 Einwohnern. Wenige Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplans löste die Wiedervereinigung Deutschlands Wohnungsengpässe in den alten Bundesländern aus. Dies war einer der Gründe für die Einführung des BauGB-Maßnahmengesetzes, das u. a. erleichterte Möglichkeiten bereitstellte, Befreiungen von Bebauungsplänen auszusprechen, um bereits bestehendes Baurecht intensiver ausnutzen und damit kurzfristig mehr Wohnungen realisieren zu können. Um einen Rahmen für die Anwendung des Gesetzes zu schaffen, hat die Stadt ein „Nachverdichtungskonzept Rehhof" aufgestellt und beschlossen, auf dessen Grundlage während der Geltungsdauer des Gesetzes (bis 31.12.1997) Befreiungen ausgesprochen werden sollten, um zahlenmäßig bis zu 50% mehr Wohnungen in Rehhof zu ermöglichen (statt 720 ca. 1070 WE) als ursprünglich geplant. Die von den Festsetzungen abweichende Bebauung war durch den Gesetzgeber ausdrücklich gewollt. Der Nürnberger Stadtrat hat sich mit dem damals dringenden Problem, schnell zusätzlichen Wohnraum zu ermöglichen, auseinandergesetzt und einen geeigneten Rahmen geschaffen. Heute stellt sich die Situation folgendermaßen dar:

Als Ein- und Zweifamilienhäuser wurden bisher ca. 240 Gebäude erstellt, weitere Bauplätze sind für ca. 112 Gebäude vorhanden bzw. durch Bebauungsplan 4518 in Planung. Damit gäbe es im Endausbau ca. 350 Ein- und Zweifamilienhäuser in Rehhof. Von den 720 geplanten Wohneinheiten (WE) sollten zwischen Rehhofstraße, Landenwiesenstraße, Schnakenwinkelweg und Zur Wetzauwiese 380 WE in Mehrfamilienhäusern in der Nähe des S-Bahnhofs entstehen.[2]

Bisher sind in diesem Bereich 253 WE im Geschosswohnungsbau entstanden, 55 sind im Bau, für weitere ca. 97 WE ist Baurecht vorhanden, so dass mit insgesamt 405 Geschosswohnungen im Endausbau zu rechnen ist. Die Mehrung beträgt innerhalb des oben angegebenen Bereichs 25 WE in Mehrfamilienhäusern (anstelle der im Nachverdichtungskonzept angenommenen ca. 150 WE). Bei den Ein- und Zweifamilienhäusern werden 60 Häuser mehr entstehen als ursprünglich geplant. Da diese nun überwiegend als verdichteter Reihenhausbau realisiert wurden, wird der Anteil Zweifamilienhäuser tendenziell geringer sein als früher angenommen. Da die exakte Zahl der Ein- oder Zweifamilienhäuser aber statistisch nicht aufgeschlüsselt werden kann, ist die exakte Zahl der Wohneinheiten in diesen Häusern nicht genau zu ermitteln. Insgesamt werden in Rehhof maximal ca. 800 Wohneinheiten, davon 50 % in Ein- und Zweifamilienhäusern vorhanden sein.

Trotz des Nachverdichtungskonzepts ist daher festzustellen, dass nur eine moderate Verdichtung im Stadtteil stattgefunden hat.

Die Mehrung um ca. 80 WE im zentralen Bereich Rehhofs relativiert sich insbesondere auch deshalb, weil die Haushaltsgrößen seit 1986 abgenommen haben. Während die Stadtplanung damals noch mit durchschnittlich 2,7 Personen pro Haushalt rechnete, wird heute mit 3,1 Personen im Einfamilienhaus und 2,0 Personen in der Geschosswohnung gerechnet[3], so dass sich die langfristig zu erwartende Bevölkerung trotz Mehrung der Wohneinheiten auf ca. 2000 Personen beläuft, d.h. 80 Einwohner mehr als ursprünglich vorgesehen.

Die behauptete vier- bis zu fünffache Verdichtung Rehhofs kann daher statistisch nicht bestätigt werden. Verdichtet wurde eher baulich, d. h. durch eine Steigerung des Anteils der Einfamilienhäuser im zentralen Bereich Rehhofs und aufgrund eines moderaten Anstiegs der Wohneinheiten bei immer größer werdender Wohnfläche pro Einwohner ergibt sich mehr bauliche Masse auf gleicher Fläche, es

[2] Nicht einbezogen ist der Bereich der aufgelassenen Gärtnerei an der Thäterstraße, da diese statistisch zum Bezrik Mögeldorf gehört und daher auch in den Bedarfsberechnungen der sozialen Träger bei Mögeldorf geführt wird
[3] Neubaubezugszahlen: 3,1 Personen/EFH; 2,0 Personen pro Haushalt im MFH; aus: Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2006-2025 für Nürnberg, Barbara Lux-Henseler, Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Februar 2007

resultieren aber nur unwesentlich höhere Einwohnerzahlen nach Fertigstellung.

Infrastruktur
Für die Auslastung der baulichen und sozialen Infrastruktur sind letztlich die Einwohnerzahlen entscheidend. Aufgrund der relativ stabil gebliebenen Einwohnerprognose können die vorgesehenen Infrastruktureinrichtungen auch heute noch als ausreichend vorausgesetzt werden.

Der Einwand, die S-Bahn sei bereits jetzt zu den Hauptverkehrszeiten überfüllt, ist als Gegenargument nicht geeignet. Die S-Bahn verkehrt bisher in einem Takt von 20–40 Minuten. Der Ausbau der Strecke, insbesondere nach den Umbaumaßnahmen (Wiederherstellung eines durchgehenden zweiten Gleises) im Rahmen der Verlängerung der Strecke bis Hartmannshof, würde eine Verdichtung des Taktes ohne weiteres zulassen, ab Ende 2010 ist dies fest geplant; so sind in die Lärmprognose bereits zusätzliche sechs S-Bahnen am Tag eingerechnet worden. Insgesamt wäre die Zahl der Züge deutlich steigerbar, allerdings hat die Stadt auf die Zahl und Taktfolge der Züge kaum Einfluss.

Der S-Bahnhalt Rehhof ist nicht als park & ride Parkplatz vorgesehen. Wer die Haltestelle nicht zu Fuß erreicht, wird auf den Parkplatz am Bahnhof Laufamholz ausweichen müssen.

Zahl der Vollgeschosse
Dem Einwand, durch die vorgesehene höhergeschossige Bebauung werde das Gesamtbild Rehhofs empfindlich beeinträchtigt und damit ein Wertverlust der Grundstücke ausgelöst, ist entgegen zu halten:

Bereits der seit 1986 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 4133 sah im Zentrum fünf- und sechsgeschossige Gebäude plus Dach vor. Das damalige Konzept einer nach Höhe und Dichte gestaffelten Bebauung des Ortsteils wird durch die Umplanung eines Teilbereichs in seiner Grundstruktur weitgehend beibehalten. In die Verkehrswertermittlung geht die konkrete planungsrechtliche Situation der Grundstücke ein, der optische Eindruck der Umgebung nur insoweit, als das Planungsrecht erwarten lässt, dass dieser gesichert ist. In Rehhof war bekannt, dass die brach liegenden Flächen Bauland sind und das Baurecht höhergeschossige Mehrfamilienhäuser vorsah. Diese Festsetzungen, und nicht eine vorhandene Grünbrache, wären in der Verkehrswertermittlung anzusetzen. Aus städtebaulicher Sicht wird der Eindruck Rehhofs durch die zentralen noch unbebauten Bereiche beeinträchtigt. Erst durch die abschließende Bebauung gemäß Bebauungsplan wird der Gesamteindruck eines geschlossenen Stadtteils mit ablesbarer Mitte erreicht.

Durch das Deckblatt vom 14.04.2009 wird der Forderung nach einer weiter abgestuften Bebauung nach Westen im WA 1 entsprochen. Dadurch wird ein weicherer Übergang zur angrenzenden Reihenhausbebauung erreicht. Die Prognose zu den Schallimmissionen weist auch bei dieser Variante noch einen ausreichenden Schallschutz für die dahinter liegende Bebauung aus.

Die Reduzierung wurde auch im Stadtmodell überprüft, ein weiteres Absenken der Zahl der Geschosse stellt aber keine städtebaulich befriedigende Lösung dar, weder in Bezug auf das Ortsbild noch auf die erforderliche Dichte.

Kfz / Zufahrt / Stellplätze
Eine gestiegene Zahl zugelassener Kfz pro Einwohner kann Probleme bei knapp gerechneten Parkplatzkapazitäten auslösen, jedoch ist Boden knapp und teuer, insbesondere in der Stadt. Die durch den Kfz-Verkehr in der Stadt ausgelösten Probleme mit Lärm-, Abgas-, und Feinstaubemissionen sind ein weiterer Grund dafür, auch städtebaulich Anreize zu setzen weniger das Kfz und mehr den ÖPNV zu

nutzen. Die „Umnutzung“ privater Garagen zu Abstellräumen kann durch ein vermehrtes Ausweisen öffentlicher Stellplätze nicht aufgefangen werden, ohne durch erhöhte Kosten für breitere Straßen, Grundflächen, Baukosten und Unterhalt die Allgemeinheit, insbesondere aber die Anwohner (90 % über Erschließungsbeiträge!) zu belasten. Alle diese Gründe sind ausschlaggebend dafür, in gut erschlossenen städtischen Bereichen die Flächen für Kfz, sowohl die Straßen als auch die Flächen für den ruhenden Verkehr, knapp zu halten.

Der Umgang mit den sparsam ausgelegten Flächen fordert erhöhte Disziplin. Es ist im Rahmen der Bebauungsplanung nicht möglich, auf die Garagennutzungen im Planbereich Einfluss zu nehmen und auch nicht darauf, ob der einzelne Wohnungskäufer einen Tiefgaragenstellplatz erwirbt oder nicht. Baurechtlich ist sichergestellt, dass für jede Wohneinheit mindestens ein Stellplatz auf privatem Grund und für fünf Wohneinheiten ein Besucherstellplatz auf öffentlichem Grund vorhanden ist. Der Umgang mit diesen Flächen fällt auch in die private Verantwortung der Anwohner, die abwägen müssen, ob sie die Garage für das Fahrzeug räumen oder einen der wenigen öffentlichen Plätze suchen, bzw. ob sie ein zweites Fahrzeug anschaffen, dessen Abstellplatz in Hausnähe eventuell nicht gewährleistet ist.

Die Umplanung weg von den Garagenhäusern, hin zu Tiefgaragen dient auch der Entlastung des Straßenraums. Der kurze und bequeme (trockene) Weg von der Tiefgarage über den Aufzug in die Wohnung wird in aller Regel besser akzeptiert als der Stellplatz im Garagenhaus. Er verleitet daher weniger dazu, auf der Straße, möglichst unmittelbar neben dem Hauseingang, das Fahrzeug abzustellen. Durch die allseitig geschlossene Unterbringung auf dem Baugrundstück werden auch die Anlieger weniger durch den Kfz-Verkehr der Nachbarn belastet.

Rehhof verfügt über eine Anbindung an die Laufamholzstraße. Die Anschlüsse an die Thäterstraße im Westen sowie an die Straße in der Finstermail im Osten sind für den privaten KFZ-Verkehr gesperrt. Die Notdienste haben die Möglichkeit, in dringlichen Fällen über die gesperrten Anschlüsse nach Rehhof zuzufahren. Die Beschränkung auf die Zufahrt über die Rehhofstraße soll das Wohngebiet von fremdem Verkehr freihalten. Eine Öffnung der Rehhofstraße zu den angrenzenden Bereichen würde dazu führen, dass Anwohner dieser Bereiche zur Vermeidung der Ampeln an der Laufamholzstraße durch Rehhof fahren könnten, was eine Zunahme des Verkehrs auf der Rehhofstraße zur Folge hätte. Daher wird die bestehende Verkehrsführung beibehalten. Es wird auch darauf hingewiesen, dass es Äußerungen von Bewohnern Rehhofs gibt, die die Regelung aus eben diesen Gründen für sinnvoll und zweckmäßig halten. Das Verkehrsplanungsamt bestätigt, dass die Erschließung des Ortsteils mit nur einer Zufahrt auch dann noch ausreichend sein wird, wenn das Gebiet abschließend bebaut ist. Die in der Begründung angegebenen Zahlen „4.000 Kfz auf der Rehhofbrücke“ am Tag sind ein Prognosewert, der voraussichtlich erst bei abschließender Bebauung erreicht wird. Probleme mit der Parkdisziplin der Kfz können im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht gelöst werden.

Kinderspielflächen, Kindertagesstätten:
Die Stadt Nürnberg ist nicht verpflichtet, Spielflächen für Kleinkinder von 0-3 Jahren vorzuhalten. Diese Flächen werden durch die Verpflichtung der Kinderspielplatzsatzung zur Herstellung privater Spielflächen in unmittelbarer Wohnungsnähe abgedeckt.

Innerhalb des Bebauungsplans Nr. 4133 Rehhof sind zwei öffentliche Spielflächen festgesetzt. Der Spiel- und Bolzplatz an der Rehhofstraße ist auch schon seit längerem fertig gestellt. Die andere öffentliche Spielfläche befindet sich an der Wetzauwiese. Hier konnte bisher aufgrund langjähriger Probleme mit Anwohnern nur ein Teilbereich ausgebaut werden. Der Restbereich kann erst dann ausgebaut werden, wenn die Fläche geräumt worden ist. Die Stadt verfolgt diese Räumung. Zwischenzeitlich wurde auch der Archäologische Spielplatz megilo an der Rehhof-

straße geschaffen, der das vorhandene Spielflächenangebot im Bereich Rehhof erweitert.

Rehhof liegt im Planungsbereich 52 des Rahmenplans Spielen in der Stadt. Dieser Planungsbereich belegt in der Dringlichkeitsstufe Rang 22 von 57 in Nürnberg. Er befindet sich in keiner der Flächenkategorien unter den fünf Spitzenplätzen in Bezug auf die Defizite. Damit ist kein vordringlicher Handlungsbedarf gegeben. Die Stadt besitzt auch keine geeigneten Flächen für weitere Spielplätze in Rehhof. Zwar sind prinzipiell Spielplätze mitten im Wohngebiet begrüßenswert, jedoch ist eine nachbarschaftsverträgliche Errichtung nur bei genügend Abstand zur Wohnbebauung möglich. Dies haben die Erfahrungen (vgl. Spielplatz im „Village“) gezeigt. Somit ist die im Bebauungsplan Nr. 4518 gelegene städtische Fläche (Gemeinbedarfsfläche) für einen wohnungsnahen Spielplatz nicht geeignet.

In Rehhof/Laufamholz (Kindergartenplanungszone 20) ist derzeit und bis zum Betriebsjahr 2010/2011 die Versorgungslage rechnerisch ausgeglichen. Insgesamt 218 Plätze in den drei örtlichen Kindergärten stehen derzeit für 217 Kinder (3 ½ Jahrgänge im Vorschulalter) zur Verfügung. Die Jugendhilfeplanung stützt ihre Bedarfsermittlung primär auf die aktuellen Einwohnerzahlen, ausdrücklich nicht auf die Vormerkungen. Diese sind unbrauchbar, da Mehrfachmeldungen üblich sind und Eltern ihre Kinder häufig schon weit vor dem Kindergartenalter in Wartelisten freier Träger aufnehmen lassen (in städtischen Kitas werden keine Vormerklisten geführt).

Neben zwei evangelischen Kindergärten betreibt die Stadt Nürnberg an der Osternoher Straße eine dreigruppige Einrichtung. An der Langseestraße sollen bis 2011 zusätzliche 50 Kindergarten-, 50 Hort- und 24 Krippenplätze geschaffen werden, nach weiteren Standorten in Mögeldorf –das eine angespanntere Versorgungssituation aufweist– wird gesucht. Zwar handelt es sich bei Kindergärten überwiegend um ortsnahe Einrichtungen bei denen ein Stadtteilbezug gegeben ist, in vielen Fällen spielen jedoch auch andere Faktoren wie eine besondere pädagogische Ausrichtung oder die Trägerschaft eine wichtige Rolle bei der Entscheidung der Eltern für eine Einrichtung. In der Regel sind Eltern daher bereit innerhalb des Stadtteils auch gewisse Wege in Kauf zu nehmen.

Fehlende soziale Einrichtungen/Wegfall des Gemeindezentrums
Die Einwendung beklagt das Fehlen sozialer Einrichtungen, eines Gemeindezentrums, einer Gebietsmitte mit Treffpunkten, Läden etc. in Rehhof. Dies wird versucht als Versagen der Stadtplanung darzustellen. Dem ist entgegen zu halten:

Die festgesetzte „Fläche für den Gemeinbedarf“ des Bebauungsplanes Nr. 4133 hat die besondere Zweckbestimmung „*evangelisches Gemeindezentrum*“. Es kann davon ausgegangen werden, dass Mitte der 80er Jahre Bedarf für diese Einrichtung bestand.

Die Evangelisch-Lutherische Gesamtkirchengemeinde Nürnberg hat bereits im Jahr 1998 auf die Sicherung dieses Grundstücks für Gemeinbedarfsflächen verzichtet. Es ist davon auszugehen, dass der sachliche Bedarf an Sakral- und Versammlungsräumen bzw. Räumen für die Jugendarbeit der evangelischen Kirche vor Ort durch die Einrichtungen der Heilig-Geist-Kirchengemeinde, Laufamholz, abgedeckt ist.

Ein sachlicher Bedarf für ein wie auch immer geartetes „Gemeindezentrum“ im Planungsgebiet wird durch die zuständigen städtischen Dienststellen nicht festgestellt.

Für die beschriebenen Funktionen kann die Stadtplanung lediglich geeignete Flächen vorsehen. Es ist die Bevölkerung, die durch eine Vielzahl individueller Entscheidungen, wie z.B. durch ehrenamtliches Engagement, Partizipation, Einkaufs- und Freizeitverhalten Ausschlag gebend die Nachfrage und damit das Angebot be-

stimmt. Wenn die Einkäufe zum größten Teil mit dem PKW bei Discountern und Verbrauchermärkten erledigt werden, können sich Bäcker, Metzger und kleinere gebietsversorgende Läden im Gebiet nicht behaupten – angebotene Ladenlokale im Erdgeschoss bleiben unvermietet. Wenn durch Austritte aus der Kirche die konfessionelle Gebundenheit der Bevölkerung so weit absinkt, dass die Neubürger in Neubauvierteln kaum ausreichen den Mitgliederverlust angrenzender Gemeinden auszugleichen, dann hat die Kirche keinen Bedarf und kein Geld für ein neues Gemeindezentrum.

Die Stadt hat nicht die finanziellen Mittel, die durch die Kirchen nicht mehr abgedeckten Bedarfe in gleichem Maße zu erfüllen.

Ohne Läden, kulturelle oder soziale Einrichtungen funktioniert die städtebauliche Figur einer „Mitte“ oder eines Platzes jedoch nicht. Bislang ist keine Trendwende absehbar, so dass kleinteiligere, quartiersbezogene Strukturen in absehbarer Zeit wenig Chance auf Realisierung haben.

Nochmals ist jedoch zu betonen, dass Rehhof im gesamtstädtischen Vergleich eine gute Position in der Versorgung mit sozialen Einrichtungen, Grün- und Spielflächen hat, es weist in keiner Kategorie überdurchschnittliche Defizite auf. Es wäre unangemessen zu fordern, dass die Stadt Neubauviertel grundsätzlich in allen Bereichen zu 100% zu versorgen hat, wenn dadurch für Bestandsgebiete, die oft viel größere Defizite aufweisen, kaum noch Geld zur Verbesserung zur Verfügung stünde.

Die Planung setzt als Art der Nutzung allgemeine Wohngebiete fest. In diesen sind gemäß BauNVO Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Es ist daher noch möglich, derartige Einrichtungen im Gebiet zu etablieren, selbst wenn keine eigene Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen ist. Das städtische Grundstück könnte demnach immer noch auch für andere als Wohnbauzwecke genutzt werden, wenn sich die Notwendigkeit dafür ergibt. Die Festsetzungen sind dafür offen.

Kanalisation
Das Abwassersystem für Rehhof wurde auf eine abschließende Bebauung hin ausgelegt. Die vorhandenen Leitungen sind nach Aussage des Stadtentwässerungsbetriebs nach wie vor ausreichend.

Grundwasser
Nach der Abschätzung der Fachdienststellen hat der Bebauungsplan keine erheblich negativen Auswirkungen auf das Grundwasser (s. Umweltbericht). Aufgrund der Grundwasserfließrichtung von Süden nach Nordwesten ergibt sich im Hinblick auf die bislang vorhandenen Festsetzungen auch keine erheblich veränderte Situation. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 4133 sahen bereits eine Bebauung vor, die auf ca. 150 m Länge eine Riegelwirkung ausgeübt hätte, da auch diese Gebäude zulässigerweise unterkellert hergestellt hätten werden dürfen.

Die Analyse des Baugrunds und die Herstellung dauerhaft dichter Untergeschosse fällt in die Verantwortung des Bauherrn und seines Architekten/Bauträgers. Der hohe Grundwasserstand und die möglichen Auswirkungen der abschließenden Bebauung des Gebiets waren bereits bei Erstellung der Gebäude zu berücksichtigen. Aus der zufälligen Tatsache heraus, dass die Geschossbebauung zuletzt ausgeführt wird, kann kein rechtlicher Anspruch abgeleitet werden, nachträglich durch Umplanung an anderer Stelle von den Auswirkungen verschont zu bleiben, die vielleicht dadurch eintreten, dass notwendige Maßnahmen am eigenen Gebäude (weiße Wanne incl. aller Öffnungen im UG) im Vorfeld unterblieben sind. Der Ortsteil Rehhof ist inzwischen in großen Bereichen abschließend bebaut, auch mit riegelartigen Gebäuden in Ost-West-Richtung, ohne dass aufgrund aufstauenden Grundwassers Missstände zu beobachten sind. Die Problematik ist auf der nach-

folgenden Ebene (Bauausführung) lösbar.

In der Abwägung der vorgetragenen mit den öffentlichen Belangen wird den für die Planung in der Form des Entwurfs vom 24.06.2008 sprechenden Argumenten das größere Gewicht beigemessen. Das Deckblatt vom 14.04.2009 reflektiert den Wunsch nach einer stärker höhenmäßig differenzierten Bebauung und setzt diesen für einen Teilbereich um.

C) Die vorgebrachte Stellungnahme eines **Anwohners der Hofreuthackerstraße** kann nur teilweise -hinsichtlich der Reduzierung der Zahl der Stockwerke im westlichen WA1- berücksichtigt werden:

Höhe und Dichte der Bebauung, Lärmschutz
Städtebaulich ist die Verdichtung der Bebauung an der unmittelbaren Umgebung des S-Bahnhofs Rehhof unabdingbar. Dort soll das Zentrum des Ortsteils angesiedelt sein. Dieses wird städtebaulich durch eine höhere Dichte der Bebauung umgesetzt, die auch durch höhere Gebäude stadtgestalterisch ausgedrückt wird. In der Nähe des S-Bahnhofs soll eine städtische Dichte erzielt werden und ein Raumeindruck, der Zentralität vermittelt. Dies dient einerseits der Orientierung im Stadtteil, andererseits ist es Voraussetzung für weitere, insbesondere zentrale Nutzungen (Läden), die auf eine gewisse Publikumsfrequenz angewiesen sind.

Die Konzentration der Bevölkerung an den Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV ist zudem seit Jahrzehnten einer der Grundsätze effizienter Stadtplanung. Der langfristig rentable Betrieb schienengebundener Nahverkehrssysteme ist von konstant hohen Benutzerzahlen abhängig. Die Bereitschaft zur Benutzung des ÖPNV hängt signifikant mit der Entfernung der Wohnung zur nächsten Haltestelle zusammen. Daher ist die Bevölkerungskonzentration in unmittelbarer Umgebung der Haltepunkte von größter Bedeutung. Dem trägt der Bebauungsplan 4133 bereits Rechnung. Die zunehmende Dichte von den Rändern des Wohngebiets ausgehend zum Haltepunkt/Zentrum ist lehrbuchmäßig ablesbar: am Übergang zum Freiraum zunächst Kleingärten und eingeschossige Gartenhofhäuser, anschließend nach innen verdichteter Reihenhausbau mit II+D-Geschossen und im zentralen Bereich Geschosswohnungsbau mit sechs bis sieben Geschossen und zentralen Einrichtungen. Diesem Grundprinzip soll auch der neue Bebauungsplan folgen.

Die Schaffung von verdichtetem Geschosswohnungsbau ist auch gerechtfertigt. Nürnberg müsste nach Erhebungen des Förderinstituts der Bayerischen Landesbank und des Bayerischen Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik pro Jahr etwa 1000-1300 Geschosswohnungen und ca. 800 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern bereitstellen (Pressemitteilung der Stadt vom 12.01.2009). Diese Zahlen werden seit Jahren bei Weitem nicht erreicht. Voll erschlossene Flächen, die zudem eine optimale ÖPNV-Anbindung besitzen sind rar; es besteht ein öffentliches Interesse daran, diese Flächen zu aktivieren und angemessen, d. h. auch mit einer städtischen Dichte zu bebauen.

Dem Einwand, durch die vorgesehene höhergeschossige Bebauung werde das Gesamtbild Rehhofs empfindlich beeinträchtigt und damit ein Wertverlust der Grundstücke ausgelöst, ist entgegen zu halten:

Bereits der seit 1986 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 4133 sah im Zentrum fünf und sechsgeschossige Gebäude plus Dach vor. Das damalige Konzept einer nach Höhe und Dichte gestaffelten Bebauung des Ortsteils wird durch die Umplanung eines Teilbereichs in seiner Grundstruktur weitgehend beibehalten. In die Verkehrswertermittlung geht die konkrete planungsrechtliche Situation der Grundstücke ein, der optische Eindruck der Umgebung nur insoweit, als das Planungsrecht erwarten lässt, dass dieser gesichert ist. In Rehhof war bekannt, dass die brach liegenden Flächen Bauland sind und das Baurecht höhergeschossige Mehrfamilienhäuser vorsah. Diese Festsetzungen, und nicht eine vorhandene Grünbrache, wären in der Verkehrswertermittlung anzusetzen. Aus städtebaulicher Sicht wird der Eindruck Rehhofs durch die zentralen noch unbebauten Bereiche beeinträchtigt. Erst durch die abschließende Bebauung gemäß Bebauungsplan wird der Gesamteindruck eines geschlossenen Stadtteils mit ablesbarer Mitte erreicht.

Im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans werden die zulässigen Geschosshöhen im Nordwesten des WA 1 um jeweils ein Geschoss verringert. Damit soll den zahlreichen Einwendungen, die eine stärkere Abstufung in diesem Bereich gefordert haben, Rechnung getragen werden. Diese Verringerung der resultierenden Gebäudehöhen wurde lärmtechnisch auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der bestehenden Bebauung untersucht (Büro ifB Sorge vom 09.02.2009 mit Ergänzung vom 01.04.2009) Die Gutachten belegen, dass der durchgehende Lärmschutz aus Bebauung und Wänden mit mind. 18m Höhe im Vergleich zu den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 4133 an den meisten Punkten keine Veränderung bringt (0–1 dB(A) weniger), an den Reihenhäusern an der Hofreuthackerstraße werden aber auch Verbesserungen von bis zu 3 dB(A) erreicht.

Die Reduzierung der Höhenentwicklung wurde auch im Stadtmodell überprüft, eine weitere stellt aber keine städtebaulich befriedigende Lösung dar, weder in Bezug auf das Ortsbild noch auf die erforderliche Dichte.

Im Bebauungsplanverfahren wird mit Lärmprognosen gearbeitet. Genehmigungen auf der Grundlage des bestehenden Bebauungsplans (Bebauung westlich und östlich im Anschluss) werden aufgrund der aktuell gegebenen Lärmsituation behandelt. Dies kann zu unterschiedlichen Anforderungen an die Ausbildung der Bebauung führen, wenn für die Zukunft ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Wie oben bereits ausgeführt sind jedoch städtebauliche Gründe Ausschlag gebend für die Planung höhergeschossigen Wohnungsbaus in der Mitte Rehhofs.

Kfz/Stellplätze/Zufahrt
Eine gestiegene Zahl zugelassener KFZ pro Einwohner kann Probleme bei knapp gerechneten Parkplatzkapazitäten auslösen, jedoch ist Boden knapp und teuer, insbesondere in der Stadt. Die durch den Kfz-Verkehr in der Stadt ausgelösten Probleme mit Lärm-, Abgas-, und Feinstaubemissionen sind ein weiterer Grund dafür, auch städtebaulich Anreize zu schaffen weniger das Kfz und mehr den ÖPNV zu nutzen. Die „Umnutzung“ privater Garagen zu Abstellräumen kann durch ein vermehrtes Ausweisen öffentlicher Stellplätze nicht aufgefangen werden, ohne durch erhöhte Kosten für breitere Straßen, Grundflächen, Baukosten und Unterhalt die Allgemeinheit, insbesondere aber die Anwohner (90% über Erschließungsbeiträge!) zu belasten. Der zu schaffende Wohnraum soll aber bezahlbar und für weite Kreise der Bevölkerung erschwinglich sein. Alle diese Gründe sind ausschlaggebend dafür, in gut erschlossenen städtischen Bereichen die Flächen für Kfz, sowohl die Straßen als auch die Flächen für den ruhenden Verkehr, knapp zu halten.

Der Umgang mit den sparsam ausgelegten Flächen fordert erhöhte Disziplin. Es ist im Rahmen der Bebauungsplanung nicht möglich, auf die Garagennutzungen im Planbereich Einfluss zu nehmen und auch nicht darauf, ob der einzelne Wohnungskäufer einen Tiefgaragenstellplatz erwirbt oder nicht. Baurechtlich ist sichergestellt, dass für jede Wohneinheit mindestens ein Stellplatz auf privatem Grund und für fünf Wohneinheiten ein Besucherstellplatz auf öffentlichem Grund vorhanden ist. Der Umgang mit diesen Flächen fällt auch in die private Verantwortung der Anwohner, die abwägen müssen, ob sie die Garage für das Fahrzeug räumen oder einen der wenigen öffentlichen Plätze suchen, bzw. ob sie ein zweites Fahrzeug anschaffen, dessen Abstellplatz in Hausnähe eventuell nicht gewährleistet ist.

Die Umplanung, weg von den Garagenhäusern, hin zu Tiefgaragen dient auch der Entlastung des Straßenraums. Der kurze und bequeme (trockene) Weg von der Tiefgarage über den Aufzug in die Wohnung wird in aller Regel besser akzeptiert als der Stellplatz im Garagenhaus. Er verleitet daher weniger dazu, auf der Straße, möglichst unmittelbar neben dem Hauseingang, das Fahrzeug abzustellen. Durch die allseitig geschlossene Unterbringung auf dem Baugrundstück werden auch die Anlieger weniger durch den Kfz-Verkehr der Nachbarn belastet.

Rehhof verfügt über eine Anbindung an die Laufamholzstraße. Die Anschlüsse an die Thäterstraße im Westen sowie an die Straße in der Finstermail im Osten sind für den privaten KFZ-Verkehr gesperrt. Die Notdienste haben die Möglichkeit, in dringlichen Fällen über die gesperrten Anschlüsse nach Rehhof zuzufahren. Die Beschränkung auf die Zufahrt über die Rehhofstraße soll das Wohngebiet von fremdem Verkehr freihalten. Eine Öffnung der Rehhofstraße zu den angrenzenden Bereichen würde dazu führen, dass Anwohner dieser Bereiche zur Vermeidung der Ampeln an der Laufamholzstraße durch Rehhof fahren könnten, was eine Zunahme des Verkehrs auf der Rehhofstraße zur Folge hätte. Daher wird die bestehende Verkehrsführung beibehalten. Es wird auch darauf hingewiesen, dass es Äußerungen von Bewohnern Rehhofs gibt, die die Regelung aus eben diesen Gründen für sinnvoll und zweckmäßig halten. Das Verkehrsplanungsamt bestätigt, dass die Erschließung des Ortsteils mit nur einer Zufahrt auch dann noch ausreichend sein wird, wenn das Gebiet abschließend bebaut ist. Die in der Begründung angegebenen Zahlen „4.000 Kfz auf der Rehhofbrücke“ am Tag sind ein Prognosewert, der voraussichtlich erst bei abschließender Bebauung erreicht wird. Probleme mit der Parkdisziplin der Kfz können im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht gelöst werden.

Das Argument, dass das Garagenhaus einer Wohnbebauung vorgezogen würde, ist ungewöhnlich; in anderen Bebauungsplanbereichen haben sich Anwohner massiv gegen die Errichtung offener Garagenhäuser in der unmittelbaren Nachbarschaft gewehrt. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass Anwohner, die derzeit keine Einwendungen erheben, sich zu Wort melden würden, sollte das Garagenhaus wieder aufgegriffen werden und zur Realisierung anstehen. Da die Präferenz, lieber ein II-geschossiges Parkhaus als ein höhergeschossiges Wohngebäude in der Nachbarschaft zu haben eher individuell geprägt und nicht zu verallgemeinern ist, kann durch die Planänderung nicht pauschal ein Wertverlust der anliegenden Grundstücke erkannt werden.

Die Zufahrt zu den Tiefgaragen im WA4 und WA5 wird in Abwägung der privaten mit den öffentlichen Belangen wie im Plan dargestellt beibehalten. Das Haus der Einwender liegt dem Zaunwiesenweg direkt gegenüber. Dass die genannten Einwirkungen durch die Umplanung auf das Grundstück eintreten werden, wird nicht bestritten. Der Zaunwiesenweg war vorgesehen als Fußweg und an der Einmündung überbaut mit III+D-Geschossen ab dem ersten OG. Die dezentrale Unterbringung der privaten Stellplätze erfordert weitere Zufahrten zu den Baugrundstücken. Durch die vermehrten Zufahrten werden einzelne Anlieger entlastet, die nicht mehr Zufahrten zu zentralen Stellplatzanlagen ertragen müssen. Andere, wie die Einwender, werden neu belastet, da sie erstmals Zufahrten vor ihr Grundstück bekommen. Dadurch dass jede Zufahrt geringer belastet wird, werden die Belastungen für alle gleichmäßiger. Die verkehrliche Erschließung der Grundstücke über die östliche Seite des Zaunwiesenwegs wird abgelehnt, da dort die fußläufige Hauptverbindung zum S-Bahnhalt vorbeiführt. Die Auswirkungen auf das Grundstück der Einwender sind nicht so gravierend, dass sie sich gegen die Planung durchsetzen können.

Abstandsflächen
Durch die im Bebauungsplan ermöglichten abweichenden Abstandsflächen wird der Anwohner der Hofreuthackerstraße nicht betroffen. Diese liegen überwiegend innerhalb des Gebiets und dienen vor allem der sinnvollen Zuordnung der ruhigen, nutzbaren Freibereiche nach Süden. Eine ausreichende Belichtung und Besonnung innerhalb des Gebiets und auch zu den bestehenden Gebäuden im Osten ist überall gewahrt.

Grundwasser
Nach der Abschätzung der Fachdienststellen hat der Bebauungsplan keine erheblich negativen Auswirkungen auf das Grundwasser (s. Umweltbericht). Aufgrund der Grundwasserfließrichtung von Süden nach Nordwesten ergibt sich im Hinblick

auf die bislang vorhandenen Festsetzungen auch keine erheblich veränderte Situation. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 4133 sahen bereits eine Bebauung vor, die auf ca. 150 m Länge eine Riegelwirkung ausgeübt hätte, da auch diese Gebäude zulässigerweise unterkellert hergestellt hätten werden dürfen.

Die Analyse des Baugrunds und die Herstellung dauerhaft dichter Untergeschosse fällt in die Verantwortung des Bauherrn und seines Architekten/Bauträgers. Der hohe Grundwasserstand und die möglichen Auswirkungen der abschließenden Bebauung des Gebiets waren bereits bei Erstellung der Gebäude zu berücksichtigen. Aus der zufälligen Tatsache heraus, dass die Geschossbebauung zuletzt ausgeführt wird, kann kein rechtlicher Anspruch abgeleitet werden, nachträglich durch Umplanung an anderer Stelle von den Auswirkungen verschont zu bleiben, die vielleicht dadurch eintreten, dass notwendige Maßnahmen am eigenen Gebäude (weiße Wanne incl. aller Öffnungen im UG) im Vorfeld unterblieben sind. Der Ortsteil Rehhof ist inzwischen in großen Bereichen abschließend bebaut, auch mit riegelartigen Gebäuden in Ost-West-Richtung, ohne dass aufgrund aufstauenden Grundwassers Missstände zu beobachten sind. Die Problematik ist auf der nachfolgenden Ebene (Bauausführung) lösbar.

In der Abwägung der vorgetragenen mit den öffentlichen Belangen wird den für die Planung in der Form des Entwurfs vom 24.06.2008 sprechenden Argumenten das größere Gewicht beigemessen. Das Deckblatt vom 14.04.2009 reflektiert den Wunsch nach einer stärker höhenmäßig differenzierten Bebauung und setzt diesen für einen Teilbereich um.

D) Die vorgebrachte Stellungnahme einer **Anwohnerin der Happurger Straße** kann nur teilweise -hinsichtlich einer Reduzierung der Zahl der Stockwerke im westlichen WA1- berücksichtigt werden:

Städtebaulich ist die Verdichtung der Bebauung an der unmittelbaren Umgebung des S-Bahnhofs Rehhof unabdingbar. Dort soll das Zentrum des Ortsteils angesiedelt sein. Dieses wird städtebaulich durch eine höhere Dichte der Bebauung umgesetzt, die auch durch höhere Gebäude stadtgestalterisch ausgedrückt wird. In der Nähe des S-Bahnhofs soll eine städtische Dichte erzielt- und ein Raumeindruck, der Zentralität vermittelt werden. Dies dient einerseits der Orientierung im Stadtteil, andererseits ist es Voraussetzung für weitere, insbesondere zentrale Nutzungen (Läden), die auf eine gewisse Publikumsfrequenz angewiesen sind.

Die Konzentration der Bevölkerung an den Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV ist zudem seit Jahrzehnten einer der Grundsätze effizienter Stadtplanung. Der langfristig rentable Betrieb schienengebundener Nahverkehrssysteme ist von konstant hohen Benutzerzahlen abhängig. Die Bereitschaft zur Benutzung des ÖPNV hängt signifikant mit der Entfernung der Wohnung zur nächsten Haltestelle zusammen. Daher ist die Bevölkerungskonzentration in unmittelbarer Umgebung der Haltepunkte von größter Bedeutung. Dem trägt der Bebauungsplan Nr. 4133 bereits Rechnung. Die zunehmende Dichte von den Rändern des Wohngebiets ausgehend zum Haltepunkt/Zentrum ist lehrbuchmäßig ablesbar: am Übergang zum Freiraum zunächst Kleingärten und eingeschossige Gartenhofhäuser, anschließend nach innen verdichteter Reihenhausbau mit II+D-Geschossen und im zentralen Bereich Geschosswohnungsbau mit sechs bis sieben Geschossen und zentralen Einrichtungen. Diesem Grundprinzip soll auch der neue Bebauungsplan folgen.

Die Schaffung von verdichtetem Geschosswohnungsbau ist auch gerechtfertigt. Nürnberg müsste nach Erhebungen des Förderinstituts der Bayerischen Landesbank und des Bayerischen Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik pro Jahr etwa 1000-1300 Geschosswohnungen und ca. 800 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern bereitstellen (Pressemitteilung der Stadt vom 12.01.2009). Diese Zahlen werden seit Jahren bei Weitem nicht erreicht. Voll erschlossene Flächen, die zudem eine optimale ÖPNV-Anbindung besitzen sind rar; es besteht ein öffentliches Interesse daran, diese Flächen zu aktivieren und angemessen, d. h. auch mit einer städtischen Dichte zu bebauen.

Insgesamt ist die Lebensqualität im Stadtteil hoch und wird durch die abschließende Bebauung nicht beeinträchtigt.

Eine ausreichende Belichtung und Besonnung ist in allen Bereichen Rehhofs gegeben. Auf die Bebauung nördlich der Bahnlinie wirken sich die Gebäude im WA 1 nicht aus, der minimale Abstand beträgt 45 m bei einer maximal zulässigen Firsthöhe im WA 1 von 21 m.

Im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans werden die zulässigen Geschosshöhen im Nordwesten des WA 1 um jeweils ein Geschoss verringert. Damit soll den zahlreichen Einwendungen, die eine stärkere Abstufung in diesem Bereich gefordert haben, Rechnung getragen werden. Diese Verringerung der resultierenden Gebäudehöhen wurde lärmtechnisch auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der bestehenden Bebauung untersucht (Büro ifB Sorge vom 09.02.2009) Die Gutachten belegen, dass der durchgehende Lärmschutz aus Bebauung und Wänden mit mind. 18m Höhe im Vergleich zu den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 4133 an den meisten Punkten keine Veränderung bringt (0–1 dB(A) weniger), an den Reihenhäusern an der Hofreuthackerstraße werden aber auch Verbesserungen von bis zu 3 dB(A) erreicht.

Die Reduzierung der Höhenentwicklung wurde im Stadtmodell überprüft, eine weitergehende Verminderung stellt aber keine städtebaulich befriedigende Lösung dar, weder in Bezug auf das Ortsbild noch auf die erforderliche Dichte.

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 4518 ist im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Bebauung nördlich der Bahnlinie (Happurger Straße) danach zu beurteilen, inwiefern er neue oder stärkere Auswirkungen hat als der geltende Bebauungsplan Nr. 4133. Der beschriebene Bebauungskorridor entlang der Bahnlinie war auch durch den Bebauungsplan Nr. 4133 gegeben. Sowohl die Lärmbeurteilung des Tiefbauamtes, die den Entwurf vom 24.06.2008 untersuchte, als auch eine Berechnung des Büros ifB Sorge, die den alten Bebauungsplan und den Entwurf vom 14.04.2009 als Grundlage hat, ergeben bezüglich der Lärmreflexion Unterschiede von 0,1 – 0,3 dB(A)[4]. Diese Werte sind auch unter kritischer Würdigung als unbedeutend einzustufen.

Dass die Staub- und Abgasbelastung durch die Bahnstrecke aufgrund der Bebauung der Südseite auf der Nordseite zunehmen werde, ist ebenso wenig zu erwarten. Veränderte Staub- und Abgasbelastungen sind eher dem zunehmenden Zugverkehr zuzuschreiben, auf den der Bebauungsplan aber keinen Einfluss ausübt.

Die angegebenen Belastungen sind wie ausgeführt nur in unbedeutendem Maß dem neu aufzustellenden Bebauungsplan geschuldet. Ein Wertverlust der angrenzenden Immobilien durch den Bebauungsplan ist daher nicht gegeben.

Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder sind auch bei abschließender Bebauung Rehhofs noch ausreichend gegeben. Im Bezug auf den Straßenverkehr ist Rehhof ein für Kinder sehr sicheres Gebiet, da kein Durchgangsverkehr gegeben ist.

Dass Gebäude, auch Wohngebäude mit Lärmschutzgrundrissen, die Funktion einer Lärmschutzwand übernehmen ist nicht ungewöhnlich, sondern eine bewährte städtebauliche Lösung. Lärmschutzwände in der notwendigen Höhe sind regelmäßig teuer, beeinträchtigen das Ortsbild, benötigen zusätzliche Flächen (die in innerstädtischen Lagen oft nicht vorhanden sind) und gefährden die soziale Sicherheit auf den angrenzenden Anliegerstraßen. Sie sind daher in vielen Bereichen aus städtebaulicher Sicht nur die zweitbeste Lösung. Es gibt hervorragende gebaute Beispiele für Lärmschutzbebauungen, z.B. in Nürnberg an der Neubleiche.

In der Abwägung der vorgetragenen mit den öffentlichen Belangen wird den für die Planung in der Form des Entwurfs vom 24.06.2008 sprechenden Argumenten das größere Gewicht beigemessen. Das Deckblatt vom 14.04.2009 reflektiert den Wunsch nach einer stärker höhenmäßig differenzierten Bebauung und setzt diesen für einen Teilbereich um.

[4] ifB Sorge vom 09.02.2009 mit Ergänzung vom 01.04.2009

E) Die vorgebrachte Stellungnahme des **Vorstadtvereins Nürnberg-Laufamholz e.V.** kann nur teilweise -hinsichtlich einer Reduzierung der Zahl der Stockwerke im westlichen WA1- berücksichtigt werden:

Höhenentwicklung / Zahl der Vollgeschosse
Im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans werden die zulässigen Geschosshöhen im Nordwesten des WA 1 um jeweils ein Geschoss verringert. Damit soll den zahlreichen Einwendungen, die eine stärkere Abstufung in diesem Bereich gefordert haben, Rechnung getragen werden. Diese Verringerung der resultierenden Gebäudehöhen wurde lärmtechnisch auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der bestehenden Bebauung untersucht (Büro ifB Sorge vom 09.02.2009 mit Ergänzung vom 01.04.2009) Die Gutachten belegen, dass der durchgehende Lärmschutz aus Bebauung und Wänden mit mind. 18m Höhe im Vergleich zu den Festsetzungen des Bebauungsplans 4133 an den meisten Punkten keine Veränderung bringt (0–1 dB(A) weniger), an den Reihenhäusern an der Hofreuthackerstraße werden aber auch Verbesserungen von bis zu 3 dB(A) erreicht.

Die Reduzierung der Höhenentwicklung wurde auch im Stadtmodell überprüft, eine weitergehende Verminderung stellt aber keine städtebaulich befriedigende Lösung dar, weder in Bezug auf das Ortsbild noch auf die erforderliche Dichte. Die Höhenentwicklung der Bebauung ist nämlich nicht allein dem Lärmschutz geschuldet.

Städtebaulich ist die Verdichtung der Bebauung an der unmittelbaren Umgebung des S-Bahnhofs Rehhof unabdingbar. Dort soll das Zentrum des Ortsteils angesiedelt sein. Dieses wird städtebaulich durch eine höhere Dichte der Bebauung umgesetzt, die auch durch höhere Gebäude stadtgestalterisch ausgedrückt wird. In der Nähe des S-Bahnhofs soll eine städtische Dichte erzielt- und ein Raumeindruck, der Zentralität vermittelt werden. Dies dient einerseits der Orientierung im Stadtteil, andererseits ist es Voraussetzung für weitere, insbesondere zentrale Nutzungen (Läden), die auf eine gewisse Publikumsfrequenz angewiesen sind.

Die Konzentration der Bevölkerung an den Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV ist zudem seit Jahrzehnten einer der Grundsätze effizienter Stadtplanung. Der langfristig rentable Betrieb schienengebundener Nahverkehrssysteme ist von konstant hohen Benutzerzahlen abhängig. Die Bereitschaft zur Benutzung des ÖPNV hängt signifikant mit der Entfernung der Wohnung zur nächsten Haltestelle zusammen. Daher ist die Bevölkerungskonzentration in unmittelbarer Umgebung der Haltepunkte von größter Bedeutung. Dem trägt der Bebauungsplan Nr. 4133 bereits Rechnung. Die zunehmende Dichte von den Rändern des Wohngebiets ausgehend zum Haltepunkt Zentrum ist lehrbuchmäßig ablesbar: am Übergang zum Freiraum zunächst Kleingärten und eingeschossige Gartenhofhäuser, anschließend nach innen verdichteter Reihenhausbau mit II+D-Geschossen und im zentralen Bereich Geschosswohnungsbau mit sechs bis sieben Geschossen und zentralen Einrichtungen. Diesem Grundprinzip soll auch der neue Bebauungsplan folgen.

Die Schaffung von verdichtetem Geschosswohnungsbau ist auch gerechtfertigt. Nürnberg müsste nach Erhebungen des Förderinstituts der Bayerischen Landesbank und des Bayerischen Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik pro Jahr etwa 1000-1300 Geschosswohnungen und ca. 800 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern bereitstellen. Diese Zahlen werden seit Jahren bei Weitem nicht erreicht (Pressemiteilung der Stadt vom 12.01.2009). Voll erschlossene Flächen, die zudem eine optimale ÖPNV-Anbindung besitzen sind rar; es besteht ein öffentliches Interesse daran, diese Flächen zu aktivieren und angemessen, d. h. auch mit einer städtischen Dichte zu bebauen. Der Geschosswohnungsbau trägt zu einem differenzierten und abwechslungsreichen Wohnungsangebot im Gebiet bei. Dadurch werden einseitige Bevölkerungsstrukturen vermieden und eine gleichmäßige Auslastung der Infrastruktureinrichtungen ermöglicht. Höhere Gebäude und hochwertiges Wohnen sind kein Widerspruch. Der Vorstadtverein könn-

te mithelfen dahingehende Vorurteile abzubauen und für die Zuziehenden zu werben, die lieber eine Wohnung als ein Reihenhaus kaufen.

Lärmschutz
Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 4518 ist im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Bebauung nördlich der Bahnlinie (Happurger Straße) danach zu beurteilen, inwiefern er neue oder stärkere Auswirkungen hat als der geltende Bebauungsplan Nr. 4133. Der beschriebene Bebauungskorridor entlang der Bahnlinie war auch durch den Bebauungsplan Nr. 4133 gegeben. Sowohl die Lärmbeurteilung des Tiefbauamtes, die den Entwurf vom 24.06.2008 untersuchte, als auch eine Berechnung des Büros ifB Sorge, die den alten Bebauungsplan und den Entwurf vom 14.04.2009 als Grundlage hat[5], ergeben bezüglich der Lärmreflexion Unterschiede von 0,1–0,3 dB(A). Diese Werte sind auch unter kritischer Würdigung als unbedeutend einzustufen.

Dass Gebäude, auch Wohngebäude mit Lärmschutzgrundrissen, die Funktion einer Lärmschutzwand übernehmen ist nicht ungewöhnlich, sondern eine bewährte städtebauliche Lösung. Lärmschutzwände in der notwendigen Höhe sind regelmäßig teuer, beeinträchtigen das Ortsbild, benötigen zusätzliche Flächen (die in innerstädtischen Lagen oft nicht vorhanden sind) und gefährden die soziale Sicherheit auf den angrenzenden Anliegerstraßen. Sie sind daher in vielen Bereichen aus städtebaulicher Sicht nur die zweitbeste Lösung. Es gibt hervorragende gebaute Beispiele für Lärmschutzbebauungen, z. B. in Nürnberg an der Neubleiche.

Die Befürchtungen, Geschosswohnungsbau könne zu Ghettobildung und sozialen Spannungen führen, kann nicht nachvollzogen werden. Bisher sind alle Geschosswohnungen in Rehhof als freifinanzierte Eigentumswohnungen errichtet worden.

Kinderspielflächen, Kindertagesstätten:
Die Stadt Nürnberg ist nicht verpflichtet, Spielflächen für Kleinkinder von 0-3 Jahren vorzuhalten. Diese Flächen werden durch die Verpflichtung der Kinderspielplatzsatzung zur Herstellung privater Spielflächen in unmittelbarer Wohnungsnähe abgedeckt.

Innerhalb des Bebauungsplans Nr. 4133 Rehhof sind zwei öffentliche Spielflächen festgesetzt. Der Spiel- und Bolzplatz an der Rehhofstraße ist auch schon seit längerem fertig gestellt. Die andere öffentliche Spielfläche befindet sich an der Wetzauwiese. Hier konnte bisher aufgrund langjähriger Probleme mit Anwohnern nur ein Teilbereich ausgebaut werden. Der Restbereich kann erst dann ausgebaut werden, wenn die Fläche geräumt worden ist. Die Stadt verfolgt diese Räumung. Zwischenzeitlich wurde auch der Archäologische Spielplatz megilo an der Rehhofstraße geschaffen, der das vorhandene Spielflächenangebot im Bereich Rehhof erweitert.

Rehhof liegt im Planungsbereich 52 des Rahmenplans Spielen in der Stadt. Dieser Planungsbereich belegt in der Dringlichkeitsstufe Rang 22 von 57 in Nürnberg. Er befindet sich in keiner der Flächenkategorien unter den fünf Spitzenplätzen in Bezug auf die Defizite. Damit ist kein vordringlicher Handlungsbedarf gegeben. Die Stadt besitzt auch keine geeigneten Flächen für weitere Spielplätze in Rehhof. Zwar sind prinzipiell Spielplätze mitten im Wohngebiet begrüßenswert, jedoch ist eine nachbarschaftsverträgliche Errichtung nur bei genügend Abstand zur Wohnbebauung möglich. Dies haben die Erfahrungen (vgl. Spielplatz im „Village“) gezeigt. Somit ist die im Bebauungsplan Nr. 4518 gelegene städtische Fläche (Gemeinbedarfsfläche) für einen wohnungsnahen Spielplatz nicht geeignet.

[5] ifB Sorge vom 09.02.2009 mit Ergänzung vom 01.04.2009

In Rehhof/Laufamholz (Kindergartenplanungszone 20) ist derzeit und bis zum Betriebsjahr 2010/2011 die Versorgungslage rechnerisch ausgeglichen. Insgesamt 218 Plätze in den drei örtlichen Kindergärten stehen derzeit für 217 Kinder (3 ½ Jahrgänge im Vorschulalter) zur Verfügung. Die Jugendhilfeplanung stützt ihre Bedarfsermittlung primär auf die aktuellen Einwohnerzahlen, ausdrücklich nicht auf die Vormerkungen. Diese sind unbrauchbar, da Mehrfachmeldungen üblich sind und Eltern ihre Kinder häufig schon weit vor dem Kindergartenalter in Wartelisten freier Träger aufnehmen lassen (in städtischen Kitas werden keine Vormerklisten geführt).

Neben zwei evangelischen Kindergärten betreibt die Stadt Nürnberg an der Osternoher Straße eine dreigruppige Einrichtung. An der Langseestraße sollen bis 2011 zusätzliche 50 Kindergarten-, 50 Hort- und 24 Krippenplätze geschaffen werden, nach weiteren Standorten in Mögeldorf –das eine angespanntere Versorgungssituation aufweist– wird gesucht. Zwar handelt es sich bei Kindergärten überwiegend um ortsnahe Einrichtungen bei denen ein Stadtteilbezug gegeben ist, in vielen Fällen spielen jedoch auch andere Faktoren wie eine besondere pädagogische Ausrichtung oder die Trägerschaft eine wichtige Rolle bei der Entscheidung der Eltern für eine Einrichtung. In der Regel sind Eltern daher bereit innerhalb des Stadtteils auch gewisse Wege in Kauf zu nehmen.

Zufahrt/Anbindung
Rehhof verfügt über eine Anbindung an die Laufamholzstraße. Die Anschlüsse an die Thäterstraße im Westen sowie an die Straße in der Finstermail im Osten sind für den privaten Kfz-Verkehr gesperrt. Die Notdienste haben die Möglichkeit, in dringenden Fällen über die gesperrten Anschlüsse nach Rehhof zuzufahren. Die Beschränkung auf die Zufahrt über die Rehhofstraße soll das Wohngebiet von gebietsfremdem Verkehr freihalten. Eine absolut uneingeschränkte Sicherheit in Bezug auf problemlose Zu- und Abfahrten kann es wohl in keinem Bereich der Stadt geben.

Eine Öffnung der Rehhofstraße zu den angrenzenden Bereichen würde jedoch dazu führen, dass Anwohner dieser Bereiche zur Vermeidung der Ampeln an der Laufamholzstraße durch Rehhof fahren könnten, was eine Zunahme des Verkehrs auf der Rehhofstraße zur Folge hätte. Daher wird die bestehende Verkehrsführung beibehalten. Es wird auch darauf hingewiesen, dass es Äußerungen von Bewohnern Rehhofs gibt, die die Regelung aus eben diesen Gründen für sinnvoll und zweckmäßig halten. Das Verkehrsplanungsamt bestätigt, dass die Erschließung des Ortsteils mit nur einer Zufahrt auch dann noch ausreichend sein wird, wenn das Gebiet abschließend bebaut ist. Die in der Begründung angegebenen Zahlen 4.000 Kfz auf der Rehhofbrücke am Tag sind ein Prognosewert, der voraussichtlich erst bei abschließender Bebauung erreicht wird.

In der Abwägung der Vor- und Nachteile einer geänderten Erschließung wird aufgrund der nahezu ausschließlichen Nutzung als Wohngebiet der bestehenden Regelung der Vorrang eingeräumt.

Lebensqualität
Rehhof gehört nach der Sozialraumanalyse des Amts für Stadtforschung und Statistik (Monatsbericht Januar 2008) zum Gebietstyp „städtisches Randgebiet mit ruraler Struktur, geringstem Migrantenanteil, Familien mit Kindern, ökonomisch kaum belastet, lange Wohnbindung“. Der Bezirk Nr. 94 – Laufamholz, zu dem auch Rehhof gehört, zählt zu den dünn besiedelten Bereichen in Nürnberg mit unter 50 Einwohnern pro Hektar. Der Ortsteil gehört innerhalb Nürnbergs damit zu den bevorzugten Stadtteilen. Der vermehrte Bau von Eigentumswohnungen in Rehhof zeigt einerseits, dass der Stadtteil von Käufern nachgefragt wird. Andererseits stellt er eine ausgewogene soziale Mischung der Bevölkerung sicher und ermöglicht älteren Menschen, die nach Auszug der Kinder im Wohnumfeld verbleiben wollen, den

Wechsel vom Einfamilienhaus in eine (weniger arbeits- und kostenintensive) Wohnung.

In der Abwägung der vorgetragenen mit den öffentlichen Belangen wird den für die Planung in der Form des Entwurfs vom 24.06.2008 sprechenden Argumenten das größere Gewicht beigemessen. Das Deckblatt vom 14.04.2009 reflektiert den Wunsch nach einer stärker höhenmäßig differenzierten Bebauung und setzt diesen für einen Teilbereich um.

F) Die Stellungnahme von **Anwohnern der Rehhofstraße** kann nur teilweise -hinsichtlich einer Reduzierung der Zahl der Stockwerke im westlichen WA1- berücksichtigt werden:

Städtebaulich ist die Verdichtung der Bebauung an der unmittelbaren Umgebung des S-Bahnhofs Rehhof unabdingbar. Dort soll das Zentrum des Ortsteils angesiedelt sein. Dieses wird städtebaulich durch eine höhere Dichte der Bebauung umgesetzt, die auch durch höhere Gebäude stadtgestalterisch ausgedrückt wird. In der Nähe des S-Bahnhofs soll eine städtische Dichte erzielt werden und ein Raumeindruck, der Zentralität vermittelt. Dies dient einerseits der Orientierung im Stadtteil, andererseits ist es Voraussetzung für weitere, insbesondere zentrale Nutzungen (Läden), die auf eine gewisse Publikumsfrequenz angewiesen sind.

Dem trägt der Bebauungsplan Nr. 4133 bereits Rechnung. Die zunehmende Dichte von den Rändern des Wohngebiets ausgehend zum Haltepunkt/Zentrum ist lehrbuchmäßig ablesbar: am Übergang zum Freiraum zunächst Kleingärten und eingeschossige Gartenhofhäuser, anschließend nach innen verdichteter Reihenhausbau mit II+D-Geschossen und im zentralen Bereich Geschosswohnungsbau mit sechs bis sieben Geschossen und zentralen Einrichtungen. Diesem Grundprinzip soll auch der neue Bebauungsplan folgen.

Die Schaffung von verdichtetem Geschosswohnungsbau ist auch gerechtfertigt. Nürnberg müsste nach Erhebungen des Förderinstituts der Bayerischen Landesbank und des Bayerischen Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik pro Jahr etwa 1000-1300 Geschosswohnungen und ca. 800 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern bereitstellen (Pressemitteilung der Stadt vom 12.01.2009). Diese Zahlen werden seit Jahren bei Weitem nicht erreicht. Voll erschlossene Flächen, die zudem eine optimale ÖPNV-Anbindung besitzen sind rar; es besteht ein öffentliches Interesse daran, diese Flächen zu aktivieren und angemessen, d.h. auch mit einer städtischen Dichte zu bebauen.

Der Geschosswohnungsbau trägt zu einem differenzierten und abwechslungsreichen Wohnungsangebot im Gebiet bei. Dadurch werden einseitige Bevölkerungsstrukturen vermieden und eine gleichmäßige Auslastung der Infrastruktureinrichtungen ermöglicht.

Dem Einwand, durch die vorgesehene höhergeschossige Bebauung werde das Gesamtbild Rehhofs empfindlich beeinträchtigt ist entgegen zu halten:

Bereits der seit 1986 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 4133 sah im Zentrum fünf und sechsgeschossige Gebäude plus Dach vor. Das damalige Konzept einer nach Höhe und Dichte gestaffelten Bebauung des Ortsteils wird durch die Umplanung eines Teilbereichs in seiner Grundstruktur weitgehend beibehalten. Aus städtebaulicher Sicht wird der Eindruck Rehhofs durch die zentralen noch unbebauten Bereiche beeinträchtigt. Erst durch die abschließende Bebauung gemäß Bebauungsplan wird der Gesamteindruck eines geschlossenen Stadtteils mit ablesbarer Mitte erreicht.

Im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans werden die zulässigen Geschosshöhen im Nordwesten des WA 1 um jeweils ein Geschoss verringert. Damit soll den zahlreichen Einwendungen, die eine stärkere Abstufung in diesem Bereich gefordert haben, Rechnung getragen werden. Die Reduzierung wurde auch im Stadtmodell überprüft, eine weitere Absenkung der vorgesehenen Geschosszahlen stellt aber keine städtebaulich befriedigende Lösung dar, weder in Bezug auf das Ortsbild noch auf die erforderliche Dichte.

Der Einwand, die S-Bahn sei bereits jetzt zu den Hauptverkehrszeiten überfüllt, ist als Gegenargument nicht geeignet. Die S-Bahn verkehrt bisher in einem Takt von 20–40 Minuten. Der Ausbau der Strecke, insbesondere nach den Umbaumaßnah-

men (Wiederherstellung eines durchgehenden zweiten Gleises) im Rahmen der Verlängerung der Strecke bis Hartmannshof, würde eine Verdichtung des Taktes ohne weiteres zulassen; ab Ende 2010 ist dies fest geplant; so sind in die Lärmprognose bereits zusätzliche sechs S-Bahnen am Tag eingerechnet worden. Insgesamt wäre die Zahl der Züge deutlich steigerbar, allerdings hat die Stadt auf die Zahl und Taktfolge der Züge kaum Einfluss.

Eine gestiegene Zahl zugelassener KFZ pro Einwohner kann Probleme bei knapp gerechneten Parkplatzkapazitäten auslösen, jedoch ist Boden knapp und teuer, insbesondere in der Stadt. Die durch den Kfz-Verkehr in der Stadt ausgelösten Probleme mit Lärm-, Abgas-, und Feinstaubemissionen sind ein weiterer Grund dafür, auch städtebaulich Anreize zu schaffen weniger das Kfz und mehr den ÖPNV zu nutzen. Die „Umnutzung“ privater Garagen zu Abstellräumen kann durch ein vermehrtes Ausweisen öffentlicher Stellplätze nicht aufgefangen werden, ohne durch erhöhte Kosten für breitere Straßen, Grundflächen, Baukosten und Unterhalt die Allgemeinheit, insbesondere aber die Anwohner (90% über Erschließungsbeiträge!) zu belasten. Der zu schaffende Wohnraum soll aber bezahlbar und für weite Kreise der Bevölkerung erschwinglich sein. Alle diese Gründe sind ausschlaggebend dafür, in gut erschlossenen städtischen Bereichen die Flächen für Kfz, sowohl die Straßen als auch die Flächen für den ruhenden Verkehr, knapp zu halten.

Der Umgang mit den sparsam ausgelegten Flächen fordert erhöhte Disziplin. Es ist im Rahmen der Bebauungsplanung nicht möglich, auf die Garagennutzungen im Planbereich Einfluss zu nehmen und auch nicht darauf, ob der einzelne Wohnungskäufer einen Tiefgaragenstellplatz erwirbt oder nicht. Baurechtlich ist sichergestellt, dass für jede Wohneinheit mindestens ein Stellplatz auf privatem Grund und für fünf Wohneinheiten ein Besucherstellplatz auf öffentlichem Grund vorhanden ist. Der Umgang mit diesen Flächen fällt auch in die private Verantwortung der Anwohner, die abwägen müssen, ob sie die Garage für das Fahrzeug räumen oder einen der wenigen öffentlichen Plätze suchen, bzw. ob sie ein zweites Fahrzeug anschaffen, dessen Abstellplatz in Hausnähe eventuell nicht gewährleistet ist.

Die Umplanung, weg von den Garagenhäusern, hin zu Tiefgaragen dient auch der Entlastung des Straßenraums. Der kurze und bequeme (trockene) Weg von der Tiefgarage über den Aufzug in die Wohnung wird in aller Regel besser akzeptiert als der Stellplatz im Garagenhaus. Er verleitet daher weniger dazu, auf der Straße, möglichst unmittelbar neben dem Hauseingang, das Fahrzeug abzustellen. Durch die allseitig geschlossene Unterbringung auf dem Baugrundstück werden auch die Anlieger weniger durch den Kfz-Verkehr der Nachbarn belastet.

Durch die zusätzlich entstehenden Wohneinheiten werden die befürchteten Probleme hinsichtlich der Zufahrt nicht maßgeblich verschärft.

Das Verkehrsplanungsamt bestätigt, dass die Erschließung des Ortsteils mit nur einer Zufahrt auch dann noch ausreichend sein wird, wenn das Gebiet abschließend bebaut ist. Die in der Begründung angegebenen Zahlen 4.000 Kfz auf der Rehhofbrücke am Tag sind ein Prognosewert, der voraussichtlich erst bei abschließender Bebauung erreicht wird.

Die Aufweitung des Zaunwiesenwegs im Bereich des Betreuten Wohnens bis zum S-Bahnhof stellt in Ansätzen städtebaulich die „Mitte“ Rehhofs dar. Ohne Läden, kulturelle oder soziale Einrichtungen funktioniert die städtebauliche Figur einer „Mitte“ oder eines Platzes jedoch nicht.

Für die beschriebenen Funktionen kann die Stadtplanung lediglich geeignete Flächen vorsehen. Es ist die Bevölkerung, die durch eine Vielzahl individueller Entscheidungen, wie z.B. durch ehrenamtliches Engagement, Partizipation, Einkaufs- und Freizeitverhalten Ausschlag gebend die Nachfrage und damit das Angebot bestimmt. Wenn die Einkäufe zum größten Teil mit dem PKW bei Discountern und

Verbrauchermärkten erledigt werden, können sich Bäcker, Metzger und kleinere gebietsversorgende Läden im Gebiet nicht behaupten – angebotene Ladenlokale im Erdgeschoss bleiben unvermietet. Wenn durch Austritte aus der Kirche die konfessionelle Gebundenheit der Bevölkerung so weit absinkt, dass die Neubürger in Neubauvierteln kaum ausreichen den Mitgliederverlust angrenzender Gemeinden auszugleichen, dann hat die Kirche keinen Bedarf und kein Geld für ein neues Gemeindezentrum.

Bislang ist keine Trendwende absehbar, so dass kleinteiligere, quartiersbezogene Strukturen in absehbarer Zeit wenig Chance auf Realisierung haben.

In der Abwägung der vorgetragenen mit den öffentlichen Belangen wird den für die Planung in der Form des Entwurfs vom 24.06.2008 sprechenden Argumenten das größere Gewicht beigemessen. Das Deckblatt vom 14.04.2009 reflektiert den Wunsch nach einer stärker höhenmäßig differenzierten Bebauung und setzt diesen für einen Teilbereich um.

G) Die Stellungnahme von **Anwohnern der Landenwiesenstraße** kann nur teilweise -hinsichtlich einer Reduzierung der Zahl der Stockwerke im westlichen WA1- berücksichtigt werden:

Städtebaulich ist die Verdichtung der Bebauung an der unmittelbaren Umgebung des S-Bahnhofs Rehhof unabdingbar. Dort soll das Zentrum des Ortsteils angesiedelt sein. Dieses wird städtebaulich durch eine höhere Dichte der Bebauung umgesetzt, die auch durch höhere Gebäude stadtgestalterisch ausgedrückt wird. In der Nähe des S-Bahnhofs soll eine städtische Dichte erzielt werden und ein Raumeindruck, der Zentralität vermittelt. Dies dient einerseits der Orientierung im Stadtteil, andererseits ist es Voraussetzung für weitere, insbesondere zentrale Nutzungen (Läden), die auf eine gewisse Publikumsfrequenz angewiesen sind. Dem trägt der Bebauungsplan Nr. 4133 bereits Rechnung. Die zunehmende Dichte von den Rändern des Wohngebiets ausgehend zum Haltepunkt/Zentrum ist lehrbuchmäßig ablesbar: am Übergang zum Freiraum zunächst Kleingärten und eingeschossige Gartenhofhäuser, anschließend nach innen verdichteter Reihenhausbau mit II+D-Geschossen und im zentralen Bereich Geschosswohnungsbau mit sechs bis sieben Geschossen und zentralen Einrichtungen. Diesem Grundprinzip soll auch der neue Bebauungsplan folgen.

Die Schaffung von verdichtetem Geschosswohnungsbau ist auch gerechtfertigt. Nürnberg müsste nach Erhebungen des Förderinstituts der Bayerischen Landesbank und des Bayerischen Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik pro Jahr etwa 1000-1300 Geschosswohnungen und ca. 800 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern bereitstellen (Pressemitteilung der Stadt vom 12.01.2009). Diese Zahlen werden seit Jahren bei Weitem nicht erreicht. Voll erschlossene Flächen, die zudem eine optimale ÖPNV-Anbindung besitzen sind rar; es besteht ein öffentliches Interesse daran, diese Flächen zu aktivieren und angemessen, d.h. auch mit einer städtischen Dichte zu bebauen.

Der Geschosswohnungsbau trägt zu einem differenzierten und abwechslungsreichen Wohnungsangebot im Gebiet bei. Dadurch werden einseitige Bevölkerungsstrukturen vermieden und eine gleichmäßige Auslastung der Infrastruktureinrichtungen ermöglicht.

Dem Einwand, durch die vorgesehene höhergeschossige Bebauung werde das Gesamtbild Rehhofs empfindlich beeinträchtigt ist entgegen zu halten: Bereits der seit 1986 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 4133 sah im Zentrum fünf und sechsgeschossige Gebäude plus Dach vor. Das damalige Konzept einer nach Höhe und Dichte gestaffelten Bebauung des Ortsteils wird durch die Umplanung eines Teilbereichs in seiner Grundstruktur weitgehend beibehalten. Aus städtebaulicher Sicht wird der Eindruck Rehhofs durch die zentralen noch unbebauten Bereiche beeinträchtigt. Erst durch die abschließende Bebauung gemäß Bebauungsplan wird der Gesamteindruck eines geschlossenen Stadtteils mit ablesbarer Mitte erreicht.

Im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans werden die zulässigen Geschosshöhen im Nordwesten des WA 1 um jeweils ein Geschoss verringert. Damit soll den zahlreichen Einwendungen, die eine stärkere Abstufung in diesem Bereich gefordert haben, Rechnung getragen werden. Die Reduzierung wurde auch im Stadtmodell überprüft, eine weitere Absenkung der vorgesehenen Geschosszahlen stellt aber keine städtebaulich befriedigende Lösung dar, weder in Bezug auf das Ortsbild noch auf die erforderliche Dichte.

Der Einwand, die S-Bahn sei bereits jetzt zu den Hauptverkehrszeiten überfüllt, ist als Gegenargument nicht geeignet. Die S-Bahn verkehrt bisher in einem Takt von 20–40 Minuten. Der Ausbau der Strecke, insbesondere nach den Umbaumaßnahmen (Wiederherstellung eines durchgehenden zweiten Gleises) im Rahmen der Verlängerung der Strecke bis Hartmannshof, würde eine Verdichtung des Taktes

ohne weiteres zulassen; ab Ende 2010 ist dies fest geplant; so sind in die Lärmprognose bereits zusätzliche sechs S-Bahnen am Tag eingerechnet worden. Insgesamt wäre die Zahl der Züge deutlich steigerbar, allerdings hat die Stadt auf die Zahl und Taktfolge der Züge kaum Einfluss.

Durch die zusätzlich entstehenden Wohneinheiten werden die befürchteten Probleme hinsichtlich der Zufahrt nicht maßgeblich verschärft.

Das Verkehrsplanungsamt bestätigt, dass die Erschließung des Ortsteils mit nur einer Zufahrt auch dann noch ausreichend sein wird, wenn das Gebiet abschließend bebaut ist. Die in der Begründung angegebenen Zahlen „4.000 Kfz auf der Rehhofbrücke“ am Tag sind ein Prognosewert, der voraussichtlich erst bei abschließender Bebauung erreicht wird. Dadurch dass Rehhof nur eine Anbindung an die Laufamholzstraße hat, bleibt es von Durchfahrtsverkehr verschont und wird seinen ruhigen Wohncharakter beibehalten können.

In der Abwägung der vorgetragenen mit den öffentlichen Belangen wird den für die Planung in der Form des Entwurfs vom 24.06.2008 sprechenden Argumenten das größere Gewicht beigemessen. Das Deckblatt vom 14.04.2009 reflektiert den Wunsch nach einer stärker höhenmäßig differenzierten Bebauung und setzt diesen für einen Teilbereich um.

H) Die Stellungnahme des **Herrn RA Roth in Vertretung dreier Ehepaare, Anwohner der Rehhofstraße und der Hofreuthackerstraße sowie einer Anwohnerin der Happurger Straße** kann nur teilweise -hinsichtlich der Reduzierung der Zahl der Stockwerke im westlichen WA1 und Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) als Höchstgrenze im WA1 und WA 4, sowie einer Höchstgrenze für die Grundflächenzahl (GRZ)- berücksichtigt werden:

Funktionslosigkeit des Bebauungsplans Nr. 4133
Wenige Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. 4133 lösten Wohnungs- und Baulandknappheit eine Änderung des Baugesetzbuchs aus, das Maßnahmengesetz zum Baugesetzbuch (17.05.1990) trat in Kraft. Dieses stellte u. a. die Möglichkeit bereit, Befreiungen von Bebauungsplänen auszusprechen, um bereits bestehendes Baurecht intensiver ausnutzen und damit kurzfristig mehr Wohnungen realisieren zu können („Befreiungen bei dringendem Wohnbedarf“ § 4 Abs.1 BauGB-MaßnahmenG). Um einen Rahmen für die Anwendung des Gesetzes zu schaffen, hat der Stadtrat 1992 ein „Nachverdichtungskonzept Rehhof“ aufgestellt und beschlossen, auf dessen Grundlage während der Geltungsdauer des Gesetzes (bis 31.12.1997) Befreiungen ausgesprochen werden sollten, um zahlenmäßig bis zu 50% mehr Wohnungen in ganz Rehhof zu ermöglichen (statt 720 WE ca. 1070 WE). Die „großzügigen“ Befreiungen waren zum damaligen Zeitpunkt eine politische gewollte Reaktion auf die plötzlich stark gestiegene Nachfrage nach Wohnungen und Bauland. Die Befreiungen wurden auf gesetzlicher Grundlage erteilt und der Nürnberger Stadtrat machte durch das Nachverdichtungskonzept als Leitlinie für die planungsrechtliche Beurteilung die gewollte bauliche Entwicklung transparent. Wenn durch die damals genehmigten Befreiungen einzelne Festsetzungen (z.B. „Gartenhofhäuser“) in einigen Bereichen funktionslos geworden sein sollten, so kann der Plan insgesamt noch die geordnete städtebauliche Entwicklung im Gebiet gewährleisten. Die Art der baulichen Nutzung ist nach wie vor ein allgemeines Wohngebiet, auch die öffentlichen Verkehrsflächen sind seit der Umlegung in ihrer Struktur erhalten geblieben; die Abweichungen in Teilbereichen hinsichtlich einzelner Festsetzungen haben die Grundzüge der Planung nicht infrage gestellt. Da der Bebauungsplan 4133 somit nicht als funktionslos anzusehen ist, musste auch im Bereich des aufzustellenden Bebauungsplans Nr. 4518 das im Rohbau befindliche Bauvorhaben noch nach den Festsetzungen des geltenden Bebauungsplans beurteilt werden.

Überschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO.

Die Baunutzungsverordnung legt Obergrenzen für die zulässigen Grund- und Geschossflächenzahlen fest und definiert Voraussetzungen für deren Überschreitung. Die Obergrenzen dienen der städtebaulichen Ordnung. Ein subjektives Recht der Anwohner auf Einhaltung dieser Obergrenzen besteht nicht. Zur Erläuterung der besonderen städtebaulichen Gründe für die Überschreitung der Obergrenzen zu GRZ und GFZ wird daher auf die entsprechenden Ausführungen in der Begründung verwiesen.

Im Übrigen steht es der Stadt Nürnberg selbstverständlich nicht zu, die Baunutzungsverordnung für nicht anwendbar zu erklären. Die Darstellung der statistischen Veränderungen im Wohnflächenbedarf dient der Veranschaulichung der real verursachten Auswirkungen der Überschreitungen der Obergrenzen. Diese sind eben geringer, wenn die Bewohnerdichte im Gebiet nur unwesentlich zunimmt, trotz höherer baulicher Ausnutzung.

Um die städtebaulich gewollte Verdichtung exakter zu definieren, wurden im Entwurf vom 14.04.2009 die Geschosszahlen im WA 1 als zwingend festgesetzt, bzw. mit einer Mindest- und Höchstzahl. Damit soll die erwünschte Dichte durch Festsetzungen sichergestellt werden. Gleichzeitig wurde die Obergrenze mit einer GFZ von 1,6 definiert. Die vorausgegangene Bestimmung der GRZ und GFZ wurde aus

den überbaubaren Grundstücksflächen und der zulässigen Zahl der Vollgeschosse errechnet und setzte somit eine vollständige Ausnutzung der Festsetzungen voraus. Diese war aber nie beabsichtigt. Die überbaubaren Grundstücksflächen sollen die einzelnen Baukörper nicht bis ins Detail vorgeben, um die Möglichkeit zu bieten, Baukörper innerhalb der städtebaulich gewünschten Großform genauer zu definieren. Nicht durch jeden Gebäudevorsprung oder jede Veränderung des Baukörpers in der Länge soll ein Bauvorhaben aus dem Freistellungsverfahren fallen. Durch die zusätzliche Festsetzung der GFZ wird die Freiheit der Ausnutzung der gegebenen Festsetzungen nach oben gedeckelt.

Städtebaulich ist die Verdichtung der Bebauung an der unmittelbaren Umgebung des S-Bahnhofs Rehhof unabdingbar. Dort soll das Zentrum des Ortsteils angesiedelt sein. Dieses wird städtebaulich durch eine höhere Dichte der Bebauung umgesetzt, die auch durch höhere Gebäude stadtgestalterisch ausgedrückt wird. In der Nähe des S-Bahnhofs soll eine städtische Dichte erzielt werden und ein Raumeindruck, der Zentralität vermittelt. Dies dient einerseits der Orientierung im Stadtteil, andererseits ist es Voraussetzung für weitere, insbesondere zentrale Nutzungen (Läden), die auf eine gewisse Publikumsfrequenz angewiesen sind. In innerstädtischen allgemeinen Wohngebieten mit Blockrandbebauung der Gründerzeit werden Geschossflächenzahlen von 2,5–4 erreicht – trotzdem bzw. wegen der damit verbundenen kurzen Wege werden sie bei ausgewogener Sozialstruktur als gesuchte Wohnstandorte gehandelt.

Die Konzentration der Bevölkerung an den Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV ist seit Jahrzehnten einer der Grundsätze effizienter Stadtplanung. Der langfristig rentable Betrieb schienengebundener Nahverkehrssysteme ist von konstant hohen Benutzerzahlen abhängig. Die Bereitschaft zur Benutzung des ÖPNV hängt signifikant mit der Entfernung der Wohnung zur nächsten Haltestelle zusammen. Daher ist die Bevölkerungskonzentration in unmittelbarer Umgebung der Haltepunkte von größter Bedeutung. Dem trägt der Bebauungsplan Nr. 4133 bereits Rechnung. Die zunehmende Dichte von den Rändern des Wohngebiets ausgehend zum Haltepunkt/Zentrum ist lehrbuchmäßig ablesbar: am Übergang zum Freiraum zunächst Kleingärten und eingeschossige Gartenhofhäuser, anschließend nach innen verdichteter Reihenhausbau mit II+D-Geschossen und im zentralen Bereich Geschosswohnungsbau mit V+D bis VI+D und zentralen Einrichtungen. Diesem Grundprinzip soll auch der neue Bebauungsplan folgen.

Die Schaffung von verdichtetem Geschosswohnungsbau ist auch gerechtfertigt. Nürnberg müsste nach Erhebungen des Förderinstituts der Bayerischen Landesbank und des Bayerischen Landesamts für Datenverarbeitung und Statistik pro Jahr etwa 1000-1300 Geschosswohnungen und ca. 800 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern bereitstellen (Pressemitteilung der Stadt vom 12.01.2009). Diese Zahlen werden seit Jahren bei Weitem nicht erreicht. Voll erschlossene Flächen, die zudem eine optimale ÖPNV-Anbindung besitzen sind rar; es besteht ein öffentliches Interesse daran, diese Flächen zu aktivieren und angemessen, d. h. auch mit einer städtischen Dichte zu bebauen. Der Geschosswohnungsbau trägt zu einem differenzierten und abwechslungsreichen Wohnungsangebot im Gebiet bei. Dadurch werden einseitige Bevölkerungsstrukturen vermieden und eine gleichmäßige Auslastung der Infrastruktureinrichtungen ermöglicht.

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 4133 Rehhof sah eine Bebauung des Ortsteils mit ca. 720 Wohneinheiten (WE) vor, davon 380 WE, das sind 53% in der Form von Geschosswohnungen, der Rest in Ein- und Zweifamilienhäusern. In voll belegtem Endausbau entsprach dies nach damaligen (1986) statistischen Werten 1920 Einwohnern. Wenige Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplans löste die Wiedervereinigung Deutschlands Wohnungsengpässe in den alten Bundesländern aus. Dies war einer der Gründe für die Einführung des BauGB-Maßnahmengesetzes, das u. a. erleichterte Möglichkeiten bereitstellte, Befreiungen von Bebauungsplänen auszusprechen, um bereits bestehendes Baurecht in-

tensiver ausnutzen und damit kurzfristig mehr Wohnungen realisieren zu können. Um einen Rahmen für die Anwendung des Gesetzes zu schaffen, hat die Stadt ein „Nachverdichtungskonzept Rehhof“ aufgestellt und beschlossen, auf dessen Grundlage während der Geltungsdauer des Gesetzes (bis 31.12.1997) Befreiungen ausgesprochen werden sollten, um zahlenmäßig bis zu 50% mehr Wohnungen in Rehhof zu ermöglichen (statt 720 ca. 1070 WE) als ursprünglich geplant. Die von den Festsetzungen abweichende Bebauung war durch den Gesetzgeber ausdrücklich gewollt. Der Nürnberger Stadtrat hat sich mit dem damals dringenden Problem, schnell zusätzlichen Wohnraum zu ermöglichen auseinandergesetzt und einen geeigneten Rahmen geschaffen. Heute stellt sich die Situation folgendermaßen dar:

Als Ein- und Zweifamilienhäuser wurden bisher ca. 240 Gebäude erstellt, weitere Bauplätze sind für ca. 112 Gebäude vorhanden bzw. durch Bebauungsplan 4518 in Planung. Damit gäbe es im Endausbau ca. 350 Ein- und Zweifamilienhäuser in Rehhof. Von den 720 geplanten Wohneinheiten (WE) sollten zwischen Rehhofstraße, Landenwiesenstraße, Schnakenwinkelweg und Zur Wetzauwiese 380 WE in Mehrfamilienhäusern in der Nähe des S-Bahnhofs entstehen.[6]

Bisher sind in diesem Bereich 253 WE im Geschosswohnungsbau entstanden, 55 sind im Bau, für weitere ca. 97 WE ist Baurecht vorhanden, so dass mit insgesamt 405 Geschosswohnungen im Endausbau zu rechnen ist. Die Mehrung beträgt innerhalb des oben angegebenen Bereichs 25 WE in Mehrfamilienhäusern (anstelle der im Nachverdichtungskonzept angenommenen ca. 150 WE). Bei den Ein- und Zweifamilienhäusern werden 60 Häuser mehr entstehen als ursprünglich geplant. Da diese nun überwiegend als verdichteter Reihenhausbau realisiert wurden, wird der Anteil Zweifamilienhäuser tendenziell geringer sein als früher angenommen. Da die exakte Zahl der Ein- oder Zweifamilienhäuser aber statistisch nicht aufgeschlüsselt werden kann, ist die exakte Zahl der Wohneinheiten in diesen Häusern nicht genau zu ermitteln. Insgesamt werden in Rehhof maximal ca. 800 Wohneinheiten, davon 50% in Ein- und Zweifamilienhäusern vorhanden sein.

Trotz des Nachverdichtungskonzepts ist daher festzustellen, dass nur eine moderate Verdichtung im Stadtteil stattgefunden hat.

Die Mehrung um ca. 80 WE im zentralen Bereich Rehhofs relativiert sich insbesondere auch deshalb, weil die Haushaltsgrößen seit 1986 abgenommen haben. Während die Stadtplanung damals noch mit durchschnittlich 2,7 Personen pro Haushalt rechnete, wird heute mit 3,1 Personen im Einfamilienhaus und 2,0 Personen in der Geschosswohnung gerechnet[3], so dass sich die langfristig zu erwartende Bevölkerung trotz Mehrung der Wohneinheiten auf ca. 2000 Personen beläuft, d.h. 80 Einwohner mehr als ursprünglich vorgesehen.

Die vielfach beschworene (zwei-, drei-, bis zu fünffache) Verdichtung Rehhofs kann daher statistisch nicht bestätigt werden. Verdichtet wurde eher baulich, d.h. durch eine Steigerung des Anteils der Einfamilienhäuser im zentralen Bereich Rehhofs und aufgrund eines moderaten Anstiegs der Wohneinheiten bei immer größer werdender Wohnfläche pro Einwohner ergibt sich mehr bauliche Masse auf gleicher Fläche, es resultieren aber nur unwesentlich höhere Einwohnerzahlen nach Fertigstellung.

[6] Nicht einbezogen ist der Bereich der aufgelassenen Gärtnerei an der Thäterstraße, da diese statistisch zum Bezirk Mögeldorf gehört und daher auch in den Bedarfsberechnungen der sozialen Träger bei Mögeldorf geführt wird

[7] Neubaubezugszahlen:3,1 Personen/EFH; 2,0 Personen pro Haushalt im MFH; aus: Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2006-2025 für Nürnberg, Barbara Lux-Henseler, Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Februar 2007

Rehhof gehört nach der Sozialraumanalyse des Amts für Stadtforschung und Statistik (Monatsbericht Januar 2008) zum Gebietstyp „städtisches Randgebiet mit ruraler Struktur, geringstem Migrantenanteil, Familien mit Kindern, ökonomisch kaum belastet, lange Wohnbindung“. Der Bezirk Nr. 94 – Laufamholz, zu dem auch Rehhof gehört, zählt zu den dünn besiedelten Bereichen in Nürnberg mit unter 50 Einwohnern pro Hektar. Der Ortsteil gehört innerhalb Nürnbergs damit zu den bevorzugten Stadtteilen. Er ist funktionsfähig. Der vermehrte Bau von Eigentumswohnungen in Rehhof zeigt einerseits, dass der Stadtteil von Käufern nachgefragt wird. Andererseits stellt er eine ausgewogene soziale Mischung der Bevölkerung sicher und ermöglicht älteren Menschen, die nach Auszug der Kinder im Wohnumfeld verbleiben wollen, den Wechsel vom Einfamilienhaus in eine (weniger arbeits- und kostenintensive) Wohnung.

Infrastruktur
Für die Auslastung der baulichen und sozialen Infrastruktur sind letztlich die Einwohnerzahlen entscheidend. Aufgrund der relativ stabil gebliebenen Einwohnerprognose können die vorgesehenen Infrastruktureinrichtungen auch heute noch als ausreichend vorausgesetzt werden.

Der Einwand, die S-Bahn sei bereits jetzt zu den Hauptverkehrszeiten überfüllt, ist als Gegenargument nicht geeignet. Die S-Bahn verkehrt bisher in einem Takt von 20–40 Minuten. Der Ausbau der Strecke, insbesondere nach den Umbaumaßnahmen (Wiederherstellung eines durchgehenden zweiten Gleises) im Rahmen der Verlängerung der Strecke bis Hartmannshof, würde eine Verdichtung des Taktes ohne weiteres zulassen, ab Ende 2010 ist dies fest geplant; so sind in die Lärmprognose bereits zusätzliche sechs S-Bahnen am Tag eingerechnet worden. Insgesamt wäre die Zahl der Züge deutlich steigerbar, allerdings hat die Stadt auf die Zahl und Taktfolge der Züge kaum Einfluss.

Die Stadt Nürnberg ist nicht verpflichtet, Spielflächen für Kleinkinder von 0-3 Jahren vorzuhalten. Diese Flächen werden durch die Verpflichtung der Kinderspielplatzsatzung zur Herstellung privater Spielflächen in unmittelbarer Wohnungsnähe abgedeckt.

Innerhalb der Bebauungsplans 4133 Rehhof sind zwei öffentliche Spielflächen festgesetzt. Der Spiel- und Bolzplatz an der Rehhofstraße ist auch schon seit längerem fertig gestellt. Die andere öffentliche Spielfläche befindet sich an der Wetzauwiese. Hier konnte bisher aufgrund langjähriger Probleme mit Anwohnern nur ein Teilbereich ausgebaut werden. Der Restbereich kann erst dann ausgebaut werden, wenn die Fläche geräumt worden ist. Die Stadt verfolgt diese Räumung. Zwischenzeitlich wurde auch der Archäologische Spielplatz megilo an der Rehhofstraße geschaffen, der das vorhandene Spielflächenangebot im Bereich Rehhof erweitert.

Rehhof liegt im Planungsbereich 52 des Rahmenplans Spielen in der Stadt. Dieser Planungsbereich belegt in der Dringlichkeitsstufe Rang 22 von 57 in Nürnberg. Er befindet sich in keiner der Flächenkategorien unter den fünf Spitzenplätzen in Bezug auf die Defizite. Damit ist kein vordringlicher Handlungsbedarf gegeben. Die Stadt besitzt auch keine geeigneten Flächen für weitere Spielplätze in Rehhof. Zwar sind prinzipiell Spielplätze mitten im Wohngebiet begrüßenswert, jedoch ist eine nachbarschaftsverträgliche Errichtung nur bei genügend Abstand zur Wohnbebauung möglich. Dies haben die Erfahrungen (vgl. Spielplatz im „Village“) gezeigt. Somit ist die im Bebauungsplan Nr. 4518 gelegene städtische Fläche (Gemeinbedarfsfläche) für einen wohnungsnahen Spielplatz nicht geeignet.

In Rehhof/Laufamholz (Kindergartenplanungszone 20) ist derzeit und bis zum Betriebsjahr 2010/2011 die Versorgungslage rechnerisch ausgeglichen. Insgesamt 218 Plätze in den drei örtlichen Kindergärten stehen derzeit für 217 Kinder (3 ½ Jahrgänge im Vorschulalter) zur Verfügung. Die Jugendhilfeplanung stützt ihre Be-

darfsermittlung primär auf die aktuellen Einwohnerzahlen, ausdrücklich nicht auf die Vormerkungen. Diese sind unbrauchbar, da Mehrfachmeldungen üblich sind und Eltern ihre Kinder häufig schon weit vor dem Kindergartenalter in Wartelisten freier Träger aufnehmen lassen (in städtischen Kitas werden keine Vormerklisten geführt).

Neben zwei evangelischen Kindergärten betreibt die Stadt Nürnberg an der Osternoher Straße eine dreigruppige Einrichtung. An der Langseestraße sollen bis 2011 zusätzliche 50 Kindergarten-, 50 Hort- und 24 Krippenplätze geschaffen werden, nach weiteren Standorten in Mögeldorf – das eine angespanntere Versorgungssituation aufweist – wird gesucht. Zwar handelt es sich bei Kindergärten überwiegend um ortsnahe Einrichtungen bei denen ein Stadtteilbezug gegeben ist, in vielen Fällen spielen jedoch auch andere Faktoren wie eine besondere pädagogische Ausrichtung oder die Trägerschaft eine wichtige Rolle bei der Entscheidung der Eltern für eine Einrichtung. In der Regel sind Eltern daher bereit innerhalb des Stadtteils auch gewisse Wege in Kauf zu nehmen. In der Stellungnahme wird ein durch die Bebauung ausgelöster zusätzlicher Bedarf von 300-400 Kindergartenplätzen prognostiziert. Diese Zahlen erscheinen völlig aus der Luft gegriffen.

Frauenspezifische Bedürfnisse
Es ist seit einiger Zeit ausdrücklicher Grundsatz der Stadt Nürnberg, alle städtebaulichen Planungsebenen hinsichtlich der Rücksichtnahme auf die unterschiedlichen Auswirkungen auf die Geschlechter zu optimieren. Erste Ansätze dazu sind in der Veröffentlichung des Baureferates der Stadt Nürnberg *Städtebauliche Kriterien für eine frauenfreundliche Planung* (März 1996) dargelegt. Inzwischen wurden diese Planungsgrundsätze auf der Grundlage des Gender Mainstreaming weiter entwickelt als zu berücksichtigende Strategie im Rahmen des § 1 Abs.6 BauGB.

Hinsichtlich der konkreten Bedarfsermittlungen für Kindertageseinrichtungen wird auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen.

Wegfall des Gemeindezentrums
Die Einwendung erklärt das Fehlen sozialer Einrichtungen, eines Gemeindezentrums, einer Gebietsmitte mit Treffpunkten, Läden etc. in Rehhof als nicht hinnehmbar. Dies wird versucht als Versagen der Stadtplanung darzustellen. Dem ist entgegen zu halten:

Die festgesetzte „Fläche für den Gemeinbedarf“ des Bebauungsplanes Nr. 4133 hat die besondere Zweckbestimmung „*evangelisches Gemeindezentrum“*. Es kann davon ausgegangen werden, dass Mitte der 80er Jahre Bedarf für diese Einrichtung bestand.

Die Evangelisch-Lutherische Gesamtkirchengemeinde Nürnberg hat bereits im Jahr 1998 auf die Sicherung dieses Grundstücks für Gemeinbedarfsflächen verzichtet. Es ist davon auszugehen, dass der sachliche Bedarf an Sakral- und Versammlungsräumen bzw. Räumen für die Jugendarbeit der evangelischen Kirche vor Ort durch die Einrichtungen der Heilig-Geist-Kirchengemeinde, Laufamholz, abgedeckt ist.

Ein sachlicher Bedarf für ein wie auch immer geartetes „Gemeindezentrum“ im Planungsgebiet wird durch die zuständigen städtischen Dienststellen nicht festgestellt.

Für die beschriebenen Funktionen kann die Stadtplanung lediglich geeignete Flächen vorsehen. Es ist die Bevölkerung, die durch eine Vielzahl individueller Entscheidungen, wie z. B. durch ehrenamtliches Engagement, Partizipation, Einkaufs- und Freizeitverhalten Ausschlag gebend die Nachfrage und damit das Angebot bestimmt. Wenn die Einkäufe zum größten Teil mit dem PKW bei Verbrauchermärkten und Discountern erledigt werden, können sich Bäcker, Metzger und kleinere gebietsversorgende Läden im Gebiet nicht behaupten – angebotene Ladenlokale

im Erdgeschoss bleiben unvermietet. Wenn durch Austritte aus der Kirche die konfessionelle Gebundenheit der Bevölkerung so weit absinkt, dass die Neubürger in Neubauvierteln kaum ausreichen, den Mitgliederverlust angrenzender Gemeinden auszugleichen, dann hat die Kirche keinen Bedarf und kein Geld für ein neues Gemeindezentrum.
Die Stadt hat nicht die finanziellen Mittel, die durch die Kirchen nicht mehr abgedeckten Bedarfe in gleichem Maße zu erfüllen.

Ohne Läden, kulturelle oder soziale Einrichtungen funktioniert die städtebauliche Figur einer „Mitte“ oder eines Platzes jedoch nicht. Bislang ist keine Trendwende absehbar, so dass kleinteiligere, quartiersbezogene Strukturen in absehbarer Zeit wenig Chance auf Realisierung haben.

Nochmals ist jedoch zu betonen, dass Rehhof im gesamtstädtischen Vergleich eine gute Position in der Versorgung mit sozialen Einrichtungen, Grün- und Spielflächen hat, es weist in keiner Kategorie überdurchschnittliche Defizite auf. Es wäre unangemessen zu fordern, dass die Stadt Neubauviertel grundsätzlich in allen Bereichen zu 100 % zu versorgen hat, wenn dadurch für Bestandsgebiete, die oft viel größere Defizite aufweisen, kaum noch Geld zur Verbesserung zur Verfügung stünde.

Die Planung setzt als Art der Nutzung allgemeine Wohngebiete fest. In diesen sind gemäß BauNVO Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Es ist daher noch möglich, derartige Einrichtungen im Gebiet zu etablieren, selbst wenn keine eigene Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen ist. Das städtische Grundstück könnte demnach immer noch auch für andere als Wohnbauzwecke genutzt werden, wenn sich die Notwendigkeit dafür ergibt. Die Festsetzungen sind dafür offen.

Lärmschutz
Dass Gebäude, auch Wohngebäude mit Lärmschutzgrundrissen, die Funktion einer Lärmschutzwand übernehmen ist nicht etwa absonderlich, sondern eine bewährte städtebauliche Lösung. Lärmschutzwände in der notwendigen Höhe sind regelmäßig teuer, beeinträchtigen das Ortsbild, benötigen zusätzliche Flächen (die in innerstädtischen Lagen oft nicht vorhanden sind) und gefährden die soziale Sicherheit auf den angrenzenden Anliegerstraßen. Sie sind daher in vielen Bereichen aus städtebaulicher Sicht nur die zweitbeste Lösung. Es gibt hervorragende gebaute Beispiele für Lärmschutzbebauungen, z. B. in Nürnberg an der Neubleiche.

Die Deutsche Bahn AG als Verursacher des Lärms kann nicht herangezogen werden. Die bestehende zweigleisige Bahnstrecke ist bereits vorhanden und genießt umfassenden Bestandsschutz nach dem entsprechenden Fachrecht. Die Bahn kann auf ihren genehmigten Bahnanlagen die Verkehrsintensität nahezu beliebig erhöhen, ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen ergreifen zu müssen. Erst bei baulichen Änderungen der Anlagen werden Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImschV erforderlich. Der Fall ist hier nicht gegeben. Für weitere Ansprüche, die die Stadt gegen die Bahn erheben könnte, ist aufgrund der fachgesetzlichen Regelung kein Raum. Der Bereich Rehhof ist auch nicht im Lärmsanierungsprogramm der Bahn enthalten, da die Immissionswerte dazu im Bereich der Unzumutbarkeit liegen müssten, was aktuell nicht gegeben ist.

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 4518 ist im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Bebauung nördlich der Bahnlinie (Happurger Straße) danach zu beurteilen, inwiefern er neue oder stärkere Auswirkungen hat als der geltende Bebauungsplan Nr. 4133. Der beschriebene Bebauungskorridor entlang der Bahnlinie war auch

durch den Bebauungsplan 4133 gegeben. Sowohl die Lärmbeurteilung des Tiefbauamtes, die den Entwurf vom 24.06.2008 untersuchte, als auch eine Berechnung des Büros ifB Sorge[8], die den alten Bebauungsplan und den Entwurf vom 14.04.2009 vergleicht, ergeben bezüglich der Lärmreflexion Unterschiede von 0,1–0,3 dB(A). Diese Werte sind auch unter kritischer Würdigung als unbedeutend einzustufen.

Kfz/Stellplätze/Zufahrt
Eine gestiegene Zahl zugelassener KFZ pro Einwohner kann natürlich Probleme bei knapp gerechneten Parkplatzkapazitäten auslösen, jedoch ist Boden knapp und teuer, insbesondere in der Stadt. Die durch den Kfz-Verkehr in der Stadt ausgelösten Probleme mit Lärm-, Abgas-, und Feinstaubemissionen sind ein weiterer Grund dafür, auch städtebaulich Anreize zu schaffen weniger das Kfz und mehr den ÖPNV zu nutzen. Die „Umnutzung" privater Garagen zu Abstellräumen kann durch ein vermehrtes Ausweisen öffentlicher Stellplätze nicht aufgefangen werden, ohne durch erhöhte Kosten für breitere Straßen, Grundflächen, Baukosten und Unterhalt die Allgemeinheit, insbesondere aber die Anwohner (90% über Erschließungsbeiträge!) zu belasten. Der zu schaffende Wohnraum soll aber bezahlbar und für weite Kreise der Bevölkerung erschwinglich sein. Alle diese Gründe sind ausschlaggebend dafür, in gut erschlossenen städtischen Bereichen die Flächen für Kfz, sowohl die Straßen als auch die Flächen für den ruhenden Verkehr, knapp zu halten.

Der Umgang mit den sparsam ausgelegten Flächen fordert erhöhte Disziplin. Es ist im Rahmen der Bebauungsplanung nicht möglich, auf die Garagennutzungen im Planbereich Einfluss zu nehmen und auch nicht darauf, ob der einzelne Wohnungskäufer einen Tiefgaragenstellplatz erwirbt oder nicht. Baurechtlich ist sichergestellt, dass für jede Wohneinheit mindestens ein Stellplatz auf privatem Grund und für fünf Wohneinheiten ein Besucherstellplatz auf öffentlichem Grund vorhanden ist. Der Umgang mit diesen Flächen fällt auch in die private Verantwortung der Anwohner, die abwägen müssen, ob sie die Garage für das Fahrzeug räumen oder einen der wenigen öffentlichen Plätze suchen, bzw. ob sie ein zweites Fahrzeug anschaffen, dessen Abstellplatz in Hausnähe eventuell nicht gewährleistet ist.

Die Umplanung, weg von den Garagenhäusern, hin zu Tiefgaragen dient auch der Entlastung des Straßenraums. Der kurze und bequeme (trockene) Weg von der Tiefgarage über den Aufzug in die Wohnung wird in aller Regel besser akzeptiert als der Stellplatz im Garagenhaus. Er verleitet daher weniger dazu, auf der Straße, möglichst unmittelbar neben dem Hauseingang, das Fahrzeug abzustellen. Durch die allseitig geschlossene Unterbringung auf dem Baugrundstück werden auch die Anlieger weniger durch den Kfz-Verkehr der Nachbarn belastet.

Rehhof verfügt über eine Anbindung an die Laufamholzstraße. Die Anschlüsse an die Thäterstraße im Westen sowie an die Straße in der Finstermail im Osten sind für den privaten KFZ-Verkehr gesperrt. Die Notdienste haben die Möglichkeit, in dringlichen Fällen über die gesperrten Anschlüsse nach Rehhof zuzufahren. Die Beschränkung auf die Zufahrt über die Rehhofstraße soll das Wohngebiet von fremdem Verkehr freihalten. Eine Öffnung der Rehhofstraße zu den angrenzenden Bereichen würde dazu führen, dass Anwohner dieser Bereiche zur Vermeidung der Ampeln an der Laufamholzstraße durch Rehhof fahren könnten, was eine Zunahme des Verkehrs auf der Rehhofstraße zur Folge hätte. Daher wird die bestehende Verkehrsführung beibehalten. Es wird auch darauf hingewiesen, dass es Äußerungen von Bewohnern Rehhofs gibt, die die Regelung aus eben diesen Gründen für sinnvoll und zweckmäßig halten. Das Verkehrsplanungsamt bestätigt, dass die Erschließung des Ortsteils mit nur einer Zufahrt auch dann noch ausreichend sein wird, wenn das Gebiet abschließend bebaut ist. Die in der Begründung angegebenen Zahlen „4.000 Kfz auf der Rehhofbrücke" am Tag sind ein Prognosewert, der

[8] ifB Sorge vom 09.02.2009 mit Ergänzung vom 01.04.2009

voraussichtlich erst bei abschließender Bebauung erreicht wird. Probleme mit der Parkdisziplin der Kfz können im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht gelöst werden.

Kanalisation
Das Abwassersystem für Rehhof wurde auf eine abschließende Bebauung hin ausgelegt. Die vorhandenen Leitungen sind nach Aussage des Stadtentwässerungsbetriebs nach wie vor ausreichend.

Grundwasser
Nach der Abschätzung der Fachdienststellen hat der Bebauungsplan keine erheblich negativen Auswirkungen auf das Grundwasser (s. Umweltbericht). Aufgrund der Grundwasserfließrichtung von Süden nach Nordwesten ergibt sich im Hinblick auf die bislang vorhandenen Festsetzungen auch keine erheblich veränderte Situation. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 4133 sahen bereits eine Bebauung vor, die auf ca. 150 m Länge eine Riegelwirkung ausgeübt hätte, da auch diese Gebäude zulässigerweise unterkellert hergestellt hätten werden dürfen.

Die Analyse des Baugrunds und die Herstellung dauerhaft dichter Untergeschosse fällt in die Verantwortung des Bauherrn und seines Architekten/Bauträgers. Der hohe Grundwasserstand und die möglichen Auswirkungen der abschließenden Bebauung des Gebiets waren bereits bei Erstellung der Gebäude zu berücksichtigen. Aus der zufälligen Tatsache heraus, dass die Geschossbebauung zuletzt ausgeführt wird, kann kein rechtlicher Anspruch abgeleitet werden, nachträglich durch Umplanung an anderer Stelle von den Auswirkungen verschont zu bleiben, die vielleicht dadurch eintreten, dass notwendige Maßnahmen am eigenen Gebäude (weiße Wanne incl. aller Öffnungen im UG) im Vorfeld unterblieben sind. Der Ortsteil Rehhof ist inzwischen in großen Bereichen abschließend bebaut, auch mit riegelartigen Gebäuden in Ost-West-Richtung, ohne dass aufgrund aufstauenden Grundwassers Missstände zu beobachten sind. Die Problematik ist auf der nachfolgenden Ebene (Bauausführung) lösbar.

In der Abwägung der vorgetragenen mit den öffentlichen Belangen wird den für die Planung in der Form des Entwurfs vom 24.06.2008 sprechenden Argumenten das größere Gewicht beigemessen. Das Deckblatt vom 14.04.2009 reflektiert die Wünsche nach einer stärker höhenmäßig differenzierten Bebauung und der Begrenzung der GRZ und GFZ und setzt diese für einen Teilbereich um.

I) Die Stellungnahme mit Unterschriftenliste von **Anwohnern Rehhofs** kann nur teilweise -hinsichtlich einer Reduzierung der Zahl der Stockwerke im westlichen WA1- berücksichtigt werden:

Bereits der geltende Bebauungsplan Nr. 4133 sah im Zentrum Rehhofs Geschosswohnungsbau mit bis zu sechs Geschossen vor. Ein Vertrauen auf die „Beibehaltung der Gebäudestruktur“ war daher – insoweit es sich auf den Eindruck einer Einfamilienhaussiedlung bezog, nicht begründet.

Durch die Tatsache, dass der größte Teil der ursprünglich bereits geplanten Geschosswohnungsbebauung erst nach Errichtung weiter Teile der Einfamilienhausbebauung entstanden ist, wird noch keine „Nachverdichtung“ begründet. Es handelt sich um die abschließende Bebauung des Wohngebiets. Es werden sogar Teile der für Geschosswohnungsbau vorgesehenen Flächen im Sinne der Einwender für Reihenhausbebauung umgewidmet durch den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 4518.

In der Abwägung der vorgetragenen mit den öffentlichen Belangen wird den für die Planung in der Form des Entwurfs vom 24.06.2008 sprechenden Argumenten das größere Gewicht beigemessen. Das Deckblatt vom 14.04.2009 reflektiert die Wünsche nach einer stärker höhenmäßig differenzierten Bebauung und setzt diese für einen Teilbereich um.

2. Der Stadtplanungsausschuss billigt den Bebauungsplan-Entwurf Nr. 4518 vom 24.06.2008 mit Änderungen gemäß Deckblatt vom 14.04.2009 und Begründung mit Umweltbericht vom 14.04.2009. Der geänderte Bebauungsplan-Entwurf Nr. 4518 ist mit beigefügter Begründung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB auf die Dauer von 2 Wochen öffentlich auszulegen mit dem Hinweis, dass Stellungnahmen nur noch zu den geänderten Teilen vorgebracht werden können.

II. Referat VI/Stpl

III. **Abdruck an:**

☐ Ref. I/OrgA	☐
☐ Ref. II/Stk	☐
☐	☐

Vorsitzende(r): Referent(in): Schriftführer(in):