

Betreff:

**Bebauungsplan Nr. 4522 „Hainstraße, Scharrerstraße“
für ein Gebiet südlich der Regensburger Straße zwischen Hainstraße und Scharrerstraße
Prüfung der Stellungnahmen und Erlass der Satzung**

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

Bei dem Areal handelt es sich um ein entwicklungsfähiges Gebiet in bester Lage. Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes war bis vor kurzem ein Autohaus ansässig. Im südöstlichen Teil des Planbereiches befanden sich bis Ende 2018 / Anfang 2019 in einem zusammenhängenden Gebäudekomplex vor allem Einzelhandelsnutzungen, die vor dem Hintergrund einer angestrebten künftigen hochwertigen Bebauung lediglich befristet genehmigt waren. Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist hierbei, den provisorischen Zustand nicht zu verfestigen, sondern das attraktive Areal aufgrund der prominenten Lage sowie der Verkehrsgunst an zwei wichtigen Ausfallstraßen und der Größe des Plangebietes qualitativ zu entwickeln. Der Abriss der Gebäude auf dem Areal wurde bereits durchgeführt. Alle einschlägigen Themen des Baulandbeschlusses sind in der Planung berücksichtigt. Die vorliegende Überplanung eines Innenbereichs erfordert die Definition angemessener Werte für Grün- und Spielflächen unter Berücksichtigung des Zieles der doppelten Innenentwicklung. Dies erfolgte im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens.

Planung

Im Plangebiet wird die verdichtete Blockstruktur des südlich angrenzenden gründerzeitlichen Quartiers mit klar definierten Kanten aufgenommen. Im westlichen Bereich erfolgte eine behutsame Ergänzung des denkmalgeschützten Bestands. Es ist eine Blockrandbebauung vorgesehen, deren Ränder zu den Hauptverkehrsstraßen hin geschlossen sind, im Inneren wird der Blockrand durch Durchgänge bzw. über sog. Bauwiche aufgelöst. Die Geschossigkeit nimmt zum Innenbereich hin ab. Entlang der öffentlichen Straßen sind sechs Vollgeschosse vorgesehen, wobei das oberste Geschoss zu den Innenbereichen als Staffelgeschoss errichtet werden soll. An allen Eckbereichen sind zur Betonung der städtebaulichen Figur bis zu acht Vollgeschosse vorgesehen. Die Blockstruktur ermöglicht eine abschnittsweise Bebauung des Gebiets. Im Westteil mit dem denkmalgeschützten Bestand sind ein bis drei Vollgeschosse vorhanden, die ergänzende Bebauung geht von fünf bis sechs Vollgeschossen aus. Ein sichelförmiges Gebäude wird mit dem Baudenkmal verschränkt, entwickelt sich von der Hainstraße zur Regensburger Straße und schiebt sich dort über das in diesem Bereich eingeschossige Denkmal. Der Hofbereich wird durch dieses neue Gebäude überkragt. Der darunter liegende Raum ist zwei Luftgeschosse hoch. Der Ostteil besteht aus drei Baublöcken. Die Innenbereiche der Blöcke stehen als private Freiflächen zur Verfügung, im zentralen Bereich des Quartiers ist eine der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche (Westentaschenpark) mit Spielplatz vorgesehen. Der gesamte Bereich zwischen den Blockrandstrukturen ist frei von motorisiertem Verkehr, wobei Ausnahmen für besonderen Lieferverkehr (Möbel o.ä.), Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge vorgesehen sind.

Einwände im Rahmen der Öffentlichen Auslegung

Eine Öffentliche Auslegung wurde bereits vom 06.06. bis 08.07.2019 durchgeführt. Auf Grund eines technischen Problems waren im Auslegungszeitraum die Unterlagen nicht durchgehend auf der im Amtsblatt genannten Internetseite zu finden. Daher wurde die Öffentliche Auslegung vom 01.08. bis 02.09.2019 erneut durchgeführt.

Insgesamt gingen zwei Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein, eine davon ist unterzeichnet von 25 Personen. Die andere Stellungnahme die erfolgte, wurde im Rahmen der Wiederholung der Auslegung noch ergänzt. Ferner gingen zwei Stellungnahme von Verbänden und Vereinen ein. Zudem gingen Stellungnahmen von den Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ein, die jedoch inhaltlich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan haben.

Die Stellungnahmen sind inhaltlich in gekürzter Form wiedergegeben. Die Originalschreiben befinden sich in der Bebauungsplan - Akte, die in der Sitzung des Stadtplanungsausschusses aufliegt und dort wie vorher bereits im Stadtplanungsamt, Lorenzer Straße 30, Zimmer 502a (5. Obergeschoss) während der allgemeinen Dienststunden (Montag, Dienstag und Donnerstag von 8.30 Uhr bis 15.30 Uhr, Mittwoch und Freitag von 8.30 Uhr bis 12.30 Uhr) eingesehen werden kann. Die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen sind zu prüfen. Das Ergebnis ist den Beteiligten mitzuteilen (§ 3 Abs. 2 Baugesetzbuch).

Mehrere Anwohner / Anwohnerinnen im Bereich des Stadtviertels

Baumerhalt / Stadtklima

Entlang der Regensburger Straße sollen vier mittlerweile 30-jährige Bäume gefällt werden. Diese würden das Straßenbild prägen. Vor allem im Kreuzungsbereich Regensburger Straße / Scharrerstraße würden unzählige Menschen unter dem Verlust und den daraus resultierenden Folgen leiden. Laut Umweltbericht hätten die Bäume eine hohe Bedeutung und es würde sich um die vitalsten Bäume im Untersuchungsbereich handeln. In der Abwägung stelle man die Gewinnmaximierung über die Luftreinhalte- und Klimaschutzpläne. Für den Erhalt der Bäume sollten die Baulinien in einem erforderlichen Maße von der Grundstücksgrenze abgerückt werden.

Für die raumbildende Wirkung sei unerheblich, ob die Blockrandbebauung exakt auf der Grundstücksgrenze verlaufe oder von der Grundstücksgrenze abrücke. Die Fassade könne auch Rücksprünge an den Standorten aufweisen. Laut Begründung würde in der Summe in den öffentlichen Verkehrsräumen die gleiche Anzahl von Bäumen wie im Bestand erreicht. Dies sei für die Kompensation unzureichend, da ein qualitativer Rückschritt von 30-40 Baumjahren entstünde. Neupflanzungen könnten die bestehenden Bäume nicht ersetzen, da sie den Verlust erst in einem halben Jahrhundert ausgleichen würden. Zudem sei eine optimale Pflege auf Grund mangelnder Ressourcen nicht gegeben. Von den kürzlich fünf gepflanzten Bäumen zwischen Sparkasse und Taxistand seien nur noch zwei vital. Im Straßenraum würde es an dieser Stelle an Grün mit allen positiven Folgen fehlen. Es sei nicht nachvollziehbar, warum diese Bäume gefällt würden.

Auch im unmittelbaren Umfeld des Bebauungsplangebiets würden die Bürgerinnen und Bürger auf Ersatzpflanzungen oder die Verbesserungen der Lebensbedingungen der Bäume warten.

Es sei nochmal betont, dass mit den Ersatzpflanzungen eine Kompensation der vorhandenen Bäume nicht erreicht werden würde. Die genannten Lindenbäume seien zu erhalten oder zusätzlich auf dem Mittelstreifen bzw. Grünstreifen entlang der Straßenbahngleise sowie dem Grünstreifen entlang der Nordseite der Regensburger Straße durchgehende fahrbahnbegleitende Baumreihen anzupflanzen. Dies seien Mindestmaßnahmen um die Lebensbedingungen (u.a. Frischluftzufuhr, Stadtklima) nicht massiv zu verschlechtern.

Verkehrsgutachten:

Es sei nicht nachvollziehbar was mit dem „Knotenpunkt Hainstraße / Scharrerstraße“ gemeint sei.

Zudem würde der Fahrzeugtyp Fahrrad im Verkehrsgutachten nicht auftauchen. Für die künftig verstärkte Nutzung des Fahrzeugtyps Fahrrad sollte dies im Gutachten aufgenommen werden. Der Fahrzeugtyp Fahrrad müsste an den Ampeln berücksichtigt werden. Die Radfahrer und Radfahrerinnen seien vor allem bei den Linksabbiegemöglichkeiten an beiden Knotenpunkten zu berücksichtigen. Dies müsse ergänzt werden.

Im Verkehrsgutachten sei ein systematischer Fehler enthalten. Die Fahrzeugbewegungen am Terrassenhaus Hainstraße 25 wären nicht berücksichtigt. Die Fahrzeuge konnten somit an den Knotenpunkten nicht betrachtet werden. Es sei zu prüfen, ob eine Überführung der selten genutzten Straßenbahngleise an dieser Stelle möglich sei. Die legalen und illegalen Wendemanöver an den Enden der Scharrerstraße könnten entfallen. Zudem könnte dadurch eine vernünftige Querung der Gleise für Fußgänger und Radfahrer sichergestellt werden.

Beim Radverkehr sollten die Radstreifen auch über die Kreuzungen fortgeführt werden, Abbiegemöglichkeiten nach rechts und links (jeweils Schutzstreifen und Aufstellflächen) geschaffen werden und der Sicherheitsraum zu den Längsparkplätzen sichergestellt werden. Des Weiteren sei eine realitätsnahe direkte Zu- und Abfahrtsmöglichkeit zu den beiden Gymnasien zu schaffen.

Bewohner im Bereich der Bismarckstraße (mit Ergänzungen bei der wiederholten Auslegung)

Verfügbarkeit der Unterlagen:

Die digitale Version der Unterlagen sei am 26.06.2019 auf der im Amtsblatt angegebenen Seite nicht zur Verfügung gestanden. Dies würde einen erheblichen Mangel darstellen.

Straßenbäume

Die zur Beseitigung vorgesehenen Bäume im Bereich der Peterskirche (Baumstandorte in der Begründung S. 11/13 3+4) würden nicht mehr existieren. Plan und Begründung seien anzupassen. Die östlich daneben befindlichen Wege wären eine Gefahr für die Nutzer und Nutzerinnen. Hier sei ein Handlungsbedarf für SÖR.

Rad- und Fußverkehr

Der im Plan gestrichelt eingetragene Weg im Bereich Hainstraße 2-12 würde seit langem nicht mehr existieren.

Separate Radverkehrsanlagen seien weder in der Hainstraße, noch in der Regensburger Straße vorhanden.

In den öffentlichen Verkehrsflächen wären ohne Logik rote Strich- und Texteintragungen enthalten. Diese könnten sich auf die Aufteilung der Straßenverkehrsflächen beziehen, wäre aber nicht zweifelsfrei erkennbar. Es sei keinerlei Bezug auf verbindliche Beschlüsse zur Verkehrsplanung durch den Stadtrat genommen worden. Dies wäre nicht akzeptabel. Die Darstellungen in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche wären zudem teilweise erkennbar unzutreffend, teilweise unvollständig. Eine qualifizierte Verkehrsplanung sei zu erstellen und dann im Stadtrat zu diskutieren. Der Bebauungsplan würde keine verbindlichen Festsetzungen der Verkehrsarten innerhalb der Verkehrsfläche darstellen.

Die Straßenbegrenzungslinie sei nur in kurzen Teilabschnitten zu entnehmen. Dies sei nicht akzeptabel, da auch keine textliche Erläuterung vorläge.

Ein Vergleich zwischen den früheren Entwürfen des Architekturbüros und dem jetzigen Bebauungsplan würde eine Optimierung für den Investor erkennen lassen. Die Verschiebung einiger Gebäude Richtung Straßenmitte der Hainstraße (Auskragung) würde eine größere Baumasse und deutlich mehr Geschossflächen ergeben. Die neue höhere Bebauung sei somit näher an den Bestandsgebäuden. Dadurch würden sich auch schwer lösbare Planungskonflikte für Fuß- und Radwege ergeben.

Die Aussagen Gehweg und 2-Richtungsradweg wären schlimm. Verkehrsplanungsrichtlinien seien nicht eingehalten. Zudem sei ein Widerspruch feststellbar. Einerseits würde der Gehweg vollständig unter der 1,70 m auskragenden Bebauung verlaufen, andererseits hätte dieser eine Breite von 2,00 m. Die Gehwegbreite sei widersprüchlich und zudem wäre der Gehweg unterdimensioniert. Der 2-Richtungsradweg auf einer Seite einer Richtungsfahrbahn benötige hohe Anforderungen, die hier nicht gegeben seien. Einer rechtlichen Prüfung würde der 2-Richtungsradweg nicht standhalten. Zudem seien massive Konflikte zwischen Lieferfahrzeugen und Radfahrern sowie Fußgänger zu erwarten. In der Vergangenheit wäre die Ein- und Ausfahrt des Autohändlers ein Unfallschwerpunkt gewesen. Weiterhin sei nicht erkennbar, dass im Bereich der Bushaltestelle „Peterskirche“, Haltestellenkap mit Buswartehäuschen an der Fahrbahn, mit Zweirichtungsradweg und Fußweg, die Planungsrichtlinien eingehalten sind. Die Planung sei so nicht

akzeptabel. Die Straßenbegrenzungslinie wäre nach Osten zu verschieben oder die östliche Fahrbahn auf 1-streifigen KfZ-Verkehr zu verschmälern.

An der Nordseite der Regensburger Straße gäbe es derzeit in keiner Richtung einen durchgehenden Radweg entsprechend der Verwaltungsvorschrift zur StVO. Der künftige Radstreifen würde keinen Netzcharakter aufweisen, der zu einer Beschilderung nach StVO berechtigen würde. Die Breite der Busbucht sei nicht ausreichend, da für das Gepäckausladen zwangsläufig der Radstreifen in Anspruch genommen werden müsste. Entlang der Regensburger Straße wäre der künftige Radweg an 5 Stellen von Tiefgaragenzufahrten unterbrochen. Des Weiteren seien die Zufahrten durch Parkplätze verdeckt, so dass es keine geeigneten Sichtdreiecke gäbe.

Der Radstreifen in der Scharrerstraße würde keinen Netzcharakter aufweisen und zu keiner Beschilderung nach StVO berechtigen. Zudem sei der Radstreifen neben den parkenden Autos unerfreulich. In der Scharrerstraße wäre der Radstreifen an 3 Stellen durch Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage unterbrochen. Des Weiteren seien die Zufahrten durch Parkplätze verdeckt. Es gäbe keine geeigneten Sichtdreiecke.

Die Verlegung des Gehwegs Hainstraße Ost mit vielfacher Verschmälerung werde begrüßt. Die Maßnahme sei baldmöglichst in Angriff zu nehmen.

Bebauungsplangrenze

Die Festlegung der Bebauungsplangrenze im Norden sei willkürlich. Auffällig sei dies insbesondere bei der Furt des Radwegs Hainstraße Ost. Falls der Bebauungsplan irgendwelche Regelungen für den Radverkehr treffen wollte, sei dies unzulänglich erfolgt. Die derzeitige Furtsituation in Höhe der Regensburger Straße 67 sei ungenügend. Durch das neue Baugebiet wäre auch mit einer verstärkten Frequenz an der Furt zu rechnen. Der Bebauungsplan sollte die Schneisenwirkung der Regensburger Straße reduzieren. Hierzu wäre die Straßenverkehrsfläche südlich der Gebäude Regensburger Straße 67 bis 79 bzw. 81 einzubeziehen. Die bestehende Furt sei zu verbessern und zudem sei eine neue Furt 100 m östlich der bestehenden herzustellen.

Tiefgaragenherstellung

Es wäre nahezu das gesamte Plangebiet mit einer Tiefgarage unterbaut. Vergleichbare Baustellen würden schlimme Jahre für den Fuß- und Radverkehr erwarten lassen. Im Bebauungsplan seien dazu textliche Klarstellungen oder andere geeignete Schritte zu ergreifen.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Konflikt Parkbuchten / Radverkehr

Im Plan sei die Herstellung von Parkbuchten rechts der vorhergesehenen Radstreifen vorgesehen. Diese Parkbuchten hätten sich auch in Nürnberg nicht bewährt, da die Autos oft breiter als die Parkbuchten seien und die „dooring zone“ in den Radstreifen hineinreichen würde. Auch wenn der Bebauungsplan die Aufteilung nicht festsetzen würde, sei dies die einzige Möglichkeit, die Besucher KfZ-Parkplätze im Straßenraum unterzubringen. Der ADFC rege an, die Besucher Stellplätze in den Tiefgaragen unterzubringen und auf den Parkstreifen zu verzichten. Dies würde den Konflikt Radverkehr – parkende KfZ vermeiden.

Landesbund für Vogelschutz – Kreisgruppe Nürnberg Stadt und Land

Verbesserung der Biodiversität

Der Bürger würde die Themen Klima- und Artenschutz bei der Erstellung und Umsetzung der Bauleitplanung vermissen. Bei Neubaugebieten sei durch planerische Maßnahmen und Festsetzungen die Förderung von Biodiversität und Artenschutz zu erreichen. Es seien flächendeckende aktive Artenschutzmaßnahmen notwendig. Dies sei in die Satzungen aller Bebauungspläne aufzunehmen und umzusetzen. Der Artenschutz wäre in den Satzungen immer noch nicht berücksichtigt.

Die vorgeschlagenen Festsetzungen seien nicht nur auf öffentliche Flächen und Gebäude anzuwenden, sondern auch flächendeckend für private.

- Festsetzung von Gehölzen der potentiell natürlichen Vegetation, vor allem der ökologisch besonders wichtigen Dornsträucher (außerhalb von Spielplätzen)
- Starke Beschränkung der ökologisch meist wenig attraktiven Ziernadelgehölze
- Festsetzung von Fassadenbegrünung, vor allem immergrüne Gehölze wie Efeu, der für viele Tierarten sehr attraktiv ist
- Festsetzung von Dachbegrünungen, z.B. mit Pflanzengesellschaften der standortgerechten Sandmagerrasen, auch in Verbindung mit Photovoltaikanlagen kombinierbar
- Ausbildung von pflegeleichten, kostensparenden, nährstoffarmen Magerwiesen mit teilweise Sandmagerrasencharakter (öffentliche Grünflächen, Verkehrsgrün)
- Festsetzung von Quartieren für Fledermäuse (Insekten/Schnakenbekämpfung) durch geeignete bautechnische Maßnahmen (z. B. Holzverschalungen, Schaffung geeigneter Nischen o.ä.), nicht nur nachträgliche, meist kurzlebige Fledermauskästen) bei allen Bauvorhaben
- Festsetzung ausreichender Nistmöglichkeiten für Höhlenbrüter (z.B. Mauersegler, Mehlschwalben incl. Schmutzbretter) und Halbhöhlenbrüter (z.B. Hausrotschwanz, Bachstelze). Gebäudebrüter an allen Gebäuden durch entsprechende vorherige Bauplanung unter Wahrung des Wärmeschutzes berücksichtigen
- Nistmöglichkeiten für Wildbienen und Hummeln
- Wirkungsvolle Maßnahmen zur Verhinderung von Vogelschlag an Glasfassaden und Fenstern, nach neuestem technischem Stand (z. B. keine wirkungslosen Vogelsilhouetten oder UV-Stifte)
- Insektenfreundliche Beleuchtung, Vermeidung von Insektenfallen (jeweils neuester technischer Stand)

Prüfung der Stellungnahmen

Mehrere Anwohner / Anwohnerinnen im Bereich des Stadtviertels

Baumerhalt / Stadtklima

Vergleicht man die Anzahl der Bäume im öffentlichen Straßenraum vor und nach dem Projekt, so erhöht sich die Anzahl um einen Baum. Hinzu kommen die Bäume im Plangebiet (private Grünflächen und öffentlich nutzbare Grünfläche), so dass es in der Summe über 30 Bäume mehr geben wird, als im Bestand vorhanden sind. Es werden im Blockinnenbereich pro 200 m² ein Baum, davon mindestens 10 großkronige Bäume und entlang der Regensburger Straße und der Scharrerstraße insgesamt 19 Ersatzpflanzungen festgesetzt. Dem gegenüber stehen 18 Straßenbäume, die nicht erhalten werden, von denen jedoch an der Hainstraße mittlerweile zwei Bäume bereits wegen starker Schädigungen von SÖR gefällt worden sind, zwei weitere Bäume an der Scharrerstraße bereits bei der Planerstellung abgestorben waren und ein Baum an der Scharrerstraße stark geschädigt ist. In der Gesamtbilanzierung wird die Anzahl der großkronigen Bäume nahezu verdoppelt, so dass mittelfristig eine erhebliche Verbesserung der Situation erreicht wird. Sämtliche neu gepflanzten Straßenbäume stehen in einem mindestens 16 m³ großen Wurzelraum mit dem Nürnberger Baums substrat und finden damit beste Wachstums und Langlebigkeitsbedingungen vor.

Der Baumbestandsplan hat insgesamt sechs der vorhandenen Bäume als gesund angesehen, darunter zwei der vier genannten Linden. Das heißt, zwei der Linden sind bereits jetzt leicht geschädigt (Baum Nrn. 16 und 17 nach Baumbestandsplan). Alle Bäume weisen zudem eine Kroneneinkürzung zum Gebäude auf und stehen sehr nah an der Bestandsfassade. Baum Nr. 14 nach Baumbestandsplan verursacht zudem eine Bodenaufwölbung durch die Wurzeln. Zudem besteht die Zusage des Investor die vier genannten Linden nicht vor dem Winter 2020/21 zu fällen.

Ein Baumerhalt für die in der Stellungnahme genannten Bäume (Bäume Nrn. 14 – 17 des Baumbestandsplans) ist aus mehreren Gründen nicht möglich:

- Die Erschließung des Plangebiets Urbanes Gebiet MU 1.1 erfolgt über eine Tiefgarage. Die Tiefgaragenzufahrt ist verkehrstechnisch und städtebaulich an dem im Bebauungsplan festgesetzten Zufahrtsbereich sinnvoll. Die Tiefgaragenzufahrt kann nur am Rand des Baukörpers im Urbanen Gebiet MU 1.1 liegen. Eine Lage in der Mitte würde die geplante Kita teilen. Da der Baum (Nr. 14 des Baumbestandsplans) in der künftigen Zufahrt zur Tiefgarage steht, ist ein Erhalt der Linde nicht möglich.
- Das Bestandsgebäude war nur eingeschossig, so dass die Baumkronen der Bäume Nr. 14 bis 17 des Baumbestandsplans das Gebäude überragten. Bei einer eingeschossigen Bebauung konnte man die Bäume erhalten. Bei einer mehrgeschossigen Bebauung überragen die Bäume die Bebauung nicht mehr. Es wären umfangreiche Kronenreduktionen notwendig, die einer Kappung gleichen würden, da die Kronen nicht nur einseitig beschnitten werden können. Diese starken Rückschnitte können langfristig die Bruchsicherheit der Bäume gefährden, da große Wundbereiche entstehen, durch die mögliche Schädlinge und Pilze eindringen können. Darüber hinaus geht mit der notwendigen Kroneneinkürzung der Habitus der Bäume verloren und die typische Wuchsform ist nicht mehr erkennbar. Ein Erhalt ist somit nicht möglich. Künftig die Geschosshöhe im Bebauungsplan auf ein Geschoss zu begrenzen ist städtebaulich an dieser Stelle nicht sinnvoll. Das Areal liegt in zentraler Lage im Stadtgebiet. Eine höhere Geschosshöhe an dieser Stelle ist auch vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden höher anzusiedeln als der Baumerhalt. Zudem hätte eine eingeschossige Bebauung an dieser Stelle die Sicherung des Lärmschutzes für die dahinterliegende Bebauung und die Freiflächen verhindert.
- Die städtebaulich ausdrücklich gewünschte Verlagerung der privaten Stellplätze in die Tiefgarage bei gleichzeitiger nicht Unterbauung der öffentlich nutzbaren Grünfläche bedingt ein Heranrücken der Tiefgaragenwand an die Grundstücksgrenze und damit in den Wurzelbereich der Bäume. Die Geometrie der bestehenden Baumscheiben ragt in das

künftige Baufenster und die künftige Tiefgarage. Wurzelabgrabungen im Traufbereich beeinflussen die Standfestigkeit der Bäume. Derzeit ist ein Verbau von ca. 0,80 m angedacht. Der Abstand des Verbau zum Stamm beträgt dann nur ca. 1 m. Selbst wenn man mit einem anderen Verbau arbeiten würde, würde man Wurzelabgrabungen in einem Abstand von nur 2 m zum Stamm vornehmen. Die DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) hält aber einen Mindestabstand von 2,50 m für notwendig. Darüber hinaus gibt es eine europäische Faustregel, die den Mindestabstand von Baumstamm zur Rückschnittlinie als mindestens 5-fachen Stammdurchmesser festlegt. Das wären in vorliegenden Fall mindestens 1,62 m bis 2,30 m vom Stamm (zzgl. Baumradius). Zudem ist zu prüfen, ob das Wurzelvolumen ausreicht. Diese Abstände sind bei den 4 Linden an der Regensburger Straße nicht einzuhalten. Langfristige Folgen dieser Maßnahmen im Wurzelbereich (Fäulnis) wären nicht sichtbar und können die Standfestigkeit deutlich herabsetzen. Ein Umkippen der Bäume wäre die Folge. Ein Erhalt der Bäume ohne Änderung der Bebauung ist aus Gründen der Standsicherheit nicht zulässig.

- Der Abstand zwischen Baumstamm und Grundstücksgrenze beträgt nur zwei Meter, zur Bestandsfassade betrug der Abstand des Baumstamms auf Grund der Einschnitte im Gebäude knapp 3,50 Meter. Für einen dauerhaften Erhalt der zwei erhaltenswerten Linden hätte die Fassade vor den Bäumen Nr. 14 bis 17 nach Baumbestandsplan um mindestens 5,5 Meter nach Süden verschoben werden müssen bzw. Einschnitte in die Fassade von mindestens 5,5 m wären notwendig. Für die klare städtebauliche Kante im Zusammenhang mit dem zu erhaltenden Denkmal und um die zentrale Grünfläche zu maximieren wurde die Baugrenze wie im Entwurf des Bebauungsplans festgesetzt. Einschnitte / Rücksprünge in der Fassade waren auch vor dem Hintergrund der neuen Nutzung (Urbanes Gebiet statt Einzelhandel) nicht möglich. Eine sinnvolle Grundrissgestaltung für Wohnungen oder kleinteiliges Gewerbe mit den Einschnitten in der Fassade ist nur bedingt möglich. Die Größe der Grünfläche, die städtebauliche Flucht entlang der Regensburger Straße und die Ausnutzung des Grundstücks unter Berücksichtigung der neu zu pflanzenden Straßenbäume überwiegen den Erhalt der Linden.
- Darüber hinaus stehen die Linden über bzw. in der Nähe zu Sparten (Leitungen), so dass die städtischen Standards von spartenfreien Baumscheiben nicht eingehalten sind. Der Abstand zu den Sparten beträgt zwischen 1,20 m (Baum 15) und 0,80 m (Bäume 16 und 17). Ebenso sind die Baumscheiben für einen dauerhaften Erhalt zu gering dimensioniert. Auch bei der Nullvariante, wenn sich die Größe der Baumscheiben nicht ändert und die Nutzung auf dem Gebiet sich nicht ändern würde, wäre ein dauerhafter Erhalt der Bäume mehr als fraglich.

Für eine qualitätvolle Ausstattung des Gebiets mit Straßenbäumen und den daraus resultierenden Vorteilen wurde mit dem Investor im Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag Folgendes vereinbart:

Der Bebauungsplan sieht neue spartenfreie Baumstandorte vor, deren Herstellung dem Investor übertragen wird, infolgedessen der Investor auch eine aufwendige und kostenintensive Spartenverlegung bzw. -sicherung vornehmen muss. Über den städtebaulichen Vertrag wird dem Investor auch die Pflege für die ersten drei Jahre übertragen. Ein dauerhafter Erhalt der neuen Straßenbäume und eine neue rhythmische Gestaltung der Regensburger Straße mit neuen Bäumen kann so sichergestellt werden.

Nachdem der Bestand der Straßenbäume ersetzt wird und dies mit verbesserten Wachstumsvoraussetzungen (ausreichend dimensionierte Baumscheiben, spartenfreie Baumscheiben, Abstand von der Gebäudefassade) einhergeht, ist eine zusätzliche Forderung nach Baumpflanzungen außerhalb des Plangebietes auf Kosten des Investors nicht angemessen. Für den Zustand der Bäume außerhalb des Plangebiets ist der Investor nicht verantwortlich.

Dass die neuen Bäume eine gewissen Zeit benötigen, um ihre volle Wirkung zu entfalten ist hinzunehmen. Für ein bestmögliches Wachstum und einen dauerhaften Erhalt wurden Maßnahmen

(Spartenfreiheit und ausreichende Größe der Baumscheiben, Pflege in den ersten drei Jahren durch den Investor) getroffen.

Zudem sind zusätzliche Bäume im Trassenbereich der Straßenbahn (Regensburger Straße) auf Grund der Fahrbahnverdrahtung nicht möglich. Durch die in der Stellungnahme angesprochene Grünfläche auf der Nordseite der Regensburger Straße verläuft eine Stromleitung, so dass auch dort Baumpflanzungen nicht möglich sind.

Vor dem Hintergrund mangelnder Ersatzstandorte und des mehr als vorhandenen Ausgleichs der Straßenbäume ist dem gebilligten Entwurf Vorrang einzuräumen.

Verkehrsgutachten

Die Anmerkung zum Knotenpunkt im Verkehrsgutachten ist korrekt. Hier müsste es unter 2.2.2 statt Hainstraße, Regensburger Straße heißen. Das Verkehrsgutachten wurde angepasst. Die Anpassung hat keine Auswirkung auf das Gutachten bzw. die Planung.

Der Radverkehr wurde seitens der Stadt Nürnberg begutachtet und die Radverkehrsanlagen werden entsprechend ertüchtigt. Es wird ein 2-Richtungsradweg an der Hainstraße als Lückenschluss hergestellt, ein Radstreifen in der Scharrerstraße realisiert und mittelfristig ein Radstreifen in der Regensburger Straße abmarkiert.

Die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen wird nicht vom Radverkehr bestimmt. Unabhängig vom Bebauungsplan findet in der Hainstraße derzeit eine Prüfung der Radwege statt.

Die Fahrzeugbewegungen Hainstraße 25 spielen bei der Grundbelastung der Hainstraße keine Rolle und haben keinen Einfluss auf das Gutachten bzw. den Bebauungsplan.

Eine Querung der Gleise wurde im Laufe des Verfahrens intensiv diskutiert. Eine Querung der Gleise ist leider aus Sicherheitsgründen und aus Gründen der Abwicklung des Straßenbahnverkehrs nicht möglich. Die Gleise werden auch zur dauerhaften Abstellung von Zügen genutzt, z.B. bei Großveranstaltungen. Diese Dispositionsflächen sind für die VAG zwingend erforderlich.

Radwege werden immer über die Kreuzung geführt. Dies wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die Aufteilung des Straßenraums erfolgt über den Straßenplan. Im Bebauungsplan ist die Aufteilung hinweislich dargestellt. Festgesetzt ist nur die gelbe Verkehrsfläche und damit der Straßenquerschnitt. Schutzstreifen, Aufstellflächen und Sicherheitsraum zu den Längsparkern müssen im Straßenplan und in der Ausführung berücksichtigt werden. Im Bebauungsplan können hierzu keine Vorkehrungen getroffen werden. Ebenso ist es nicht die Aufgabe des Bebauungsplans realitätsnahe Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten zu den beiden Gymnasien zu schaffen.

Bewohner im Bereich der Bismarckstraße (mit Ergänzungen bei der wiederholten Auslegung)

Verfügbarkeit der Unterlagen

Der Einwand zur eingeschränkten Verfügbarkeit der Unterlagen auf der Homepage ist richtig. Auf Grund dessen wurden die Unterlagen im Zeitraum vom 01.08. bis 02.09.2019 erneut ausgelegt.

Straßenbäume

Die zur Beseitigung im Bereich der Peterskirche vorgesehenen Bäume sind wie in der Stellungnahme beschrieben bereits gefällt. Hintergrund war die Verkehrssicherheit. Im Bebauungsplan sind die Bäume als zur Beseitigung vorgesehen dargestellt, da die Bäume in der digitalen Stadtgrundkarte und in der Realität noch vorhanden waren. Auch im Baumbestandsplan waren die Bäume noch erhalten. Da die Bäume als „zu beseitigen“ dargestellt sind, ändert sich die Baumbilanz im Gebiet nicht. Der Bebauungsplan und der Baumbestandsplan sind nicht anzupassen, da keine Auswirkungen auf die Planung gegeben sind.

Rad- und Fußverkehr

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Aufteilung der Verkehrsflächen im Bebauungsplan nur hinweislich erfolgt ist. Festgesetzt ist nur die öffentliche Verkehrsfläche.

Der gestrichelt eingetragene Weg vor der Hausnummer Hainstraße Nrn. 2-12 existiert und eine Veränderung ist nicht geplant.

Die Regensburger Straße verfügt auf der Nordseite mit dem 2-Richtungsradweg über eine separate Radverkehrsanlage. In der Hainstraße plant die Stadt Nürnberg neue Radverkehrsanlagen. Der heute stadteinwärts als 1-Richtungsradweg konzipierte Weg wird als 2-Richtungsradweg ausgebaut, in Fortsetzung vom Weg an der Regensburger Straße bzw. in/aus Richtung Dürrenhof. Des Weiteren ist ein Lückenschluss zur Münchener Straße vorgesehen.

Die roten Linien im Plan stellen den Verkehrsplan hinweislich dar. Dies ist in der Legende zum Bebauungsplan zweifelsfrei erkennbar. Die Planungen im Rahmen des Bebauungsplans werden nicht mehr extra im Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg vorgelegt. Die entsprechende Information der Stadträte erfolgt im Stadtplanungsausschuss.

Wenn sich rote Baulinien an gewissen Stellen mit der grünen Straßenbegrenzungslinie überlagern, rückt die Straßenbegrenzungslinie aus Gründen der Übersichtlichkeit in den Hintergrund. Der Straßenraum ist mit der Festsetzung öffentliche Verkehrsfläche in Verbindung mit den oben genannten Linien trotzdem eindeutig definiert.

Planungen entwickeln sich immer weiter. Selten wird ein Wettbewerbsergebnis 1:1 umgesetzt. Dies liegt vor allem daran, dass sich im weiteren Planungsprozess oft Bedingungen ergeben, die während des Wettbewerbs so nicht absehbar waren. Die Auskragung hat keinen negativen Einfluss auf den Fuß- und Radverkehr. Ebenso sind die Abstandsflächen zur Bestandsbebauung eingehalten. Vielmehr war der Rücksprung bereits im Wettbewerb so dargestellt. Allerdings wurde im weiteren Planungsprozess die Baukörperstellung (Winkel zur Straße) verändert, um das Wartehäuschen für den Bus und die von der Verwaltung geforderten Geh- und Radwegsbreiten zu erfüllen. Eine Bevorzugung des Investors ist nicht erkennbar. Vielmehr resultiert die Umplanung aus den Forderungen der Verwaltung.

Für den Bereich der Bushaltestelle „Peterskirche“ liegt auch eine entsprechende Detailplanung vor. Die notwendigen Flächen für die Haltestelle, den Zweirichtungsradweg und den Gehweg stehen hier zur Verfügung. Eine Verschiebung der Straßenbegrenzungslinie oder eine Verringerung der Spuren in der Hainstraße ist nicht notwendig.

Im nördlichen Abschnitt (gewerbliche Nutzungen) verläuft der Gehweg zum Teil vollständig unter der ab dem ersten Obergeschoss auskragenden Bebauung. Der Gehweg weist hier eine Breite von 2,00 m auf. Im südlichen Abschnitt (überwiegend Wohnbebauung) weist der Gehweg Mindestbreiten von 2,00 m auf. Der Radweg ist durchgängig mit 2,50 m vorgesehen, zum Haltestellenbereich im Norden wird zusätzlich ein Sicherheitsabstand von 0,25 m berücksichtigt, zum Fahrbahnrand ein Abstand von 0,50 m. Die Breite der Gehwege wurden zwischen Stadt und Investor abgestimmt. Vermutlich wurde die Formulierung missverstanden. Die Auskragung beträgt 1,70 m, die Breite des Gehwegs 2,00 m. Der Gehweg verläuft somit fast vollständig, aber nicht komplett, unter der Auskragung.

Die Ein-/ Ausfahrt in der Hainstraße dient ausschließlich dem eingeschränkten Lieferverkehr des geplanten Lebensmittelmarktes und im Bedarfsfall der Feuerwehr. Die Durchfahrt zwischen den Gebäuden ist ausreichend breit bemessen, so dass die Sicht auf den Geh-/ Radweg nicht eingeschränkt wird. Die Lieferfahrzeuge rangieren und wenden auf dem Grundstück, so dass die Zu-/ Abfahrt in Fahrtrichtung vorwärts erfolgt.

Die Anlage eines Radstreifens in der Regensburger Straße ist im Bebauungsplan nur als Hinweis dargestellt. Die detaillierte Planung des Radstreifens sowie der Busspur und die Herstellung er-

folgen erst zu einem späteren Zeitpunkt. Einen Einfluss auf das Fahrradnetz außerhalb des Geltungsbereichs kann mit dem Bebauungsplan nicht erreicht werden. Der Radweg ist durch 3 Tiefgaragen Zu- und Abfahrten sowie 2 Feuerwehr Zu- und Abfahrten unterbrochen. Letztere stellen für den Rad- und Fußverkehr kein Konfliktpotential dar, da der Fall eines Feuerwehreinsatzes nicht die Regel ist. Die 3 Tiefgaragenanschlüsse sind auf Grund der unterschiedlichen Bauabschnitte notwendig und konnten nicht gebündelt werden. Bei der Ausführungsplanung ist auf die Einhaltung der Sichtdreiecke zu achten.

Über die Scharrerstraße kommt aus Richtung Norden ein bereits ausgebauter Radweg bzw. Radstreifen an, der zukünftig in der südlichen Scharrerstraße seine Fortsetzung findet. Die Planung ist im Bebauungsplan hinweislich dargestellt. Für die Parkbuchten ist eine Breite von mindestens 2,10 m vorgesehen. Die Breite des Radstreifens beträgt 1,75 m zuzüglich Breitstrich 0,25 m und die Fahrbahn wird 3,50 m breit. Somit erfolgt keine Addition von Mindestabmessungen und die Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 werden eingehalten. Die für den öffentlichen Straßenraum und für das Baugrundstück zur Verfügung stehenden Flächen wurden zwischen der Stadt und dem Investor verhandelt und sind akzeptabel.

Der Radweg in der Scharrerstraße ist durch 2 Tiefgaragen Zu- und Abfahrten sowie 1 Feuerwehr Zu- und Abfahrten unterbrochen. Letztere stellen für den Rad- und Fußverkehr kein Konfliktpotential dar, da der Fall eines Feuerwehreinsatzes nicht die Regel ist. Die 2 Tiefgaragenanschlüsse sind auf Grund der unterschiedlichen Bauabschnitte notwendig und konnten nicht gebündelt werden. Die im Bereich der beiden geplanten Tiefgaragenausfahrten erforderlichen Sichtbeziehungen auf den Radstreifen sind in ausreichender Weise gewährleistet.

Bebauungsplangrenze

Die Bebauungsplangrenze im Norden wurde nicht willkürlich festgelegt. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich der südliche Bereich der Regensburger Straße. Dies ist der Bereich, in dem Änderungen in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche auf Grund der Bebauung notwendig sind. Der nördliche Bereich der Regensburger Straße wird nicht verändert und befindet sich auf Grund dessen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Flächen, die außerhalb des Bebauungsplanes liegen, werden zum Teil zu einem späteren Zeitpunkt von der Stadt noch überplant. Eine Führung des Radverkehrs durch das Baugebiet ist nicht vorgesehen, da die Innenhöfe der Abwicklung der internen Verkehre (Tiefgaragen, Stellplätze, Anlieferung usw.) dienen. Somit ist eine Furt im Bereich der Schloßstraße nicht sinnvoll. Zudem wird die Schloßstraße im Bereich zwischen der Regensburger Straße und der Zerzabelshofstraße auch nicht als Fahrradstraße ausgewiesen. Mit Hilfe der Festsetzungen nach § 9 BauGB kann der Bebauungsplan nicht die Schneisenwirkung der Regensburger Straße verringern. Dies ist auch nicht das Ziel des Bebauungsplans.

Tiefgaragenherstellung

Die Baustelleneinrichtung bzw. der Bau der Tiefgarage kann nicht im Bebauungsplanverfahren geregelt werden. Festsetzungen können auf dieser Ebene nicht getroffen werden. Hierfür gibt es in den nachrangigen Verfahren Vorschriften, die einzuhalten sind. Die Stellungnahme zum Thema Einzäunung des Baugebiets wurde an die zuständige Dienststelle Servicebetrieb öffentlicher Raum weitergeleitet.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Der Straßenplan wurde innerhalb der Verwaltung abgestimmt. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS 06 - werden eingehalten. Die Parkbuchten werden mindestens 2,10 m breit, der Radstreifen 1,75 m zuzüglich Breitstrich 0,25 m. Die Fahrbahn wird 3,50 m breit. Es erfolgt keine Addition von Mindestabmessungen. Eine Änderung der Planung ist nicht angezeigt.

Lastkraftwagen ist es aufgrund der engen Gliederung der Längsparkbuchten nicht möglich dort zu parken. Beim Auftreten erheblicher Missstände wird eine Beschilderung für den Bereich geprüft.

Öffentliche Besucherstellplätze sind in allen Baugebieten der Stadt im öffentlichen Straßenraum nachzuweisen. Eine Unterbringung von Besucherstellplätzen in den privaten Tiefgaragen des vorliegenden Baugebiets ist nicht geplant. Es wird auf die Erforderlichkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer verwiesen.

Landesbund für Vogelschutz – Kreisgruppe Nürnberg Stadt und Land

Der Klima- und Artenschutz wurde im Bebauungsplan wie viele andere Belange berücksichtigt. Zum Thema Artenschutz wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt, deren Anforderungen, soweit möglich, im Bebauungsplan festgesetzt wurden, bzw. deren Umsetzung im städtebaulichen Vertrag gesichert ist. Der Belang Klimaschutz wurde im Umweltbericht und der Begründung dargelegt.

Eine vorrangige Behandlung des Klima- und Artenschutzes ist nicht möglich, da auch andere, gleichwertige Belange nach dem Baugesetzbuch berücksichtigt werden müssen und nicht immer können alle umgesetzt werden. Die Sicherstellung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse mit Hilfe der Blockrandbebauung als Lärmschutz konterkariert zum Beispiel die Durchlüftung des Gebietes. Der Lärmschutz für die innenliegenden Bereiche, unter anderem die Grün- und Spielflächen ist aber stärker zu gewichten.

Zur Steigerung der Biodiversität wurden bestimmte Festsetzungen getroffen, wie zum Beispiel Fassadenbegrünung, Dachbegrünung und eine generelle Durchgrünung des Gebiets. Auf Grund des Festsetzungskatalogs nach § 9 Abs. 1 Baugesetzbuch sind aber nicht alle in der Stellungnahme des LBV genannten Maßnahmen festsetzbar. Auf Grund des Verfahrens nach § 13a Baugesetzbuch ist zudem gesetzlich kein ökologischer Ausgleich notwendig. Der artenschutzrechtliche Ausgleich wurde umgesetzt. Für flächendeckende aktive Artenschutzmaßnahmen auf privaten Grundstücken fehlt die rechtliche Grundlage. Untenstehend eine Auflistung in wie weit die Maßnahmen umgesetzt wurden, bzw. warum die Maßnahmen keine Berücksichtigung fanden.

- Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur allgemeinen Begrünung und zur Art und Qualität der zu pflanzenden Bäume und Großsträucher. Eine Beschränkung auf Dornsträucher gibt es nicht, da dem künftigen Freianlagenplaner Freiheiten bei der Gestaltung der Grünflächen eingeräumt werden. Grundsätzlich sind Dornsträucher in diesem Fall nur bedingt geeignet. Die privaten bzw. öffentlich nutzbaren Grünflächen sollen künftig den Bewohnern aus dem neuen Quartier und den bestehenden angrenzenden Häusern genutzt werden. Dornsträucher schränken die Nutzung - auch außerhalb der Spielflächen - deutlich ein.
- Ein Ausschluss der Ziernadel wurde nicht explizit festgesetzt. Dem künftigen Freianlagenplaner sollen bei der Gestaltung gewisse Freiheiten eingeräumt werden. Mit der Festsetzung standortgerechte, heimische und klimaangepasste Bäume werden Voraussetzungen für eine sinnvolle Durchgrünung des Gebiets geschaffen.
- Eine Fassadenbegrünung wurde festgesetzt – siehe § 2 Nummer 13.8 der Bebauungsplansatzung
- Eine Dachbegrünung wurde festgesetzt – siehe § 2 Nummer 13.6 der Bebauungsplansatzung
- Im Plangebiet gibt es nur den Spielplatz als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz. Die Grünfläche ist eine private öffentlich nutzbare Grünfläche. Verkehrsgrün gibt es im Plangebiet nicht. Die Grünflächen werden nach den städtischen Standards ausgebaut. Magerwiesen mit Sandmagerrasencharakter sind nicht explizit festgesetzt, da es laut der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung keine Notwendigkeit dafür gibt. Auch hier ist dem Freianlagenplaner ein Gestaltungsspielraum einzuräumen, um die angestrebte hohe Qualität der Freianlagen umzusetzen. Attraktive private aber öffentlich nutzbare Freiflächen bei der umgebenden dichten Bebauung sind ein Ziel der doppelten Innenentwicklung.
- Fledermauskästen können auf Grund des Festsetzungskatalogs nicht festgesetzt werden. Im städtebaulichen Vertrag wurde die Umsetzung des Artenschutzes sichergestellt. Die

Vermeidungsmaßnahme V 3 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung „Erhaltung vorhandener Spaltquartiere an Gebäuden“ sichert den Schutz der Fledermäuse, ebenso die Maßnahme CEF 1 „Ersatz verloren gehender (potenzieller) Gebäudequartiere für Fledermäuse durch Aufhängen von Fledermauskästen an Gebäuden oder Integration in die Fassade“.

- Mit der Vermeidungsmaßnahme V 4 „Ersatz verloren gehender (potenzieller) Brutstätten an Gebäuden“ werden ausreichend Nistmöglichkeiten für Höhlen-/Nischenbrüter sowie Mauersegler sichergestellt.
- Nistmöglichkeiten für Wildbienen und Hummeln können nicht geschaffen werden. Hierzu fehlt die rechtliche Grundlage, da auch bislang keine der Arten im Gebiet vorkommt. In der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurden keine Maßnahmen dazu vorgeschlagen.
- Bei der Fassade der Gebäude handelt es sich vermutlich um eine typische Lochfassade ohne großflächige Glasscheiben. Dies ergibt sich unter anderem aus der Art der baulichen Nutzung und den Anforderungen aus dem Schallschutz. Weiterführende Maßnahmen zum Vogelschlag an Fenstern wurden nicht eigens untersucht, da kein signifikant erhöhtes Risiko gesehen wurde. Sollte es unerwartet zu einem signifikant erhöhten Vogelschlag kommen, wären Maßnahmen zu ergreifen (§ 44 Bundesnaturschutzgesetz) auch unabhängig vom Bebauungsplan.
- Die Beleuchtung der privaten Flächen wird nach den technischen Standards ausgeführt. Explizite Festsetzungen wurden nicht getroffen, da keine erhöhte Gefährdung von Arten durch angrenzende Waldgebiete oder größeren Freiflächen vorliegt.

Kosten

Mit dem Vorhabenträger wurde ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. In diesem verpflichtet sich der Investor zur Übernahme der ihm ursächlich zuzurechnenden Kosten. Der Vertrag regelt auch die Folgekosten. Da nicht alle Kosten vom Investor verursacht werden, sondern auch die Stadt plant, unter anderem den 2-Richtungsradweg in der Hainstraße umzusetzen, sind mittelfristig im städtischen Haushalt Mittel bereitzustellen. Für den Radweg sind zum einen für den Erwerb der Grundstücke (circa 110.000 €) und zum anderen für die Herstellung des Radwegs (Kosten noch nicht bekannt) Mittel bereitzustellen.

Auch für die Herstellung der Radstreifen auf der Regensburger Straße sind Mittel in den städtischen Haushalt einzustellen. Hierfür werden circa 30.000 € benötigt.

Parallel zum Bebauungsplan erarbeitet das Verkehrsplanungsamt den Straßenplan für die Hainstraße, der ggf. auch Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs vorsieht. Die Mittel für den Umbau in der Hainstraße sind mit diesen Planungen zu beantragen und in den städtischen Haushalt einzustellen. Eine Kostenschätzung der Verwaltung ist zum Zeitpunkt Erlass des Bebauungsplans noch nicht möglich.

Der städtebauliche Vertrag wurde in der nicht öffentlichen Sitzung am 09.05.2019 behandelt. Der Vertrag wurde anschließend vor der öffentlichen Auslegung unterschrieben.

Zeitliche Umsetzung

Nach dem Beschluss über die Stellungnahmen und dem Erlass der Satzung wird der Bebauungsplan im Amtsblatt bekannt gemacht und damit rechtsverbindlich. Mit dem Beschluss über die Stellungnahmen wird Planreife nach § 33 Baugesetzbuch erreicht. Mit einem zeitigen Baubeginn auf dem Areal ist zu rechnen.

Fazit

Für das derzeit untergenutzte Areal im Dreieck Hainstraße, Scharrerstraße und Regensburger Straße sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein attraktives, urbanes und verdichtetes Quartier geschaffen werden. Durch den Investor ist nach Ende des Bebauungsplanverfahrens mit einer zügigen Realisierung der Bebauung zu rechnen. Der Bebauungsplan Nr. 4522 soll vom Stadtplanungsausschuss als Satzung beschlossen werden.