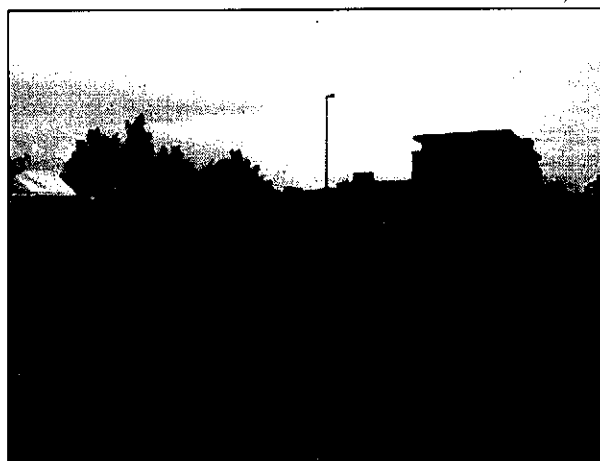


BEBAUUNGSPLAN NR. 20 / 11

„LADEBAHNHOF“

FÜR DAS GEBIET ZWISCHEN AUHOFSTRASSE, RING-
STRASSE, GLATTBACHER ÜBERFAHRT UND GLEISANLAGE



BEGRÜNDUNG

Stadt Aschaffenburg

25.01.2010 + 22.03.2010

Referat 7

Stadtplanungsamt

Stand: Satzung und Inkrafttreten

INHALTSVERZEICHNIS:

	Seite
I ALLGEMEINE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG	4
I.1 Anlass der Aufstellung eines Bebauungsplans	4
I.2 Stadtstrukturelle Einordnung und Entwicklungsabsicht	5
I.3 Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans	6
II ÜBERGEORDNETE PLANUNGSGRUNDLAGEN	6
II.1 Verbindliche Planungsgrundlagen	6
II.1.1 Regionalplan	6
II.1.2 Flächennutzungsplan	6
II.1.3 Aktuelles Planungsrecht	6
II.2 Informelle Planungsgrundlagen	7
II.2.1 Landschaftsplan	7
II.2.2 Rahmenplanung für den Stadtteil Damm-Ost (Fortschreibung 2005)	7
II.2.3 Einzelhandelsstrukturuntersuchung (1999)	8
III ANGABEN ZUM BESTAND UND DESSEN ENTWICKLUNG	9
III.1 Bauliche Nutzung und städtebauliches Erscheinungsbild	9
III.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung	9
III.1.2 Bauweise, Stadtgestalt und städtebauliche Mängel	9
III.2 Freiraum und Grünflächen	10
III.3 Verkehrserschließung	10
III.4 Technische Infrastruktur	11
III.5 Altlasten	12
III.6 Immissionen	14
III.7 Eigentumsverhältnisse	14
IV ERLÄUTERUNG DER PLANERISCHEN KONZEPTION	15
IV.1 Varianten des städtebaulichen Entwurfs und Bebauungsplanvorentwurf	15
IV.2 Der aktuelle Bebauungsplanentwurf	17
IV.2.1 Städtebauliches Grundgerüst	17
IV.2.2 Verkehrserschließung	18
IV.2.3 Grünflächen und Bepflanzungen	19
IV.2.4 Bodenordnung	19
V ERLÄUTERUNG DER FESTSETZUNGEN IM BEBAUUNGSPLAN	20
V.1 Planungsrechtliche Festsetzungen im Bebauungsplan	20
V.1.1 Regelung zur Unzulässigkeit der festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen bis zum Eintritt bestimmter Umstände	20
V.1.2 Art der baulichen Nutzung	20
V.1.3 Maß der baulichen Nutzung	22
V.1.4 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	21
V.1.5 Nebenanlagen und Garagen	22
V.1.6 Verkehrsflächen	22
V.1.7 Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	22
V.1.8 Flächen für Versorgungsanlagen	22
V.1.9 Flächen zur Begründung von Leitungsrechten	23
V.1.10 Anpflanzung und Bindung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	23
V.1.11 Mindestgrundstücksgrößen	24

V.2	Bauordnungsrechtliche Festsetzungen - Örtliche Bauvorschrift –	24
V.3	Hinweise	24
VI	ERGÄNZUNGEN UND ÄNDERUNGEN DER PLANUNG IM ERGEBNIS DER BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE UND DER BÜRGER [ABWÄGUNG]	25

ANHANG

- HPC Harress Pickel Consult GmbH: Orientierende Untersuchungen und Gefährdungsabschätzung auf Flächen der Deutschen Bahn AG, Standort 6001 Aschaffenburg; Nürnberg 2000 (- Auszüge -)
- Junker und Kruse Stadtforschung / Stadtplanung: Einzelhandelsstrukturuntersuchung Aschaffenburg; Dortmund 1999
- Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft: Bewertung von Gewässerverunreinigungen und Bodenbelastungen für den Wirkungspfad Boden – Wasser (Merkblatt Nr. 3.8-10; München 1998)
- Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft: Untersuchung und Bewertung von Altlasten, schädlichen Bodenveränderungen und Gewässerverunreinigungen - Wirkungspfad Boden – Gewässer - (Merkblatt Nr. 3.8/1; München 2001)

I ALLGEMEINE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

I.1 Anlass der Aufstellung des Bebauungsplans

Seit Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts verfolgte die Deutsche Bahn die Absicht, den Ladebahnhof zwischen dem geplanten Ringschluss-Ost, der Auhofstraße, der Glattbacher Überfahrt und der Bahnlinie Würzburg – Aschaffenburg aufzugeben.

Zwecks Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für das Gebiet „Ladebahnhof“ hat der Stadtrat der Stadt Aschaffenburg bereits im Jahr 1996 die Aufstellung eines Bebauungsplans eingeleitet (Beschluss vom 04.03.1996). Eine entsprechende Änderung des Flächennutzungsplans (gewerbliche Baufläche an Stelle von Bahnanlagen) erfolgte 1997; der im Februar 1998 gebilligte Bebauungsplanentwurf sah ein Gewerbegebiet in einer Größe von ca. 16.000qm vor.

Allerdings ist es nicht zu einer förmlichen Entwidmung der bahnbetriebsnotwendigen Flächen und Anlagen gekommen, und auch im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange lehnte die Deutsche Bahn AG den Bebauungsplanentwurf ab, da die für den Güterverkehr genutzte Laderampe nicht mehr anfahrbar gewesen wäre.

Trotzdem haben sich auch in der Folgezeit die Tendenzen zum Rückbau von Bahnanlagen und zu einer Vermarktung und gewerblichen Nutzung der betreffenden Grundstücke verstärkt. So gab es zunehmend Bestrebungen zur Ansiedlung von Gewerbe und Einzelhandelsbetrieben: Das Spektrum reichte z.B. von der Einrichtung einer Fohrschule über die gewerbliche Nutzung durch einen Karosseriebaubetrieb bis zur Errichtung eines großflächigen Baumarktes mit Gartencenter.

Die Deutsche Bahn beabsichtigte dann Ende 1999, einen neuen Ladebahnhof östlich der geplanten Ringstraße zu errichten. So wurde mit Beschluss vom 06.11.2000 ein überarbeiteter Bebauungsplanentwurf mit verändertem Geltungsbereich gebilligt, die Verfahrensschritte der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden durchgeführt.

Mit Ausnahme des an einen in der Auhofstraße ansässigen Karosseriebaubetrieb veräußerten Grundstücks (Fl.Nr. 6493/27) und weitere Grundstücksteilflächen (Fl.Nr. 6943 und 1902) in einer Gesamtgröße von ca. 8.500qm war ein Großteil der betreffenden Bahnflächen gleichwohl nach wie vor nicht förmlich entwidmet und entzog sich folglich auch der Planungshoheit der Stadt Aschaffenburg. Insbesondere musste die Laderampe einschließlich Zufahrt auch weiterhin als bahnbetriebsnotwendig eingestuft werden, wodurch eine sinnvolle Überplanung des Areals erheblich erschwert wurde.

Ende des Jahres 2003 ist mit den Baumaßnahmen für den Ringschluss-Ost zwischen Auhofstraße und Goldbacher Straße mit entsprechender Unterquerung der Gleisanlagen begonnen worden. Inzwischen sind die zur Laderampe führenden Gleise gekappt, östlich der Ringstraße wurden eine neue Ladestraße hergestellt und eine mobile Laderampe eingerichtet, so dass die im Plangebiet gelegene „alte“ Laderampe nunmehr aufgegeben wurde und keine bahnbetriebsnotwendigen Funktionen mehr erfüllt.

Im Jahr 2008 wurde zudem der westliche Abschnitt des Plangebiets nach Flächenverkauf (im August 2007) durch die bahneigene Liegenschaftsgesellschaft „aurelis“ an einen Privaten mit einem Bürohaus, einem Hochregallager, einem Parkhaus und einem Gewerbebetrieb der Kfz-Branche bebaut.

Erst nach dem Verkauf dieser Grundstücksflächen wurden die den Geltungsbereich des Bebauungsplans betreffenden Flächen größtenteils entwidmet (Freistellungsbescheid des Eisenbahn Bundesamtes vom 22.01.2008; Az 62140 Paw(O-5228-2)). Dabei wurde das Grundstück Fl.Nr. 6493/66 gleichfalls privatisiert, ohne dass eine Entwidmung vorliegt.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die aus dem veränderten Sachstand und aus den Beteiligungsverfahren resultierenden Erfordernisse. In diesem Zusammenhang wird auch nach der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans für das Gebiet „Ladebahnhof“ (Nr. 20/11) nochmals angepasst: Die südliche Grenze des Geltungsbereichs wurde teilweise nach Norden verschoben, wodurch die Grundstücksflächen, die bisher nicht von bahnbetrieblichen Zwecken förmlich entwidmet wurden und für die diese Entwidmung offenbar auch längerfristig nicht in Aussicht steht, aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen wurden.

I.2 Stadtstrukturelle Einordnung und Entwicklungsabsicht

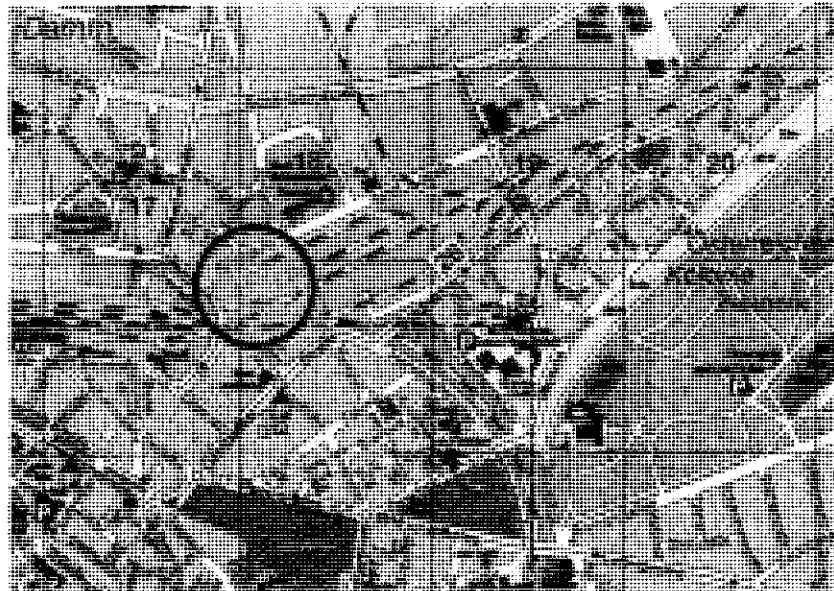
Das Plangebiet „Ladebahnhof“ liegt im Nordosten des Stadtgebietes und zählt zum Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsgebiet Damm-Ost. Es ist etwa 1 km vom Stadtzentrum Aschaffenburg und etwa 1,1 km vom Stadtteilzentrum Damm entfernt. Die nächstgelegene Wohnbebauung an der „Glattbacher Überfahrt“ ist nur etwa 60 m weit weg.

Das Plangebiet hat eine Größe von knapp 2,5 Hektar.

Abbildung 1

Lage des Plangebiets

[Auszug aus dem Stadtplan, ohne Maßstab]



Der Bebauungsplan verfolgt insbesondere folgende planerische Zielsetzungen:

- Planungsrechtliche Sicherung und Steuerung der städtebaulichen Ordnung nach Wegfall der Betriebsnotwendigkeit ehemaliger Bahnflächen
- Eindeutige Abgrenzung der Baugebietsflächen zu den verbleibenden bahnbetriebsnotwendigen Flächen und Anlagen
- Planungsrechtliche Sicherung einer gewerblichen Nutzung im Plangebiet bei hoher Ausnutzbarkeit der Flächenreserven
- Neuordnung der Erschließung durch Festsetzung einer in das Gebiet hineinführenden Erschließungsstraße
- Festschreibung der Mindestanforderungen an städtebauliche Gestaltung durch Festsetzung von Mindesthöhen und Mindestgeschosszahlen für Baukörper am Eckpunkt Auhofstraße / Glattbacher Überfahrt
- Ausschluss von Tankstellen und Vergnügungsstätten
- Ausschluss des Einzelhandels in Teilbaugebieten
- Beschränkung der Zulässigkeit von Lagerplätzen und Betriebswohnungen
- Regelung der zulässigen gewerblich bedingten Lärmemissionen
- Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers
- Erhalt der verbliebenen ortstypischen, flächen- und linienhaften Gehölzbestände, Fortentwicklung eines straßenbegleitenden Grünsaums, Ausweisung einer Grünzone als Zäsur zwischen Baugebiet und Bahnanlage

I.3 Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist im Wesentlichen begrenzt durch die Straßenzüge Auhofstraße, Ringstraße Ost und Glattbacher Überfahrt sowie die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG. Die gesamte östliche sowie knapp die Hälfte der nördlichen Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans ist deckungsgleich mit der Planfeststellungsgrenze für den „Ringschluss Ost“. Westlich schließt der Geltungsbereich des Bebauungsplans-Nr. 18/11 „Bahnparallele“ an das Plangebiet an. Den südlichen Abschluss bilden die Grenzen der Grundstücke Fl.Nr. 6493/62 und 6493/66.

Zum Geltungsbereich des Bebauungsplans zählen die Grundstücke mit den Flurstücksnummern 1901/3 tlw., 1903, 1918, 1919 tlw., 3547/2 tlw. (Auhofstraße), 6493, 6493/27 tlw., 6493/49 tlw., 6493/62 tlw. und 6493/66 tlw.

II ÜBERGEORDNETE PLANUNGSGRUNDLAGEN

II.1 Verbindliche Planungsgrundlagen

II.1.1 Regionalplan

Der Regionalplan für die Region 1 „Bayerischer Untermain“ legt die anzustrebende räumliche Ordnung und Entwicklung als Ziele der Raumordnung und Landesplanung fest.

Grundsätzlich ist der Bereich um den ehemaligen Ladebahnhof in Karte 2 (Siedlung und Versorgung) des Regionalplans als gewerbliche Baufläche dargestellt. Für das Plangebiet „Ladebahnhof“ bedeutsame überfachliche und fachliche Ziele lauten (u.a.) wie folgt:

- Für Aschaffenburg soll die Ergänzung der Gewerbestruktur angestrebt werden, vor allem durch die Ausweisung weiterer gewerblicher Bauflächen als Voraussetzung für weitere gewerbliche Ansiedlungen (Ziel A V.2.4)
- Im innerörtlichen und ortsnahen Siedlungsbereich soll der Erhaltung vorhandener Grün- und Freiflächen einschließlich wertvoller Baumbestände sowie der Entwicklung neuer Grünflächen im Zuge der Bauleitplanung verstärkt Rechnung getragen werden (Ziel B.I.3.1.3)
- Die Ausschöpfung von Flächenreserven und eine angemessene Verdichtung in den bestehenden Siedlungseinheiten sollen Vorrang haben vor der Ausweisung neuer Baugebiete (Ziel B II.2.2)
- Gewerbegebiete sollen zu Wohn- und Freizeitgebieten abgegrenzt werden; die Bebauung soll durch Grün- und Freiflächen aufgelockert werden (Ziel B II.4.2)
- ...

Der Bebauungsplan ordnet sich in vollem Umfang in den Zielkatalog des Regionalplans ein.

II.1.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Aschaffenburg stellt für das Plangebiet „gewerbliche Baufläche“ dar.

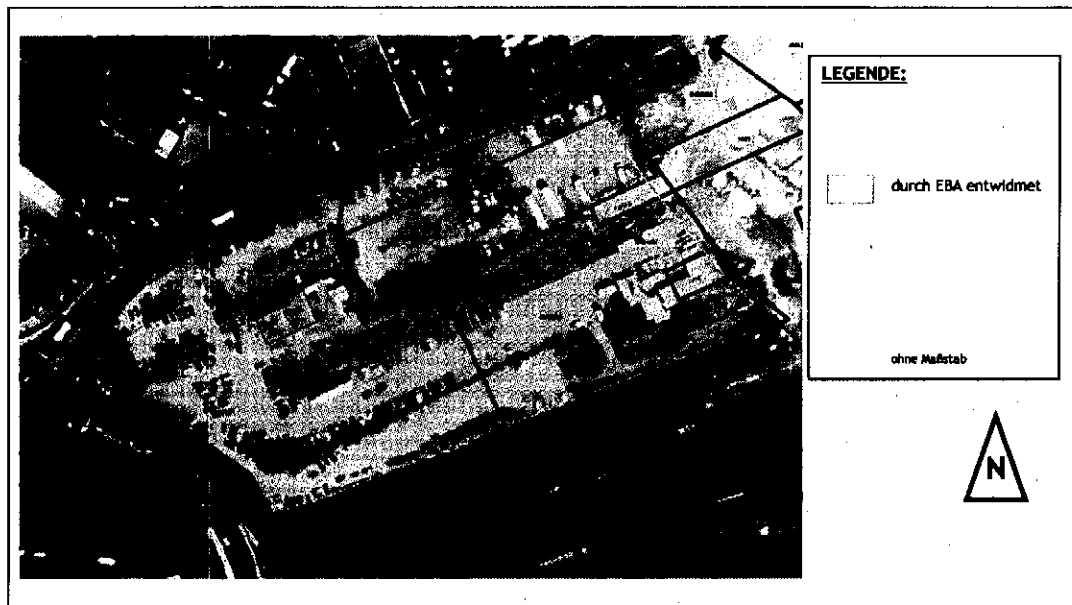
Der Bebauungsplan stimmt mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans überein und ist aus diesem entwickelt.

Für die vormals noch als „Bahnanlage“ dargestellten Flächen wurde der Flächennutzungsplan bereits im Parallelverfahren geändert (§ 8 Abs.3 BauGB).

II.1.3 Aktuelles Planungsrecht

Seit 2008 ist das Gelände des ehemaligen Ladebahnhofs weitgehend in der gemeindlichen Planungshoheit, weil die meisten im Geltungsbereich des Bebauungsplans gelegenen Flächen von ihrer bahnbetrieblichen Notwendigkeit entwidmet wurden.

Abbildung 2: Bahnbetrieblich entwidmete Flächen (Stand April 2009)



Grundsätzlich handelt es sich bei dem Quartier zwischen Auhofstraße, Ringstraße, Gleisanlage und Glattbacher Überfahrt inzwischen um einen „im Zusammenhang bebauten Ortsteil“ (Innenbereich) im Sinne des § 34 BauGB. Das Areal ist durch die (noch auszubauende) Auhofstraße sowie durch grundbuchlich gesicherte Wegerechte voll erschlossen, ein Bebauungszusammenhang ist zwar nur lückig vorhanden, infolge der Neubebauung an der Ecke Glattbacher Überfahrt / Auhofstraße aber doch eindeutig wahrnehmbar.

Durch den Bebauungsplan werden neben der Überplanung des Bestands auch neue Bauflächen auf bisher nicht bebaubaren (weil bahnbetrieblich gewidmeten) Grundstücken ausgewiesen. Aufgrund der relativ geringen Größenordnung der überbaubaren Flächen von insgesamt weniger als 20.000qm, der starken Prägung des Geländes durch die bisherige bahnbetriebliche und gewerbliche Vornutzung sowie aufgrund der (größtenteils) Bestandsüberplanung einer im Bebauungszusammenhang des Stadtgebiets liegenden Fläche handelt es sich beim Bebauungsplan Nr. 20-11 „Ladebahnhof“ um einen „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ nach § 13a BauGB, der im vereinfachten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt wurde.

Auf die Erstellung des für „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ nicht notwendigen „Umweltberichts“ nach § 2a Nr. 2 BauGB konnte verzichtet werden – gleichwohl sind Belange von Natur und Landschaft in der planerischen Abwägung entsprechend gewürdigt.

II.2 Informelle Planungsgrundlagen

II.2.1 Landschaftsplan

Der geltende Landschaftsplan der Stadt Aschaffenburg, der im „Innenbereich“ keine Rechtswirkung entfaltet, stellt das gesamte Plangebiet als Baugebietsfläche (Gewerbegebiet) mit ergänzendem Straßenbegleitgrün dar und steht in Einklang mit dem Flächennutzungsplan. Über das Ziel einer straßenbegleitenden Begrünung hinausgehende Konsequenzen für die Bebauungsplanung ergeben sich nicht.

II.2.2 Rahmenplanung für den Stadtteil Damm Ost (Fortschreibung 2005)

Die Rahmenplanung für den Stadtteil Damm-Ost aus dem Jahr 1998 (Billigung des Leitbilds und der Entwicklungsziele durch Beschluss des Stadtrats vom 06.07.98) sowie deren Fortschreibung aus dem Jahr 2005 formuliert als auf das Plangebiet „Ladebahnhof“ anwendbare wesentliche Entwicklungsziele (u. a.)

- Erhalt der vielfältigen Nutzungsstruktur
- Beschränkung der Ansiedlung großflächigen Einzelhandels auf ausgewählte Standorte und auf Branchen und Sortimente, die keine Konkurrenz zur Innenstadt darstellen

- Sicherung des Verkehrsträgers „Schiene“ für den Gewerbeverkehr
- Raumwirksame Durchgrünung des Gewerbegebiets durch Straßenbegleitgrün, Pflanzstreifen entlang von Grundstücksgrenzen, Entsiegelung stark versiegelter, extensiv genutzter Flächen, Erhalt wertvollen Baumbestands und - soweit möglich - Versickerung von Niederschlagswasser
- Ausgleich des Mangels an größeren zusammenhängenden Grünflächen durch Straßenraumbegrünung und Sicherung privater Grünflächen im Innern der Quartiere
- Städtebauliche Hervorhebung der Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraßen.

Die Fortschreibung der Rahmenplanung aus dem Jahr 2005 konkretisiert dies durch Zielaussagen für die Handlungsfelder Verkehr, Städtebau und Grünstruktur. Für das Plangebiet „Ladebahnhof“ sind folgende Ziele vorgegeben:

Handlungsfeld Verkehr:

- Der westliche Abschnitt der Auhofstraße hat zukünftig Verbindungsfunktion und dient in hohem Maße dem Durchgangsverkehr.

Handlungsfeld Städtebau:

- Der Bebauungsplan soll den Abbruch defizitärer Bausubstanz einerseits und den dauerhaften Erhalt städtebaulich bedeutsamer Baukörper andererseits befördern.
- An städtebaulich markanten Stellen des Plangebiets ist planerisch dafür Sorge zu tragen, dass die Raumbildung durch mehrgeschossige Bebauung geprägt wird.

Handlungsfeld Grünstruktur:

- Der Bebauungsplan soll den Erhalt verbliebener Grünflächen und Gehölzbestände gewährleisten und an verschiedenen Stellen eine Randeingrünung der Gewerbeflächen durch Gehölzpflanzungen festlegen.
- Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung und durch Ausschöpfung der planungsrechtlichen Mittel ist darauf hinzuwirken, dass für alle Grundstücke im Plangebiet eine Versiegelungsobergrenze von 80% (= GRZ 0,8) nicht überschritten wird. Soweit möglich sollen auch Maßnahmen zur natürlichen Versickerung anfallenden Niederschlagswassers vorgesehen werden.

Diese Entwicklungsziele der Rahmenplanung finden sich heruntergebrochen auf das Bebauungsplangebiet Ladebahnhof in konkretisierter Form wieder, wobei Regelungen zur Erhöhung des Grünflächenanteils und zur Versickerung von Niederschlagswasser eine wichtige Rolle spielen. Ansonsten greift der Bebauungsplan die rahmensetzenden Vorgaben zur städtebaulichen Betonung, zum Straßenbegleitgrün und zur Beschränkung des Einzelhandels weitgehend auf und setzt diese in konkretes Baurecht um.

II.2.3 Einzelhandelsstrukturuntersuchung (1999)

Die Einzelhandelsstrukturuntersuchung¹ aus dem Jahr 1999 schätzt die Verkaufsflächenpotentiale für die Stadt Aschaffenburg ab und gibt gutachterliche Handlungs- und Planungsempfehlungen zur Einzelhandelsansiedlung. Dabei wird u.a. empfohlen, auf den industriell bzw. gewerblich genutzten Flächen im Gewerbegebiet Damm-Ost, zu dem auch das Plangebiet „Ladebahnhof“ zählt, einen grundsätzlichen Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen planungsrechtlich abzusichern. Das Plangebiet zählt zu den „Tabubereichen“, die von einer weiteren Einzelhandelsansiedlung im gesamten Spektrum sowohl der zentren- und nahversorgungsrelevanten als auch der nicht-zentrenrelevanten Sortimente ausgenommen werden sollen.

¹ Junker und Kruse Stadtforschung / Stadtplanung: Einzelhandelsstrukturuntersuchung Aschaffenburg; Dortmund 1999

III ANGABEN ZUM BESTAND UND DESSEN ENTWICKLUNG

III.1 Bauliche Nutzung und städtebauliches Erscheinungsbild

III.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Das Plangebiet zählte bis vor Kurzem zum allergrößten Teil zu den planfestgestellten Bahnbetriebsanlagen, ist inzwischen aber mit Ausnahme zweier Teilflächen von der bahnbetrieblichen Notwendigkeit förmlich entwickelt worden.

Gleichzeitig weist das Plangebiet aufgrund vorhandener Bebauung und angesiedelter Nutzungen klare Züge eines Gewerbegebiets im Sinne des § 8 BauNVO auf.

An Nutzungen sind vorzufinden eine Lager- und Abstellfläche eines Karosseriebaubetriebs, ein Büro- und Geschäftshaus inklusive Einzel- und Großhandel, ein Hochregallager, eine Parkpalette, ein Betrieb der Kfz-Branche (Reifenservice) und ein Parkplatz für verschiedene Mieter. Im Übrigen bestimmen Brachflächen das Bild.

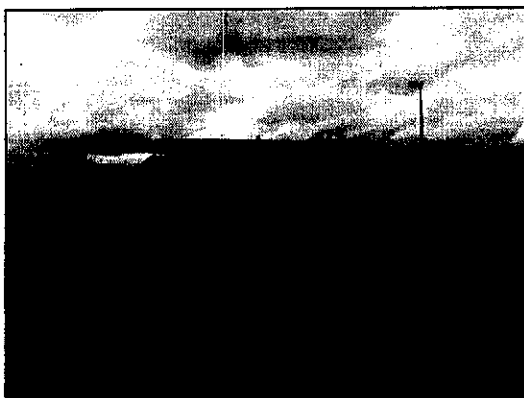
Das Maß der baulichen Nutzung ist gekennzeichnet durch einen relativ hohen Versiegelungsgrad bei unterschiedlich intensiver baulicher Nutzung. So variiert die Geschossigkeit der Baukörper zwischen einem bis zu sechs Vollgeschossen.

In der westlichen Hälfte des Plangebiets verleiht eine relativ hochwertige und angemessen dichte gewerbliche Bebauung dem Gebiet ein städtisches Erscheinungsbild, im östlichen Gebietsabschnitt dominieren Brachflächen oder flächenextensive, bebauungsfreie Nutzungen des Geländes zu Park-, Lager- und Ausstellungszwecken ganz klar.

III.1.2 Bauweise, Stadtgestalt und städtebauliche Mängel

Im westlichen Gebietsabschnitt hat sich eine ansprechende, prägnante, dem Standort angemessene geordnete Baustruktur entwickelt. Im Gegensatz hierzu ist im östlichen Gebietsteil eine geordnete Nutzungs- oder Baustruktur nicht zu erkennen; die praktisch völlig fehlende Bausubstanz und die ausgedehnten Parkplatz- und Abstellflächen wirken eher ortsbildstörend. Eine positive stadtgestalterische Wirkung erzielen hier ausschließlich die wenigen verbliebenen Gehölzbestände, z.B. die Bäume entlang der Gleise.

Abbildung 3: Nebeneinander von neu angesiedelten Nutzungen und Brachflächen



III.2 Freiraum und Grünflächen

Das Plangebiet verfügt über keine öffentlichen Freiräume und Grünflächen. Allerdings haben die vorhandenen Gehölzstrukturen eine insgesamt positive Wirkung für das Erscheinungsbild des Plangebiets.

Erhaltenswert sind insbesondere die Einzelbäume im Eckbereich Auhofstraße / Glattbacher Überfahrt, die im westlichen Gebietsteil neu gepflanzten Gehölze und die beiden flächigen Gehölzbestände (Birken) südlich der ehemaligen Laderampe und -gleise 5 und 6 sowie nördlich der ehemaligen Ladegleise 15 bis 17 (vgl. Abb. 4+14).

Abbildung 4: Birkenhain in der Mitte des Plangebiets



III.3 Verkehrserschließung

Das Plangebiet ist grundsätzlich durch die Auhofstraße erschlossen, aufgrund der Tiefe der angrenzenden Flächen ist diese Erschließung alleine allerdings kaum zweckmäßig, zumal die Auhofstraße aufgrund der Einschränkungen im Kreuzungsbereich mit der Glattbacher Überfahrt und im Abschnitt der planfestgestellten Rechtsabbiegespur zur Ringstraße nur bedingt Erschließungsfunktion für das Plangebiet hat bzw. zukünftig haben wird. Derzeit bestehen zwei Zufahrten von der Auhofstraße zum Areal „Ladebahnhof“: Eine neu errichtete Zufahrt gegenüber der Einmündung der Erlenmeyerstraße in die Auhofstraße erschließt den westlichen Gebietsabschnitt sowie (über ein Wegerecht) hinterliegende Flächen. Eine zweite Zufahrt bindet das Gelände der Firma Göbel an die Auhofstraße an.

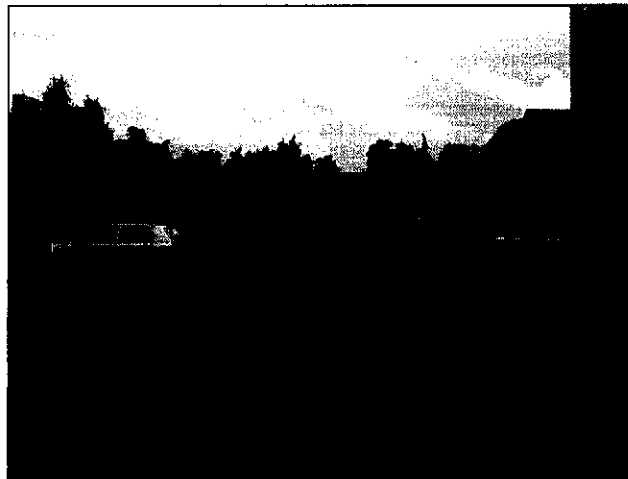
Die Auhofstraße hat einen Querschnitt von durchschnittlich etwa 12 Metern, dazu gehören beidseitige Gehwege in einer Breite von je ca. 2 Metern. Der Radverkehr wird - als Schutzstreifen markiert - auf der Fahrbahn geführt.

Die Ringstraße hat aufgrund ihrer übergeordneten Verbindungsfunktion und ihrer Tieflage zur Unterquerung des Gleiskörpers keine Erschließungsfunktion für das Plangebiet.

Abbildung 5: Die Auhofstraße an der Einmündung der Erlenmeyerstraße



Abbildung 6: Die neu gebaute Zufahrt für den westlichen Gebietsabschnitt



Das Plangebiet ist tagsüber mit den in relativer Nähe (weniger als 300m) befindlichen Bushaltestellen der Buslinien 5 und 7 sowie 43 und 45 gut durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen (Haltestellen Grauer Stein, Glattbacher Straße, Lange Straße bzw. Finanzamt). Auch der ca. 600m (Luftlinie) entfernte Hauptbahnhof Aschaffenburg ist zu Fuß in relativ kurzer Zeit zu erreichen.

III.4 Technische Infrastruktur

Das Plangebiet ist entlang der Auhofstraße mit allen relevanten stadtechnischen Medien (Wasser, Abwasser, Elektra, Gas, Telekom) erschlossen. Die städtische Kanalisation im Umfeld des Plangebiets ist jedoch bereits weitgehend ausgelastet.

III.5 Altlasten

Im Auftrag der Deutschen Bahn AG wurde im Jahr 2000 ein Gutachten „Orientierende Untersuchungen und Gefährdungsabschätzung auf Flächen der Deutschen Bahn AG, Standort 6001 Aschaffenburg“² erstellt. Basierend auf einer historischen Erkundung aus dem Jahr 1997 wurden für insgesamt 87 ermittelte Altlastenverdachtsflächen weitergehende Untersuchungen und eine Gefährdungsabschätzung vorgenommen sowie Handlungsempfehlungen erarbeitet.

Für den Untersuchungsbereich des Bebauungsplangebiets „Ladebahnhof“ wurden acht Altlastenverdachtsflächen (ALVF) untersucht. Die Untersuchungen brachten folgende Ergebnisse:

1. ALVF Nr. 6001-036: ARAL-Tanklagerplatz:
Aufgrund hoher Boden- bzw. Bodenluftbelastungen mit MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe) und BTEX (Benzol, Toluol, Ethylbenzol, Xylol) jeweils über dem Stufe-2-Wert des „Merkblatts für die Bewertung von Gewässerverunreinigungen und Bodenbelastungen“³ wurde ein erhöhtes Altlastenrisiko festgestellt. Der Altlastenstandort wurde von der ARAL AG im Jahr 2001 unter gutachterlicher Begleitung bis auf eine Restbelastung im Bereich der Ringstraße (also außerhalb des Bebauungsplangebiets) durch Bodenaushub saniert. Die verbliebene Restbelastung wurde im Zuge des Ringstraßenneubaus durch Bodenaushub vollständig entfernt.
Die Altlastenverdachtsfläche ist vollständig saniert.
2. ALVF Nr. 6001-037: Waschplatz für Busse:
Im Bereich des Buswaschplatzes wurden keine Boden- und Bodenluftbelastungen festgestellt. Die analysierten MKW- und LHKW-Konzentrationen unter den Nachweisgrenzen.
Von der untersuchten Verdachtsfläche geht kein Altlastenrisiko aus.
3. ALVF Nr. 6001-038: Stillgelegte Autowaschanlage
Im Bereich der ehemaligen Autowaschanlage wurden keine Boden- oder Bodenluftbelastungen festgestellt. Die analysierten MKW- und LHKW-Konzentrationen (LHKW = leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) lagen im Bereich der Nachweisgrenzen, jedoch unter dem Stufe-1-Wert.
Aufgrund der Untersuchungsergebnisse geht von der Verdachtsfläche kein Altlastenrisiko aus.
4. ALVF Nr. 6001-039: Tankstelle Fa. ELO-Mineralöl GmbH
Die MKW-, PAK-(Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) und BTEX-Konzentrationen waren unauffällig und lagen unter dem Stufe-1-Wert. Für die Verdachtsfläche liegt kein Altlastenrisiko vor.
Im Bereich des ehemaligen Parkplatzes befinden sich künstliche Auffüllungen mit Bauschutt- und Schlackenanteilen; im Vorfeld von Aushubmaßnahmen sind in diesem Bereich abfalltechnische Erkundungen durchzuführen. Dies wird als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen.
5. ALVF Nr. 6001-084: Ehemalige Reisezugwaschanlage
Auf der Verdachtsfläche der ehemaligen Reisezugwagen-Waschanlage wurden keine Boden- oder Bodenluftbelastungen festgestellt. Die analysierten MKW-, PAK- und LHKW-Konzentrationen lagen unter oder im Bereich der Nachweisgrenzen, in jedem Falle aber unter den Stufe-1-Werten.
Von der Verdachtsfläche geht kein Altlastenrisiko aus.
6. ALVF Nr. 6001-119: Gleisbereich 5I und 6I
Im Gleisbereich 5I und 6I wurden keine Bodenbelastungen festgestellt. Die analysierten MKW-, PAK- und LHKW-Konzentrationen lagen im Bereich der Nachweisgrenzen, in jedem Falle aber unter den Stufe-1-Werten. Auch die Grundwasserproben waren für MKW, BTEX, LHKW und PAK unauffällig.
Die Grundwasseruntersuchung am außerhalb des Plangebiets gelegenen Pegel 8 zeigte Zinkkonzentrationen über dem Stufe-1-Wert. Aufgrund der Grundwasserfließrichtung von Nordosten nach Südwesten ist davon auszugehen, dass der Ursprung der Belastungen außerhalb des Bebauungsplangebiets liegt.
Von der Verdachtsfläche geht kein Altlastenrisiko aus.
7. ALVF Nr. 6001-120: Gleisbereich 15I – 17I
Auf der Verdachtsfläche des Gleisbereichs 15I – 17I wurden keine Bodenbelastungen festgestellt. Die analysierten MKW-Konzentrationen lagen unter oder im Bereich der Nachweisgrenzen, in jedem Falle aber unter dem Stufe-1-Wert.
Von der Verdachtsfläche geht kein Altlastenrisiko aus.
8. ALVF Nr. 6001-25: Heizöllager
Auf der Verdachtsfläche des Heizöllagers wurden keine Boden- oder Bodenluftbelastungen festgestellt.

² HPC Harress Pickel Consult GmbH: Orientierende Untersuchungen und Gefährdungsabschätzung auf Flächen der Deutschen Bahn AG, Standort 6001 Aschaffenburg; Nürnberg 2000

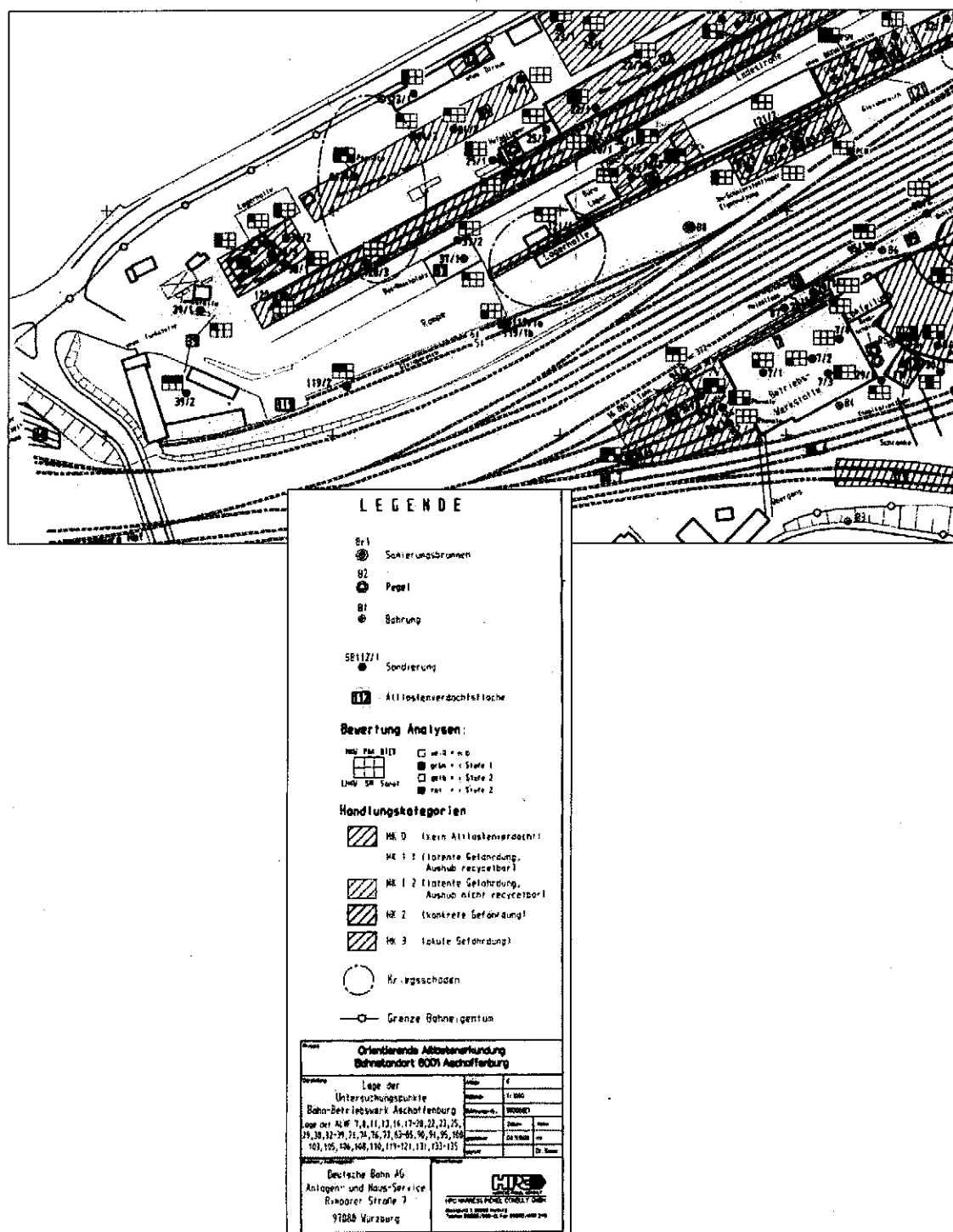
³ Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft: Bewertung von Gewässerverunreinigungen und Bodenbelastungen für den Wirkungspfad Boden – Wasser (Merkblatt Nr. 3.8-10; München 1998)

Die analysierten MKW- und LHKW-Konzentrationen lagen im Bereich der Nachweisgrenzen, in jedem Falle aber unter den Stufe-1-Werten.

Von der Verdachtsfläche geht kein Altlastenrisiko aus.

Insgesamt ist festzustellen, dass sich im Bebauungsplangebiet "Ladebahnhof" keine Flächen befinden, die als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, festgesetzt werden müssen. Abgesehen davon haben die Baugebietsflächen aufgrund der Vornutzungen und vorhandener punktueller Bodenverunreinigungen eine abfallrechtliche Dimension. Im Bebauungsplanentwurf wird daher auf die ordnungsgemäße Entsorgung abfallrechtlich relevanter Stoffe hingewiesen.

Abbildung 7: Orientierende Altlastenerkundung: Lage der Untersuchungspunkte und Ergebnisse



III.6 Immissionen

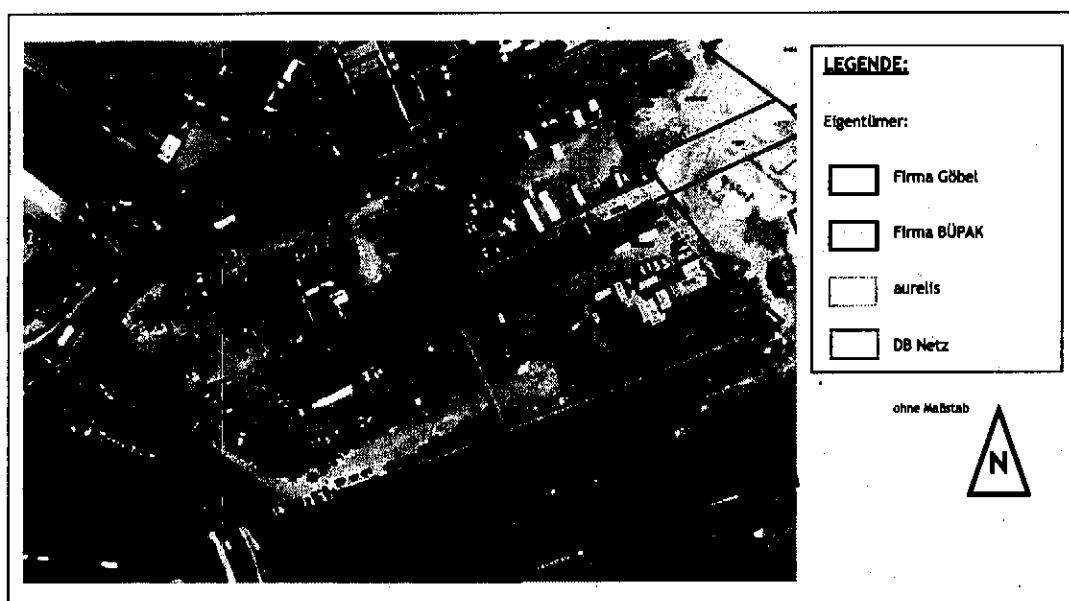
Von der Ringstraße und von den Bahngleisen gehen Verkehrslärmemissionen aus, die das Wohnen im Plangebiet ausschließen. Auch gewerbliche Betriebswohnungen, die einem verminderten Schutzstatus unterliegen, können nur mit Einschränkungen zugelassen werden.

Im Umkehrschluss ist für Teile des Plangebiets aufgrund der relativen Nähe der Wohnbebauung im westlichen Abschnitt der Auhofstraße, der Glattbacher Straße und der Glattbacher Überfahrt sowie aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen eine Beschränkung der vom Plangebiet ausgehenden zulässigen Lärmemissionen erforderlich.

III.7 Eigentumsverhältnisse

Mit Ausnahme der vorhandenen Straßenverkehrsflächen, die der Stadt Aschaffenburg gehören, befinden sich alle Grundstücke in Privateigentum. Teilweise gehört das Gelände noch der Deutschen Bahn bzw. dem bahneigenen Immobilienunternehmen aurelis.

Abbildung 8: Eigentumsverhältnisse



IV ERLÄUTERUNG DER PLANERISCHEN KONZEPTIONEN

IV.1 Varianten des städtebaulichen Entwurfs und Bebauungsplanvorentwurf

Zum Zwecke der Erörterung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und zur Diskussion unterschiedlicher Lösungsansätze im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurden drei städtebauliche Vorentwürfe ausgearbeitet.

Das städtebauliche Konzept der Varianten 1 und 2 geht von einer Neuerschließung des Geländes durch eine Stichstraße aus.

Bei Variante 1 werden die Baugebiete durch eine Grünfläche zur Bahn hin abgegrenzt, im Übrigen stellt der Bebauungsentwurf realitätsnah auf die zu erwartende heterogene Bebauung ab und ist um sparsame Erschließung und hohe Flächenausnutzbarkeit bei einfacher, klarer Strukturierung des Baugebiets in drei Abschnitte bemüht.

Variante 2 orientiert sich in der geplanten Baukörperstellung stark am Verlauf der (aufgegebenen) Gleise; zwei massive Baukörper im Westen wirken als „Prellbock“, die das Baugebiet sinnbildlich vor einer großzügigen Grün- und Parkfläche zur Glattbacher Überfahrt bzw. zur Innenstadt hin „zum Stehen bringen“. Die Parzellenstrukturen sind kleinteiliger und benötigen daher einen größeren Erschließungsaufwand durch Stichstraßen.

Variante 3 bedeutet eine Abkehr von kleinteiligen Lösungen und verzichtet auf eine Erschließung der Fläche in der Tiefe. Stattdessen wird durch drei großvolumige, symmetrisch angeordnete Baublöcke eine kraftvolle städtebauliche Geste vollzogen, die auf repräsentative, zentrale und höchstwertige Nutzungen aus dem Dienstleistungssektor abzielt und für eine „klassisch“ gewerbliche Nutzung ungeeignet ist. Zwischen Baugebiet und Gleisanlage verbleibt eine großzügige Grünfläche.

Abbildung 9:

Modellfoto der Variante 1:



Abbildung 10: Modellfoto der Variante 2:

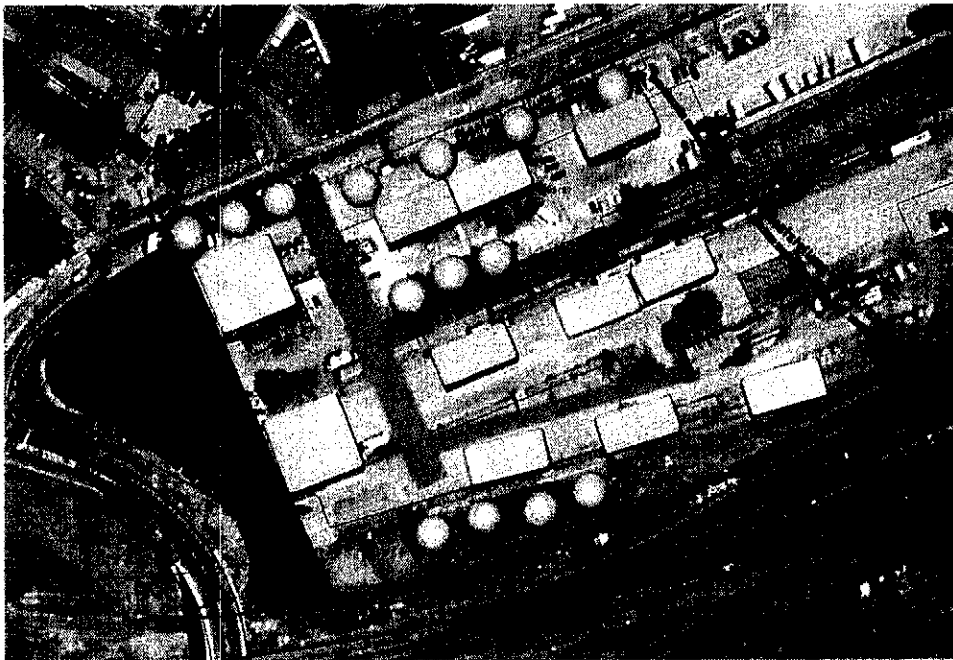
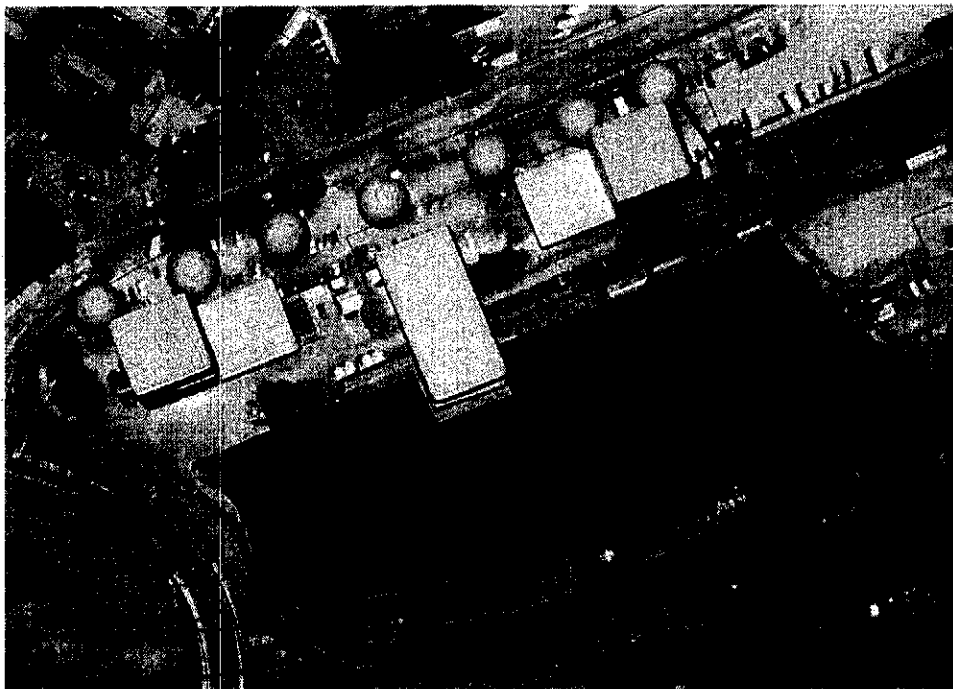
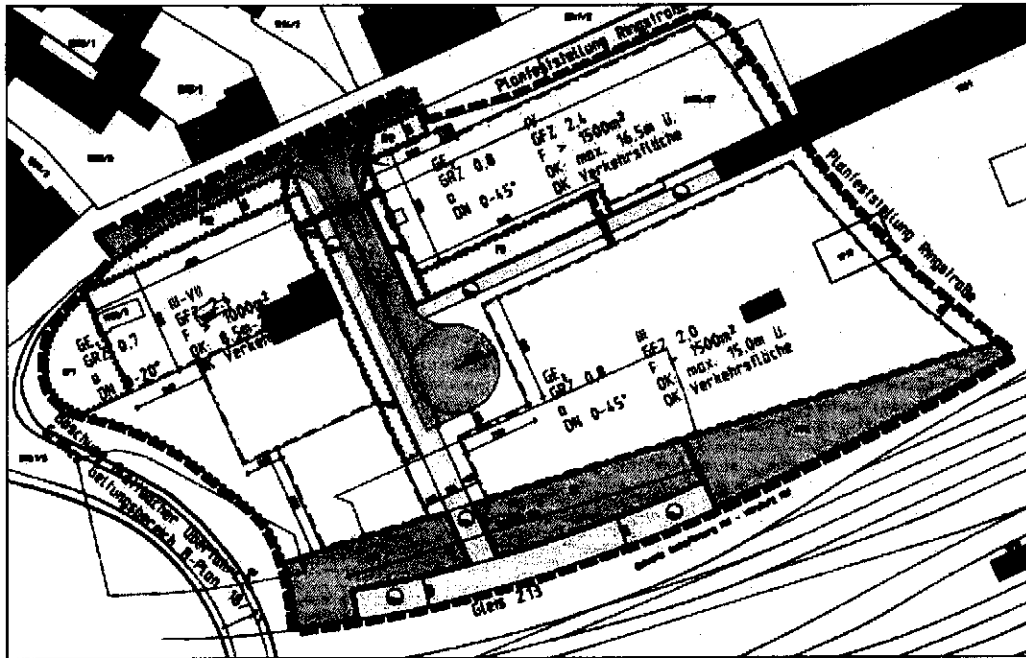


Abbildung 11: Modellfoto der Variante 3:



Der für den Verfahrensschritt der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden ausgearbeitete Bebauungsplanvorentwurf basierte in wesentlichen Punkten auf Variante 1 des städtebaulichen Entwurfs als der pragmatischsten und realistischsten Lösung.

Abbildung 12: Bebauungsplanvorentwurf:



IV.2 Der aktuelle Bebauungsplan

In den für die öffentliche Auslegung bestimmten Bebauungsplanentwurf vom 06.04.2009 sind die baulichen Entwicklungen im Plangebiet und die Ergebnisse bzw. die aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden (Träger öffentlicher Belange) resultierenden Änderungserfordernisse eingeflossen. Zudem wurde der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans verkleinert: Die südliche Grenze des Geltungsbereichs wurde teilweise nach Norden verschoben, wodurch die Grundstücksflächen, die bisher nicht von bahnbetrieblichen Zwecken förmlich entwidmet wurden und für die diese Entwidmung offenbar auch nicht in Aussicht steht, aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen wurden.

Mit wenigen geringfügigen Veränderungen wurde der öffentlich ausgelegte Bebauungsplanentwurf schließlich als Satzung beschlossen und in Kraft gesetzt.

IV.2.1 Städtebauliches Grundgerüst

Die geplante Neuordnung nimmt die im westlichen Gebietsteil erfolgte und die Planungsziele nahezu vollständig abbildende Bebauung auf, löst sich ansonsten aber vom vorhandenen Bestand im Ostteil des Plangebiets. Das Gesamtkonzept geht von der Ausweisung dreier Baugebiete (Gewerbegebiete) aus, deren Regelungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung aus der städtebaulichen Bedeutung des jeweiligen Teilgebiets abgeleitet werden.

Die geplante Stellung der Baukörper orientiert sich im Westen (GE 1) an der Glattbacher Überfahrt. Mögliche Baukörper reihen sich gestaffelt entlang der Glattbacher Überfahrt auf und markieren den Übergang von den innerstädtischen Strukturen des Bahnhofumfelds zu dem eher gewerbegebietstypischen Erscheinungsbild entlang der Auhofstraße.

Südlich der Auhofstraße (GE 2) ist mit einer tendenziell straßenbegleitenden, jedoch weniger kompakten, aufgelösteren Bebauung zu rechnen, hier wird entsprechend keine streng straßenbegleitende Bebauung festgesetzt.

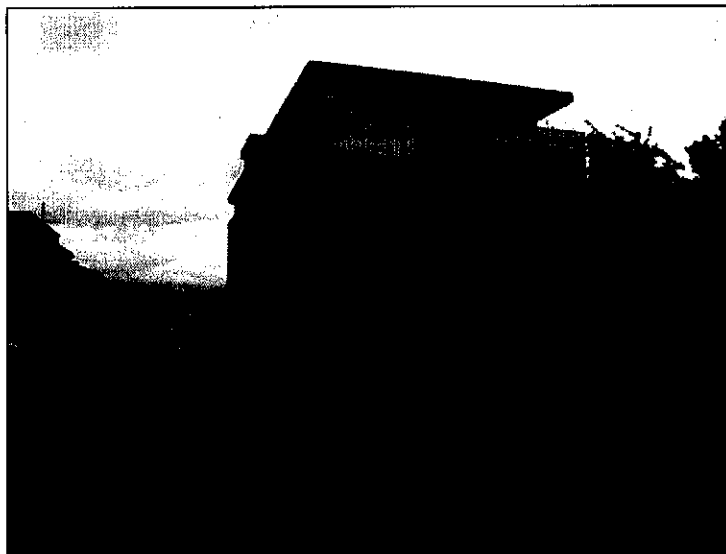
Im Hinterland (GE 3) wird von einer gewerbegebietstypischen, dispersen Baustruktur ausgegangen.

Im teilweisen Erhalt der bestehenden gleisbegleitenden Gehölze soll eine bruchstückhafte Ablesbarkeit der historischen bahnbetrieblichen Prägung und Nutzung des Geländes ermöglicht werden.
Aufgrund der zentralen Lage des Gebiets ein hohes Maß der baulichen Ausnutzbarkeit angestrebt.

Am städtebaulich bedeutsamen Eckpunkt der Straßeneinmündung Auhofstraße / Glattbacher Überfahrt, der gleichzeitig den städtebaulich sensibelsten Bereich im Plangebiet darstellt, werden höhere Ansprüche an die Höhenentwicklung und Gestaltung der Baukörper gestellt.

Dies geschieht auch in Anlehnung an die im näheren Umfeld vorhandenen stadtbildprägenden, teils dominanten Bauwerke (z.B. das Parkhaus Elisenstraße, der Hauptsitz der Raiffeisenbank an der Glattbacher Überfahrt, das Finanz-, Kataster- und Vermessungsamt an der Straßeneinmündung Auhofstraße / Ringstraße sowie das Gebäude der Post an der Straßeneinmündung Auhofstraße/ Stengerstraße). Die im westlichen Gebietsteil im Laufe des Bebauungsplanverfahrens genehmigte Bebauung steht weitestgehend im Einklang mit den Planungszielen und erfüllt die städtebauliche Zielsetzung bereits beispielhaft.

Abbildung 13: Im Einklang mit den Planungszielen stehende gewerbliche Neubebauung



An Nutzungsarten ausgeschlossen werden sollen Tankstellen und Spielhallen. Für Lagerplätze, Einzelhandel und Betriebswohnungen sowie hinsichtlich der zulässigen gewerblich bedingten Lärmemissionen sind Einschränkungen vorgesehen (näher dazu im Kapitel VI).

Die überbaubaren und gewerblich nutzbaren Flächen werden überwiegend großzügig zugeschnitten, wobei im westlichen Abschnitt der Auhofstraße, nahe der Einmündung in die Glattbacher Überfahrt, eine Baulinie die Anordnung der Gebäude vorgibt.

IV.2.2 Verkehrserschließung

Die Verkehrserschließung des Plangebiets wird neu geordnet; die Auhofstraße wird in ihrem Querschnitt verbreitert und somit an die erforderliche Leistungsfähigkeit mit Fertigstellung und Freigabe der „Bahnparallele“ angepasst. Aufgrund der Einschränkungen im Kreuzungsbereich mit der Glattbacher Überfahrt und im Abschnitt der planfestgestellten Rechtsabbiegespur zur Ringstraße hat sie dennoch nur bedingt Erschließungsfunktion für das Plangebiet.

Die Andienung und Nutzbarkeit der bis zu 100m von der Auhofstraße entfernten Grundstücksteile wird durch eine private Stichstraßenerschließung mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu Gunsten der Anlieger ermöglicht. Die vorhandene Zufahrt zum Gelände der Firma Göbel kann erhalten bleiben, ermöglicht zukünftig aber nur ein „Rechts-Einfahren“ und ein „Rechts-Ausfahren“. Ansonsten werden keine Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten von der bzw. zur Auhofstraße ermöglicht.

IV.2.3 Grünflächen und Bepflanzungen

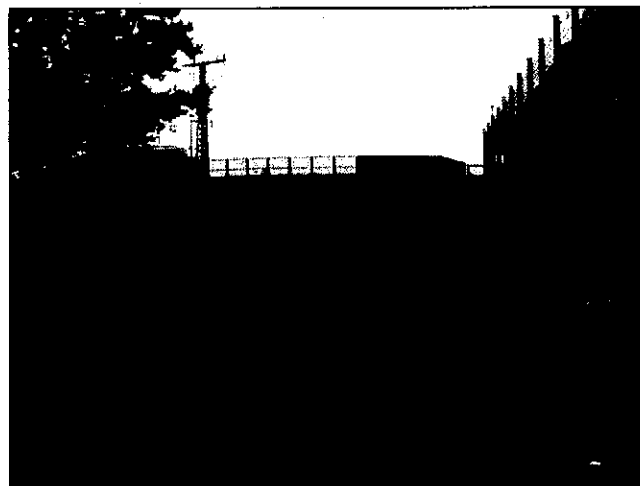
Als Zäsur und Abgrenzung zu den Bahnanlagen wird im westlichen Gebietsteil eine Pflanzfläche am Südrand des Plangebiets festgesetzt; die anschließende, mit Gehölzen bestandene Fläche ist weiterhin dem Bahnbetrieb gewidmet und wurde daher aus dem Bebauungsplan herausgenommen – gleichwohl bildet diese Fläche ebenfalls eine begrünte Zäsur zwischen Bahnlinie und Baugebiet.

Weiterhin werden die wenigen ortsbildprägenden flächen- und linienhaften Gehölzbestände sowie bedeutende Einzelbäume in ihrem Bestand gesichert.

Abbildung 14: Gleistrasse mit linienhafter und punktueller Spontanvegetation



Abbildung 15: Neu angelegte Bepflanzung zwischen Baugebiet und Bahnanlage



Ansatzweise ein zusammenhängendes Grünband an den Rändern der Baugrundstücke wird durch die Planung (und teilweise Neuanlage) von Pflanzstreifen bzw. nicht überbaubaren Flächen entlang der vorderen und ggf. seitlichen Grundstücksgrenzen erreicht. Ein gewisser Grünflächenanteil auf den Baugrundstücken selbst wird durch Pflanzflächen und Einzelpflanzgebote erzielt.

IV.2.4 Bodenordnung

Eine Bodenordnung innerhalb des Bebauungsplangebiets ist aufgrund des Baus der Privatstraße und der flankierenden Sicherung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten nicht (mehr) erforderlich.

V ERLÄUTERUNG DER FESTSETZUNGEN IM BEBAUUNGSPLAN

V.1 Planungsrechtliche Festsetzungen im Bebauungsplan

V.1.1 Regelung zur Unzulässigkeit der festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen bis zum Eintritt bestimmter Umstände

Im Sinne des § 9 Abs.2 Nr.2 BauGB i.V.m. § 38 BauGB wird für zwei Teilflächen im Bebauungsplangebiet geregelt, dass die auf diesen Flächen festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen bis zum Eintritt der Entlassung der betreffenden Flächen aus der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes (förmlicher Entwidmungsbescheid) nicht zulässig sind. Erst nach förmlich vollzogener Entwidmung gelten die jeweils zutreffenden Festsetzungen des Bebauungsplans.

Zum größten Teil sind die im Geltungsbereich des Bebauungsplans gelegenen Grundstücke entwidmet (Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 22.01.2008; Az 62140 Paw(O-5228-2)). Zwei Teilflächen (Grundstück Fl.Nr. 6493/66 sowie Grundstücksteilfläche aus Fl.Nr. 6493) sind hingegen bisher nicht von bahnbetrieblichen Zwecken freigestellt. Dies ist insofern überraschend, weil beide Flächen nicht mehr bahnbetrieblich genutzt werden: Das Grundstück Fl.Nr. 6493/66 wurde durch Verkauf der arealis an einen Dritten privatisiert und wird inzwischen von der Firma BÜPAK genutzt, ohne dass eine Entwidmung vorliegt. Bei der Teilfläche aus der Fl.Nr. 6493 handelt es sich um einen Stummel der ehemaligen Zufahrt zur (längst abgebrochenen) Laderampe des ehemaligen Ladebahnhofs; aus der Stadt Aschaffenburg unerklärlichen Gründen wurde diese im Eckbereich Glattbacher Überfahrt / Auhofstraße befindliche Splitterfläche bisher nicht entwidmet.

In den Bebauungsplan ist daher für diese beiden förmlich noch nicht vom Bahnbetrieb entwidmeten, aber bereits nicht mehr bahnbetrieblich genutzten Teilflächen eine textliche Festsetzung aufgenommen, die im Sinne des § 9 Abs.2 Nr.2 BauGB regelt, dass die betreffenden Planinhalte erst mit Eintritt der förmlichen Freistellung von Bahnbetriebszwecken wirksam werden (Baurecht auf Zeit).

V.1.2 Art der baulichen Nutzung

Die Art der Nutzung ist im Plangebiet durch die Festsetzung von Gewerbegebieten geregelt. Aufgrund der relativen Nähe zu den Wohnnutzungen in der Glattbacher Überfahrt und der Glattbacher Straße ist für die Teilbaugebiete GE₁ und GE₂ die Beschränkung der zulässigen Lärmemissionen erforderlich.

Weiterhin werden die Nutzungsarten „Tankstellen“ (§ 8 Abs.2 Nr.3) und „Vergnügungsstätten“ (§ 8 Abs.3 Nr.3 BauNVO) ausgeschlossen. „Lagerplätze“ (§ 8 Abs.2 Nr.1 BauNVO) werden in den Baugebieten GE₁ und GE₂ ausgeschlossen, „Betriebswohnungen“ (§ 8 Abs.3 Nr.1 BauNVO) im Baugebiet GE₃. In den anderen Baugebieten werden sie in ihrer Zulässigkeit beschränkt. „Einzelhandelsbetriebe“, die den Gewerbebetrieben aller Art im Sinne des § 8 Abs.2 Nr.1 BauNVO zugehören, werden in den Baugebieten GE₂ und GE₃ ausgeschlossen; im Baugebiet GE₁ sind sie bis zur Schwelle der Großflächigkeit zulässig.

Einschränkung zulässiger Lärmemissionen, Schallschutzmaßnahmen

Für Teilbereiche des Plangebiets werden zum Schutz vorhandener Wohnungen im Umfeld des Plangebiets die zulässigen Lärmemissionen so beschränkt, dass in den Teilbaugebieten GE₁ und GE₂ nur Betriebe und Anlagen zulässig sind, die einen flächenbezogenen Schallleistungspegel von 65 dB(A) tagsüber und 50 dB(A) nachts nicht überschreiten.

Ausschluss von Tankstellen, Lagerplätzen, Vergnügungsstätten und Betriebswohnungen

Für Tankstellen ist das Gebiet aufgrund der schwierigen Erschließungssituation nicht geeignet.

Vergnügungsstätten sollen so weit als möglich auf die (Kern-)Gebiete der Stadt konzentriert bleiben, in denen sie allgemein zulässig sind. Die Grundstücke des Gewerbegebiets sollen vornehmlich den Betrieben des produzierenden und dienstleistenden Gewerbes vorbehalten bleiben, weshalb die ausnahmsweise Zulässigkeit von Vergnügungsstätten ausgeschlossen wird.

Für reine Lagerplätze ist das ansonsten teils architektonisch relativ hochwertig (z.B. Finanz- und Vermögensamt, Raiffeisenbank) bebaute Umfeld des Gewerbegebiets entlang der Auhofstraße nicht geeignet.

Betriebswohnungen im Sinne des § 8 Abs.3 Nr.1 BauNVO, die von Aufsichts- und Bereitschaftspersonal oder von Betriebsinhabern und Betriebsleitern bewohnt werden können, unterliegen im Vergleich zu „normalen“ Wohnungen zwar einem verminderten Schutzstatus; im Gewerbegebiet „Ladebahnhof“ sollen in Abstimmung mit der Unteren Immissionsschutzbehörde aber auch Betriebswohnungen aufgrund der erheblichen Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen nur in wenigen Ausnahmefällen zugelassen werden.

Demnach sind sie ausnahmsweise nur in den Baugebieten GE₁ und GE₂ und hier erst ab dem 3. Stockwerk zulässig; Aufenthaltsräume müssen generell mit Lärmschutzfenstern Klasse III ausgestattet werden.

Ausschluss und Beschränkung von Flächen für den Einzelhandel

Die Sicherung der gewerbegebietstypischen Nutzung des Plangebiets bei gleichzeitiger Begrenzung des Einzelhandels – vornehmlich für innenstadtrelevante Sortimente – ist wesentliches städtebauliches Ziel des Bebauungsplans. Da in der näheren Umgebung des Plangebiets aufgrund der flächenmäßigen Ausdehnung des Einzelhandels zunehmend Flächenreserven für Betriebe des produzierenden oder verarbeitenden Gewerbes, für Dienstleistungen und des Handwerks verloren gehen, lässt sich in Ansätzen bereits eine schleichende Wandlung von Teilbereichen des Gewerbebestands Damm-Ost zum Nebenzentrum beobachten. Damit einher geht die Gefährdung der verbrauchernahen Versorgung durch Abwanderung von Einzelhandelsbetrieben aus städtebaulich integrierten Lagen (also z.B. der Innenstadt oder des Stadtteilzentrums Damm) in städtebauliche Randbereiche, vornehmlich in Gewerbegebiete an stark befahrenen Straßen des motorisierten Verkehrs. Dieser Tendenz lässt sich nur mit Regelungen zur planungsrechtlichen Begrenzung von Einzelhandel gegensteuern, dies geht auch aus den Empfehlungen der Einzelhandelsstrukturuntersuchung hervor (vgl. Kapitel II.2.3).

Im Plangebiet wird daher die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben ausschließlich auf das Baugebiet GE₁ beschränkt: Aus städtebaulicher Sicht erscheint die Zulässigkeit von Einzelhandel unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit in diesem Teilbaugebiet vertretbar: Der Standort zählt grundsätzlich ebenso wie das Bahnhof-Nord- und das ehemalige Schörg-Gelände zur erweiterten Innenstadt und soll aufgrund seiner zentralen und auch stadtgestalterisch bedeutsamen Lage weniger dem „klassischem“ Gewerbe zur Verfügung stehen, sondern vornehmlich Dienstleistungen und Büronutzungen offenstehen. Eine Funktionsunterlagerung eines Bürogebäudes mit Einzelhandel im Erdgeschoss wird aus stadtplanerischer Sicht als sinnvoll und auch als raumverträglich eingestuft – eine „Einzelhandelsagglomeration“ am Standort Ladebahnhof tritt damit nicht ein.

Die inzwischen bereits erfolgte Bebauung bildet in insgesamt gelungener Form diese Zielstellung ab, mit dem positiven Nebeneffekt, dass ein bisher im weiter stadtauswärts gelegenen Gewerbegebiet an der Goldbacher Straße angesiedelter Einzelhandelsbetrieb der Sortimente Schreibwaren und Büromaterial näher an die Innenstadt herangeholt werden konnte.

V.1.3 Maß der baulichen Nutzung

Die festgesetzten Grundflächenzahlen betragen für das gesamte Plangebiet 0,8; dies entspricht der Obergrenze der gemäß BauNVO für Gewerbegebiete ausweisbaren GRZ und ist begründet mit dem Ziel einer hohen Ausnutzbarkeit der vorhandenen Gewerbeflächen.

Die Flächen für alle Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze sind durch die GRZ von 0,8 mit abgedeckt, so dass in jedem Fall 20% der Gewerbegebietsfläche als Grünfläche erhalten bzw. hergestellt werden muss. Für nahezu vollständig versiegelte Grundstücke bedeutet dies eine städtebauliche Aufwertung des Erscheinungsbildes.

Die Zahl der Vollgeschosse ist für den westlichen Gebietsteil mit mindestens drei und maximal sechs und für den östlichen Gebietsteil mit maximal vier (GE₂) bzw. maximal drei (GE₃) Vollgeschossen vorgesehen. Mindestgeschosszahlen sind ausschließlich für den städtebaulich bedeutsamen westlichen Teil des Plangebiets geregelt. Eine städtebauliche Betonung des Eckpunktes Glatzbacher Überfahrt / Auhofstraße ist durchaus gewünscht, zumal das Gelände im Unterschied zum Standort der Raiffeisenbank etliche Meter unterhalb der Brücke der Glatzbacher Überfahrt liegt und ein niedergeschossiges Gebäude fast völlig unter der Brücke verschwinden würde – aus diesem Grunde wird die Vorgabe einer mindestens dreigeschossigen Bauweise gewählt. Gleichwohl wird die Obergrenze der zulässigen Geschosshöhe von vormals VII (Bebauungsplanvorwurf) auf nun maximal VI Vollgeschosse verringert.

Flankierend werden maximale Gebäudehöhen von 20m (bei maximal VI) bzw. von 16,5m (bei maximal IV Vollgeschossen) und 15m (bei maximal IV Vollgeschossen) über der angrenzenden Verkehrsfläche (OK Gehweg) vorgeschrieben.

Die für die Baugebiete festgesetzten Geschossflächenzahlen (GFZ) sind durchweg mit 2,0 als Obergrenze vorgegeben und erlauben somit die gewünschte hohe Verdichtung.

V.1.4 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Der Bebauungsplan setzt durchweg in Anlehnung an den Bestand eine gewerbegebietstypische „abweichende“ Bauweise fest. Diese Bauweise ist so definiert, dass Einzelgebäude bei Einhaltung seitlicher Grenzabstände eine Länge von 50m überschreiten dürfen.

Am Eckpunkt Glattbacher Überfahrt / Auhofstraße wurde im Baugebiet GE₁ eine Baulinie parallel zur Auhofstraße vorgegeben, um diese städtebaulich bedeutsame Stelle baulich zu markieren und räumlich zu fassen. Im Übrigen sind die überbaubaren Grundstücksflächen ausschließlich durch Baugrenzen definiert; da die an die Auhofstraße anliegenden Grundstücke nicht übermäßig tief sind, erscheint die Gefahr eines unangemessen weiten Abrückens der Bebauung von der Straße hier nicht so groß, so dass auf eine Regelung durch Baulinien verzichtet wurde.

Unterteilungen der Baufenster werden in der Regel dort vorgenommen, wo das Maß der baulichen Nutzung zwischen städtebaulich bedeutsameren und weniger bedeutsamen Bereichen differiert.

Im Übrigen sind die überbaubaren Flächen sehr großzügig und teilweise grundstücksübergreifend zugeschnitten. Zäsuren sind durch Zufahrten, Pflanzflächen oder nicht überbaubare Bereiche zwischen verschiedenen Teilbaugebieten bedingt.

V.1.5 Nebenanlagen und Garagen

Im Baugebiet GE₁ sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und oberirdisch sichtbare Garagen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Aufgrund der großzügig bemessenen Baufenster ist dies ohne Weiteres machbar und gewährleistet, dass die festgesetzten nicht überbaubaren Flächen sowie Pflanz- und Grünstreifen nicht durch eine Vielzahl von Nebenanlagen in ihrer Funktion und gestalterischen Bedeutung und Wirkung beeinträchtigt oder gar zerstört werden.

Notwendige Zufahrten, Zugänge und der Ver- und Entsorgung dienende Nebenanlagen (z.B. Verteilerkästen) sind von dieser Festsetzung ausgenommen.

V.1.6 Verkehrsflächen

Die festgesetzten Verkehrsflächen geben genau den vorhandenen Bestand der äußeren Erschließung durch die Auhofstraße wieder. Zusätzlich wird der Einmündungstrichter der „Privatstraße“ in die Auhofstraße als Verkehrsfläche festgesetzt.

Einen Bereich ohne Ein- und Ausfahrt setzt der Bebauungsplan am westlichen und am östlichen Gebietsrand aufgrund der hohen Böschung zur Glattbacher Überfahrt und des Knotenpunktes der Ringstraße für die hier direkt anliegenden Grundstücke fest. Diese Grundstücke sind von der Auhofstraße aus zu erschließen.

V.1.7 Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

Aufgrund der fehlenden Kapazitäten im anliegenden Kanalnetz und aus ökologischen Gründen der Grundwasserneubildung wird festgesetzt, dass das auf den Grundstücken anfallende Niederschlagswasser zur Versickerung zu bringen ist; eine Nutzung als Brauchwasser ist hierbei natürlich zulässig. Aufgrund der mögli-

chen Belastung von Niederschlagswasser in Gewerbegebieten sind die Bestimmungen der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung zu beachten.

Im Bebauungsplan wird die Versickerung anfallenden Niederschlagswassers - abweichend von der ursprünglichen Idee des Bebauungsplanvorentwurfs - dezentral geregelt. Im Rahmen zukünftiger Bauvorhaben ist aufgrund der Gewerbegebietsausweisung jeweils ein wasserrechtliches Erlaubnisverfahren durchzuführen. Für den westlichen Plangebietsteil wurde im Rahmen eines wasserrechtlichen Verfahrens ein dezentrales Sickerbecken ausgewiesen; die betreffende Fläche ist im Bebauungsplan als Fläche für die Abwasserbeseitigung gekennzeichnet.

V.1.8 Flächen für Versorgungsanlagen

Für den westlichen Gebietsteil ist zur Sicherung der Versorgung mit Elektrizität die Neueinordnung einer Trafostation erforderlich. Der gewählte Standort ist als „Fläche für Versorgungsanlagen: Elektrizität“ gekennzeichnet.

V.1.9 Flächen zur Begründung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten

Zur Sicherung der Erschließung für hinterliegende Grundstücke ist die Sicherung von Zufahrtsmöglichkeiten durch Festsetzung von „mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen“ notwendig, und zwar zu Gunsten der anliegenden Grundstücke und der Träger der Ver- und Entsorgung. Im Bebauungsplanentwurf erfolgt dies durch entsprechende Flächenbelegung auf der Trasse und in Fortsetzung der privaten Grundstückerschließung (Privatstraße).

Die grundbuchliche Sicherung einzelner Geh-, Fahr- und Leitungsrechte hat in Verantwortung der jeweils beteiligten Grundstückseigentümer zu erfolgen – der Bebauungsplan setzt hierfür lediglich einen „Angebotskorridor“ fest, nicht aber das Recht selbst.

V.1.10 Anpflanzung und Bindung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Der Bebauungsplan setzt zur Sicherung und Entwicklung von Grünflächen im Plangebiet mehrere einzelne Pflanzflächen fest, die im Grundsatz unversiegelt zu erhalten bzw. zu entsiegeln sind und auf denen Pflanzmaßnahmen durchzuführen sind.

Auf der Pflanzfläche mit der Bezeichnung „PF 1“ sind die vorhandenen Bäume zu erhalten; auf der Pflanzfläche PF 2 sind parallel zur Gleisanlage in einem Abstand von ca. 8m Bäume der Art „betula pendula“ (Sandbirke, Stammumfang 12-14cm, Pflanzbeet $\geq 6\text{qm}$), andere Birkenarten oder wahlweise auch andere standortgerechte Laubbäume anzupflanzen. Vorzugsweise sollen Birken gepflanzt werden, weil der Geländestreifen nördlich der Gleisanlage bereits von einer Birkenreihe gesäumt wird. Birkenreihen sind typisch für gleisbegleitende Gehölzstreifen, eine entsprechende Ergänzung ist stadtgestalterisch erwünscht.

Bereits vorhandene Laubbäume können entsprechend auf die Zahl der zu pflanzenden Bäume angerechnet werden.

Alle Pflanzflächen sind von Bebauung freizuhalten und zu mindestens 80% unversiegelt zu belassen bzw. zu entsiegeln. Die Einordnung notwendiger Zufahrten und Zuwegungen bzw. Gleisführungen und -anschlüsse ist zulässig.

Baumpflanzungen müssen generell zur jeweiligen Straßenbegrenzungslinie einen Mindestabstand von 2m einhalten, damit die Beschädigung von Ver- und Entsorgungsleitungen im öffentlichen Verkehrsraum vermieden wird.

Weiterhin ist zum Zwecke der stärkeren Durchgrünung des Plangebiets auf den Baugrundstücken je 200qm überbaubarer Grundstücksfläche ein großkroniger, standortgerechter Laubbaum (Stammumfang 12-14cm, Pflanzbeet $\geq 6\text{qm}$) zu pflanzen. Die in den festgesetzten Pflanzstreifen vorgenommenen Gehölzpflanzungen sowie Pflanzgebote, die sich aus Vorgaben der kommunalen Stellplatzsatzung (GaStAbs) ergeben, und auch die Erhaltung von adäquatem Baumbestand auf dem Grundstück können auf diese Bestimmung angerechnet werden.

Mit einer Erhaltungsbindung ist die Gehölzinsel in der Mitte des Plangebiets belegt. Zur Sicherung eines ausreichenden Grünflächenanteils im Plangebiet sind die mit einer Pflanzbindung (PB) festgesetzten Flächen vollständig unversiegelt zu erhalten.

V.1.11 Mindestgrundstücksgrößen

Aufgrund der schwierigen Erschließungssituation (wenige Anbindepunkte an das vorhandene Straßennetz) wird festgesetzt, dass Grundstücke eine Mindestgröße von 1000qm (GE₁) bzw. 1500qm (GE₂₊₃) haben müssen, um einer Zersplitterung in Kleingrundstücke vorzubeugen.

V.2 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen - Örtliche Bauvorschrift -

Die im Bebauungsplan verankerten örtlichen Bauvorschriften lassen großen Spielraum zur individuellen Gestaltung von Bauwerken. Gestalterische Regelungen betreffen ausschließlich die Dachlandschaft des Plangebiets.

So wird die Dachneigung in Anlehnung an den Bestand und die in der näheren Umgebung vorgegebene Prägung auf eine Spanne zwischen 0° bis 20° (GE₁) bzw. 0° bis 45° (GE₂₊₃) eingegrenzt.

Stärker geneigte Dächer ab 25° dürfen nur mit Tondachziegeln oder Betondachsteinen eingedeckt werden, wobei die Anbringung von Solar- und photovoltaischen Anlagen generell zulässig ist.

Aus gestalterischen Gründen sind Dacheinschnitte und -gaupen nur auf Dächern mit einer Dachneigung von mindestens 40° zulässig. Sie dürfen je Dachseite insgesamt 50% der Gebäudelänge nicht überschreiten und müssen zu den Giebelwänden der Gebäude einen horizontalen Abstand von mindestens 0,80m und zum Dachfirst einen vertikalen Abstand von mindestens 1,50m einhalten. Zwerchgiebel sind nur auf Dächern mit einer Dachneigung von mindestens 40° zulässig. Sie dürfen gemeinsam mit Dachgaupen und -einschnitten je Dachseite insgesamt 50% der Gebäudelänge nicht überschreiten und müssen zu den Giebelwänden der Gebäude einen horizontalen Abstand von mindestens 0,80m und zum Dachfirst einen vertikalen Abstand von mindestens 1,50m einhalten.

Dachüberstände bei Dächern mit einer Neigung von mindestens 25° dürfen am Ortsgang maximal 0,5m und an der Traufe maximal 1,0m betragen.

Im Übrigen finden im Geltungsbereich des Bebauungsplans die Abstandsflächenregelungen des Artikels 6 der Bayerischen Bauordnung Anwendung.

V.3 Hinweise

Im Bebauungsplan werden ergänzende zeichnerische Hinweise zu vorhandenen Baulichkeiten und Grundstücksgrenzen und textliche Hinweise zum Umgang mit Munitionsfunden, zur Beachtung bahnbetrieblicher Einflüsse, zur zeitlichen Befristung von festgesetzten Pflanzmaßnahmen, zum Umgang mit vorgefundenen Bodendenkmälern und zur abfallrechtlichen Relevanz punktueller Bodenverunreinigungen gegeben.

Die Hinweise sind nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplans, da eine bodenrechtliche Relevanz nicht unmittelbar vorliegt oder aber andere Rechtgrundlagen heranzuziehen sind. Dennoch sind die Hinweise im Zuge der Realisierung der Planung zu beachten, da sie mit den Zielstellungen des Bebauungsplans ursächlich zusammenhängen.

VI ERGÄNZUNGEN UND ÄNDERUNGEN DER PLANUNG IM ERGEBNIS DER BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN (TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE) UND DER ÖFFENTLICHKEIT [ABWÄGUNG]

Während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs im Zeitraum vom 13.07.2009 bis 14.08.2009 und der (erneuten) Behördenbeteiligung wurden in neun schriftlichen Stellungnahmen Anregungen und Hinweise zum Bebauungsplanentwurf vorgebracht. Von diesen neun Stellungnahmen stammte eine Stellungnahme von einem Bürger bzw. einer juristischen Person, acht Stellungnahmen stammten von Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange.

Die vorgebrachten Anregungen und Hinweise wurden im Bericht der Verwaltung über die öffentliche Auslegung aufgeführt, behandelt und erörtert. Die vorgebrachten inhaltlichen Anregungen (A) und Hinweise (H) bezogen sich vornehmlich auf folgende Themen:

1. (A): Zahl der Vollgeschosse
 (A): Verkehrsflächen und Erschließung
 (A): Art der baulichen Nutzung, u.a. Einzelhandel
 (H): Grundstückskaufinteresse
 (H): Grundstücksentwässerung, Versickerungsfläche
 (H): Abweichender Standort eines Gebäudes
 (H): Tangierung von gewidmeten Bahnflächen
 (H): Gleichstellung von Bauwerbern
- 2.1 (A): Begleitung von Erdarbeiten durch einen Bodengutachter
 (A): Festsetzung der zwingenden Vollversiegelung von Stellplätzen
 (A): Ergänzung der Begründung zum Bebauungsplan – Bodengutachter, Entwässerungsplaner
- 2.2 (H): Bodendenkmalschutz
- 2.3 (H): Versickerung von Oberflächenwasser
 (H): Bauausführung und Lagerung von Baustoffen in Gleisnähe, Leitungsführungen, Betreten von Bahnanlagen, Pflanzungen in Gleisnähe
 (A): Bahnbetriebliche Einflüsse und Erfordernisse
 (A): Baugrenzen und Abstand von Gebäuden zu den Bahnanlagen
 (H): Entwidmung von nicht mehr bahnbetrieblich genutzten Flächen
 (A): Beteiligung der „aurelis“ im Bebauungsplanverfahren
- 2.4 (H): Telekommunikationsanlagen im Plangebiet
- 2.5 (A): Einzelhandelsuntersuchung durch neues Einzelhandelsgutachten
- 2.6 (A): Ergänzung einer textlichen Festsetzung zum Lärmschutz
- 2.7 (H): Erfordernis des Straßenaufbruchs für die Verlegung von Hausanschlüssen
- 2.8 (A): Beachtung der Entwurfsplanung für den Ausbau der Auhofstraße
 (H): Gestaltung des Gehwegs

Die Anregungen und Hinweise fanden im Abwägungsergebnis teilweise Berücksichtigung (Nr. 1., 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.8), teilweise wurde ihnen nicht gefolgt (Nr. 1., 2.1, 2.3, 2.7.).

Aus dem Ergebnis der Abwägung der eingegangenen Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeit sowie von Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange ergibt sich kein Erfordernis für wesentliche, die Grundzüge der Planung berührende Änderungen des öffentlich ausgelegten Bebauungsplanentwurfs vom 06.04.2009.

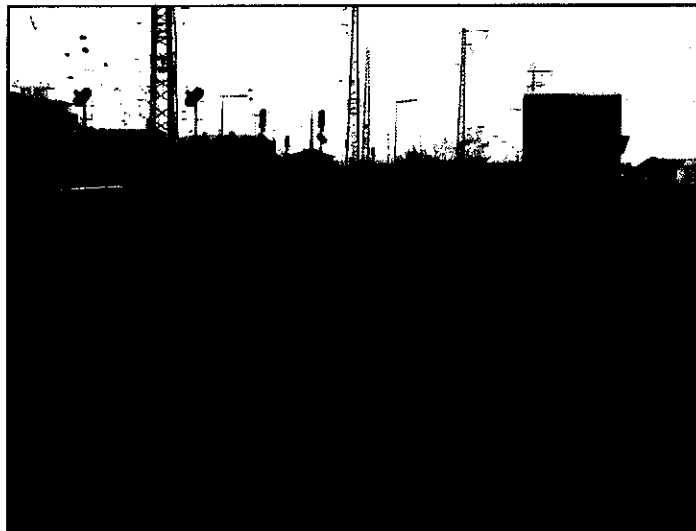
Der Bebauungsplanentwurf vom 25.01.2010 wurde daher als Satzung beschlossen. Die dem Bebauungsplan zugehörige Begründung vom 25.01.2010 wurde gebilligt.

Zum Zwecke des Satzungsbeschlusses wurde der Bebauungsplanentwurf vom 06.04.2009 um geringfügige Planänderungen gemäß Abwägungsergebnis ergänzt und endredaktionell bearbeitet. In den Bebauungsplanentwurf vom 25.01.2010 sind folgende Änderungen sowie redaktionelle Ergänzungen und Korrekturen eingearbeitet:

- Erhöhung der Zahl der zulässigen Vollgeschosse im Teilbaugebiet GE3 von III auf IV (Einschrieb in der Planzeichnung).
- Präzisierung der textlichen Festsetzung Nr. I.2 in der Überschrift: Ausschluss von reinen Lagerplätzen
- Präzisierung der textlichen Festsetzung Nr. I.6 zur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen: Schallschutzfenster mindestens der Klasse III.
- Ergänzung einer textlichen Festsetzung zur Regelung von Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (textliche Festsetzung Nr. I.17)
- Korrektur, Präzisierung und Ergänzung inhaltlicher Erläuterungen in der Begründung zum Bebauungsplan
- Einzelne Korrekturen von Schreib-, Grammatik- und Bezeichnungsfehlern sowie Präzisierungen in den textlichen Festsetzungen und in der Begründung

Am 01.03.2010 wurde der Bebauungsplan als Satzung beschlossen. Mit Bekanntmachung vom 26.03.2010 ist der Bebauungsplan Nr. 20/11 „Ladebahnhof“ in Kraft getreten.

- ENDE -



Aschaffenburg, 25.01.2010 / redaktionelle Ergänzung 22.03.2010

M. Bolch

SGL / Sachbearbeiter Bauleitplanung