

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0004/2010
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	22.12.2009
Bebauungsplanaufstellungsverfahren Amberg 53 "Am Stellwerk" 54. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplanes		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Frau Neumüller		
Beratungsfolge	20.01.2010	Bauausschuss
	01.02.2010	Stadtrat

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt für die Verfahren

- **Bebauungsplanaufstellungsverfahren Amberg 53 „Am Stellwerk“**

- **54. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans** (Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB))

auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfs Amberg 53 „Am Stellwerk“ 1.PA und des Entwurfes zur 54. Flächennutzungs- und Landschaftsplanänderung, beide in der Fassung vom 20.01.2010

1. die Trennung des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans in 2 Planungsabschnitte (1.PA und 2.PA)
2. die Trennung des Verfahrens der 54. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans (Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB) in 2 Abschnitte entsprechend dem Bebauungsplanentwurf
3. Die Weiterführung des 1. Planungsabschnitts Amberg 53 „Am Stellwerk“ 1. PA und die Weiterführung der 54. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans im Bereich des 1.Planungsabschnitts mittels erneuter Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.

Die Weiterbearbeitung des 2. Planungsabschnitts soll zusammen mit der erforderlichen Änderung des Flächennutzungsplans im betreffenden Geltungsbereich in einem eigenen Verfahren erfolgen.

Im Planbereich liegen die rechtskräftigen Baulinienpläne Nr. 12, 22 und 23. Mit erlangter Wirksamkeit ersetzt der aufzustellende Bebauungsplan im Geltungsbereich die Baulinienpläne.

Sachstandsbericht:

Verfahrensverlauf

Die Aufstellung des Bebauungsplanes mit gleichzeitiger 54. Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren wurde am 28.01.2008 vom Stadtrat beschlossen (Vorlage Nr.005/0002/2008). In Anlage 1 ist der damals beschlossene Bebauungsplanentwurf mit dem entsprechenden Geltungsbereich dargestellt. Damit sollten die ursprünglich 1998 begonnenen Überlegungen und Verfahren um die Überplanung der Flächen mit einer städtebaulich adäquaten Lösung für Flächenaufteilung, Erschließung und Nutzung ein endgültiges Ergebnis erhalten.

Im Zuge der Verfahrensbearbeitung ergaben sich durch die Beteiligungen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie durch die Beteiligung der Öffentlichkeit verschiedene Aspekte, die eine Trennung des Verfahrens rechtfertigen. Insbesondere auch, da von den Vertretern der DB Services Immobilien GmbH eine Teilung des Geltungsbereichs in 2 Abschnitte angeregt wurde. So sieht die DB eine dringlichere Verwertbarkeit der Flächen südlich der Bahnlinie, wo bereits eine Teilfläche privat veräußert wurde. Auch hinsichtlich der Entwicklungsziele- und Zeiträume der Teilbereiche ist eine unterschiedliche Bewertung erforderlich, so soll die Fläche nördlich der Bahn als Allgemeines Wohngebiet und Mischgebiet entwickelt werden, die Fläche südlich der Bahnlinie als Gewerbefläche und Stellplatzfläche. Somit sind auch hinsichtlich Immissionsschutz, Erschließung und Realisierungsmöglichkeit andere Maßstäbe anzulegen bzw. zu definieren.

Die Weiterentwicklung des Entwurfs vom Januar 2008 erfolgte in Abstimmung mit der DB und den verschiedenen beteiligten Behörden auf Basis der örtlichen Gegebenheiten und der einer Nutzung zugrunde liegenden Bedingungen. Zur Entwurfsgestaltung wurde die Erarbeitung des Vorentwurfs an ein Architekturbüro vergeben.

Aufgrund des komplexen Sachverhalts im Hinblick auf die Grundstücksangelegenheiten und die Erschließung ist eine ausreichende Planungssicherheit noch nicht gegeben. So befindet sich z.B. der überwiegende Teil noch nicht in kommunaler Planungshoheit, da von Seiten der Bahn noch keine Freistellung erfolgt ist, die Flächen also noch dem Fachplanungsrecht unterliegen.

Da sich der aus den ermittelten Vorgaben entwickelte, vorliegende Entwurf hinsichtlich Erschließung und Nutzungen erheblich vom Aufstellungsbeschluss unterscheidet, soll nochmals ein Beteiligungsverfahren durchgeführt werden, um die Stellungnahmen auf einer stabilen, nachvollziehbaren Entwurfsbasis zu erhalten und adäquat in Festsetzungen für eine Öffentliche Auslegung umsetzen zu können.

Zu beachten sind bzw. waren im Verfahrensverlauf folgende Aspekte:

Rechtliche Grundsätze und Besonderheiten des planfestgestellten Geländes

Die Bahnflächen unterliegen dem Fachplanungsrecht. Erst wenn eine Freistellung nach §23 AEG erfolgt ist (nachdem die Fläche entbehrlich geprüft, also nicht mehr benötigt wird) tritt die Planungshoheit der Gemeinde ein.

Die Entbehrlichkeitsprüfung für die betreffenden Bahnflächen ist abgeschlossen, nicht aber die Freistellungsprüfung, da der Freistellungsantrag seitens der DB noch nicht gestellt ist. Geklärt sind die grundsätzlichen Bedingungen, z. B. das Kanalleitungsrecht mit Schutzstreifen, nicht zu entwidmende Flächen und weiterhin notwendige Zufahrten, Stellplätze etc.

Die bisherigen Bahnflächen sollen durch eine Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB mit aufschiebend bedingter Nutzung festgelegt werden, d.h. die Nutzungsfestlegung ist abhängig vom Eintritt einer Bedingung, die in diesem Fall die erfolgte Freistellung der Flächen sein wird. Durch diese Verfahrensweise kann eine gewisse Planungssicherheit für potentielle Erwerber hergestellt werden. Planungsgrundlage ist der Konsens zwischen den Vertretern der Bahn und Kommune.

Die zeitliche Befristung des § 9 (2) soll auf maximal 6 Jahre festgelegt werden, um einer eventuellen Entschädigungspflicht der Gemeinde bei Nichtherstellung der Infrastruktur bzw. Nichtrealisierung des Baurechts zuvorzukommen. Ist zu diesem definierten Zeitpunkt der Bedingungseintritt nicht erfolgt, bleibt der Bebauungsplan in Kraft, die aufschiebend bedingte Nutzung aber dauerhaft unzulässig. Es bleibt dann bei der eisenbahnrechtlichen Nutzung und dem Fachplanungsvorbehalt.

Der nicht planfestgestellte Teilbereich des Bebauungsplans kann auch eigenständig funktionieren, falls kein Konsens mit der Bahn erzielt wird oder Umstände auftreten, die eine Freistellung verschieben /verhindern können.

Das Baurecht auf Zeit wird durch entsprechende, voraussichtlich zeitlich befristete Darstellungen im Flächennutzungsplan vorbereitet werden. Die Änderung des Flächennutzungsplans wird in Abstimmung mit der Regierung der Oberpfalz stattfinden, mit der bezüglich des Sachverhalts der Verbindung einer bedingt aufschiebenden Nutzung im Bebauungsplan und ihrer Entsprechung im Flächennutzungsplan Kontakt aufgenommen wurde.

Grundstücksangelegenheiten

Von Seiten der DB besteht Verwertungsabsicht. Nach der erfolgten Veräußerung eines Teilbereichs im Südosten werden bezüglich der verbleibenden Flächen entsprechende Verhandlungen geführt.

Die Erschließung, der Grundstückszuschnitt und die verschiedenen eisenbahnrechtlichen Bedingungen erfordern verschiedene Dienstbarkeiten wie Geh- Fahrt- Leitungsrechte. Diese sind noch im Einzelfall mit der fortschreitenden Planungsgenauigkeit zu definieren.

Erschließung

Für den Kanalbestand der DB ist keine Freistellung möglich, dieser bleibt als gewidmete Fläche im Bebauungsplan erhalten. Einverständnis bestünde mit einem Umschluss an einen neu verlegten Kanal, wenn der DB keine Kosten entstehen.

Da laut Verkehrsbehörde und Polizei eine Zu- und Abfahrt zum Pfalzgrafenring ausgeschlossen ist, da der Pfalzgrafenring in diesem Abschnitt zu den meistbelasteten Straßen im Amberger Stadtgebiet zählt, wurden verschiedene andere Ideen der Verkehrserschließung erörtert.

Im Aufstellungsbeschluss war die Erschließung der Gewerbeflächen über die Privatgrundstücke an der Bayreuther Straße vorgesehen, was aufgrund der Eigentumsverhältnisse und des hohen Erschließungsaufwands nicht sinnvoll ist

Von der Idee einer Kreisverkehrslösung im Bereich Ziegeltorplatz wurde bereits im Gutachten von Mai 1998 (Lang+ Burghardt, München) abgeraten. Auch ein Gutachten von Prof. Kurzak (Beratender Ingenieur für Verkehrsplanung in München) von 1999 lehnt eine Kreisverkehrslösung hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Sicherheit insbesondere für Fußgänger ab.

Um Aussagen über die Funktions- und Leistungsfähigkeit einer möglichen Anbindung über den Ziegeltorplatz sowie die Notwendigkeit einer zweiten Anbindung über die Bayreuther Straße zu erhalten wurde Prof. Kurzak für eine Verkehrsuntersuchung beauftragt.

Fazit der Studie ist eine mögliche Erschließung des Bebauungsplangeländes (Entwurfskriterium maximal 117 Stellplätze für Kfz, Gebäude mit gewerblicher Nutzung) über den Ziegeltorplatz unter folgenden Auflagen:

- geringfügige bauliche Umbau- und Ummarkierungsmaßnahmen (siehe Anlage 5)
- Verkehrsaufkommen max. 150 Kfz/Stunde
- Keine Lastzüge und Sattelschlepper

Eine Zufahrt von der Bayreuther Straße wird in der betreffenden Studie als sehr kritisch gesehen und nur mit Aufweitung zum Einbau einer Linksabbiegespur für möglich erachtet.

Folglich ist die Erschließung der Gewerbefläche vom Ziegeltorplatz geplant. Die erforderlichen Änderungen bzw. Anpassungen der Spuren im Kreuzungsbereich werden gemäß überschlägiger Kostenschätzung auf ca. €71.000 beziffert.

Eine Erschließung des Geländes hinter dem Grundstück Fl.Nr.1869/4 kann auf zweierlei Art und Weise erfolgen. Zum einen kann die Erschließung über das Vorderliegergrundstück erfolgen, eine Erschließung über den Ziegeltorplatz ist nur unter Einhaltung der Auflagen aus der Kurzak- Untersuchung und bei Erhalt einer entsprechenden Dienstbarkeit für die erforderlichen Rechte über das Bahngrundstück bzw. spätere Privatgrundstück möglich.

Die Flächen für diese Erschließung liegen allesamt auf Privatgelände.

Entwurf

Für das Gelände der ehemaligen Panzerverladerampen südwestlich der Bahnlinie Nürnberg – Irrenlohe ist die Arrondierung der bestehenden gewerblichen Nutzung mit einem „Gewerbehof“ vorgesehen. Wegen der besonderen Lage am Pfalzgrafenring und somit in unmittelbarer Nähe zur historischen Altstadt, ist hier zumindest entlang des Pfalzgrafenrings die Errichtung eines repräsentativen Gebäudes mit 3- mind. jedoch 2 –geschossiger Bauweise erforderlich. Die Nutzung dieses raumbildenden Gebäudes ist für den Dienstleistungssektor vorgesehen.

Entlang der Gleise sollen Stellplatzflächen entstehen, die auch privat bewirtschaftet werden können. Nordwestlich anschließend ist eine weitere Gewerbenutzung vorgesehen, z.B. eine Erweiterungsmöglichkeit für den benachbarten Betrieb. Südlich anschließend bestehen ebenfalls bereits seit längerer Zeit Erweiterungsabsichten des benachbarten Gewerbebetriebs, die in die Planung integriert wurden.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 3 ha und beinhaltet aufgrund der geänderten Erschließungssituation auch eine Teilfläche des Ziegeltorplatzes.

Altlasten

Von Seiten der Deutschen Bahn wurde 2003 eine Altlastenuntersuchung vorgelegt, die jedoch nur das Gelände nördlich der Gleise beinhaltete. Eine Untersuchung der Flächen im Bereich des Verladebahnhofs und des Stellwerks wurde nachgefordert und von Vertretern der DB im April 2009 im Baureferat vorgestellt. Vom Amt für Ordnung und Umwelt der Stadt Amberg wurde auf Mängel bzw. weitere erforderliche Untersuchungen hingewiesen, auf die nur im Hinblick auf eine zeitnahe Sanierung und eine Dokumentation des Sanierungserfolgs mittels Beweissicherheitsbeprobung verzichtet werden kann.

Im Dezember 2009 wurde die DB auf die weiterhin fehlenden Untersuchungen bzw. Informationen über geplante Maßnahmen und den Sanierungsverlauf hingewiesen und mit einer Fristsetzung bis 15.01.2010 zur Angabe des weiteren Vorgehens gebeten.

In den Untersuchungen sind die Flächen im Nordwesten und die bereits veräußerte Teilfläche im Süden nicht enthalten. Für die südliche Teilfläche liegt nach Aufforderung mittlerweile eine ausreichende Untersuchung vor, für den nordwestlichen Bereich besteht noch Klärungsbedarf.

Flächennutzungsplan

Aus historischen Gründen ist die Fläche zwischen der inneren Bayreuther Straße und der Hauptbahntrasse im rechtswirksamen Flächennutzungs- und Landschaftsplan noch als GI (Industriegebiet) dargestellt. Die tatsächliche Nutzung entlang der Bayreuther Straße ist aber heute (mit Ausnahme der 2 Anwesen in der Kuhaltaistraße) rein gewerblich geprägt. Die vorhandene Nutzung soll auf der Fläche der Verladerampen durch eine weitere gewerbliche Nutzung in Form eines Gewerbehofes erweitert werden. Im rückwärtigen Bereich erfolgen noch eine ausgedehnte Parkplatznutzung sowie weitere Gewerbeflächen. Die Gesamtfläche wird deshalb als GE (Gewerbefläche) dargestellt. Die Auswirkungen auf die 2 vorhandenen Wohngebäude (im Bestand in der Industriegebietsfläche gelegen) werden geprüft.

Naturschutz und Ausgleichsregelung

Die Flächen sind bisher als Verladebahnhof (ehem. Panzerverladerampen) genutzt worden. Wie auf dem Luftschrägbild von 1958 (Quelle: Archiv Stadtentwicklungsamt) in Anlage 7 ersichtlich, ist das Areal dabei mit Ausnahme der Böschungsflächen und der Bereiche um die Kuhaltaistraße vollständig zu diesem Zweck genutzt worden.

Auch auf den neueren Luftbildern ist eine weitgehende Versiegelung des Geländes erkennbar. Oberflächen sind gepflastert oder mit Gleisen und Gleisschotter belegt.

Die vorhandenen Grünstrukturen entlang der Bahnlinie und der Böschungsbereiche sind in der Stadtbiotopkartierung enthalten (Biotopteilflächen AM 129.05 und 129.06), jedoch keine geschützten Biotope nach § 13d Bayerisches Naturschutzgesetz. Siehe Darstellung und textliche Beschreibung in Anlage 6.

Ein Erhalt im Böschungsbereich zur Bahnlinie ist nach den Planungen möglich. Im Bereich der Teilfläche 05 sind Eingriffe bei Realisierung einer gewerblichen Nutzung/ Erweiterung unvermeidlich. In Anbetracht des hohen Versiegelungsgrades der bestehenden Flächen ist aufgrund der bestehenden Rechte mit erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 1a BauGB nicht zu rechnen. Eine genaue Prüfung findet im weiteren Verfahren statt.

Für die unter die Baumschutzverordnung fallenden Bäume ist entsprechender Ersatz zu leisten.

Im Entwurfsbereich befindet sich nach Auskunft der unteren Naturschutzbehörde jedoch auch eine artenschutzrechtlich wertvolle Fläche. Bei den Gleiskörpern handelt es sich oft um lineare Wanderachsen für Eidechsen, Schlangen und andere, wärme liebende Tierarten. Sicherzustellen ist, dass die lokalen Populationen sich nicht verschlechtern, gegebenenfalls sind CEF- Maßnahmen (vorgezogene ökologische Ausgleichsmaßnahmen) erforderlich. Eine genaue Beurteilung ist erst nach Vorlage eines Sanierungsplans für die Altlasten möglich.

weiteres Vorgehen

Nach Abarbeitung obiger Punkte sollen schnellstmöglich die öffentliche Auslegung, der Satzungsbeschluss und die Rechtskraft erfolgen um die Planungssicherheit auf dem Gelände von Seiten der Stadt Amberg festzuschreiben.

- Die erneute frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt zeitgleich mit der erneuten frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange.

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Planungsabschnitts 1 liegt zwischen der inneren Bayreuther Straße im Südwesten und der Bahnlinie und weist folgende Grundstücke auf: FlStNrn. 1864/5, 1869/4, 1869/6 (Teilfläche) 1871, 1873, 1874/2, 1874/3, 1889/2 (Teilfläche), 1894/3 (Teilfläche), 1975 (Teilfläche), 1975/31, 1975/119, alle Gemarkung Amberg.

Martina Dietrich, Baureferentin

Anlagen:

1. Entwurf aus dem ursprünglichen Aufstellungsbeschluss, Fassung vom 16.01.2008
2. Darstellung der Aufteilung in 2 Planungsabschnitte in der Fassung vom 20.01.2010
3. Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungs- und Landschaftsplans mit Entwurf der 54. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans in der Fassung vom 20.01.2010
4. Bebauungsplanentwurf in der Fassung vom 20.01.2010
5. Vorentwurf Umbau der Zufahrt Steingutstr./ Stellwerk beim Ziegelortplatz, Stand 08.09.2008
6. Luftbild aus dem Jahr 2007 mit Geltungsbereichen, Kataster und Kartierung der Stadtbiotope, Stand 20.01.2010
7. Fotos, Luftschrägbild von 1958
8. Auszug aus der Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH vom 14.04.2008