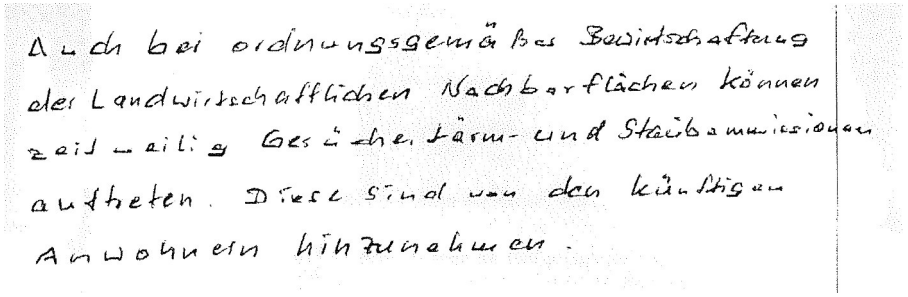
Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
Amt 5.4 Tiefbauamt	
1. Die beiden Zufahrten von der Schloßackerstraße zum Baugebiet sind uneinheitlich geplant. Aus optischen Gründen sollten die Radien innerhalb einer Einfahrt entweder ausgerundet oder eckig sein, nicht beides.	1. Diese Planung und die Reduzierung / Ausbildung der Trichter beruht auf einer früheren Rücksprache mit dem Tiefbauamt. Die Erschließungsplanung und die Detailplanung werden vom Ingenieurbüro geleistet, geringfügige Verschiebungen sind aufgrund der Planungsschärfe möglich.
2. Die Aufpflasterungen in den beiden Zufahrten von der Schloßackerstraße aus, ergeben in der dargestellten Form keinen Sinn und verursachen nur höhere Ausbaukosten. Wenn sie den Beginn des verkehrsberuhigten Bereiches verdeutlichen sollen, dann wären sie jedenfalls zur Schlossackerstraße hin zu verschieben.	2. Auch diese Planung beruht auf der genannten früheren Rücksprache. Darüber hinaus werden im Bebauungsplan keine Pflasterungen festgesetzt weil dies rechtlich gar nicht möglich ist. Die Darstellung soll einen Absatz bzw. eine geänderte Nutzung verdeutlichen. In die Hinweise wurde noch ein entsprechender Punkt aufgenommen.
3. In den beiden Stichstraßen sind bei den Parzellen 5 und 8 Aufpflasterungen vorgesehen, um Längsparkplätze zu kennzeichnen. Aus der Erfahrung anderer Erschließungsprojekte heraus plädieren wir für Asphaltbauweise (weniger Unterhaltskosten) und Aufmarkierung von Stellflächen nach Abschluss der Wohnbebauung. So kann statt der geplanten der tatsächlichen Lage der Grundstücksausfahrten Rechnung getragen werden. Eine Versickerung funktioniert bei den Bodenverhältnissen ohnehin kaum, so dass die Pflasterflächen höchstwahrscheinlich vollversiegelt gebaut würden.	3. Dito
4. Die optische Trennung mittels Pflasterstreifen zwischen den Parzellen 3 und 6 ist aus unserer Sicht überflüssig und verursacht nur unnötige Nahtstellen bei der Asphaltierung und langfristige Unterhaltskosten.	4. Dito, allerding stellt sich hier die grundsätzliche Frage nach der gestalterischen Qualität der Erschließungsanlagen. Im Landkreis werden z.B. wesentlich aufwändigere Erschließungen hergestellt.
5. Bei Bauparzelle Nr. 1 steht die Garagenausfahrt im Konflikt mit den Längsparkflächen auf der Straße.	5. Der *Grundstücks**teilungs**vorschlag* wurde entsprechend geändert. Eine Zu– und Ausfahrt ist ungehindert möglich.
6. Die Parzellen 5, 6, und 12 sollten nicht über die Kurvenbereiche ein- bzw. ausparken.	6. Es handelt sich um einen Verkehrsberuhigten Bereich! Die Garagen sind mit Ausnahme von Parzelle 12 so anfahrbar, dass eine einfache Zufahrtsbreite bereits zur Erschließung einer Doppelgarage ausreicht womit dieser Konflikt nicht existiert. Bei Parzelle 6 ist das Baufenster groß genug zur konfliktfreien Planung und von 2 Seiten erschlossen. Die Garage kann je nach Wunsch des Bauherrn auch in das Baufenster des Wohnhauses verschoben werden.
7. Die Ausparkfäche bei der Parzelle 14 ist fahrdynamisch ungünstig gestaltet und erfordert Rangierarbeit.	7. Es wird als zumutbar erachtet auch auf eigenem Grundstück eine Wendemöglichkeit zu schaffen bzw. dieses zum Teil dafür in Anspruch zu nehmen. Die Bauleitplanung kann nicht ausschließlich auf fahrdynamisch günstigste Lösungen abstellen, da viele andere Grundsätze, gerade auch die der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen sind.
8. Es wird dringend angeraten, einen Längsschnitt im Bereich der örtlichen Gehweganbindung vom Neubaugebiet zum Gewerbebereich darzustellen. Die Gehwegverbindung u. E. so nicht umsetzbar. Der Höhenunterschied kann nur entweder mit einer Treppenanlage oder einer erheblich längeren Rampenanlage überbrückt werden. Eine Detailzeichnung wäre hier anzuraten, um eine fehlerhafte Festsetzung im Bebauungsplan zu vermeiden.	8. Die Objektplaner im Sondergebiet sind informiert und können nach Rücksprache bedenkenlos anschließen. Die Steigung beträgt ca. 10% , für genauere Planungen hilft kein Längsschnitt sondern nur eine Erschließungsplanung in der die genaue Höhenlage definiert ist. Gegebenenfalls wird eine Treppenanlage erforderlich.
9. Was die AM 30 anbelangt ist der Gehweg nur an der westlichen Seite dargestellt. Es wird geraten, diesen ungeachtet der bestehenden Eigentumsverhältnisse auch auf der östlichen Seite der AM 30 im Bebauungsplan vorzusehen, mit Anbindung an den Bestand. Ansonsten sind die Raigeringer Supermarkt-Kunden planmäßig gezwungen, entweder auf der Straße zu laufen oder zweimal die stark befahrene „Immenstetter Straße“ zu kreuzen.	9. Nach Auskunft des Tiefbauamts wurde ein Grunderwerb bisher mittelfristig als unwahrscheinlich angesehen. Die Anregung wird aber aufgegriffen und auch die Parkplatzgestaltung im SO wird in Absprache mit Eigentümer und Architekt so erfolgen, dass Platz (Grünstreifenverbreiterung!) hin zur öffentlichen Fläche bleibt. Weitere Grunderwerbsverhandlungen mit dem Liegenschaftsamt werden angestrebt.
10. Die östliche Haltestelle an der AM 30 müsste behindertengerecht ausgebaut werden. Sie dient bei der vorliegenden Planung fast ausschließlich der Erreichbarkeit der Gewerbeeinheit, da der unter Punkt 9 genannte Gehweg in südlicher Richtung nicht eingeplant ist.	10. In der Örtlichkeit ist ein fehlender Gehsteig naturgemäß der Fall solange ein Grunderwerb scheitert. Die Bushaltestellen und die behindertengerechte Ausstattung (z.B. Kasseler Hochbord) wurden mit dem Zweckverband Nahverkehr vor der Auslegung besprochen. Die Haltestelle wurde nach deren Anregung nochmals verlegt.

Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
Amt 5.4 Tiefbauamt	
11. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellte westliche Haltestelle liegt direkt in der Zufahrt zu einem großen privaten Garagenhof. Entgegen der Antwort im ersten Beteiligungsverfahren auf die Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehrs ist es hier unmöglich ein Haltestellenkap zu errichten. Die Bordsteinabsenkung für die Zufahrt auf 3cm wäre für die aussteigenden Buspassagiere nicht hinnehmbar. Die für ein Kap erforderliche Bordsteinhöhe von 19cm wäre für die Ein- und Ausfahrt zum Garagenhof ein unüberwindbares Hindernis. Wie also soll man dort das versprochene Haltestellenkap schaffen? Als Amt, das die Planung vor Ort umsetzen soll, bitten wir um machbare Vorschläge.	11. Dito. Die Haltestelle wurde verlegt.
12. Die Grundfläche für das Haltestellenhäuschen wurde im Bebauungsplanentwurf nicht dargestellt. Wir vermissen im Entwurf eine öffentliche Fläche zur Errichtung.	12. Es ist und war genug öffentliche Fläche vorhanden.(Siehe gegebenenfalls die Akten notiz vom zur Besprechung am 19.02.2015 mit dem Zweckverband Nahverkehr)
Kanalbau: **Entwässerung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes** Die im Einzugsgebiet des vorgelegten Bebauungsplans enthaltenen Grundstücke entwässern über neu zu verlegende Kanäle im Mischsystem. Die GE-Fläche wird kanaltechnisch über die „Immenstetter Straße“ angebunden, das allgemeine Wohngebiet über die „Schloßackerstraße“. **Versiegelungsgrad** Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ist der Geltungsbereich eine ausgewiesene Gewerbegebietsfläche mit einem Versiegelungsgrad von 0,8. Das allgemeine Wohngebiet hat einen Faktor von 0,4. Der zukünftige Versiegelungsgrad für das Sondergebiet ist ebenfalls mit 0,8 festgesetzt. Das allgemeine Wohngebiet bleibt unverändert bei 0,4. Somit bleiben die Versiegelungsgrade früheren Planungen unverändert. **Versickerung** Ein Baugrundgutachten zur Versickerungsfähigkeit, Bodenbeschaffenheit und auch Höhe des Grundwasserspiegels liegt hier nicht vor. Eine dezentrale Versickerung des Niederschlagswassers auf den einzelnen Bauparzellen ist jedoch erfahrungsgemäß bei	

Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
Amt 5.4 Tiefbauamt	
den vorhandenen Böden kaum möglich. Eine Festsetzung über die Versickerung auf öffentlichen Stellplätzen sollte nicht festgesetzt werden, wenn kein Kenntnisstand über die Bodenbeschaffenheit vorliegt. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Entwässerungsgenehmigung für Versickerungsflächen ein Versickerungsversuch und eine Dimensionierung verlangt werden.	Die Öffentlichen Parkflächen sind so zu planen, dass ein Überlauf in die Kanalisation möglich ist wie in den anderen Baugebieten auch.
Weiterführende Kanäle außerhalb des Geltungsbereiches Die Ableitung des Mischwasserkanals erfolgt für das gesamte Gebiet über die „Immenstetter Straße“ in das RÜB 34 „Raigering-Nord“.	
Auslastungsgrad der weiterführenden Kanäle und des RÜBs Der Kanal in der „Schloßackerstraße“ bis zum Baugebiet (ca. 50 m) und auch der Kanal in der „Immenstetter Straße“ bis zur Kapelle (ca. 160 m) sind laut GEP hydraulisch überlastet und müssen ausgetauscht werden, bevor das Gebiet erschlossen wird. Bereits jetzt gibt es in diesem Bereich bei leichteren Starkregenereignissen Probleme. Die Aufweitung ist vor der Bebauung fertigzustellen.	Die erforderliche Aufweitung ist bekannt und wurde bereits kommuniziert.
Hochwasserschutz / Schutz vor Sturzfluten Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Entwässerungsgenehmigung für versiegelten Flächen von mehr als 800 m² (GE-Fläche) nach DIN 1986 Teil 100 (Punkt 14.9.3) ein Überflutungsnachweis zu führen ist.	Die Information wird an den Eigentümer weitergeleitet.
Wasserrecht Eine wasserrechtliche Genehmigung ist für den Geltungsbereich aus Sicht des Tiefbauamtes nicht notwendig, da dieser im GEP 34 „Raigering-Nord“ behandelt wurde.	
Sonstiges Die angedachten Baumstandorte tangieren keine Kanaltrassen.	
Zusammenfassung: Mit dem vorgelegten Bebauungsplan besteht grundsätzlich Einverständnis, wenn die o.g. Punkte beachtet werden.	

Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten  Auch bei ordnungsgemäßer Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nachbarflächen können zeitweilig Gerüche, Lärm- und Staubemissionen auftreten. Diese sind von den künftigen Anwohnern hinzunehmen.	Zwischen dem Wohngebiet und der landwirtschaftlichen Fläche liegt eine ausreichend große Grünfläche zur Abtrennung der unterschiedlichen Nutzungen. Ein entsprechender Hinweis wurde im Bebauungsplan hinzugefügt.

Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
Zweckverband Nahverkehr Das Bauleitplangebiet wird mit der Regionalbuslinie 59 Amberg-Freudenberg mit ca. 11 Fahrtenpaaren täglich und mit der City-Buslinie 14 mit 5 bzw. 7 Fahrten täglich durchfahren. Umso bedauerlicher, dass in der Begründung zum B-Plan auf die ÖPNV Anbindung in keinster Weise eingegangen wird. Es ist ein ausgesprochenes Ziel des ZNAS, Versorgungseinrichtungen wie Einkaufsmärkte mit dem ÖPNV anzubinden. Diese Chance sollte gerade bei Neubauten nicht leichtfertig vergeben werden. Zur Planung fanden einige wenige Vorbesprechungen zwischen ZNAS und Stadtplanungsamt statt. Aus Sicht des ZNAS wäre die richtige Lage einer beidseitigen Haltestelle auf Höhe der Querungshilfe. Laut Stadtplanungsamt wird hier jedoch dem Radverkehr Vorrang eingeräumt. Dies ist umso unverständlicher als der Radweg dann an der Querungshilfe endet und offenbar nicht weitergeführt werden soll. Die Haltestellen werden somit als „Notlösung“ am noch verbleibenden Platz eingeplant. Die sist insoweit gefährlich, als kaum ein Fahrgast den Umweg über die Querungshilfe nehmen wird, sondern die Straße auf Höhe der Haltestellen queren wird. Eine Planung des Radweges zwischen Aufstellfläche und Ausstieg ist zwingend zu vermeiden. Dies wird zu Gefahrensituationen gerade für ältere Personen führen und wird von aller Fachliteratur als unbedingt zu vermeiden bezeichnet. Es ist auch bedauerlich, dass der Vorschlag des ZNAS nicht aufgenommen worden ist, für beide Seiten ausreichend Platz für evtl. später gewünschte Wartehäuschen vorzuhalten. Gerade in der Stadt Amberg wurde dies in den letzten Jahren versäumt und die Errichtung von Wartehäuschen scheitert oft am fehlenden Grund. Die Anlage der Haltestellen hat zeitnah zur Eröffnung des Einkaufsmarktes zu erfolgen. Aufgrund der Vorgaben des Personenbeförderungsgesetztes –PBefG- den ÖPNV ab 01.01.2022 vollständig barrierefrei zu gestalten, sind die Haltestellen entsprechend barrierefrei auszubauen. Eine Bordsteinhöe von 16 cm ist dafür nicht ausreichend, da der verbleibende Restspalt nach DIN (E DIN 18030) max 5 cm horizontal und vertikal betragen muss. Der Bordstein ist daher mindestens 18 cm hoch auszuführen. Dies ist auf die Länge auszuführen, die sich durch den Abstand der Vorder- und Hintertüren eines 12 m KOMs ergibt, da der Einstieg vorne und der Ausstieg hinten erfolgt. Zudem darf die Straßenseite des Bordsteines nicht sägerauh ausgeführt werden, da dies zu Beschädigungen des Busreifens führt, sondern schräg geschliffen oder als Kasseler Sonderbord. Zudem sind im Sinne der Barrierefreiheit taktile Leitstreifen vorzusehen. Die ganze Problematik könnte gelöst werden, wenn die Haltestelle als einseitiges Haltestellen-Kap mit Querungshilfe zwischen den beiden Haltestellen ausgebildet würde. Gerade dadurch würde der Verkehr an dieser Stelle verlangsamt und es bestünde Platz für ein gefahrloses Vorbeiführen des Radweges. Aus Sicht des ZNAS nimmt die vorgelegte Planung nicht ausreichend Rücksicht auf moderne Verkehrsbelange, der Barrierefreiheit und eines zeitgemäßen ÖPNV.	Die Haltestelle wurde gemäß dem Wunsch des ZNAS verlegt. Zur Information ein Auszug aus der Aktennotiz über die Besprechung vom 18.02.2015 mit dem ZNAS. Grundlage war der bereits detailliert ausgearbeitete Planstand des Aufstellungsbeschlusses. Die in diesem Gespräch in der Aktennotiz dargelegten Vorgaben hinsichtlich Wartehäuschen wurden eingehalten. Die technische Ausbildung der Haltestelle (Bordstein etc.) ist nicht Gegenstand eines Bauleitplanverfahrens. Besprochen wurden die Bedingungen für die Anlage einer Bushaltestelle im Bereich des an der Immenstetter Straße am Ortsrand von Raigering geplanten Discounters. • Eine Haltestelle in genannten Bereich sowie die im Bebauungsplan skizzierten Verkehrsentschleunigungsmaßnahmen am Ortsrand werden seitens des ZNAS grundsätzlich befürwortet. • Die Schleppkurve der Aschacher Straße ist für den Busverkehr geringfügig zu klein und daher zu überprüfen und anzupassen. • Die Haltestelle ist behindertengerecht auszubilden • Die günstigste Lage für eine Haltestelle wäre im unmittelbaren Bereich der Querungshilfe, u.a. da hier auch der übrige Verkehr zum Warten gezwungen wäre und die Anbindung am kürzesten ist. • Wenn ein behindertengerechter Ausbau an dieser Stelle aufgrund der Querungen und des Radwegeverlaufs schwierig oder nicht zu erreichen ist kann eine Haltestelle auch weiter nach Süden vor die geplante STP- Zufahrt gelegt werden. Dieser Bereich sollte dann aber in den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit aufgenommen werden. • Die Flächen im Bebauungsplan sollten für die Errichtung eines Wartehäuschens (ca. 2,5 x 1,6 Meter) ausgelegt sein. Dafür ist eine (Gehsteig-) Breite von mind. 3,60 Metern erforderlich. Klären ob möglicherweise ein Sponsoring seitens des Betreibers möglich ist (Haltestellenname!).

Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
Handwerkskammer Niederbayern– Oberpfalz	
die Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz wird als Träger öffentlicher Belange am o. g. Verfahren um eine Stellungnahme gebeten. Die Stadt Amberg beabsichtigt mit dem o. g. Verfahren die Voraussetzungen zur Ansiedelung eines (großflächigen) Lebensmitteleinzelhandelsbetriebs sowie weiterer Ladeneinheiten mit einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 1.500 qm zu schaffen. Grundsätzlich sprechen wir uns für eine Stärkung der Zentralen Orte sowie eine bedarfsgerechte Sicherstellung der Nahversorgung aus. Die Zulassung von großflächigen Einzelhandelsgroßprojekten darf aber gleichzeitig den Erhalt flächendeckender mittelständischer Strukturen sowie lebendiger Innenstädte nicht gefährden. Bei der Entwicklung von sogenannten Einzelhandelsgroßprojekten ist grundsätzlich sämtlichen Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) zu folgen. Bei sämtlichen Einzelhandelsgroßprojekten sollte der zentrale Prüfmaßstab sein, dass bestehenden Versorgungsstrukturen kein zu großer Teil der Kaufkraft entzogen wird. Demzufolge muss die Entwicklung integrierter Lagen und speziell die Erhaltung gewachsener städtebaulicher Strukturen eindeutig im Fokus stehen, um der „Ausblutung“ bzw. Verödung von Stadt- und Ortszentren vorzubeugen und eine verbrauchernahe Versorgung unter sich verändernden Rahmenbedingungen, zum Beispiel unter demographischen Aspekten, langfristig sicherzustellen.	

Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
Handwerkskammer Niederbayern– Oberpfalz Parallel dazu möchten wir darauf hinweisen, dass Einzelhandelsgroßprojekte eine wichtige Ergänzung bestehender Zentrumslagen sein können. Klassisches eigentümergeführtes Ladenhandwerk findet dort jedoch nur in seltenen Fällen einen geeigneten Standort. Aus diesem Grund sind größere Einzelhandelsvorhaben auch unter dem Gesichtspunkt der Wirkung auf die verbrauchernahe Versorgung, speziell vor dem Hintergrund der zukünftigen demografischen Herausforderungen, sowie dem Erhalt der städtischen Wirtschaft in ihrer mittelständischen Struktur zu beurteilen. Dabei sollte auch Berücksichtigung finden, dass kleinere und bereits bestehende Verkaufsflächeneinheiten, etwa im Fall alteingesessener, renommierter Betriebe, diese ebenso die Versorgungsfunktion eines Zentralen Ortes wesentlich mit prägen können. Dem o. g. Verfahren können wir zustimmen, insofern für das geplante Vorhaben sämtliche landesplanerischen Vorgaben eingehalten werden und wohnortnahe Nahversorgungsbetriebe durch die Neuansiedelung nicht gefährdet werden. In diesem Zuge sind Einschränkungen der Sortimente sowie eine Begrenzung der maximal zulässigen Verkaufsflächen unterhalb der landesplanerisch zulässigen Obergrenze, die gemäß LEP-Vorgabe im Rahmen der kommunalen Planungshoheit möglich ist, in Erwägung zu ziehen. Darüber hinaus liegen uns aktuell keine Informationen vor, die gegen die übrigen Planungen sprechen. Wir möchten Sie gleichzeitig bitten, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen und nach § 3 Abs. 2 BauGB über das Ergebnis zu informieren. Mit freundlichen Grüßen Christian Stachel Referent	Die Auswirkungen der Ansiedlung wurden durch das bereits erwähnte Zusatzgutachten zum Einzelhandelsentwicklungskonzept (Standort und Wirkungsanalyse eines Lebensmitteldiscounters im Oberzentrum vom Januar 2014) untersucht. Sortimentsbegrenzungen und Flächenbegrenzungen wurden entsprechend den Empfehlungen der Untersuchung in den Festsetzungstext eingearbeitet. Die Obergrenzen des LEP werden weit unterschritten.

Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
3.28 Wasserrecht	
Stellungnahme zum Bebauungsplanaufstellungsverfahren Amberg 114 „An den Himmelsweihern“ und zum 111. Änderungsverfahren des Flächennutzungsplan **Anlage:** (Vorlage 005/0037/2015; Anlage 1 Seite 3-5 aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Amberg 41 „Raigering Nord“) In den Abwägungsvorschlägen zur Stellungnahme von 3.28 (Vorlage 005/0037/2015) wurde die Aussage formuliert, dass im rechtswirksamen Bebauungsplan Amberg 41 „Raigering Nord“ keine Festsetzungen zur Begrünung getroffen wurden. Im beigefügten rechtskräftigen Bebauungsplan Amberg 41 „Raigering Nord“ (Vorlage 005/0037/2015; Anlage 1) sind dennoch unter A. Festsetzungen Ziffer 9.3 und 14.8 Festsetzungen zur Fassaden- und Dachbegrünung enthalten. Ziffer 14.09 verweist zudem auf die Beschränkung der Flächenversiegelung auf das notwendige Maß und Ziffer 14.10 setzt die Regenwassernutzung fest. Zur Reduzierung der Regenwasserableitung und für den günstigeren Regenwasserabfluss bzw. stärkeren Regenwasserrückhalt sind Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Regenwassernutzung sinnvoll. Die wasserrechtlichen Grundsätze nach § 55 Abs.2 WHG zur Minimierung der Flächenversiegelung und die Förderung des natürlichen Umgangs mit Niederschlagswasser sind bestenfalls in die Festsetzungen zu integrieren. Fruth	Einer Festsetzung der Begrünung von Dächern wird nicht vorgenommen. Zum einen sind im Baugebiet für Garagen sowohl Sattel– als auch Flachdächer zulässig, zum anderen wurde in den anderen Baugebieten so verfahren, dass die Festsetzung der Flachdachbegrünung von Garagen als Teil der Vermeidungsstrategie im Hinblick auf den Eingriff in Natur und Landschaft gesehen wurde und Einfluss auf den Kompensationsfaktor hatte. Der vorliegende Bebauungsplan beinhaltet allerdings die Fläche eines bereits rechtskräftigen Bebauungsplan, der neu aufgestellt wird, daher existiert aufgrund der bestehenden Baurechte kein Eingriff. Die Möglichkeit des Kompensieren von Versiegelung 1:1 durch Dachflächen ist in den Festsetzungen (2.3) aufgeführt. Die wasserdurchlässige Befestigung von Zufahrten ist Teil der Festsetzungen (7.4), die Möglichkeiten und Bedingungen für eine Versickerung sind unter den Hinweisen zum Bebauungsplan aufgeführt. Die Möglichkeit der Regenwassernutzung wird in den Hinweisen unter Punkt 13. aufgenommen.

Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
Amt 5.1.2 Grünplanung	
☒ **Stellungnahme** DIE BEIDEN BAUMSCHEIBEN IM GEBIET SOLLEN IN OFFENER BAUWEISE AUSGEBAUT WERDEN. ES SIND SCHMALKRONIGE BAUMARTEN ZU VERWENDEN.	Die Anregung wird als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen. Sie betrifft allerdings Ausbaustandards die nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden können.
☒ **Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen** BEI DER AUSFÜHRUNG SOLL INNERHALB DER GRÜNFLÄCHE ENTLANG PARZELLE 1 SOWIE IN OST-WEST-RICHTUNG NÖRDLICH DER BEBAUUNG EIN PFLEGEWEG ANGELEGT WERDEN. EINE 3-REIHIGE HECKE IST MÖGLICH.	Der Raum für einen ost– westlichen Pflegeweg ist vorhanden. Nach Rücksprache mit der Grünplanung ist eine Durchfahrtsmöglichkeit ausreichend. Der Weg soll am nördlichen Rand der Grünfläche entstehen, die Restfläche ist für eine adäquate Ortsrandeingrünung ausreichend.

Äußerungen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	Abwägungsvorschläge des Referats für Stadtentwicklung und Bauen
Gemeinde Freudenberg	
Sehr geehrte Damen und Herren, die Beteiligung der Gemeinde Freudenberg gem. § 4 Abs. 2 BauGB wurde dem Gemeinderat Freudenberg in seiner Sitzung am 04. August zur Beschlussfassung vorgelegt. Wie schon unter der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB dargestellt, möchten wir auf die Einbeziehung der Grundstücke FlNrn.: 847/4, 847/6 und 847/5 der Gemarkung Aschach in die Bauleitplanung der Stadt hinweisen und diesbezüglich die Bereitschaft für die Änderung der Gemeindegrenzen in diesem Bereich erklären. Die einzige Möglichkeit zur Schaffung von Baurecht für diese Grundstücke ergibt sich, wenn die Flächen in die Planung der Stadt Amberg einbezogen werden könnten. Diesbezüglich haben zwischenzeitlich Gespräche zwischen Baureferent Markus Kühne und der Gemeinde Freudenberg unter Teilnahme der beteiligten Grundstückseigentümer stattgefunden. Die grundsätzliche Bereitschaft über die Einbeziehung der Flächen in die Bauleitplanungen der Stadt Amberg wurde für möglich erachtet, jedoch ist das bestehende Verfahren so weit fortgeschritten, dass eine Einbeziehung nicht mehr möglich ist. Es wird von Seiten der Gemeinde darauf hingewiesen, dass die Eigentümer der betroffenen Privatgrundstücke für einen Lückenschluss des bereits großteils vorhandenen Geh- und Radweges zwischen Raigering und Aschach ein Entgegenkommen der beiden Kommunen (Stadt Amberg und Gemeinde Freudenberg) erwarten. Im Rahmen der gutnachbarschaftlichen Beziehungen der Gemeinde Freudenberg mit der Stadt Amberg könnte hier ein gutes gemeinsames Projekt mit einem Lückenschluss der Geh- und Radwegverbindung zwischen den Orten erreicht werden. Bezug nehmend auf die bereits gelaufenen Vorgespräche möchten wir uns schon jetzt für die konstruktive Zusammenarbeit bedanken. Mit freundlichen Grüßen	Da die Prüfung der grundsätzlichen Realisierungsmöglichkeiten langwierige Vorarbeiten (Anpassung der Grenzen des Gemeindegebiets, Immissionsschutz, Entwässerung, Grabenverlauf im Hangbereich, Umlegung etc.) erfordern soll das Verfahren im Interesse einer zeitnahen Realisierung des Nahversorgungsstandorts mit dem jetzigen Geltungsbereich weitergeführt und abgeschlossen werden. Eine Prüfung der Bedingungen für die Bebaubarkeit und gegebenenfalls Überplanung der genannten Flächen kann als nächster Bauabschnitt zusammen mit der bereits angedachten Erweiterung des Baugebiets nach Osten (siehe nordöstlich gelegener Straßenstich im Planteil) erfolgen. Der Radweg ist bis zur Gemeindegrenze im Bebauungsplan enthalten, ein Lückenschluss wäre wünschenswert.