

Aufstellung

Bebauungsplan Nr. 476 II

„Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof
und Gögginger Brücke“

mit integriertem Grünordnungsplan

Textteil

In Kraft getreten am:
06.10.2017

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abkürzungen	3
Ermächtigungsgrundlage	5
A. Planzeichnung	5
B. Zeichenerklärung	5
C. Textliche Festsetzungen	6
C.1. Allgemeine Vorschriften	6
C.2. Planungsrechtliche Festsetzungen durch Text	6
C.3. Schlussbestimmungen	16
D. Begründung	17
D.1. Anlass der Planung	17
D.2. Beschreibung des Planbereiches	18
D.2.1. Geltungsbereich, Lage, Größe, Eigentumsverhältnisse	18
D.2.2. Städtebauliche Strukturen und Nutzungen im Plangebiet	19
D.2.3. Städtebauliche Strukturen und Nutzungen in der Umgebung	20
D.2.4. Topografie und Vegetation	21
D.2.5. Geologie, Hydrologie, Altlasten	21
D.2.6. Verkehrliche Anbindung	23
D.3. Planungsrechtliche Ausgangssituation	24
D.3.1. Darstellung im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung	24
D.3.2. Bauplanungsrechtliche Situation	24
D.3.3. Sonstige Planungen	25
D.4. Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung	29
D.4.1. Ziele der Planung, Planungskonzept	29
D.4.2. Art der baulichen Nutzung	32
D.4.3. Maß der baulichen Nutzung	34
D.4.4. Sonstige Festsetzungen	38
D.4.5. Grünordnung	45
D.4.6. Verkehr	46
D.4.7. Immissionsschutz	51
D.4.8. Ver- und Entsorgung	59
D.5. Umweltbericht	63
D.5.1. Einleitung	63
D.5.2. Beschreibung und Bewertung der ermittelten Umweltauswirkungen	63
D.5.3. Zusätzliche Angaben	76
D.6. Finanzielle Auswirkungen und vertragliche Regelungen	81
D.7. Städtebauliche Statistik, Plangebietsfläche	82
E. Textliche Hinweise und nachrichtliche Übernahmen	83
E.1. Vorschriften und Regelwerke	83
E.2. Altlasten	83
E.3. Umlegung der Versorgungsnetze	83
E.4. Denkmalschutz	84
E.5. Richtfunkstrecken	84
E.6. Erneuerbare Energien	84
E.7. Baumschutzverordnung	84
F. Anlagen	85
F.1. Luftbild	85
F.2. Planungsrechtliche Ausgangssituation	86
F.3. Städtebaulicher Rahmenplan „Ladehöfe“	87
F.4. Lageplan vorgezogene Ausgleichsfläche	94
F.5. Zu beseitigende Gebäude	95
F.6. Zu beseitigende Gehölze und Biotopstrukturen	96

F.7. Erschließung Bahnhof-Parkhaus	97
F.8. Regionalbus-Terminal	98
G. Verfahrensvermerke / Ausfertigung	99

Abkürzungen

Abkürzung	Erläuterung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundesbodenschutzverordnung
1. BImSchV	1. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung für kleine und mittlere Feuerungsanlagen)
16. BImSchV	16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung)
26. BImSchV	26. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über elektromagnetische Felder)
39. BImSchV	39. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BP	Bebauungsplan
CEF-Maßnahmen	Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen („continuous ecological function“ oder „kontinuierliche ökologische Funktionalität“)
dB (A)	Dezibel (A-bewertet) – logarithmische Maßeinheit, die den Schalldruckpegel angibt
DIN 18005	Deutsche Industrienorm Schallschutz im Städtebau
DIN 18920	Deutsche Industrienorm zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DIN 4109-1	Deutsche Industrienorm zum Schallschutz im Hochbau, (Teil 1: Mindestanforderungen)
DIN 4150-2	Deutsche Industrienorm zu Erschütterungen im Bauwesen, (Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden)
DINplus	Qualitätsnorm für Holzpellets
DSchG	Denkmalschutzgesetz

Abkürzung	Erläuterung
DWA-A 138	Arbeitsblatt „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“
DWA-M 153	Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser
EEWärmeG	Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz
EHK 2016	Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Augsburg 2016
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FLL	Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.
Fl.-Nr.	Flurstücks-Nummer
FNP	Flächennutzungsplan
GF	Geschossfläche
GFZ	Geschossflächenzahl
GO	Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern
GRZ	Grundflächenzahl
ha	Hektar
KBFmax	Maximalwert aller betrachteten Erschütterungen eines Beurteilungszeitraumes nach DIN 4150-2
KBFT _r	Beurteilungs-Schwingstärke nach DIN 4150-2
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LLIS	Lärm- und Luftschadstoff-Informationssystem der Stadt Augsburg
μT	Mikro-Tesla (Maßeinheit für Magnetfelddichte)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MK	Kerngebiet
MKW	Mineralölkohlenwasserstoffe
m ü. NN	Meter über Normal Null (bei Höhenangaben)
NO ₂	Stickstoffdioxid
OK	Oberkante
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PAK	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
PBSM	Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel
PCB	Polychlorierte Biphenyle
PM ₁₀	Schwebstaub der Größenklasse < 10 μm (Mikrometer)
R`w,res	Resultierendes Schalldämmmaß

Abkürzung	Erläuterung
saP	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SO	Sondergebiet
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
VDI 2719	Richtlinie zur Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen
VKF	Verkaufsfläche
WA	Allgemeines Wohngebiet
Z.0, Z.1.1 usw.	Zuordnungswerte aus den Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-TR-Boden -neu-)

Ermächtigungsgrundlage

Die Stadt Augsburg erlässt gemäß folgender Vorschriften in der jeweils zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses geltenden Fassung (*) den Bebauungsplan Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ als Satzung:

- § 2 Abs. 1 Satz 1, § 9 und § 10 Abs. 1 BauGB
- Art. 6, 79 und 81 BayBO
- Art. 4 Abs. 2 BayNatSchG
- Art. 23 GO

(*) Hinsichtlich des BauGB gelten gemäß den allgemeinen Überleitungsvorschriften nach § 233 Abs. 1 BauGB und gemäß den Überleitungsvorschriften aus Anlass des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt nach § 245c Abs. 1 BauGB die bis einschließlich 12.05.2017 geltenden Rechtsvorschriften.

A. Planzeichnung

Siehe gesonderte Planzeichnung im Maßstab 1:1.000 in der Fassung vom 04.09.2017.

B. Zeichenerklärung

Siehe gesonderte Zeichenerklärung zur Planzeichnung in der Fassung vom 04.09.2017.

C. Textliche Festsetzungen

in der Fassung vom 04.09.2017.

C.1. Allgemeine Vorschriften

§ 1 Bestandteile

Der Bebauungsplan besteht aus der Planzeichnung (Teil A), der Zeichenerklärung (Teil B), den textlichen Festsetzungen (Teil C), der Begründung einschließlich Umweltbericht (Teil D), den textlichen Hinweisen und nachrichtlichen Übernahmen (Teil E), den Anlagen (Teil F) und den Verfahrensvermerken / der Ausfertigung (Teil G).

§ 2 Aufstellung des Bebauungsplanes, Geltungsbereich

Der Bebauungsplan Nr. 476 II, „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“, wird für den Bereich zwischen der Bahnlinie Augsburg-München im Westen bzw. Südwesten, der Hermanstraße (teilweise einschließlich) im Süden bzw. Südosten, dem Hermanfriedhof (teilweise einschließlich) im Nordosten bzw. Norden und der bestehenden Bebauung südlich der Halderstraße sowie dem Hauptbahnhof mit Bahnhofsvorplatz im Nordwesten aufgestellt.
Der konkrete räumliche Geltungsbereich ergibt sich aus der Planzeichnung (Teil A).

§ 3 Baunutzungsverordnung

Für den Bebauungsplan gilt, soweit nachfolgend im Einzelnen nichts Abweichendes geregelt wird, die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990, zuletzt geändert am 04.05.2017.

C.2. Planungsrechtliche Festsetzungen durch Text

§ 4 Art der baulichen Nutzung

- (1) Der in der Planzeichnung (Teil A) mit SO_{Regionalbus-Terminal} gekennzeichnete Bereich wird als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Regionalbus-Terminal“ gemäß § 11 BauNVO festgesetzt.

Zulässig sind

1. An- und Abfahrtshaltestellen für den Busverkehr,
2. bauliche Anlagen für den Busverkehr, inklusive Haltestellenüberdachungen,
3. Anlagen zur Ver- und Entsorgung des Regionalbus-Terminals,
4. Verkehrs- und Stellplatzflächen.

- (2) Die in der Planzeichnung (Teil A) mit MK gekennzeichneten Bereiche werden als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt.

Zulässig sind

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
2. Einzelhandelsbetriebe, mit Ausnahme von großflächigem Einzelhandel; Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
3. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
5. Fahrrad-Parkhäuser und Fahrrad-Garagen,
6. nur im MK 2: Parkhäuser und sonstige oberirdische Garagen.

Nicht zulässig sind

1. Tankstellen,
2. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
3. sonstige Wohnungen,
4. Vergnügungsstätten,
5. Bordelle, bordellartige Betriebe und Wohnungsprostitution.

- (3) Die in der Planzeichnung (Teil A) mit WA gekennzeichneten Bereiche werden als Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO festgesetzt.

Zulässig sind

1. Wohngebäude,
2. die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
3. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Ausnahmsweise zulässig sind

1. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
2. sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
3. Anlagen für Verwaltungen.

Nicht zulässig sind

1. Gartenbaubetriebe,
2. Tankstellen.

- (4) Im Plangebiet sind Fremdwerbbeanlagen nicht zulässig. Hiervon ausgenommen sind Werbetafeln im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“.

§ 5 Maß der baulichen Nutzung

- (1) Das Maß der baulichen Nutzung ist in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzt.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten darf die zulässige Grundfläche (GRZ) durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberkante bis höchstens 0,8 und in den Kerngebieten bis 1,0 überschritten werden.

- (3) Im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“ darf die zulässige Grundfläche (GRZ) durch nicht überdachte Anlagen für Stellplätze, Nebenanlagen und sonstige Erschließungsflächen bis höchstens 0,9 überschritten werden.

§ 6 Höhenlage von Gebäuden

Die in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzte maximale Oberkante (OK) baulicher Anlagen, jeweils in Meter über Normal-Null, darf nicht überschritten werden.

§ 7 Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise, Abstandsflächen

- (1) Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen und Baulinien in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzt.
- (2) An die nördliche und die südliche Baulinie im Baufeld 1 des allgemeinen Wohngebietes ist jeweils eine zusammenhängende Gebäudeeinheit in einer Länge von mindestens 50 m anzubauen.
- (3) In den allgemeinen Wohngebieten und in den Flächen für den Gemeinbedarf beträgt abweichend von Art. 6 Abs. 5 Sätze 1 und 2 sowie Abs. 6 BayBO die Tiefe der Abstandsflächen 0,5 H, mindestens 3,0 m. Hingegen haben die festgesetzten Baulinien Vorrang vor den Abstandsflächen, die sich bei Anwendung des Art. 6 Abs. 5 Sätze 1 und 2 BayBO ergeben.
- (4) In den Kerngebieten und im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“ haben die festgesetzten Baugrenzen Vorrang vor den Abstandsflächen, die sich bei Anwendung des Art. 6 Abs. 5 Sätze 1 und 2 BayBO ergeben. Zwischen Gebäuden innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen beträgt die Tiefe der Abstandsflächen hier 0,25 H, mindestens 3,0 m.

§ 8 Stellplätze, Garagen, Nebenanlagen

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten sind Stellplätze in Tiefgaragen anzuordnen. Besucherstellplätze sind auch oberirdisch, außerhalb der durch Baugrenzen bzw. Baulinien festgesetzten überbaubaren Flächen auf dem Baugrundstück zulässig.
- (2) Carports und oberirdische Garagen sind in den allgemeinen Wohngebieten nicht zulässig.
- (3) Die Ausbildung von Tiefgaragen einschließlich zugehöriger Zufahrten und deren Einhausungen ist unter Berücksichtigung des § 11 Abs. 4 der textlichen Festsetzungen auch außerhalb der durch Baugrenzen bzw. Baulinien festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.
- (4) Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, mit Ausnahme von Gerätehäusern mit einer Nutzfläche von bis zu 10 m² und Pergolen, sind im allgemeinen Wohngebiet nur innerhalb der durch Baugrenzen bzw. Baulinien festgesetzten überbaubaren Flächen zulässig.

§ 9 Gestaltungsfestsetzungen

- (1) Die Hauptgebäude müssen verputzt oder mit vorgesetzten Plattenverkleidungen ausgebildet werden. Die Fassadenfarben und -materialien sind mit der städtischen Farbberatung abzustimmen.
- (2) Die Dächer der Haupt- und Nebengebäude sind als Flachdächer bis zu einer Dachneigung von maximal 7° mit umlaufender Attika auszubilden.
- (3) Lärmschutzwände sind, mit Ausnahme der bautechnisch erforderlichen Konstruktionselemente, mit lichtdurchlässigen oder transparenten Materialien (z.B. satiniertes Glas) auszubilden.
- (4) Standplätze für Abfall- und Wertstoffbehälter sind in die Gebäude zu integrieren oder so einzuhausen, dass die Abfall- und Wertstoffbehälter von öffentlichen Verkehrs- oder Grünflächen aus nicht sichtbar sind.
- (5) Im Plangebiet sind Container zum Sammeln von Wertstoffen (Glas, Stoffe, etc.) nur innerhalb von Gebäuden oder als im Boden versenkte Anlagen zulässig.
- (6) Solarthermie- und Photovoltaikanlagen sind in die Gebäudefassade sowie in die Dachfläche integriert bzw. als Aufständigung auf dem Dach allgemein zulässig, wobei diese Anlagen nicht mehr als 1,50 m über den oberen Dachabschluss bzw. über Oberkante Attika hinausgehen dürfen. Zur Fassadenebene ist ein Abstand von 1 m einzuhalten.
- (7) Je Gebäude ist die Anbringung höchstens einer von außen sichtbaren Antennenanlage zulässig.
- (8) In den Kerngebieten sind maximal 20 cm hohe randsteinartige Einfriedungen zulässig. Die Ausbildung von Zäunen oder Hecken ist in diesen Bereichen unzulässig. In den allgemeinen Wohngebieten und der Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Kindertagesstätte sind Einfriedungen als maximal 1,50 m hohe Metallstab- oder Stahlmattenzäune zulässig, die mit Heckenpflanzen gemäß § 11 Abs. 1 der textlichen Festsetzungen zu hinterpflanzen sind.
- (9) Im Bereich der Fläche für den Gemeinbedarf für kirchliche Zwecke (Betriebshof Friedhof) ist die Einfriedung gegenüber dem angrenzenden öffentlichen Straßenraum in dem in der Planzeichnung (Teil A) entsprechend gekennzeichneten Bereich als maximal 2,0 m hohe Sichtbetonmauer auszuführen. Im Verlauf der Mauer sind in regelmäßiger Abfolge mindestens fünf Heckennischen mit einem Nischenmaß von mindestens 1,0 m auf 5,0 m vorzusehen, die mit geschnittenen Heckenpflanzen gemäß § 11 Abs. 1 der textlichen Festsetzungen zu bepflanzen sind. Die Mauer darf durch Zufahrtsbereiche unterbrochen werden.
- (10) Das Baufeld 1 der allgemeinen Wohngebiete ist angrenzend zum Straßenbegleitgrün der Ladehofstraße 2 auf der privaten Grundstücksfläche durch eine Stützmauer mit 50 cm Mauerstärke aus glatt geschaltem grauem Sichtbeton einzufrieden. Die Höhe der Stützmauer beträgt 45 cm, gemessen vom Geländeniveau der

angrenzenden öffentlichen Straßenbegleitgrünfläche. Hinter dieser Stützmauer ist eine maximal 1,0 m hohe Schritthecke aus Heckenpflanzen gemäß § 11 Abs. 1 der textlichen Festsetzungen anzulegen. Dahinter ist ein Metallstab- oder Stahlmattenzaun von maximal 1,0 m Höhe zulässig. Zufahrten (oder Zufahrtsbereiche) zu Tiefgaragen sind von den vorgenannten Festsetzungen ausgenommen.

§ 10 Werbeanlagen

- (1) Werbeanlagen sind nur innerhalb der Baulinien und Baugrenzen zulässig.
- (2) In den allgemeinen Wohngebieten dürfen Werbeanlagen eine Höhe von 0,60 m und in der Gesamtlänge ein Fünftel der Frontlänge des Gebäudes nicht überschreiten. Sämtliche Werbeanlagen sind nur in den Erdgeschosszonen, d. h. maximal bis zur Höhe der untersten Fensterunterkante des ersten Obergeschosses zulässig.
- (3) In den Kerngebieten dürfen Werbeanlagen eine Höhe von maximal 2,0 m und in der Gesamtlänge die Hälfte der Frontlänge des Gebäudes nicht überschreiten. Werbeanlagen dürfen in den Kerngebieten nur unterhalb der Attika errichtet werden.
- (4) Im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“ dürfen Werbeanlagen eine Höhe von maximal 2,0 m und in der Gesamtlänge ein Zehntel der Frontlänge des Gebäudes nicht überschreiten. Werbeanlagen dürfen im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“ nur unterhalb der Attika errichtet werden.
- (5) Zusätzlich zu den in Abs. 2 und 3 genannten Gesamtflächen ist nur ein Nasenschild / Ausleger pro Frontseite eines Gebäudes mit der seitlichen Ansichtsfläche von maximal 0,36 m² zulässig. Die Ausladung einschließlich Konstruktion darf nicht mehr als 0,75 m betragen.
- (6) Das großflächige Anstreichen, Beschriften und Bekleben von Fensterflächen (d. h. mehr als ein Drittel der jeweiligen Fensterfläche) sowie das Verschließen durch Platten ist unzulässig.
- (7) Blinkende und sich bewegende Werbeanlagen, Leuchtkästen, Leuchtprojektionen und Skybeamer oder ähnliches sind unzulässig.
- (8) Werbeanlagen sind im Einzelnen mit dem Stadtplanungsamt abzustimmen.

§ 11 Grünordnung und Naturschutz

- (1) Für das Plangebiet werden folgende Baumarten und Gehölzqualitäten festgesetzt:

Artenliste Bäume:

Bäume 1. Ordnung

Acer platanoides

Fagus silvatica

Ginkgo biloba

Gleditsia triacanthos

Platanus acerifolia

Spitzahorn

Rot-Buche

Ginkgo/Fächerblattbaum

Gleditschie

Platane

Populus nigra 'Italica'	Säulen-Pappel
Quercus in Arten	Eiche
Robinia pseudoacacia	Schein-Akazie
Tilia in Arten	Linde

Bäume 2. Ordnung

Acer campestre	Feldahorn
Alnus incana	Grauerle
Aesculus carnea 'Briotii'	Scharlach-Roskastanie
Carpinus betulus	Hainbuche
Populus tremula 'Erecta'	Zitterpappel
Prunus avium 'Plena'	Vogel-Kirsche
Obstbäume	

Artenliste Heckenpflanzen:

Acer campestre	Feldahorn
Carpinus betulus	Hainbuche
Fagus silvatica	Rot-Buche
Ligustrum vulgare 'Atrovirens'	Rainweide
Taxus baccata	Eibe

Für nicht hinsichtlich der Art festgesetzte Pflanzungen sind standortgerechte, vorwiegend heimische Arten in Anlehnung an die potentielle natürliche Vegetation zu verwenden.

Pflanzenqualität/Pflanzdichte:

Bäume 1. Ordnung

Hochstämme 4mal verpflanzt mit Ballen,
Stammumfang 20-25 cm
Bei Verwendung im Straßenraum als Alleebaum
(Gütebestimmung FLL)

Bäume 2. Ordnung

Hochstämme 3mal verpflanzt mit Ballen,
Stammumfang 18-20 cm.
Bei Verwendung im Straßenraum als Alleebaum
(Gütebestimmung FLL)

Hochstämme 4mal verpflanzt mit Ballen,
Stammumfang 20-25 cm

Obstbäume

Hochstämme 3mal verpflanzt mit Ballen,
Stammumfang 14-16 cm.

Heckenpflanzen

Heckenpflanzen aus strauchartig wachsenden Gehölzen,
verpflanzte Sträucher 60-100 cm.

Heckenpflanzen aus baumartig wachsenden Gehölzen,
Heister 125-150 cm,
Pflanzdichte 3 Stück/m.

- (2) Für die festgesetzten Bäume entlang der Nordseite des Baufeldes 9 in der Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Kindertagesstätte ist *Acer campestre* (Feldahorn) gemäß Abs. 1 zu verwenden.
- (3) Sicherstellung des Standraumes von Bäumen:
Bei Pflanzungen an Standorten, deren Durchwurzelungsbereich begrenzt ist (z. B. in Plätzen oder an Straßen), muss die offene oder mit einem dauerhaft luft- und wasserdurchlässigen Belag versehene Fläche mindestens 6,0 m² betragen. Der durchwurzelbare Raum muss bei einer Mindestbreite von 2,0 m mindestens 16 m² betragen und eine Tiefe von mindestens 1,2 m haben.
- (4) Im Bereich von Tiefgaragen ist außerhalb von Baumstandorten unter Vegetationsflächen ein durchgehender durchwurzelbarer Raum von mindestens 0,60 m Tiefe zu gewährleisten. Für den Standraum von Bäumen muss ein durchgehender durchwurzelbarer Raum von mindestens 1,0 m Tiefe und einer Fläche von mindestens 16 m² gewährleistet sein. Die mit einem dauerhaft luft- und wasserdurchlässigen Belag versehene Fläche muss mindestens 6 m² betragen.
- (5) Die Pflanzbarkeit von festgesetzten Bäumen muss durch Freihalten des Standraumes von Leitungen gewährleistet sein. Bestehende Leitungen, die sich mit festgesetzten Baumpflanzungen überlagern, müssen geschützt oder verlegt werden.
- (6) Von den Standorten der festgesetzten Bäume kann im Rahmen der Ausführungsplanung abgewichen werden, wobei der Umfang der vorzunehmenden Bepflanzung und das in der Planzeichnung (Teil A) vorgegebene Gestaltungsprinzip beizubehalten sind.
- (7) Der zu erhaltende Baumbestand ist unter Beachtung der Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen wirksam zu schützen. Alle Eingriffe (Leitungsstrassen etc.) die nach DIN 18920 zu einer Schädigung der Bäume führen können, sind in einem Abstand von weniger als 1,5 m zur Kronentraufe zu unterlassen.
- (8) Das Straßenbegleitgrün kann für erforderliche Grundstückszufahrten/-zugänge unterbrochen werden.
- (9) Im Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren muss ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan vorgelegt werden.
- (10) In den allgemeinen Wohngebieten ist je 500 m² nicht überbaubare Grundstücksfläche ein Baum 1. oder 2. Ordnung gemäß Abs. 1 zu pflanzen.
- (11) Grundstücksflächen, die nicht durch Gebäude, Nebenanlagen, Stellplatzflächen und Wege in Anspruch genommen werden, sind als bodenschlüssige Grünfläche zu gestalten.

(12) Sämtliche festgesetzten Pflanzungen sind vom Grundstückseigentümer im Wuchs zu fördern, zu pflegen und vor Zerstörung zu schützen. Ausgefallene Pflanzen sind artgleich, entsprechend den festgesetzten Pflanzenqualitäten zu ersetzen.

(13) Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen

Als vorgezogener, artenschutzrechtlicher Ausgleich ist ein 0,16 ha umfassender Teilbereich aus den im Bereich des rechtsverbindlichen BP Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ liegenden Grundstücken Fl. Nr. 4939/13 und 4939/162, Gemarkung Augsburg, (siehe Anlage F.4. „Lageplan vorgezogene Ausgleichsfläche“) durch folgende CEF-Maßnahmen aufzuwerten:

Maßnahmenbeschreibung:

- frühzeitige Einfriedung der Fläche auf der Nordseite mit einem mindestens 1,20 m hohen Metallstab- oder Stahlmattenzaun und Kennzeichnung mit einer Informationstafel als Biotopfläche bzw. Lebensraum zur Verhinderung einer Befahrung und von Ablagerungen,
- Freiräumen der Fläche von technischen Verbauungen (Versiegelungen), Gerätschaften oder sonstigen Ablagerungen und Beseitigung von größeren Gehölzen oder Gehölzanflug, unter Sicherung des Biotops Nr. A-1352-002,
- Schaffung einer mosaikartigen Gestaltung aus offenen Bodenstellen, Ruderalvegetation, einzelnen Sträuchern und Versteckstrukturen,
- Ausbildung von besonnten, in Südwest- bis Südost-Ausrichtung angelegten Steinriegeln (z. B. Gabionen, Trockenmauern etc.) und Böschungen in Kombination mit langgezogenen Sandlinsen sowie einer Schottergrube und Einbau von kleinräumigem nährstoffarmen Substrat auf der Südseite,
- lockere Pflanzung von einigen wenigen niedrigen Sträuchern (Hundsrose, Sanddorn),
- nährstoffarme Gestaltung der verbleibenden Freiflächen durch Erhalt des vorhandenen kiesigen Substrates,
- Ausbringen von Mähgut aus den Lechheiden südlich von Augsburg und Platzieren von größeren, hohl liegenden Steinen, Baumstubben, etc. auf den Freiflächen.

Pflege:

- Ein regelmäßiges Betreten und damit Stören der Fläche muss wirksam unterbunden werden.
- Als dauerhafte Pflege der Strukturen müssen die auflaufenden Gehölze oder Sträucher in einem Turnus von 3 Jahren entnommen werden.
- Die vorgenannten CEF-Maßnahmen sind im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG vor Freiräumen des Areals des inneren und mittleren Ladehofes herzustellen.

§ 12 Grund- und Niederschlagswasser

(1) Nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser ist, sofern nachweislich die Versickerungsfähigkeit und Kontaminationsfreiheit des Untergrundes gegeben ist, nach Arbeitsblatt DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ und dem Merkblatt DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, innerhalb der einzelnen Baugrundstücke zur Versickerung zu bringen. Im Bereich der Kerngebiete MK und des Sondergebiets „Regionalbus-Terminal“ kann das anfallende, nicht schädlich verunreinigte

Niederschlagswasser unter Beachtung der Bestimmungen der Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg ausnahmsweise in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden.

- (2) Schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser, Niederschlagswasser aus Zu- und Abfahrtsstraßen, befestigten Anlieferungsbereichen sowie von Bereichen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, ist unter Beachtung der Bestimmungen der Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg in die öffentliche Kanalisation einzuleiten.

§ 13 Immissionsschutz

- (1) Im Baufeld 1 des allgemeinen Wohngebietes ist die Bebauung geschlossen von der in der Planzeichnung (Teil A) dargestellten nördlichen Baulinie bis zur südlichen Baulinie zu errichten. Lücken zwischen einzelnen Baukörpern sind im Baufeld 1 nur zulässig, wenn sie gebäudehoch durch Lärmschutzwände geschlossen werden.
- (2) Die Bebauung im Baufeld 1 mit Lärmschutzfunktion gemäß Abs. 1 muss zeitlich vor Bezugsfertigkeit der rückwärtigen Bebauung in den Baufeldern 2 bis 9 mindestens als Rohbau inklusive Fenster mit fünf Vollgeschossen einschließlich der Lärmschutzwände errichtet sein.
Abweichungen von der festgesetzten Baureihenfolge sind nur möglich, wenn ein Gutachten vorgelegt wird, in dem der Nachweis über die Einhaltung der zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete auch ohne vorherige Realisierung der unter Abs. 1 genannten Bebauung mit Lärmschutzfunktion geführt wird.
- (3) Zum Schutz vor Verkehrsräuschen müssen bei den in der Planzeichnung (Teil A) entsprechend gekennzeichneten Gebäudefassaden die schützenswerten Räume (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer) so angeordnet werden, dass sie eine von der entsprechend gekennzeichneten Gebäudefassade abgewandte Orientierung aufweisen.
- (4) In den Fällen, in denen eine Grundrissorientierung nicht vollständig möglich ist, müssen die Außenbauteile von schützenswerten Räumen (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer) an den in der Planzeichnung entsprechend gekennzeichneten Gebäudefassaden so dimensioniert werden, dass die Anhaltswerte für Innenpegel nach Tabelle 6 der VDI 2719 eingehalten werden. Die notwendige Belüftung von Schlaf- und Kinderzimmern muss auch bei geschlossenem Fenster durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeignete Maßnahmen zur Belüftung gewährleistet werden. Der Nachweis der Einhaltung dieser Anforderungen ist im Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren anhand eines schalltechnischen Gutachtens durch einen anerkannten Sachverständigen zu führen.
- (5) Tiefgaragen
Tiefgaragenrampen sind, soweit möglich, nicht gegenüber von Fenstern von Wohn- und Schlafräumen anzuordnen. Soweit das nicht möglich ist, sind die Tiefgaragenabfahrten zum Schutz vor Verkehrsräuschen aus Tiefgaragenein- bzw. -ausfahrten gegenüber von Fenstern von Wohn- und Schlafräumen einzuhausen und die In-

nenwände der Einhausungen schallabsorbierend zu verkleiden. Im Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren muss hierzu ein schalltechnischer Nachweis vorgelegt werden.

(6) Luftschadstoffe

Als Festbrennstoffe für Feuerungsanlagen gemäß der 1. BImSchV (kleine und mittlere Feuerungsanlagen) sind nur Holzpellets zulässig, die nach Qualitätsnorm DINplus oder gleichwertig zertifiziert sind. Andere Festbrennstoffe, wie z. B. Stückholz, Holzkohle, Stein- oder Braunkohle sind nicht zulässig.

§ 14 Ver- und Entsorgungsleitungen

- (1) Sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen sind unterirdisch zu führen.
- (2) Im Bereich zu verlegender Erdkabel muss die Oberkante von Tiefgaragendecken mindestens 0,60 m unter dem endgültigen Geländeniveau liegen.

§ 15 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

- (1) Die in der Planzeichnung (Teil A) im Baufeld 1 festgesetzte Fläche „g“ mit Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belegende Fläche kann im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungs- bzw. Genehmigungsfreistellungsverfahrens lagemäßig bis maximal an die Nordgrenze der Fläche für den Gemeinbedarf nach Süden verschoben werden, wenn dadurch Verkehrsbelange und die Funktion dieser Verbindung nicht beeinträchtigt werden.
- (2) Die in der Planzeichnung (Teil A) im Kerngebiet MK 2 festgesetzte Fläche „g+f 1“ ist mit Geh- und Fahrradfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belegen.
- (3) Die in der Planzeichnung (Teil A) im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“ festgesetzte Fläche „g+f 2“ ist mit Geh- und Fahrrecht für Fahrzeuge mit einem Gewicht von bis zu 7,5 t zugunsten des Eigentümers des Grundstücks Fl.-Nr. 4939/58, Gemarkung Augsburg, zu belegen.
- (4) Die in der Planzeichnung (Teil A) im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“ festgesetzte Fläche „l“ ist mit Leitungsrecht (Wasserversorgung, Telekommunikation, Fernwärme) zugunsten des Eigentümers des Grundstücks Fl.-Nr. 4939/57, Gemarkung Augsburg, zu belegen.

C.3. Schlussbestimmungen

§ 16 Ordnungswidrigkeiten

Mit einer Geldbuße bis zu 500.000 € kann belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig den örtlichen Bauvorschriften dieses Bebauungsplanes zuwiderhandelt (Art. 79 Abs. 1 Nr. 1 BayBO).

§ 17 Inkrafttreten

Der Bebauungsplan tritt gemäß § 10 Abs. 3 Satz 4 BauGB mit dem Tag der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Augsburg in Kraft.

D. Begründung

in der Fassung vom 04.09.2017.

D.1. Anlass der Planung

Die drei ehemaligen Ladehöfe wurden ursprünglich von der Deutschen Bahn AG als Umschlagplatz zwischen Straße und Schiene genutzt. Nach Einstellung dieser Nutzung und fehlender Folgenutzung fielen die Ladehöfe in den letzten Jahren jedoch brach. Die Areale der drei ehemaligen Ladehöfe stellen eines der wenigen großen Flächenpotenziale der Stadt Augsburg in zentraler Lage zu Hauptbahnhof und Innenstadt dar. Diese bisher erheblich unter ihren Möglichkeiten genutzten Flächen sollen als hochwertige urbane Quartiere revitalisiert werden, die benachbarten Stadtviertel arrondieren und auch wichtige gesamtstädtische Funktionen erfüllen. Mit diesen Planungsabsichten ist die aurelis Asset GmbH, die von der DB AG die Ladehofflächen erworben hat, an die Stadt Augsburg herangetreten.

Grundsätzliches Ziel der mit der Stadtverwaltung abgestimmten Planung zur Nachnutzung der ehemaligen Bahnareale ist eine in sich stimmige Gesamtplanung aller Ladehöfe, die den verschiedenen Rahmenbedingungen und Standorteigenschaften der einzelnen Teilflächen adäquat Rechnung trägt. Nachdem die Planung für den inneren und den mittleren Ladehof aufgrund der vielschichtigen Funktionsansprüche vor allem an den inneren Ladehof (Regionalbus-Terminal, Bahnfunktionsflächen, Bahnhof-Parkhaus, etc.) relativ komplex war und zudem das Freistellungsverfahren für diese bislang noch eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen erst am 07.05.2013 weitgehend abgeschlossen werden konnte, hatte der Stadtrat bereits am 29.09.2011 beschlossen, den BP Nr. 476 „Ehemalige Ladehöfe der DB AG zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke“ in die beiden Teilbereiche Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ und Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ aufzugliedern. Der BP Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ wurde vom Stadtrat am 29.03.2012 als Satzung beschlossen und ist bereits am 20.04.2012 in Kraft getreten.

Für das gesamte Areal der drei ehemaligen Ladehöfe fungiert der städtebauliche Rahmenplan „Ladehöfe“ des Planungsbüros pesch partner architekten stadtplaner (aktualisiert durch Arnold Consult AG im August 2011) mit dem darin aufgezeigten Bebauungskonzept als Grundlage und Bindeglied für beide BP-Verfahren.

Auf dem inneren Ladehof unmittelbar südöstlich des Hauptbahnhofs ist ein Bereich mit modernen Büro- und Dienstleistungsgebäuden geplant, der das Geschäftsviertel um den Bahnhof ergänzt. Zudem sind hier Haltestellen und Warteplätze für die Regionalbusse vorgesehen, womit der innere Ladehof im engen Zusammenhang mit dem Bahnhof und Bahnhofsvorplatz wichtige Aufgaben des Nah- und Regionalverkehrs übernimmt. Daneben soll das im Bereich des inneren Ladehofes bestehende Bahnhof-Parkhaus im Einklang mit den sonstigen Planungen erstmals planungsrechtlich gesichert erschlossen werden. Weiter südlich im mittleren Ladehof soll ein attraktives urbanes Wohnviertel mit ca. 250 Wohneinheiten entstehen, dessen besonderes Qualitätsmerkmal die zeitgemäße Fortführung des benachbarten gründerzeitlichen Beethoven- und

Bismarckviertels sein wird. Im äußeren Ladehof südlich der Gögginger Brücke ist ein entsprechendes Wohnquartier bereits entstanden. Dort wird auch an exponierter Stelle ein neuer Einzelhandelsstandort die Nahversorgung für den mittleren Ladehof optimieren. Die neu entstehenden Stadtquartiere werden durch eine baumbestandene Straße verbunden, die unter der Gögginger Brücke hindurch führt. Diese kann auch als weitere Zufahrtsmöglichkeit zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Südosten dienen.

Mit der Aufstellung des BP Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ soll auf der Grundlage der Rahmenplanung eine langfristige planungsrechtliche Sicherung der geplanten Nutzungen, der angestrebten städtebaulichen Struktur und Gestaltung, der verkehrlichen sowie umwelt- und naturschutzfachlichen Anforderungen des brachliegenden ehemaligen inneren und mittleren Ladehofs gewährleistet werden.

D.2. Beschreibung des Planbereiches

D.2.1. Geltungsbereich, Lage, Größe, Eigentumsverhältnisse

Der räumliche Geltungsbereich des BP ergibt sich aus der Planzeichnung. Der Umgriff umfasst den Bereich zwischen der Bahnlinie Augsburg-München im Westen bzw. Südwesten, der Hermanstraße (teilweise einschließlich) im Süden bzw. Südosten, dem Hermanfriedhof (teilweise einschließlich) im Nordosten bzw. Norden und der bestehenden Bebauung südlich der Halderstraße sowie dem Hauptbahnhof mit Bahnhofsvorplatz im Nordwesten. Die Flurstücke (Fl.-Nrn.) des Plangebiets befinden sich sämtlich in der Gemarkung Augsburg.

Das ca. 5,4 ha große Plangebiet liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptbahnhof am südlichen Rand der Augsburger Innenstadt. Das Areal wird im Westen und Südwesten durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Augsburg-München begrenzt. Im Nordwesten grenzen der Hauptbahnhof mit Bahnhofsvorplatz sowie im Norden und Nordosten die Halderstraße und die bestehende Bebauung („Bohus-Center“, etc.) südlich dieser Straße unmittelbar an.

Zudem liegt der „Herman-Friedhof“ unmittelbar nördlich bzw. nordöstlich des Planareals. Im Osten bzw. Südosten schließt die gründerzeitliche Bebauung des Beethovenviertels an, die unmittelbar auf die Hermanstraße folgt. Zudem liegt die Wohnbebauung der ehemaligen „Siegau-Flächen“ mit früheren Eisenbahnerwohnungen im Südosten zwischen Plangebiet und Hermanstraße. Die Gögginger Brücke (teilweise einschließlich) im Südosten des Planareals liegt zwischen dem Areal des mittleren und inneren Ladehofes nördlich der Brücke und dem äußeren Ladehof südlich davon. Die teilweise Einbeziehung der Hermanstraße ist erforderlich, um den Anschluss des Plangebietes an das örtliche Straßennetz sicherstellen zu können. Mit der Überplanung einer Teilfläche des Betriebshofes des „Herman-Friedhofes“ wird eine Neuordnung dieses Areals, mit dem Ziel eines geordneten Betriebsablaufes mit Anbindung an die „Ladehofstraße 1“ ermöglicht.

Bei dem gesamten Areal der ehemaligen Ladehöfe handelte es sich zuvor um eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen, die der Planungshoheit der Stadt entzogen waren. Damit die Stadt planungsrechtlich über diese Flächen verfügen kann, musste für diese

Areale nach Abschluss einer bahninternen Entbehrlichkeitsprüfung zunächst ein Freistellungsverfahren nach dem AEG vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt werden. Die endgültige Freistellung der Flächen erfolgte per Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die Freistellung des als erster Baustein für die Entwicklung der ehemaligen Ladehöfe herangezogenen Areals des äußeren Ladehofs von Bahnbetriebszwecken wurde bereits mit Bescheid vom Juli 2011 verfügt.

Für das Plangebiet des BP Nr. 476 II wurde nach Abschluss der bahninternen Entbehrlichkeitsprüfung im Oktober 2011 der Antrag zur Durchführung des Freistellungsverfahrens gestellt. Eine weitgehende Freistellung dieses Areals von Bahnbetriebszwecken wurde mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 26.01.2012 verfügt. Lediglich das weiterhin für Bahnbetriebszwecke genutzte Grundstück Fl.-Nr. 4923/22 und die bahneigenen Stellplätze einschließlich Versorgungsstation (sogenannter „Twister“) im Bereich der zentralen Platzfläche (Fl.-Nrn. 4939/147 und 4939/177) sind von dieser Freistellung ausgenommen und bleiben weiterhin als Bahnfläche gewidmet sowie im Eigentum der DB AG. Die zunächst noch von der Freistellung ausgenommene Zuwegung (Fl.-Nrn. 4939/56, 4939/176, 4939/186, 4939/187 und 4939/190) zu den bahneigenen Stellplätzen wurde mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 07.05.2013 ebenfalls von Bahnbetriebszwecken freigestellt, nachdem die Widmung des Eigentümerweges „Ladehofstraße/Teilstück“ erfolgt war. Ein Teil des bahnbegleitenden Betriebsweges (Fl.-Nrn. 4939/178 und 4939/183) bleibt noch solange für Bahnzwecke gewidmet, bis diese Zufahrtsfunktion über die geplanten, als öffentliche Verkehrsflächen gewidmeten Straßen, Wege und Platzflächen sichergestellt werden kann. Die vorgenommene Überplanung dieser Flächen mit einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg erfolgt widmungskonform entsprechend den Abstimmungen mit dem Eisenbahn-Bundesamt.

Das Eigentum an den überplanten Grundstücken innerhalb des inneren und mittleren Ladehofes liegt weitestgehend bei der aurelis Asset GmbH. Neben den zuvor genannten bahneigenen Grundstücken befinden sich einige Teilflächen südlich des Bohus-Centers und das Bahnhof-Parkhaus (Fl.-Nrn. 4939/57 und 4939/58) in privatem Eigentum. Die überplanten Teilflächen des Herman-Friedhofs (Fl.-Nr. 4915) befinden sich in Besitz der katholischen Innenstadt-Kirchengemeinden. Bei den überplanten Teilflächen der Hermanstraße (Fl.-Nr. 4864) handelt es sich um Bestandteile öffentlicher Verkehrsflächen, die im Eigentum der Stadt Augsburg liegen.

D.2.2. Städtebauliche Strukturen und Nutzungen im Plangebiet

Auf dem Areal des inneren und mittleren Ladehofes befanden sich bis vor kurzem noch mehrere, teilweise mehrgeschossige ehemalige Lager- und Betriebsgebäude der Deutschen Bahn AG mit zugehörigen Hof- und internen Verkehrsflächen. Nach Aufgabe der ursprünglichen Nutzung als Umschlagplatz Schiene/Straße sind die Flächen zwischenzeitlich weitestgehend brach gefallen. Die vorwiegend ein- bis zweigeschossigen Garagen-, Lager- und Betriebsgebäude (s. Beiplan F.5. „Zu beseitigende Gebäude“) mit Gebäudehöhen von bis zu ca. 8 m waren infolge der Aufgabe der bisherigen Nutzung in den letzten Jahren bereits stark in ihrer Bausubstanz in Mitleidenschaft gezogen worden und wurden demzufolge zwischenzeitlich bereits weitestgehend beseitigt. Im Schnittpunkt des inneren und mittleren Ladehofes befindet sich ein unterirdisches

Schutzbauwerk mit einem eingeschossigen, oberirdischen Einstiegsbauwerk. Diese Bauwerke sind zu erhalten und werden in die Platzgestaltung des Fußgängerbereichs integriert.

Als Reste der ursprünglichen Nutzung finden sich auf dem Areal des mittleren Ladehofes noch einige Stichgleise mit zugehörigem Schotterbett, die in naher Zukunft ebenfalls vollständig zurückgebaut werden sollen. Die Hof- und internen Verkehrsflächen im Umfeld der ehemaligen Bestandsgebäude weisen infolge ihrer Ausgestaltung mit Asphalt, Beton und Granitpflaster bereits einen starken Versiegelungsgrad auf.

Nördlich des Areals des inneren Ladehofes befindet sich das siebengeschossige Bahnhof-Parkhaus, das ebenfalls weiterhin fortbestehen soll. Südlich an dieses Parkhaus schließt die Zufahrtsrampe zur Tiefgarage des ebenfalls bis zu siebengeschossigen Bohus-Centers unmittelbar an. Dieses entlang der Halderstraße gelegene Geschäftsgebäude wird im nördlichen Planbereich noch teilweise tangiert.

D.2.3. Städtebauliche Strukturen und Nutzungen in der Umgebung

Nördlich des Planareals befindet sich der im klassizistischen Baustil errichtete Augsburger Hauptbahnhof, der als bedeutendster Umsteigepunkt des öffentlichen Personen- und -fernverkehrs in der Stadt und Region Augsburg fungiert. Dem Gebäudekomplex vorgelagert liegt der Bahnhofsvorplatz, der aktuell für den Bahnhofsumbau im Rahmen des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg als Baustelleneinrichtung und teilweise noch als Parkplatz bzw. Haltestellenbereich für den Regionalbusverkehr genutzt wird.

Entlang der Halderstraße folgen mehrgeschossige, gemischt genutzte Gebäude (Hotel, Büros, etc.) mit innerstädtischem Charakter am Übergang zum Geschäftsviertel an der Bahnhofstraße. Östlich des inneren Ladehofes und nördlich des mittleren Ladehofes liegt der von einer Einfriedungsmauer umgebene katholische Herman-Friedhof mit der in diese Grünanlage integrierten Barockkirche St. Michael.

Das unmittelbar östlich der Hermanstraße liegende Umfeld des Planareals ist durch die Art und Maßstäblichkeit der Bebauung sowie die vorhandenen Verkehrs- und Grünstrukturen mit historischem Baumbestand innerstädtisch geprägt. Das kompakte gründerzeitliche Wohnquartier des Beethovenviertels weist eine hohe Nutzungsdichte mit mehrgeschossigen, meist vier- bis fünfstöckigen Wohn- und gemischt genutzten Gebäuden auf. Auf den ehemaligen „Siegau-Flächen“ unmittelbar westlich entlang der Hermanstraße liegen drei jeweils dreigeschossige Mietshäuser mit zugehörigen Garagen- und Nebengebäuden sowie Hofflächen. Diese 2016 sanierten Geschosswohnungsbauten sollen unabhängig von der Entwicklung des inneren und mittleren Ladehofes auch weiterhin fortbestehen.

Südlich der Gögginger Brücke wurden mittlerweile auf Grundlage des rechtsverbindlichen BP Nr. 476 I bereits mehrere drei- bis fünfgeschossige Geschosswohnungsbauten entlang der inzwischen weitgehend realisierten neuen Erschließungsanlagen (Straßen, Platzflächen, etc.) umgesetzt.

Im Westen und Südwesten des inneren und mittleren Ladehofs grenzen die Gleisanlagen der Bahnlinie Augsburg-München unmittelbar an das Planareal an.

D.2.4. Topografie und Vegetation

Das Areal des inneren Ladehofes ist mit einem Höhenniveau von ca. 489,5 m ü. NN weitestgehend eben. Dieses Niveau setzt sich auch auf den Flächen des mittleren Ladehofes größtenteils fort. Die Flächen des mittleren Ladehofes liegen um bis zu ca. 5 m unter dem Höhenniveau der unmittelbar entlang der Hermanstraße angrenzenden ehemaligen „Siegau-Flächen“. Im Bereich der Unterführung unter der Gögginger Brücke liegt das Niveau der Ladehöfe sogar ca. 7 m unter der Fahrbahnoberkante der Brücke. Der Höhenunterschied zu den bereichsweise höher liegenden „Siegau-Flächen“ und dem Areal des Herman-Friedhofes wird im Bestand durch steil in Richtung mittlerer Ladehof abfallende Böschungen bzw. eine ca. 6 bis 7 m hohe Stützmauer am Übergang von innerem Ladehof zum Herman-Friedhof bewältigt.

Naturnahe Elemente im Bereich des inneren und mittleren Ladehofes finden sich insbesondere an den gehölzbestandenen Böschungen westlich und südlich des Herman-Friedhofes. Diese sind zu großen Teilen in der Stadtbiotopkartierung erfasst (Biotop Nr. A-1426-001). Im Zuge des bereits erfolgten Gebäuderückbaus wurden die ehemaligen Ruderalflächen (Initialvegetation, Altgrasbestände) im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen größtenteils beseitigt. Entlang der Hermanstraße sind straßenbegleitende Baumreihen (Linden, Spitzahorn, teilweise alleeartig) unterschiedlichen Alters und Ausprägung vorhanden.

D.2.5. Geologie, Hydrologie, Altlasten

Das Plangebiet ist der Augsburger Hochterrasse zuzuordnen, an die in östlicher Richtung die Haunstetter Niederterrasse anschließt. Der natürliche geologische Untergrund der Hochterrasse wird aus risseiszeitlichen sandig-schluffigen Kiesen gebildet. Diese Kiese werden von nacheiszeitlichen Lößlehmbildungen mit Mächtigkeiten von über 1 m überlagert. Aufgrund der bisher nahezu flächendeckenden intensiven Nutzung aller ehemaligen Ladehöfe ist auch im Plangebiet von anthropogenen Veränderungen des natürlichen Untergrundaufbaus auszugehen.

Nach den Ergebnissen einer von der Planungsgesellschaft Bodensanierung Homburg mbH durchgeführten orientierenden Untersuchung (Bericht-Nr. P129/2 vom April 1998) lässt sich erkennen, dass die natürlichen Bodenfunktionen im Plangebiet bereits erheblich beeinträchtigt sind. Demzufolge finden sich im gesamten Planareal anthropogene Auffüllungen in Form von kiesig-schluffigen Sanden bis schluffig-sandigen Kiesen mit Beimengungen von Ziegel-, Asche- und Schlackeresten. Eine Neubewertung dieser Ergebnisse nach dem seit 1999 gültigen BBodSchG zeigt zum Teil erhebliche Verunreinigungen des Bodens durch MKW und PAK, insbesondere im oberen Boden- bzw. Auffüllhorizont von etwa einem Meter Mächtigkeit.

Zudem erfolgte im Jahr 2001 für das Plangebiet eine Detailuntersuchung zur Altlastensituation seitens der DB Verkehrsbau Logistik GmbH (Projekt Nr. P 30043 aug vom Januar 2001), die sich auf die oberen Bodenschichten beschränkte. Bei einer Umnutzung bzw. Entsiegelung wurden vom Gutachter weitere Untersuchungen und Maßnahmen empfohlen.

Bei einer weiteren orientierenden/detaillierenden Altlasten- und abfalltechnischen Untersuchung der SakostaCAU GmbH (Projekt Nr. 1000561 vom 21.10.2010) wurden Auffüllungen bis etwa 2 m Mächtigkeit erfasst. Das angetroffene Verfüllmaterial bestand überwiegend aus Boden, wobei in unterschiedlichen Horizonten anteilig auch Brandschutt bzw. Asche (max. 20%) vertreten waren. Ziegelbruch konnte nur in einem Anteil von unter 5% nachgewiesen werden. Der unter diesen Auffüllungen und außerhalb davon liegende vorhandene natürliche Boden ist unbelastet. Zu einer abschließenden Abschätzung der abfallrechtlichen Situation (Schadstoffinventar, Auffüllungskubatur) wurde von der Campus Ingenieurgesellschaft mbH, München, eine abfalltechnische Detailuntersuchung für den inneren Ladehof, im speziellen die Fläche des geplanten Regionalbus-Terminals durchgeführt (Untersuchung vom 06.11.2014). Unter dem weitestgehend mit Asphalt versiegelten inneren Ladehof wurden bis in eine Tiefe von 0,8 m anthropogene Auffüllungen aus sandig-schluffigem Kies mit vereinzelt anthropogenen Beimengungen aus Holzkohle und Ziegelresten erfasst. Das erprobte Material war organoleptisch unauffällig (siehe hierzu D.5.2.2 „Schutzgut Boden“).

Für die Fläche des Busbahnhofes wurde im November 2014 eine abfalltechnische Detailuntersuchung durch die Campus Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführt. Bei dieser wurden ebenfalls bis zu 0,9 m mächtige Auffüllungen mit PAK- und Schwermetallbelastungen festgestellt. Bei aktueller Nutzung (Versiegelung) und den gegebenen Flurabständen ist hierdurch keine Gefährdung für den Pfad Boden-Grundwasser zu besorgen.

Die bei einem Unfall im Bereich einer Laderampe im mittleren Ladehof im Mai 2017 entstandenen Verunreinigungen des Untergrundes sind bei Umsetzung der Planung bodenschutzrechtlich neu zu bewerten.

Aufgrund in der Vergangenheit im Umfeld des Hauptbahnhofes festgestellten teilweise erheblichen Belastungen des Grundwassers mit Herbiziden (PBSM) sind bei zukünftigen Bodenuntersuchungen im Rahmen der Umsetzung der Planung auch PBSM bei den Gefährdungsabschätzungen nach Bodenschutzrecht zu berücksichtigen. Die für das laufende Grundwassermonitoring herangezogenen Grundwassermessstellen sind zu erhalten bzw. geeignet zu ersetzen.

Der höchste Grundwasserspiegel liegt nach der Grundwasserkarte der Stadt Augsburg zwischen ca. 477 und 479 m ü. NN und damit ca. 10,5 bis 12,5 m unter dem Geländeniveau des inneren und mittleren Ladehofes von ca. 489,5 m ü. NN. Die Grundwasserfließrichtung verläuft nach Nordwesten zur Wertach hin. Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

D.2.6. Verkehrliche Anbindung

Die zentrale Lage des inneren und mittleren Ladehofes in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt gewährleistet eine hervorragende Erreichbarkeit sowohl für den MIV als auch für den ÖPNV.

Das Plangebiet ist für den MIV über das umliegende Straßennetz, insbesondere die Hermanstraße und die Halderstraße, in nördlicher und östlicher Richtung mit der Augsburger Innenstadt verbunden. Über das städtische Hauptverkehrsnetz ist zudem nach Norden eine Anbindung an die A 8 und nach Süden an die B 17 gegeben.

Die Erschließung des inneren und mittleren Ladehofes erfolgt bislang über eine bahneigene, interne Erschließungsstraße, die sich von der Hermanstraße im Osten entlang der Begrenzung des Herman-Friedhofes nach Norden bis zur Halderstraße erstreckt. Diese Straße wurde im Zuge des Umbaus des Königsplatzes als Entlastungsstraße genutzt. Eine weitere interne Erschließungsstraße unter der Gögginger Brücke hindurch ermöglicht eine Verbindung des Areals des inneren und mittleren Ladehofes zum äußeren Ladehof. Über den dort bereits hergestellten Abschnitt der neuen Localbahnstraße besteht eine direkte Anbindung an die Stettenstraße.

Die ÖPNV-Anbindung des Plangebietes ist im Regelbetrieb durch die Straßenbahnlinien 1, 3 und 4 sowie verschiedene städtische Buslinien und Regionalbuslinien an den Haltestellen Frohsinnstraße und Augsburg Hauptbahnhof sichergestellt. Die nächsten Haltestellen der Straßenbahn befinden sich in der Hermanstraße („Frohsinnstraße“, Linie 1) bzw. in der Halderstraße („Augsburg Hbf.“, Linie 3 und 4) in unmittelbarer Nachbarschaft des überplanten Areals. Die Straßenbahnen verkehren zu Tageszeiten im 5- bzw. 10-Minuten-Takt und in den Randzeiten im 15-Minuten-Takt. Die städtischen Buslinien verkehren zur Tag- und teilweise auch Nachtzeit im Wesentlichen im 15- bzw. 60-Minuten-Takt. Darüber hinaus befindet sich in geringer Entfernung zum Plangebiet (ca. 350 m) der Königsplatz, der als zentraler Hauptumsteigeknoten des innerstädtischen ÖPNV von zahlreichen Straßenbahn- und Buslinien angedient wird. Zudem liegt der Hauptbahnhof mit Anbindung an zahlreiche Regional- und Fernzüge in unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebietes. Nach endgültigem Abschluss des Großprojektes „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“, in dessen Rahmen derzeit der Umbau und die Untertunnelung von Hauptbahnhof und Bahnhofsvorplatz vorgenommen werden, ergibt sich eine weitere Optimierung des ÖPNV im Stadtgebiet Augsburg und eine Verbesserung der Verknüpfung zwischen städtischem und regionalem Nahverkehr.

Die entlang der umliegenden Straßen verlaufenden Fuß- und Radwege sowie Radfahrstreifen stellen die fuß- und radläufige Verbindung des Plangebietes mit den umliegenden Stadtvierteln, der Innenstadt und den wichtigen ÖPNV-Anschlusspunkten sicher. Das Plangebiet selbst weist infolge der bisherigen Nutzung als Bahnumschlagplatz derzeit keine gesicherte Durchlässigkeit für fuß- und radläufige Verkehrsteilnehmer auf.

D.3. Planungsrechtliche Ausgangssituation

D.3.1. Darstellung im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im rechtswirksamen FNP der Stadt Augsburg ist das Plangebiet bereits entsprechend der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung der Ladehöfe dargestellt. Das Areal des mittleren Ladehofes ist als „Wohnbaufläche“ dargestellt. Der gesamte innere Ladehof ist als „Gemischte Baufläche“ ausgewiesen. Im Bereich des Bohus-Centers und des Bahnhof-Parkhauses sind „öffentliche Parkplätze“ verzeichnet. Der Herman-Friedhof ist als „allgemeine Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung „Friedhof“ dargestellt.

Die gesamten Bauflächen innerhalb des Plangebiets sind im FNP mit „Nutzungsbeschränkungen oder Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinflüsse“ und mit „Altlasten“ gekennzeichnet. Im nördlichen Randbereich des Plangebietes werden die zur Innenstadt zugehörigen „Bereiche mit Marktfunktion“ tangiert. Im Westen bzw. Südwesten des Areals ist parallel zu den Gleisanlagen der Deutschen Bahn eine von Nordwest nach Südost durchgehende „Grünfläche“ ausgewiesen. Entlang der Hermanstraße und südlich des Herman-Friedhofes sind „Einzelbäume oder Alleen“ dargestellt.

Im Teilplan 3 „Biotopkartierung“ zum FNP sind im Bereich der Ladehöfe verschiedene Biotope ohne Schutzstatus nach § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. nach Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG dargestellt. Teilplan 7 „Bodendenkmäler“ weist das Areal der Ladehöfe teilweise als Fläche mit vermuteten Bodendenkmälern aus.

Der BP Nr. 476 II lässt sich aus den Darstellungen des FNP entwickeln.

D.3.2. Bauplanungsrechtliche Situation

Für den Bereich des inneren und mittleren Ladehofes bestehen bislang noch keine rechtsverbindlichen Bebauungspläne. Bei dem inneren und mittleren Ladehof handelt es sich wie bei dem gesamten Areal der ehemaligen Bahnladehöfe um Flächen, die aufgrund ihrer bisherigen eisenbahnrechtlichen Widmung der Planungshoheit der Stadt entzogen waren. Mit Ausnahme der Fl.-Nrn. 4923/22, 4939/147, 4939/177, 4939/178 und 4939/183 liegt für die Flächen des inneren und mittleren Ladehofes inzwischen die eisenbahnrechtliche Freistellung vor, sodass die Stadt nun über den Umgriff des BP Nr. 476 II größtenteils planungsrechtlich verfügen kann.

Die Flächen des inneren und mittleren Ladehofes stellen seit der weitgehenden Freistellung im Mai 2013 einen unbepflanzten Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB dar. Nach Aufgabe der bisherigen Nutzung als Bahnumschlagplatz werden diese Flächen von der umliegenden Bebauung (Misch- / kerngebietspezifische Nutzungen nach § 6 bzw. 7 BauNVO bzw. Allgemeine Wohnnutzung nach § 4 BauNVO) in einigen Teilbereichen mitgeprägt.

Im Bereich der Halderstraße tangiert der in Aufstellung befindliche BP Nr. 476 II den mit Beschluss der Regierung von Schwaben vom 09.12.2011 planfestgestellten Umgriff für den laufenden Umbau des Hauptbahnhofes. Nachdem die Zuführung zum künftigen Straßenbahntunnel unter dem Hauptbahnhof über die Halderstraße erfolgt, mussten die Vorgaben aus der Planfeststellung bei der Planung des Knotens Halderstraße / Ladehofstraße 1 im aktuellen BP berücksichtigt werden. Die beiden Planungen

stehen daher miteinander in Einklang. Der BP kann somit als konform mit der Planfeststellung betrachtet werden.

An den Süden des Planareals schließt der seit 20.04.2012 rechtswirksame BP Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ unmittelbar an. Als erstem Teil einer kohärenten Gesamtentwicklung der ehemaligen Ladehöfe wurden mit dem BP Nr. 476 I ein Einzelhandelsstandort unmittelbar südlich der Gögginger Brücke, ein urbanes Wohnquartier am Übergang zum Bismarckviertel und eine Grünverbindung entlang der Bahnlinie ermöglicht. Beide Bebauungspläne (BP Nr. 476 I und Nr. 476 II) basieren auf der städtebaulichen Rahmenplanung „Ladehöfe“ und sind eng aufeinander abgestimmt.

D.3.3. Sonstige Planungen

D.3.3.1. Sanierungsgebiet „Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld“, Ideenwettbewerb „Innenstadt Augsburg“ und Realisierungswettbewerb zur Gestaltung der Bahnhofsvorplätze

Der innere und mittlere Ladehof befinden sich im Umgriff des förmlich festgesetzten Sanierungsgebiets „Hauptbahnhof mit Bahnhofsumfeld“ (rechtskräftig seit dem 16.01.2006). Im städtebaulichen Entwicklungskonzept, das auf den Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2005 aufbaut und 2012 fortgeschrieben wurde, sind die brachliegenden Ladehöfe als Umstrukturierungsflächen gekennzeichnet, die städtebaulich entwickelt werden sollen. Dabei wurden neben der unausgewogenen Nutzung des Bahnhofsvorplatzes insbesondere die unattraktive Auftaktsituation in den Ladehöfen als städtebauliche Missstände benannt. Der BP Nr. 476 II, der die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Neunutzung der Ladehöfe schafft, dient somit auch den Zielen der Stadtsanierung.

Im Zusammenhang mit dem aktuellen Umbau des Hauptbahnhofs liegt dabei ein besonderer Fokus auf der Errichtung eines Regionalbus-Terminals auf dem inneren Ladehof. Hierdurch können nicht nur eine attraktive Infrastruktur für die Fahrgäste, sondern auch die Voraussetzungen für eine Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes und des Übergangs zu den Ladehöfen geschaffen werden.

Der Siegerentwurf des im Jahr 2009 durchgeführten städtebaulichen und verkehrsplanerischen Ideenwettbewerbs „Innenstadt Augsburg“ griff diese Konzeption auf und sah in südlicher Verlängerung des Bahnhofsgebäudes ein Busterminal auf dem inneren Ladehof vor. Auch nach der Vorbereitenden Untersuchung (VU) Bahnhofsumfeld 2005/2012 und der Einschätzung der Städtebauförderung der Regierung von Schwaben ist auf dem inneren Ladehof in unmittelbarer Zuordnung zu Bahnhof und Bahnhofsvorplatz die Entstehung eines neuen Regionalbus-Terminals vorgesehen. In allen Planungen und Abstimmungen für die Ladehöfe seit 2009, so auch u. a. im Aufstellungsbeschluss für den BP Nr. 476 (2010) und im vom Stadtrat beschlossenen Rahmenplan „Ladehöfe“ (2011), ist dieser Standort für das neue Regionalbus-Terminal bereits berücksichtigt worden. Auf Grundlage sämtlicher im Vorfeld bereits erfolgter Untersuchungen, etc. (VU, Ideenwettbewerb Innenstadt, etc.) fasste der Stadtrat am 25.07.2013 schließlich den Grundsatzbeschluss für das Regionalbus-Terminal auf dem inneren Ladehof südlich des Bahnhofsvorplatzes. Zusammen mit dem Stadtratsbeschluss zur Trassenführung der Linie 5 vom 18.12.2014 wurden damit wichtige Grundlagen für die Planung des Bahnhofsumfeldes definiert.

Basierend auf diesen Überlegungen lobten die Stadt Augsburg und die DB Station & Service AG am 03.06.2015 einen europaweit offenen Ideen- und Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze Ost und West sowie des Umfeldes des Hauptbahnhofes aus. Den ersten Preis erhielt am 26.04.2016 die Arbeit des Planungsbüros Atelier Loidl Landschaftsarchitekten (Berlin).

D.3.3.2. Vorläufer des städtebaulichen Rahmenplans „Ladehöfe“

Bereits im Jahr 1998 vereinbarte die Deutsche Bahn AG mit der Stadt Augsburg, in enger Kooperation miteinander eine Entwicklung der brachgefallenen Ladehöfe vorzunehmen. Im Auftrag der Deutschen Bahn erarbeitete das Architekturbüro Kehrbaum + Engel einen Masterplan für dieses Areal, der als Grundlage für alle weiteren Bauleitplanverfahren fungieren sollte. Die Stadt Augsburg stimmte dem Masterplan und dessen Nutzungskonzept im Grundsatz zu (Bericht im Bauausschuss September 1999).

Im Frühjahr 2001 erfolgte zudem eine Überplanung des Areals der ehemaligen Ladehöfe im Rahmen des internationalen EUROPAN 6-Wettbewerbs für junge Architekten.

Von 2002 bis Ende 2006 wurde von der Firma Marazzi International AG das Projekt „Europolis“ forciert. Im Mittelpunkt dieses Projektes stand der Bau einer Eishockey- bzw. Multifunktionsarena im mittleren Ladehof mit ergänzenden Mantelnutzungen (Hotels, Büros, Praxen, Gastronomie, Einzelhandel, Internat, Wohnungen, etc.) auf den übrigen Flächen der Ladehöfe, die unter anderem mit vier stadtbildprägenden Hochhäusern bebaut werden sollten. Mit der Entscheidung des Stadtrates zum Umbau des Curt-Frenzel-Stadions im Jahr 2008 war das Erfordernis einer neuen Eishockey-Arena im mittleren Ladehof nicht mehr gegeben. Das Projekt wurde daher nicht mehr weiterverfolgt.

D.3.3.3. Städtebaulicher Rahmenplan „Ladehöfe“

Nachdem die bereits eingeleiteten Konzepte und Planungen nicht weiterverfolgt wurden, entschloss sich die nun wirtschaftlich über das Areal verfügungsbefugte und mit entsprechenden Vollmachten der Deutschen Bahn AG ausgestattete aurelis Asset GmbH, die städtebauliche Entwicklung der Flächen selbst in die Hand zu nehmen und die brachliegenden Ladehöfe einer neuen Nutzung zuzuführen. Zur Qualitätsoptimierung der angestrebten Nachnutzung des äußeren Ladehofes wurde im Auftrag der Grundstückseigentümerin von der Arbeitsgemeinschaft pesch partner architekten stadtplaner, R+T und WGF Landschaft unter der Leitung von Prof. Dr. Pesch in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung zunächst eine städtebaulich-funktionale Rahmenplanung mit Bebauungskonzept (Oktober 2009) für den äußeren Ladehof ausgearbeitet.

Mit der Leitidee der Umnutzung des äußeren Ladehofes zu einem stark durchgrüntem Teil des Beethovenviertels unter Berücksichtigung vor allem der Lärmbelastung (Straße, Bahn) wurde ein städtebauliches Konzept erarbeitet, das den Vorgaben einer nachhaltigen Stadtentwicklung Rechnung trägt. Der Bau- und Konversionsausschuss stimmte der städtebaulichen Rahmenplanung und dem Bebauungskonzept für den äußeren Ladehof am 10.12.2009 im Grundsatz zu. Das abgestimmte Bebauungskonzept vom Oktober 2009 fungierte als Grundlage für die Einleitung der erforderlichen Bauleitplanverfahren (BP-Aufstellung, FNP-Änderung) für die gesamten Ladehöfe.

Um eine in sich stimmige Gesamtplanung aller Ladehöfe gewährleisten zu können, die den verschiedenen Rahmenbedingungen und Standorteigenschaften der einzelnen Teilflächen Rechnung trägt, wurde von der Arbeitsgemeinschaft pesch partner architekten stadtplaner, R+T und WGF Landschaft in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung auch für den inneren und mittleren Ladehof eine städtebauliche Rahmenplanung entwickelt. Der erste Entwurf dieser Rahmenplanung vom Mai 2010, der noch nicht die Planschärfe des Konzeptes zum äußeren Ladehof aufwies, diente im Bereich des inneren und mittleren Ladehofes als Grundlage für den Vorentwurf der erforderlichen Bauleitplanverfahren.

Um eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung des gesamten Areals der ehemaligen Ladehöfe zu gewährleisten, beschloss der Stadtrat am 29.07.2010 die Aufstellung des BP Nr. 476 „Ehemalige Ladehöfe der DB AG zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke. Dieser wurde später mit Beschluss des Stadtrates vom 29.09.2011 in die beiden Teil-BP Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ und Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ aufgeteilt (siehe auch D.1. „Anlass der Planung“).

Parallel zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren zum BP Nr. 476 und auf Grundlage der fortschreitenden Planungen für den Hauptbahnhof, das Regionalbus-Terminal, etc. wurde auch die städtebauliche Rahmenplanung von der Arbeitsgemeinschaft pesch partner architekten stadtplaner, R+T und WGF Landschaft in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung für den inneren und mittleren Ladehof fortgeschrieben.

Nach dem Bebauungskonzept des städtebaulichen Rahmenplans „Ladehöfe“ vom August 2011 ist der mittlere Ladehof für Wohnbauflächen mit relativ hoher Durchgrünung vorgesehen. Auf dem inneren Ladehof soll in Verlängerung zum Hauptbahnhof unmittelbar parallel zu der Bahnstrecke durch kerngebietsspezifische Nutzungen in Form von Büros, Dienstleistungen, Hotels, etc. eine funktionale Verknüpfung mit dem Hauptbahnhof, dem Bahnhofsviertel und den ähnlich strukturierten Nutzungen entlang der Halderstraße ermöglicht werden. Im nordöstlichen Teil des inneren Ladehofs wird durch die Ausbildung des Regionalbus-Terminals eine Neuordnung von Warte- und Halteflächen des Regionalbusverkehrs im Umfeld des Hauptbahnhofs angestrebt.

Um auch bei der erfolgten Teilung der Planverfahren (BP Nr. 476 I und 476 II) die angestrebte Gesamtentwicklung für die Brachflächen der ehemaligen Ladehöfe gewährleisten zu können, hat der Stadtrat am 29.09.2011 den mit der Bauverwaltung abgestimmten städtebaulichen Rahmenplan „Ladehöfe“ vom August 2011 und das darin verankerte Bebauungskonzept als Grundlage für die weitere Entwicklung aller Ladehöfe beschlossen. Für die Bebauungsplanung gibt der städtebauliche Rahmenplan insbesondere konkrete Lösungen folgender Ziele vor:

- Umsetzung des in sich abgestimmten hochwertigen Nutzungskonzeptes,
- Konkretisierung der urbanen und durchgrünten Baustruktur,
- Sicherung der neuen, das heutige Straßennetz ergänzenden Erschließungsstraßen über die Ladehöfe,
- Sicherung des Standorts für ein Regionalbus-Terminal auf dem inneren Ladehof,
- Schaffung des durchgängigen Grünzugs im äußeren Ladehof mit Fortsetzung als urbaner Straßenraum im mittleren und inneren Ladehof,

- Sicherung des Standorts einer Kindertagesstätte für die neuen Wohnquartiere im mittleren Ladehof.

D.3.3.4. Projekt Regionalbus-Terminal

Für das im Bereich des inneren Ladehofes vorgesehene Regionalbus-Terminal wurde im Mai 2011 durch die Arnold Consult AG in Abstimmung mit den Regionalbusbetriebern, dem Augsburger Verkehrs Verbund (AVV), der Regierung von Schwaben und der Stadt Augsburg eine Machbarkeitsstudie für die funktionale Gestaltung und Abwicklung des künftigen Regionalbus-Terminals erarbeitet. Die Neuanlage des Terminals auf dem inneren Ladehof ermöglicht eine Optimierung der Funktionsabläufe durch unabhängiges Ein- und Ausfahren der Busse sowie durch für Gelenkbusse dimensionierte Bussteige, die barrierefrei und großzügig überdacht sowie mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet sind. Diesem Bauprojekt hat der Bau- und Konversionsausschuss im Juli 2013 bereits in einem Grundsatzbeschluss zugestimmt und eine weitere Ausarbeitung/Konkretisierung des Vorhabens für einen Projektbeschluss veranlasst.

Als Grundlage für die nachfolgende Objektplanung zur Gestaltung der erforderlichen Überdachungen der Bussteige des Regionalbus-Terminals wurde das im Rahmen der Machbarkeitsstudie erstellte Konzept zwischen November 2016 und Februar 2017 nochmals u. a. in folgenden Punkten aktualisiert:

- Verlegung der Bussteige nach Westen und damit näher an den Hauptbahnhof;
- durchgehender Verlauf der Überdachung mit darunterliegendem Wartebereichen für Fahrgäste vom Bahnhofsvorplatz bis zum südlichsten Bussteig zur Erleichterung der Orientierung der Fahrgäste;
- Verlegung der Wendeanlage auf die Westseite des Boulevards und damit eindeutig außerhalb des Busbahnhofs zur Entflechtung der Busverkehre und sonstigen Kfz;
- Reduzierung der Anzahl der Bussteige auf vier in einer Reihe ausgebildete Bussteige entsprechend dem langfristigen Bedarf;
- Ausbildung einer separaten Erschließung für das Bohus-Center und die Fahrradstation im Bohus-Center;
- Verlegung der Haltestellen für den Schienenersatzverkehr auf den östlichen Bahnhofsvorplatz.

Das aktuelle Konzept des neuen Regionalbus-Terminals, das auch Grundlage für die Darstellungen im BP Nr. 476 II ist, sieht auf dem inneren Ladehof ein modernes Anforderungen entsprechendes, barrierefreies und witterungsgeschütztes Haltestellen-Bauwerk mit vier Abfahrthaltestellen und zehn Buswarteplätzen vor, das leicht auffindbar ist und sowohl für Fahrgäste als auch für Regionalbusse eine große Übersichtlichkeit sowie eine verkehrlich konfliktfreie Nutzung gewährleistet (siehe auch Beiplan F.8. „Regionalbus-Terminal“).

D.4. Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung

D.4.1. Ziele der Planung, Planungskonzept

Mit der Revitalisierung und Entwicklung der ehemaligen Ladehöfe kann ein innerstädtisches Areal, das bisher der Öffentlichkeit weitestgehend entzogen war, aber ein hohes Entwicklungspotenzial durch die innenstadtnahe Lage und die gute Anbindung aufweist, wieder in den Stadtkontext eingegliedert werden.

Die funktionale und städtebauliche Integration der brachgefallenen, ehemaligen Ladehöfe in das Stadtgefüge Augsburgs soll dabei insbesondere durch die grundsätzliche Orientierung an den benachbarten Nutzungsstrukturen und Bautypologien sowie durch die intensive Vernetzung von Straßen, Plätzen, Wegebeziehungen und Grünflächen sichergestellt werden. Die Neustrukturierung aller drei ehemaligen Ladehöfe ist dabei als abgestimmtes, integriertes Gesamtkonzept vorgesehen.

Die Überplanung und Wiedernutzbarmachung der brachgefallenen Flächen entspricht den Grundsätzen des sparsamen Umganges mit Grund und Boden sowie dem Prinzip „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Die Innenstadt wird durch die neuen zentralen Quartiere gestärkt. Vorhandene Infrastrukturen können durch Umsetzung der Planung nachhaltig mitgenutzt und ergänzt werden. Dies betrifft beispielsweise bestehende Bildungseinrichtungen, den ÖPNV, die Ergänzung des Straßennetzes und die Verbesserung der Nahversorgung.

Zur Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, der städtebaulichen Struktur und der Gestaltung des Ortsbildes sowie der verkehrlichen Abwickelbarkeit und der immissions- und naturschutzrechtlichen Anforderungen ist für das Areal des inneren und mittleren Ladehofes die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Mit dem seit 20.04.2012 bereits rechtsverbindlichen BP Nr. 476 I für den äußeren Ladehof, der Aufstellung des BP Nr. 476 II für den inneren und mittleren Ladehof, sowie der bereits rechtswirksamen Änderung des FNP mit integrierter Landschaftsplanung werden die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante städtebauliche Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Ladehöfe geschaffen.

Das Konzept für die städtebauliche Neuordnung der ehemaligen Ladehöfe wurde in der städtebaulichen Rahmenplanung des Planungsbüros pesch partner architekten stadtplaner bereits weitestgehend ausgearbeitet. Dieses städtebaulich funktionale Konzept, das vom Stadtrat als Grundlage für die weitere Konkretisierung der Planung festgelegt wurde, stellt für den inneren und mittleren Ladehof auf eine zeitgemäße Fortsetzung der jeweils angrenzenden Stadtstrukturen ab.

Für das Areal des inneren Ladehofes ist dies die innerstädtisch geprägte Baustruktur im Bereich der Halderstraße, die in Richtung Hauptbahnhof durch kerngebietsspezifische Nutzungen abgerundet werden soll. Als städtebauliches Rückgrat des inneren Ladehofes fungiert dabei ein fünf- bis sechsgeschossiger Gebäuderiegel, der sich parallel zu den Gleisanlagen südlich des Hauptbahnhofes nach Süden erstreckt. Dieser bis zu 22,5 m hohe Gebäuderiegel sichert eine qualitätsvolle Stadtansicht im Süden des Bahnhofareals und gibt dem neuen Regionalbus-Terminal eine städtebauliche Raumkante am Übergang zu den Bahnanlagen. Mit Nutzungen aus dem Hotel-, Büro- sowie

Dienstleistungsbereich kann das Geschäftsviertel um den Bahnhof funktional ergänzt und erweitert werden.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Ladehöfe und der anstehenden Neuordnung des Bahnhofumfeldes muss auch die künftige Abwicklung des Regionalbusverkehrs in diesem Bereich neu konzipiert werden. Um großzügige und attraktive Bedingungen für den Regionalbusverkehr zu ermöglichen und gleichzeitig größtmöglichen Spielraum für eine Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes zu schaffen, soll auf dem Areal des inneren Ladehofes ein neues Regionalbus-Terminal errichtet werden. Dieses Terminal ist nördlich des neuen Gebäuderiegels vorgesehen und soll mit vier Abfahrtshaltestellen und zehn Buswarteplätzen ausgestattet werden. Mit einem Neubau des Busterminals im Bereich des inneren Ladehofes können nicht nur die funktionalen Abläufe im Regionalbusverkehr dauerhaft gesichert und verbessert, sondern durch eine barrierefreie Ausbildung der Haltestellen, die Ausstattung dieser mit einer dynamischen Fahrgastinformation, die durchgängige Überdachung der Bussteige und ausreichend Platz für moderne Serviceeinrichtungen auch der Komfort für die Fahrgäste künftig deutlich gesteigert werden.

Der neue, durch hohes Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion gekennzeichnete öffentliche Raum des „Boulevards“ zwischen dem bahnbegleitenden Gebäuderiegel und dem Regionalbus-Terminal soll als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich einer hochwertigen Gestaltung zugeführt werden. Unmittelbar vor dem Gebäuderiegel soll dabei ein ca. 4 m breiter Bereich durch eine Stelenreihe (Lichtstelen) und eine andere Belagsgestaltung ausschließlich für Fußgänger („Boulevard“) vorgehalten werden, während die anderen Verkehrsflächen vor allem durch Busse, aber auch Kunden- und Andienungsverkehr sowie Radfahrer genutzt werden können.

Der nördliche Bereich des inneren Ladehofes wird durch das bereits bestehende, siebengeschossige Bahnhof-Parkhaus geprägt, das im Zuge der Aufstellung des BP Nr. 476 II nun erstmalig planungsrechtlich gesichert werden soll. Mit der künftigen Öffnung der „Ladehofstraße 1“ für den allgemeinen Verkehr und ihrer Widmung als öffentliche Verkehrsfläche kann das Bahnhof-Parkhaus künftig auch unmittelbar über einen öffentlichen Verkehrsweg erschlossen werden, nachdem die Erschließung bislang ausschließlich über ehemalige Bahnflächen, d.h. Privatgrundstücke abgewickelt wurde. Zudem ist im Falle einer Aufgabe des Parkhauses in diesem Gebäudekomplex alternativ auch eine kerngebietstypische Nutzung in Einklang mit der Umgebungsbebauung an der Halderstraße möglich.

Der Übergang vom inneren zum mittleren Ladehof wird durch eine Platzfläche markiert, die zudem den Verknüpfungspunkt zum Grünzug nach Südosten sowie zu den verschiedenen Ästen der neuen internen Erschließungsstraßen bildet. Neben der Ausbildung von bahneigenen Stellplätzen im Randbereich zu den Bahnanlagen wird der Platz gestalterisch auf eine hohe Aufenthaltsqualität ausgelegt, die partiell auch mit Außengastronomie bespielt werden kann. Unter einem Teil dieser Platzfläche befindet sich ein zu erhaltender Schutzraum zur Zivilverteidigung, der auch weiterhin fortbestehen muss. Das eingeschossige Einstiegsbauwerk soll gestalterisch aufgewertet und als Funktionsgebäude in die neue Platzfläche integriert werden.

Die städtebauliche Neuordnung des mittleren Ladehofes stellt auf eine Entwicklung eines neuen, klar gegliederten Wohnquartiers mit ca. 250 Wohneinheiten in Ergänzung

des Beethovenviertels und Fortführung der auf dem äußeren Ladehof bereits aktuell entstehenden Baustrukturen ab. Mit dem Ziel einer vielfältigen Bewohnerstruktur sollen Wohnungen für unterschiedliche Zielgruppen angeboten werden. Die geplante urbane Wohnbebauung wird im ruhigen Innenbereich und in Richtung Herman-Friedhof durch vier- bis fünfgeschossige Stadtvillen ausgebildet. Diese punktuelle Bebauung wird durch eine bis zu sechsgeschossige Riegelbebauung zur Bahn abgeschirmt und zur „Ladehofstraße 2“ hin gefasst. Durch eine angemessene Ausgestaltung der zur Bahn und den neuen internen Erschließungsstraßen ausgerichteten Fassaden und einer Orientierung der Wohnungen zu den ruhigen Blockinnenbereichen können mit dieser Bauungsstruktur an dem stark durch Verkehrslärm vorbelasteten Standort gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden. An zentraler Stelle im geschützten Innenbereich des mittleren Ladehofes ist ein Standort für eine fünfgruppige Kindertagesstätte innerhalb des neuen Wohngebietes vorgesehen. Die infolge der Wohnbebauung im äußeren und mittleren Ladehof erforderlich werdenden zwei Krippengruppen, zwei Kindergartengruppen und eine Hortgruppe können hier mit einem großzügigen Freibereich zusammengefasst werden. Für die Kindertagesstätte ist ein bis zu dreigeschossiger Baukörper vorgesehen.

Im Zuge der Entwicklung des Areals des inneren Ladehofes soll auch der angrenzende Betriebshof des Herman-Friedhofes neu geordnet und organisiert werden. Der bislang recht schmale und demzufolge nur schwer zu bewirtschaftende Betriebshof erhält eine ausreichende Breite sowie eine neue Zufahrt über die „Ladehofstraße 1“.

Die Erschließung des inneren und mittleren Ladehofes soll über eine neue Erschließungsstraße abgewickelt werden, die sich am Verlauf der bislang vorhandenen bahninternen Verkehrswege orientiert. Über diese „Ladehofstraße 1“ wird im Norden eine Anbindung an die Halderstraße und im Osten an die Hermanstraße gewährleistet. Eine weitere Erschließungsstraße, die „Ladehofstraße 2“ verläuft parallel zu den Bahnanlagen und stellt die Verbindung zwischen der „Ladehofstraße 1“ unter der Gögginger Brücke hindurch zur neuen Localbahnstraße im äußeren Ladehof und somit zur Stettenstraße sicher. Die innere Erschließung der Wohnquartiere im mittleren Ladehof wird über eine Ringerschließung („Ringstraße“) gewährleistet.

Mit den künftigen Straßenzügen „Ladehofstraße 1“ und „Ladehofstraße 2“ wird eine zusätzliche Anfahrbare zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Südosten ermöglicht. Neben dem bisher allein vorhandenen Weg über den Königsplatz entsteht damit eine kürzere Route von der Stettenstraße bzw. Hermanstraße über die Ladehöfe und die Halderstraße zum Hauptbahnhof, die letztlich auch zu einer Entlastung des Königsplatzes führt.

Die für die einzelnen Nutzungen (Wohnen, Büro/Dienstleistungen, etc.) im Plangebiet erforderlichen Stellplätze sollen weitestgehend in Form von Tiefgaragen unter den jeweiligen Gebäuden nachgewiesen werden. Dadurch kann insbesondere im mittleren Ladehof ein begrüntes, hochwertiges Wohnumfeld gewährleistet werden.

Zusammen mit der perspektivisch vom inneren über den mittleren bis zum äußeren Ladehof durchgehenden linearen Grünverbindung entlang der Bahn, sowie den straßenbegleitenden Baumreihen kann mit den privaten Gärten eine der Innenstadtlage angemessene Durchgrünung des neuen Stadtquartiers sichergestellt werden.

D.4.2. Art der baulichen Nutzung

In den festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten werden die nach § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen generell ausgeschlossen. Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind hinsichtlich ihres Flächenbedarfes bzw. ihres Emissionsspektrums nicht mit der geplanten Dichte des städtebaulichen Konzepts und der angestrebten hohen Wohnqualität vereinbar.

In den festgesetzten Kerngebieten werden die nach § 7 Abs. 2 Nr. 6 und 7 BauNVO zulässigen bzw. nach § 7 Abs. 3 Nr. 1 und 2 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Tankstellen, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und sonstigen Wohnungen ausgeschlossen. Tankstellen sind hinsichtlich ihres Emissionsspektrums auch hier nicht mit dem geplanten städtebaulichen Konzept vereinbar. Zudem würde die Ansiedlung einer Tankstelle im inneren Ladehof eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich nach sich ziehen, was in der Folge mit der im mittleren Ladehof angestrebten hohen Wohnqualität nicht in Einklang zu bringen wäre.

Zur Vermeidung einer funktionalen Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereichs der Augsburger Innenstadt und des im äußeren Ladehof festgesetzten Nahversorgungsstandorts werden großflächige Einzelhandelsnutzungen innerhalb der festgesetzten Kerngebiete ausgeschlossen. Dieser Ausschluss trägt auch der am 24.11.2016 beschlossenen Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes (EHK 2016) der Stadt Augsburg Rechnung, welches ein schlüssiges Gesamtkonzept für das gesamte Stadtgebiet darstellt. Großflächige Betriebe des Innenstadtbedarfs sollen auf die zentralen Geschäftslagen der Innenstadt konzentriert werden. Im Umfeld des Plangebiets sind hier vor allem die Bahnhofstraße und der Bahnhofsvorplatz zu nennen. Der im äußeren Ladehof konzipierte integrierte Nahversorgungsstandort („Solitärstandort“) kann die ihm zugedachte Rolle zur Verbesserung der verbrauchernahen, fußläufig erreichbaren Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs für die neuen Wohnquartiere und das Beethoven- und Bismarckviertel nur dann erfüllen, wenn zusätzlich kein weiterer großflächiger Einzelhandel des Nahversorgungsbedarfs auf dem Areal der ehemaligen Ladehöfe umgesetzt wird. Sonstige großflächige Einzelhandelsbetriebe, wie beispielsweise Baumärkte werden in diesem Zuge ebenfalls ausgeschlossen, denn sie würden der im städtebaulichen Konzept vorgesehenen hochwertigen Nutzungsstruktur widersprechen und zusätzliche Verkehre verursachen, die im verkehrlich bereits belasteten Bahnhofsumfeld nicht tragbar wären. Primär sollen sich daher im inneren Ladehof nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe mit Sortimenten des Innenstadtbedarfs und des Nahversorgungsbedarfs ansiedeln.

Von der Zulässigkeit von Wohnungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 6 und 7 BauNVO wird Abstand genommen, da im inneren Ladehof ein Dienstleistungsschwerpunkt analog zu den Nutzungen entlang der Halderstraße entwickelt werden soll. Mögliche Konflikte zwischen Kerngebietsnutzungen und dem Anspruch auf Wohnruhe sollen vermieden werden. Zudem könnten infolge der unmittelbar anliegenden Bahnlinie, des neu geplanten Busterminals und der sonstigen umliegenden Erschließungsanlagen gesunde Wohnverhältnisse im Bereich der Kerngebiete nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand gewährleistet werden. Demzufolge werden sämtliche Wohnnutzungen in den Kerngebieten ausgeschlossen.

Eine Zulässigkeit von Parkhäusern und oberirdischen Kfz-Garagen wird infolge des damit verbundenen Verkehrsaufkommens, der Erschließungserfordernisse, der Immissionen und des Flächenbedarfs derartiger Einrichtungen ausschließlich auf das MK 2, d.h. den Bereich des bereits bestehenden Bahnhof-Parkhauses und des Bohus-Centers beschränkt. Nachdem diese nachteiligen Eigenschaften auf Fahrradparkhäuser (einschließlich E-Bikes) nicht in gleicher Art und Weise zutreffen, werden derartige Anlagen in allen Kerngebieten im Umfeld des Hauptbahnhofes zugelassen.

In dem gemäß § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Regionalbus-Terminal“ ausgewiesenen Sondergebiet sollen sämtliche für den Regionalverkehr erforderlichen Anlagen und Einrichtungen (Haltestellen, Warteflächen, Verkehrs- und Stellplatzflächen, etc.) sowie sonstige Erschließungs- und Stellplatzflächen möglich sein. Mit dieser Festsetzung kann die Neuanlage des Regionalbus-Terminals auf dem inneren Ladehof planungsrechtlich gesichert werden. Ergänzend dazu kann weiteren Erschließungs- und Stellplatzanforderungen des Hauptbahnhofes und umliegender Nutzungen nachgekommen werden.

In den allgemeinen Wohngebieten und den Kerngebieten werden Vergnügungsstätten (z.B. Spielhallen, Discotheken) und Wettbüros sowie Bordelle, bordellartige Betriebe und Wohnungsprostitution planungsrechtlich ausgeschlossen, da diese Nutzungen durch ihr Störpotenzial vor allem hinsichtlich Lärmemissionen und Kundenverkehr hohe Konflikte insbesondere mit dem geplanten Wohnen auslösen würden. Für das Plangebiet werden ein hochwertiges Wohn- und Arbeitsumfeld sowie ein attraktiver Dienstleistungsstandort angestrebt. Durch den Ausschluss der genannten Nutzungen soll ein Trading-Down-Effekt des neuen Stadtquartiers von vornherein vermieden werden.

Mit dem Ausschluss von Fremdwerbeanlagen im gesamten Plangebiet mit Ausnahme des Regionalbus-Terminals soll eine hohe gestalterische Qualität innerhalb des im Bahnhofsumfeld neu entstehenden Stadtquartiers gesichert werden. Die Ausbildung störender Elemente innerhalb des vorwiegend zu Wohnzwecken und hochwertig genutzten Innenstadtquartiers in unmittelbarer Nähe zum historischen Bahnhofsgebäude soll hierdurch vermieden werden.

Im Plangebiet sind bisher als eine der Zwischennutzungen auf der Bahnbrache auch Fremdwerbeanlagen als Großtafeln im Einmündungsbereich der „Ladehofstraße 1“ in die Hermanstraße errichtet worden. Durch die städtebauliche Entwicklung des inneren und mittleren Ladehofs ändern sich die Wertigkeit und die Rahmenbedingungen für das Plangebiet in profunder Weise. In der Regel bewirken insbesondere großformatige Fremdwerbeanlagen eine Abwertung des Stadtbilds und stellen auch ein Element und Verstärkungsmoment von Trading-Down-Effekten dar. In ihrer Wirkung auf die Wohnfunktion sind Fremdwerbeanlagen als störend und unvereinbar zu klassifizieren. Daher sind Fremdwerbeanlagen in allgemeinen Wohngebieten bereits generell unzulässig.

Als eigenständige gewerbliche Nutzungsart werden Fremdwerbeanlagen aus den vorgenannten Zielsetzungen und Gründen heraus im Plangebiet planungsrechtlich ausgeschlossen. Dieser Ausschluss dient der Stärkung der geplanten und im Umfeld bereits vorhandenen Wohnnutzung und der Funktion und Aufwertung des Innenstadtquartiers. Lediglich im geplanten Regionalbus-Terminal sind Fremdwerbeanlagen als Gebäudebestandteil innerhalb der Baugrenzen zulässig. Diese müssen sich in Umfang und Größe der Gesamtgestaltung des Terminals deutlich unterordnen.

Zentral im mittleren Ladehof und damit in dem dortigen Wohnquartier wird eine 2.000 m² umfassende Fläche für „sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen mit der Zweckbestimmung Kindertagesstätte“ festgesetzt. Auf dieser Fläche sollen in einem maximal dreigeschossigen Baukörper zwei Krippengruppen, zwei Kindergartengruppen und eine Hortgruppe errichtet werden. Damit kann dem durch die neue Wohnbebauung im äußeren und mittleren Ladehof ausgelösten Kinderbetreuungsbedarf im neuen Stadtquartier Rechnung getragen werden.

Nördlich des Knotens Hermanstraße / „Ladehofstraße 1“ werden die Flächen des Betriebshofes des Herman-Friedhofes neu geordnet und als „kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen“ festgesetzt. Weitergehende Vorgaben zum Maß der baulichen Nutzung bzw. überbaubaren Grundstücksflächen, etc. sind in diesem Bereich entbehrlich, da sich mögliche Ergänzungsbauten hier an dem bereits vorhandenen Baubestand und an dem angrenzenden denkmalgeschützten Friedhofsareal orientieren müssen.

Die weiterhin eisenbahnrechtlich gewidmeten und für Bahnbetriebszwecke erforderlichen Grundstücke Fl.-Nr. 4923/22 (Wertstoffhof) zwischen Bahnhof-Parkhaus und Herman-Friedhof sowie Fl.-Nrn. 4939/147 und 4939/177 (bahneigene Stellplätze einschließlich Versorgungsstation / „Twister“) im Bereich der zentralen Platzfläche werden als Bahnanlage dargestellt.

D.4.3. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festlegung von Grundflächenzahl, Geschossfläche, Anzahl der Vollgeschosse und Höhe der baulichen Anlagen (Oberkante Gebäude) ausreichend bestimmt.

Die im Bereich des Kerngebiets MK 1 festgesetzte maximale Gebäudeoberkante über Normal-Null (entspricht einer Gebäudehöhe von maximal 22,5 m) stellt sicher, dass diese Neubebauung künftig als markant wahrnehmbare Raumkante entlang der Bahnanlagen fungiert. Dieser Zielsetzung trägt auch die dortige Festsetzung zur Zahl der Vollgeschosse (fünf bis sechs) Rechnung.

Mit der gewählten Obergrenze von 514,8 m ü. NN (entspricht einer Gebäudehöhe von 25,0 m) im Bereich des MK 2 (Bahnhof-Parkhaus) kann dem hier bereits vorhandenen innerstädtischen Maßstab der Bestandsbebauung und den umliegenden großmaßstäblichen Gebäudestrukturen (Bohus-Center, etc.) entsprochen werden. Nachteilige Auswirkungen auf die benachbarten Nutzflächen im angrenzenden Bohus-Center infolge von Beschattung, etc. sind nicht zu erwarten, da hier auch keine Nutzungen mit besonderem Schutzbedürfnis angesiedelt sind. Zudem besteht auch für die baulichen Anlagen des weitgehend außerhalb des BP-Umgriffes liegenden Bohus-Centers auf Grundlage des § 34 BauGB (unbeplanter Innenbereich) ebenfalls die Möglichkeit einer baulichen Aufstockung auf ein Höhenniveau von bis zu 25 m, sobald im MK 2 die Höhenfestsetzung von 25 m ausgenutzt wird. Die für das Bahnhof-Parkhaus festgesetzten maximal sieben Vollgeschosse orientieren sich an der bestehenden Geschossigkeit dieses Bauwerkes und des angrenzenden Bohus-Centers. Die im MK 2 getroffenen Festsetzungen zur Grundflächenzahl, zur Zahl der Vollgeschosse und zur Höhenentwicklung

orientieren sich eng an dem bestehenden Bauvolumen, welches auch langfristig gesichert werden soll. In der ebenfalls als MK 2 festgesetzten Südwestecke des Bohus-Centers orientiert sich das Maß der baulichen Nutzung am baulichen Bestand.

Im Allgemeinen Wohngebiet wird zur Schaffung einer städtebaulich wirksamen Raumkante sowie zur Sicherstellung einer ausreichenden Abschirmung zu den benachbarten Bahnanlagen sowie zur „Ladehofstraße 2“ für die zur Bahnlinie ausgerichteten Wohngebäude (Baufeld 1) die Zahl der Vollgeschosse auf fünf bis sechs festgeschrieben. Für die eher punkthausartige Bebauung im Inneren des Wohnquartiers (Baufeld 2 bis 8) wird die Zahl der Vollgeschosse auf vier bis fünf begrenzt.

Aufgrund der unterschiedlichen Höhenlagen im mittleren Ladehof werden die zulässigen Gebäudehöhen für die im allgemeinen Wohngebiet geplanten Gebäude hier ebenfalls auf Normal-Null bezogen. Für die Wohngebäude im Baufeld 1 ergibt sich hieraus eine maximale Gebäudehöhe von ca. 19,5 m, während die Gebäude in den Baufeldern 2 bis 8 mit einer maximalen Gebäudehöhe von ca. 16,5 m über dem künftigen Geländeneiveau in diesen Bereichen ausgebildet werden können.

Mit der festgesetzten Anzahl der Vollgeschosse bzw. der zulässigen Höhenentwicklung kann eine städtebaulich verträgliche, strukturelle Vernetzung des neuen Quartiers mit dem angrenzenden gründerzeitlichen Beethovenviertel und dem derzeit neu entstehenden Wohnquartier im äußeren Ladehof sichergestellt werden.

Durch die getroffenen Vorgaben zu den maximal zulässigen Gebäudeoberkanten wird sichergestellt, dass die neuen Gebäudestrukturen auch mit der künftigen Höhenlage der jeweils maßgebenden Erschließungsanlagen in Einklang gebracht werden können und eine mit der vorherrschenden Topografie verträgliche Höhenstruktur des neuen Stadtquartiers entsteht.

Die in den Kerngebieten (GRZ 0,8 bzw. 1,0) und in den Allgemeinen Wohngebieten (GRZ 0,4) festgesetzten Grundflächenzahlen orientieren sich an der baulichen Dichte in den vergleichbaren Gebietsnutzungen in Nachbarschaft des Plangebiets. Im SO_{Regionalbus-Terminal} wird mit einer GRZ von 0,3 auf die Gliederung des geplanten Regionalbus-Terminals mit überdachten Haltebereichen im Nordwesten und weitläufigen offenen Stellplatz- bzw. Erschließungsflächen reagiert.

Für Tiefgaragen und andere unterirdische bauliche Anlagen wird in den allgemeinen Wohngebieten eine Überschreitung der GRZ von bis zu 0,8 und in den Kerngebieten von bis zu 1,0 zugelassen. Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO wären regulär lediglich Überschreitungen bis 0,6 in allgemeinen Wohngebieten zulässig. In Kerngebieten liegt nach § 17 Abs. 1 BauNVO die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung bereits bei einer GRZ von 1,0. Die Überschreitungsmöglichkeiten für Unterbauungen beruhen auf der städtebaulichen Zielsetzung, in den dichten innerstädtischen Wohn- und Geschäftsvierteln des Plangebiets den ruhenden Verkehr weitestgehend in Tiefgaragen zu verlegen. So können die Grundstücksfreiflächen begrünt werden. Städtebauliche Nachteile, beispielsweise eine zu geringe Belichtung, entstehen durch diese unterirdische Verdichtung nicht.

Im SO_{Regionalbus-Terminal} sind neben den eigentlichen Haltestellen auch umfangreiche Stellplatz- und Erschließungsflächen erforderlich, welche in einer kompakten, optimierten

Grundstücksausnutzung angeordnet werden sollen. Daher kann die GRZ von 0,3 bis höchstens 0,9 überschritten werden. Gegenüber der in § 19 Abs. 4 BauNVO festgelegten Obergrenze von 0,8 ist dies eine relativ geringe Erhöhung, die vor allem angesichts der bestehenden weitestgehenden Versiegelung dieser Fläche kaum Auswirkungen auf die Bodenfunktionen hat. Die genannte Überschreitung bis 0,9 ist erforderlich, um alle Funktionen des Regionalbus-Terminals auf einer sehr kompakten, durch umliegende Bestandsnutzungen weitgehend begrenzten Fläche platzieren zu können.

Die in den geplanten allgemeinen Wohngebieten und dem Kerngebiet MK 1 jeweils zulässigen Bruttogeschossflächen werden nach den Vorgaben der Rahmenplanung bzw. dem tatsächlich bereits vorhandenen Baubestand (MK 2) festgesetzt.

- WA
 - Baufeld 1 - 2 Geschossfläche: 14.920 m² (GFZ ca. 1,80)
 - Baufeld 3 - 8 Geschossfläche: 8.130 m² (GFZ ca. 1,40)
- Gemeinbedarf (Kita) Geschossfläche: 2.000 m² (GFZ ca. 1,00)
- MK 1 Geschossfläche: 14.500 m² (GFZ ca. 3,90)
- MK 2 Geschossfläche: 16.350 m² (GFZ ca. 6,60)

Nach § 17 Abs. 1 BauNVO gilt für die Geschossflächenzahl für allgemeine Wohngebiete eine Obergrenze von 1,2 und für Kerngebiete eine Obergrenze von 3,0. Von diesen Obergrenzen kann in Abhängigkeit von der städtebaulichen Situation und den konkreten städtebaulichen Zielsetzungen unter bestimmten Voraussetzungen auch abgewichen werden. Nachdem es sich bei dem Areal der ehemaligen Ladehöfe nicht um eine bauliche Entwicklung auf der sog. „grünen Wiese“, sondern um die bauliche Innwertsetzung eines innerstädtisch geprägten Quartiers handelt, ist schon aufgrund der integrierten Lage dieses Areals eine Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO grundsätzlich legitim.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen des Absatzes 1 aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Für das Plangebiet können folgende städtebaulichen Gründe benannt werden, die eine Überschreitung der Obergrenze der Geschossflächenzahl erfordern:

- Wie bereits zum städtebaulichen Konzept und den städtebaulichen Zielen des BP beschrieben, soll die qualitätvolle Baustruktur der benachbarten Gründerzeitviertel und des benachbarten BP-Gebietes Nr. 476 I zeitgemäß und konsequent fortentwickelt werden. Für das Areal des inneren Ladehofes ist dies die innerstädtisch geprägte Baustruktur im Bereich der Halderstraße, die in Richtung Hauptbahnhof fortgeführt werden soll. Als städtebauliches Rückgrat des inneren Ladehofes fungiert dabei ein fünf- bis sechsgeschossiger Gebäuderiegel, der sich parallel zu den Gleisanlagen südlich des Hauptbahnhofes nach Süden erstreckt. Dieser bis zu 22,5 m hohe Gebäuderiegel sichert eine qualitätsvolle Stadtansicht im Süden des Bahnhofareals und gibt dem neuen Busbahnhof eine städtebauliche Raumkante. Auch für den Bereich des mittleren Ladehofes erfordert die gewählte Baustruktur zur Fortsetzung und Arrondierung der Gründerzeitquartiere dabei eine höhere Verdichtung

in Form einer teils geschlossenen, teils offenen Blockrandbebauung mit durchschnittlich vier- bis fünfgeschossigen Gebäuden. Insgesamt kann durch diese Baustruktur ein gut erkennbarer städtebaulicher Zusammenhang mit den Gründerzeitvierteln nur mit diesem Verdichtungsgrad erreicht werden.

- Das beschriebene städtebauliche Konzept korrespondiert mit dem städtebaulichen Ziel, innerstädtischen Wohnraum zu schaffen. Zur Bewältigung des innerstädtischen Wohnraumbedarfs an Miet- und Eigentumswohnungen stehen in den benachbarten gründerzeitlichen Vierteln keine Flächenpotentiale zur Verfügung. Als städtebauliches Ziel soll demzufolge die Bewältigung des innerstädtischen Wohnraumbedarfs im Bereich des mittleren Ladehofes nach den Vorgaben des Rahmenplanes über eine möglichst kompakte Bebauung erfolgen, die sich aus dem dichten Baubestand der benachbarten gründerzeitlichen Innenstadtviertel ableitet.
- Aufgrund der innenstadtnahen Lage und der hervorragenden ÖPNV-, Nah- und Fernverkehrsverbindung ist das Gebiet des mittleren Ladehofes im besonderen Maß für eine Verdichtung von Wohnbebauung geeignet.
- Der besondere Nutzungszweck des inneren und mittleren Ladehofes mit einer Konzentration von Wohnnutzung, gemeinnützigen Infrastrukturanlagen, kerngebietspezifischen Nutzungen (Büros, Dienstleistungen, Gastronomie, Verwaltung, etc.) sowie einer nachhaltigen Aufwertung des ÖPNV (Regionalbus-Terminal) ist mit derartigen Entwicklungen auf der sogenannten „grünen Wiese“ nur schwer zu vergleichen. Um auf dem nur begrenzt zur Verfügung stehenden Areal eine an den städtebaulichen Zielen angelehnte Grundstücksausnutzung für all diese Nutzungsformen gewährleisten zu können, ist eine Zulassung höherer Geschossflächenzahlen unerlässlich.
- Im Zuge der Entwicklung des Areals der ehemaligen Ladehöfe soll die insbesondere im südlichen Bismarckviertel bereits realisierte starke städtebauliche Raumkante zwischen den Bahnflächen im Süden und der innerstädtischen Bebauung im Norden aufgegriffen und bis zum Hauptbahnhof hin fortgeführt werden. Mit einer kompakten, größtenteils geschlossenen Randbebauung zur Bahnstrecke Augsburg - München hin kann für das neue Quartier ein städtebaulich markantes Rückgrat geschaffen werden. Zudem ermöglicht eine geschlossene Randbebauung auch einen wirksamen Schutz der im mittleren Ladehof geplanten Wohnnutzungen vor den vorhandenen Emissionen der Bahnstrecke und gewährleistet gesunde Wohnverhältnisse in den innenliegenden Wohnquartieren.
- Zudem liegt das Plangebiet auf zwei räumlich beengten und langgestreckten Dreiecksflächen. Nach Südwesten hin muss auf die Bahnlinie Augsburg-München hinsichtlich des Schallschutzes mit geschlossenen Bauformen und aufgrund von Erschütterungen mit Mindestabständen zur Bahn reagiert werden, sodass die bebaubaren Flächen eng begrenzt sind.
- Die im BP Nr. 476 II vorgesehenen öffentlichen Platz- und Grünflächen kompensieren insbesondere die Überschreitung der Obergrenze der Geschossflächenzahl in Baufeld 1 und 2 des allgemeinen Wohngebietes.

In Anbetracht der genannten städtebaulichen Gründe, die bei der Aktivierung des Areals der ehemaligen Ladehöfe zu berücksichtigen sind, ist eine Überschreitung der Obergrenze der Geschossflächenzahl in den Baufeldern 1 - 8 des allgemeinen Wohngebietes und im Kerngebiet MK 1 erforderlich. Im Kerngebiet MK 2 wird mit der aktuellen Planung lediglich der bereits vorhandene Baubestand (Bahnhof-Parkhaus) planungsrechtlich gesichert. Die städtebauliche Struktur wurde in der Weise entwickelt, dass durch

Lage und Anordnung der Gebäude zueinander eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung sowie ein angemessener Sozialabstand erreicht werden. Dadurch werden Nachteile einer hohen Verdichtung vermieden.

Mit den bahnbegleitenden Grünflächen und den Gehölzen südlich des Herman-Friedhofes kann innerhalb des Areals des mittleren Ladehofes bzw. in dessen Randbereich ein wirksamer Ausgleich für die teilweisen Überschreitungen der Obergrenzen der Geschossflächenzahl gewährleistet werden. Zudem liegen die großflächigen Frei-/Grünbereiche des Herman-Friedhofes in unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebietes und übernehmen als innerstädtische „Grünoase“ auch weiterhin eine ausgleichende Wirkung zu den dicht bebauten Innenstadtquartieren und somit auch zu dem geplanten neuen Stadtquartier. Schließlich folgen im Süden gegenüber dem verdichteten Bau-
feld 1 im allgemeinen Wohngebiet im mittleren Ladehof auch die weitläufigen Gleisflächen im Umfeld des Hauptbahnhofes.

D.4.4. Sonstige Festsetzungen

D.4.4.1. Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Die vorgesehene Bauweise und die überbaubaren Grundstücksflächen orientieren sich eng am städtebaulichen Entwurf des Rahmenplans „Ladehöfe“. Die Ausrichtung und Gestaltung neu geplanter Wohngebäude wird so gewählt, dass Verschattungen weitestgehend minimiert werden können und eine möglichst optimale Nutzung von solarer Energie möglich ist. Mit den geplanten kompakten, teilweise riegelartigen Baukörpern kann ein günstiges Verhältnis von Außenwand zu Volumen (A/V-Verhältnis) für die neu geplanten Gebäude gewährleistet werden.

Um eine für das städtebauliche Konzept wichtige Fortsetzung der prägenden gründerzeitlichen Baustruktur (Blockrandbebauung) des Beethoven- und Bismarckviertels im Plangebiet gewährleisten zu können, werden im Bereich des mittleren Ladehofes in den Eckbereichen der maßgebenden Achsen („Ladehofstraße 1“, „Ringstraße“) Baulinien festgesetzt.

Mit der Festsetzung einer Mindestbaulänge von 50 m für die geplanten Gebäude im Bau-
feld 1 kann sichergestellt werden, dass an die in diesem Bau-
feld im Norden und Südosten festgesetzten Baulinien, beginnend von den Seitenfassaden, eine zusammenhängende Gebäudeeinheit in mindestens dieser Ausdehnung angebaut wird. Damit kann die für das Bau-
feld 1 u. a. auch aus immissionsschutzfachlichen Gründen angestrebte riegelartige Bebauung in der geplanten winkelförmigen Ausführung entlang der „Ladehofstraße 2“ gewährleistet werden.

Die teilweise Festsetzung der geschlossenen Bauweise in den Kerngebieten regelt, dass die Gebäude von Bohus-Center und Bahnhof-Parkhaus aneinandergesetzt werden, und stellt damit den baulichen Bestand sicher.

D.4.4.2. Abstandsflächen

Um die Neubebauung der ehemaligen Ladehöfe harmonisch in die Umgebungsbebauung einpassen zu können, orientiert sich die städtebauliche Zielsetzung der Planung grundsätzlich an der Dichte des angrenzenden, engmaschigen Stadtraums. Bei der Baustruktur der dicht bebauten, östlich benachbarten Gründerzeitviertel (Bismarck-, Beethovenviertel) werden die Abstandsflächen, die sich bei Anwendung des Art. 6 Abs. 5 Sätze 1 und 1 BayBO ergeben, jedoch in der Regel nicht eingehalten. Höhere Dichten werden auch in dem nördlich angrenzenden Geschäftsviertel um Halderstraße und Bahnhofstraße erreicht. Trotz der städtebaulichen Bezugnahme auf die umliegenden Wohn- und Geschäftsviertel soll die neue Baustruktur im Plangebiet selbst eine geringere Dichte mit einem höheren Freiflächenanteil aufweisen. Wegen der bereits dargelegten städtebaulichen Ziele die aufgrund der besonderen Lage des Gebietes insbesondere eine Verdichtung der Wohnbebauung vorsehen, wäre die Anwendung der regulären Abstandsflächen von 1,0 H nicht zielführend. Stattdessen wird von der gesetzlich vorgesehenen Regelung Gebrauch gemacht, die Tiefe der Abstandsflächen abweichend festzusetzen.

Um im allgemeinen Wohngebiet des mittleren Ladehofs die beabsichtigte urbane Dichte zu verwirklichen, jedoch den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Genüge zu tun, ist in diesem innerstädtischen Kontext eine Abstandsflächentiefe von 0,5 H, mindestens 3 m städtebaulich angemessen und verträglich. Damit bleibt die Stadt über dem gesetzlich vorgesehenen Minimum von 0,4 H und orientiert sich an den 0,5 H der Abstandsfläche für das 16-m-Privileg. Um sicherzustellen, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, insbesondere eine ausreichende Belichtung und Belüftung eingehalten werden, sollen über die generelle Festsetzung von 0,5 H hinaus keine weiteren Abstandsflächenreduzierungen durch die zusätzliche Anwendung des 16-m-Privilegs möglich sein.

Als Bemessungsgrundlage für die Tiefe von Abstandsflächen ist vor Gebäudeaußenwänden grundsätzlich ein Lichteinfallswinkel von 45° zur Waagerechten maßgebend. Mit diesem Lichteinfallswinkel kann üblicherweise eine ausreichende Belichtung der hinter den Gebäudeaußenwänden liegenden Räume sichergestellt werden. Zwei sich gegenüberliegende Gebäudewände „verschatten“ sich bei einem Lichteinfallswinkel von 45° in der Regel dann nicht mehr, wenn sie beide mindestens die halbe Wandhöhe (0,5 H) als Abstandsfläche einhalten. Mit der im allgemeinen Wohngebiet getroffenen generellen Festsetzung von 0,5 H kann diesen Vorgaben vollumfänglich Rechnung getragen und grundsätzlich eine ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung der geplanten innerstädtischen Wohngebäude gewährleistet werden.

Mögliche Auswirkungen der geplanten städtebaulichen Dichte des städtebaulichen Entwurfes auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse in deren unmittelbarer Umgebung wurden anhand einer Verschattungsstudie (Mittlerer Ladehof Augsburg: Verschattungsstudie vom Oktober 2012, Robert Meyer Architekten) beurteilt. Auf Grundlage eines dreidimensionalen Modells, welches neben der Neubebauung auch die relevante benachbarte Bestandsbebauung darstellt, wurde eine Sonnenstandsrechnung für die maßgebenden repräsentativen Tage 17.01., 21.03., 21.06. und 21.09. (Winter- und Sommersonnenwende, Tag- und Nachtgleichen) durchgeführt. Es hat sich gezeigt,

dass sich insbesondere die innenliegenden punktförmigen Gebäude (Baufeld 2 - 9) teilweise gegenseitig verschatten, wobei die Süd- sowie einige Ostfassaden über eine ausreichende Besonnung verfügen. Hingegen kann für die Westfassaden vor allem in den Erdgeschossbereichen nicht durchgehend eine ausreichende Besonnung erreicht werden. Für diese Bereiche müssen die Anforderungen an eine ausreichende Besonnung durch eine geeignete Grundrissorientierung der Hochbauten sichergestellt werden.

Mit der getroffenen generellen Festsetzung von 0,5 H verbleibt auch für das an der engsten Stelle ca. 16 m entfernt liegende Bestandsgebäude auf dem Nachbargrundstück Fl.-Nr. 4924 (ehemalige „Siegau-Flächen“) mit der geplanten Wohnbebauung auf den Baufeldern 7 und 8 eine ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung gewährleistet. In diesem Bereich ergäbe sich selbst bei Anwendung der regulär einzuhaltenden Abstandsflächen des Art. 6 Abs. 5 Sätze 1 und 2 BayBO keine wesentlich andere Situation, da bei den geplanten Gebäuden in den Baufeldern 7 und 8 aufgrund der hier vorgesehenen Fassadenlängen auch in diesem Fall zu dem benachbarten Bestandswohngebäude auf Fl.-Nr. 4924 die 0,5-H-Regelung nach Art. 6 BayBO in Anspruch genommen werden könnte.

Zur städtebaulichen Akzentuierung werden im allgemeinen Wohngebiet markante Gebäudeecken durch Baulinien festgesetzt. Damit die dort vorgesehene Gebäudehöhe an diesen Fassadenbereichen erreicht werden kann, erhalten hier die Baulinien Vorrang vor den regulär einzuhaltenden Abstandsflächen gemäß Art. 6 Abs. 5 Sätze 1 und 2 BayBO. Im südlichen Teil des Baufeldes 1 im allgemeinen Wohngebiet werden die Abstandsflächen entsprechend durch die dort vorgegebene Baulinie abschließend geregelt. In diesem Bereich muss das neue Gebäude aus städtebaulichen und auch aus immissionsschutzfachlichen Gründen zwingend in gesamter Breite entlang der hier festgesetzten Baulinie ausgebildet werden. Die maximale Gebäudehöhe von sechs Geschossen bzw. mit einer Gebäudeoberkante (OK = 19,5 m) kann an der südlichen Baulinie in Form einer Eckakzentuierung errichtet werden. Mit diesen Vorgaben kann der für den südlichen Teil des neuen Wohnquartiers angestrebte städtebaulich markante Auftakt der neuen Wohnbebauung des mittleren Ladehofes sichergestellt werden. Zudem müssen die Gebäude in diesem Bereich nach den Vorgaben der schalltechnischen Untersuchung (Möhler + Partner Ingenieure AG, siehe auch Pkt. D.4.7. „Immissionsschutz“) in der festgesetzten Höhe und Fassadenlänge ausgebildet werden, um die erforderliche abschirmende Wirkung für die innenliegende Wohnbebauung vor den Geräuschen des Schienenverkehrs auf der benachbarten Bahnstrecke Augsburg-München und des Fahrzeugverkehrs auf der Gögginger Brücke bzw. Hermanstraße gewährleisten zu können. Diese schallabschirmende Bebauung im Baufeld 1 ist zwingend erforderlich, damit in den rückliegenden Baufeldern 2 bis 8 im allgemeinen Wohngebiet sowie an der Kindertagesstätte zumindest an jeweils einer Hausseite die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesen Bereichen gewährleistet sind. Legt man für diesen Bereich des Baufeldes 1 die in den anderen Bereichen des allgemeinen Wohngebietes getroffene Vorgabe zu einer Abstandsflächentiefe von 0,5 H zugrunde, so kommt die daraus vor der südlichen Baulinie resultierende Abstandsfläche mit einer Tiefe von 9,75 m ($0,5 \times \text{OK } 19,5 \text{ m}$) in einer Größenordnung von ca. 10 m² teilweise auf den mit Gehölzen bestückten Böschungsbereich des Nachbargrundstückes Fl.-Nr. 4926 zu liegen. Hieraus resultiert keine Verschattung des auf dem Grundstück Fl.-Nr. 4926 stehenden Wohngebäudes, welches an der engsten Stelle ca. 26 m entfernt liegt. Zudem liegt das Bestandsgebäude auf den ehemaligen „Siegau-Flächen“ infolge der hier

vorhandenen Topographie ca. 5 m über dem Höhenniveau des entlang der Bahnlinie im Baufeld 1 neu geplanten Baukörpers. Aus den genannten Gründen kann auch mit der für den südlichen Teil des Baufeldes 1 im allgemeinen Wohngebiet getroffenen Festsetzung eines Vorranges der Baulinie vor den regulär einzuhaltenden Abstandsflächen des Art. 6 Abs. 5 Sätze 1 und 2 BayBO eine ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung des auf dem Nachbargrundstück Fl.-Nr. 4926 vorhandenen Wohngebäudes gewährleistet werden. Die Auswirkungen auf das Nachbargrundstück sind auch deshalb unerheblich, da der betroffene Böschungsbereich weder baulich noch gärtnerisch sinnvoll nutzbar ist.

In den festgesetzten Kerngebieten werden die Abstandsflächen generell durch die vorgegebenen Baugrenzen abschließend geregelt. Bei einer Betrachtung nach Art. 6 Abs. 5 Sätze 1 und 2 BayBO mit einer regulären Abstandsfläche von $0,5 H$ für Kerngebiete überlagern sich die Abstandsflächen untereinander teilweise um bis zu 3 m. Im Bereich zwischen dem MK 2 (Bahnhof-Parkhaus) und dem Bohus-Center wird der baurechtlich genehmigte Bestand aus den 1990er Jahren festgesetzt, der seinerzeit zwischen beidseits einer 11,7 m breiten Fahrgasse gegenüberliegenden Nachbarbebauungen abgestimmt war. Die Raumorganisation des Bohus-Centers ist auf die Nähe des eher errichteten Parkhauses hin angepasst. Mit der Planung in diesem Bereich wird grundsätzlich keine Veränderung im Vergleich zum städtebaulich verträglichen Status quo der Bebauung herbeigeführt. Darüber hinaus können sich in den Kerngebieten infolge der eng gefassten Grundstückszuschnitte einzelne Abstandsflächen teilweise über die geplanten Grundstücksgrenzen bzw. über die Mitte der angrenzenden öffentlichen Flächen hinaus erstrecken. Diese Überlagerungen treten vor allem an den Grundstücksgrenzen des geplanten Regionalbus-Terminals auf. Da die Überdachungen des Terminals allseitig offen und vergleichsweise niedrig geplant sind, ergeben sich hieraus jedoch keine nachteiligen Auswirkungen auf die Belichtung und Belüftung von Nutzungen bzw. Einrichtungen in den Kerngebieten und im Terminal. Im Kerngebiet MK 1 ergeben sich aufgrund des hier bahnbegleitend geplanten kompakten Gebäuderiegels keine nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich Belichtung und Belüftung, da dieser Bereich sowohl nach Westen, als auch nach Osten durch weitgehend offene Flächen begrenzt wird (Bahnanlagen, Busbahnhof). Letztlich können mit der geplanten städtebaulichen Dichte des Quartiers gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im gesamten Plangebiet sichergestellt werden.

Im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“ selbst dürfen Haltestellenüberdachungen sowie untergeordnete bauliche Anlagen für den Busverkehr ohne eigene Abstandsflächen sowie in den Abstandsflächen eines anderen Gebäudes errichtet werden. Die für das Sondergebiet getroffenen Festsetzungen zu den Abstandsflächen haben somit für den Bereich des Regionalbus-Terminals grundsätzlich Vorrang vor den regulär einzuhaltenden Abstandsflächen des Art. 6 Abs. 5 Sätze 1 und 2 BayBO. Nachdem diese Anlagen nicht für den dauerhaften Aufenthalt von Personen ausgelegt sind, gelten nicht die gleichen Anforderungen an die Besonnung und Belichtung wie für Wohn- und Arbeitsstätten. Stattdessen sind eher die Lichtverhältnisse auf öffentlichen Plätzen mit niedrigen, oft transparenten Überdachungen maßgeblich. Das Regionalbus-Terminal wird in den zwischen 30 m und 50 m breiten Stadtraum zwischen geplanter Kerngebietsbebauung, Bahnhof-Parkhaus und Bohus-Center eingepasst, der sich nach Westen und Osten hin öffnet. Aufgrund dieser Raumdimensionen und Platzöffnungen ist die Belichtung und Besonnung des Terminals angemessen.

D.4.4.3. Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen

Zur Gewährleistung einer hohen Freiraumqualität sind sämtliche nachzuweisenden Stellplätze (ausgenommen Besucherstellplätze) in den Wohngebieten unterirdisch in Tiefgaragen umzusetzen. Garagen und Carports werden aus diesem Grund ebenfalls nicht zugelassen. Um für die Ausbildung der Tiefgaragen eine höchstmögliche Flexibilität bei deren Lage gewährleisten zu können, dürfen diese unterirdischen Anlagen einschließlich ihrer Zufahrten auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen angeordnet werden. Zur Gewährleistung einer funktionierenden Begrünung der Grundstücksfreiflächen wird eine Mindestüberdeckung der Tiefgaragen vorgeschrieben. Mit der Zulässigkeit von Nebenanlagen nur innerhalb der durch Baugrenzen bzw. Baulinien festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen der allgemeinen Wohngebiete soll ebenfalls ein hohes Maß an Freiraumqualität und Stadtgestalt im Plangebiet gesichert werden. Lediglich Gerätehäuser bis 10 m² Grundfläche und Pergolen sind als sehr kleine bzw. offene Anlagen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen der allgemeinen Wohngebiete zulässig, da diese verträglich in die Gartengestaltung integrierbar sind. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen der Kerngebiete sind so kleinteilig, dass eine analoge Regelung nicht erforderlich ist.

Zur hohen Freiraumqualität und Stadtgestalt trägt auch die unterirdische Führung von Ver- und Entsorgungsleitungen und damit der Ausschluss ortsbildstörender Einrichtungen (Masten, etc.) bei. Auch die Unterbringung von Abfall- und Wertstoffbehältern im Gebäude oder in vom Straßenraum bzw. von öffentlichen Grünflächen aus nicht einsehbaren Konstruktionen verbessert das Erscheinungsbild des Gebiets in erheblichem Maß. Die nur als versenkte bzw. in Gebäuden integrierte Anlagen zulässigen Wertstoffcontainer tragen dieser Anforderung ebenfalls Rechnung.

Zur Optimierung der sozialen Kontrolle und der Sicherheit in dem neuen Stadtquartier wird im Vollzug des Bebauungsplanes darauf geachtet werden, dass die Erschließung von Tiefgaragen auf möglichst kurzem Weg von einer öffentlichen Straße aus erfolgt und Fluchtwege möglichst direkt ins Freie führen. Standplätze für Abfall- und Wertstoffbehälter sollten aus Sicherheitsgründen verschließbar ausgebildet werden.

D.4.4.4. Dächer, Gestaltungsfestsetzungen, Einfriedungen

Durch die Gestaltungsfestsetzungen zu Fassaden soll das neue Stadtquartier eine ortsspezifische und damit identitätsstiftende Gestalt erhalten. Dabei werden für die Umgebung typische Gestaltungsqualitäten aufgegriffen, um trotz räumlicher Abschirmung eine homogene Integration des Quartiers in die gründerzeitlichen Wohnquartiere bzw. sonstigen innerstädtischen Quartiere in der Nachbarschaft zu erreichen.

Mit den Vorgaben zu den gebäudehohen Lärmschutzwänden soll eine hohe Transparenz dieser Bauwerke sichergestellt werden, um eine gute Belichtung und Besonnung der innenliegenden Freiräume und eine optisch locker wirkende Bauabfolge der bahnp parallelen Riegelbebauung im allgemeinen Wohngebiet gewährleisten zu können.

Mit der Festsetzung von Flachdächern für sämtliche Gebäude im Plangebiet kann eine einheitliche, homogene Dachlandschaft geschaffen werden, die der angestrebten hochwertigen architektonischen Gestalt neuer Gebäude Rechnung trägt. Durch die Ausbil-

derung eines Flachdaches können vollwertige Geschosse errichtet werden, was einerseits der Belichtung und Besonnung von Nachbargrundstücken dient, andererseits kostengünstiges Bauen ermöglicht. Zudem kann die gesamte Dachfläche für solare Energie bzw. für eine Dachbegrünung genutzt werden.

Die Festsetzung von lediglich einer von außen sichtbaren Antennenanlage dient ebenfalls einer hochwertigen, einheitlichen und homogenen Gestaltung des neuen Stadtquartiers.

Die Bestimmungen zu Einfriedungen sollen eine einheitliche gestalterische und grünordnerische Fassung des Straßenraumes im neuen Wohnquartier gewährleisten. Mit der geplanten Sichtbetonmauer mit regelmäßigen Heckennischen entlang des neuen Friedhofs-Betriebshofes kann dieser neu gefasste Bereich zum öffentlichen Raum hin gestalterisch ansprechend abgeschirmt werden. Mit der Festsetzung von 20 cm hohen randsteinartigen Einfriedungen im Bereich der geplanten Kerngebiete kann die angestrebte Offenheit und Durchlässigkeit dieser Quartiere gegenüber den angrenzenden öffentlichen Bereichen (Hauptbahnhof, etc.) gewährleistet werden. Mit der 45 cm hohen Stützmauer entlang der „Ladehofstraße 2“ wird ein prägnantes Gestaltungselement des äußeren Ladehofs im mittleren Ladehof fortgesetzt. Das zur Straße hin abfallende Gelände wird hierdurch in einen niedrigeren öffentlichen und einen höhergelegenen privaten Bereich gegliedert. Die Hecken-Hinterpflanzung bildet hierbei eine zusätzliche Abgrenzung.

D.4.4.5. Gestaltung von Werbeanlagen

Wesentliches Planungsziel des BP Nr. 476 II ist die Schaffung hochwertiger Wohn- und Dienstleistungsquartiere in unmittelbarer Innenstadtnähe. Hierbei sind Regelungen erforderlich, um ein entsprechend der zentralen Lage angemessen gestaltetes Straßen- und Ortsbild zu gewährleisten und um dauerhaft Trading-Down-Effekte sowie Störungen des Wohnens sowie anderer Nutzungen zu verhindern. Für die Werbeanlagen künftiger Gewerbetreibender ist es wichtig, einen Ausgleich zwischen der Notwendigkeit gut wahrnehmbarer Werbung einerseits und einem hochwertigem Stadtbild, d. h. auch Geschäftsumfeld andererseits herzustellen. In einem für die zentrale Lage angemessenen und auch ökonomisch attraktiven Stadtbild sollen die Werbeanlagen weder die einzelnen Gebäude noch das gesamte Straßenbild dominieren. Stattdessen sollen die Werbeanlagen in Gebäude und Straßenraum integriert werden, um die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in dem neuen Innenstadtquartier zu steigern. Die angemessene Eigenwerbung örtlicher Betriebe soll zudem nicht durch Fremdwerbeanlagen überlagert werden.

Die Festsetzungen zur Gestaltung der Werbeanlagen in den Kerngebieten orientieren sich an entsprechenden Regelungen für zentrale Geschäftsbereiche in gewachsenen Stadt- und Ortsteilzentren. Im Vergleich zu besonders wertvollen Bereichen, z. B. der historischen Maximilianstraße, ermöglichen die Werbeanlagen-Festsetzungen in den Kerngebieten einen deutlich größeren Gestaltungsspielraum. In den allgemeinen Wohngebieten wird auf vergleichbare innerstädtische Wohnviertel Bezug genommen. Vorbild für die Werbeanlagen-Festsetzungen im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“ sind die Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Augsburger Stadtgebiet, insbesondere die zentrale Haltestelle „Königsplatz“.

Hinweisschilder auf das Bahnhof-Parkhaus z. B. mit LED-Anzeige sowie in das Parkleitsystem integrierte Beschilderungen z. B. mit LED-Anzeige, etc. sind grundsätzlich nicht den Werbeanlagen zuzuordnen. Für diese Anlagen sind die im Stadtgebiet allgemein gültigen Regelungen zu beachten.

Die Gestaltungsfestsetzungen für die zulässigen Werbeanlagen ansässiger Betriebe dienen der Gewährleistung eines hochwertigen Straßen- und Ortsbilds. Diese Werbeanlagen sollen sich harmonisch in das Straßenbild einfügen und sich auch in die Architektur der Gebäude einordnen. Aufdringliche und damit störende Formen und Größen von Werbeanlagen werden daher ausgeschlossen.

Hinsichtlich des zulässigen Umfangs der Werbeanlagen wird im Plangebiet zwischen den allgemeinen Wohngebieten, den Kerngebieten und dem Regionalbus-Terminal differenziert. In den allgemeinen Wohngebieten sind Werbeanlagen bis zu einer Höhe von insgesamt 0,60 m und einer Gesamtlänge von einem Fünftel der jeweiligen Gebäudefrontlänge zulässig. Die Wohnfunktion unterliegt in den allgemeinen Wohngebieten als Hauptnutzung einem besonderen Schutz, der nicht durch großformatige störende Werbeanlagen beeinträchtigt werden soll. Innerhalb der Kerngebiete wird generell ein größeres Volumen und damit auch eine erweiterte Flexibilität an Geschäftswerbung ermöglicht. Wohnfunktionen sind in diesen Gebieten nicht zulässig, so dass gewerbliche Nutzungen hier auch umfangreicher werben können als in den allgemeinen Wohngebieten. In den Kerngebieten sind daher Werbeanlagen bis zu einer Höhe von insgesamt 2,0 m und einer Gesamtlänge von der Hälfte der jeweiligen Gebäudefrontlänge zulässig. Soweit mehrere Werbeanlagen auf der Frontlänge des Gebäudes vorgesehen sind, muss die zulässige Gesamthöhe und Gesamtlänge unter diesen Werbeanlagen aufgeteilt werden. Im Bereich des Regionalbus-Terminals werden Werbeanlagen in einem bei Bus- und Straßenbahnhaltstellen üblichen Umfang zugelassen. Entsprechend dem hierfür verwendeten Format „City Light Poster Vitrine“ wird eine Höhe von 2,0 m ermöglicht. Mit der festgesetzten maximalen Länge von einem Zehntel der „Gebäudefront“ können demzufolge bis zu acht Werbeanlagen der „City Light Poster Vitrine“ in die Gesamtgestaltung des Terminals integriert werden.

Eine Beschränkung der Werbung auf die Erdgeschosszone in den allgemeinen Wohngebieten bzw. auf die Fassade unterhalb der Attika in den Kerngebieten und im Sondergebiet „Regionalbus-Terminal“ dient der Beruhigung der Gebäudefassaden und des Straßenraums. Innerhalb des allgemeinen Wohngebietes wird hierdurch zudem erreicht, dass benachbarte Wohnungen nicht durch Werbeanlagen in den Obergeschossen gestört werden.

Dem Ziel von möglichst ruhigen Gebäudefassaden trägt in den Kerngebiet und allgemeinen Wohngebieten auch die Zulässigkeit von jeweils nur einem Nasenschild / Ausleger mit angemessenen Abmessungen je Gebäudefront Rechnung. Großflächiges Anstreichen, Beschriften und Bekleben von Fensterflächen mit Werbemitteln wirkt in der Regel minderwertig und wertet damit sowohl das Straßenbild als auch das gesamte Innenstadtquartier ab. Solche mehr als eine Drittel der jeweiligen Fensterfläche in Anspruch nehmenden Mittel werden daher ebenso ausgeschlossen, wie ein teilweises oder vollständiges Verschließen von Fenstern durch Werbeplatten. Blinkende und sich bewegende Werbeanlagen, Leuchtkästen, Leuchtprojektionen und Skybeamer sind für die Wohnnutzungen besonders störend und wirken auch im Ortsbild in aggressiver

Weise auffällig, irritierend und minderwertig. Demzufolge werden auch diese Formen von Werbeanlagen ausgeschlossen.

D.4.5. Grünordnung

Neben der angestrebten strukturellen Integration des gesamten Areals der ehemaligen Ladehöfe in die benachbarten gründerzeitlichen Wohnquartiere und sonstigen Innenstadtviertel soll dieses Areal insbesondere auch zu einem stark durchgrüntem Teil der südlichen Innenstadt arrondiert werden. Die im Vergleich zur gründerzeitlichen Blockrandbebauung vorgesehenen größeren Gebäudeabstände und die begrünteren Innenbereiche ermöglichen eine großzügige Durchgrünung der Wohngebiete des neuen Stadtquartiers.

Mit der entlang der Bahnstrecke verlaufenden übergeordneten Grünverbindung, die mit einem integrierten Weg für Fußgänger und Radfahrer die Funktion eines Verbindungsfreiraumes übernimmt, werden die drei Areale der ehemaligen Ladehöfe miteinander verknüpft. Trotz wechselnder Breiten soll die Grünverbindung einen klaren gestalterischen Zusammenhang im urbanen Kontext erzeugen. Einheitliche Materialien, wenige, aber markante Ausstattungselemente und charakteristische Leitbäume (Ginkgo, Scharlach-Eiche) unterstreichen diese Intention. Die Grünverbindung im mittleren Ladehof ist dabei als Geh- und Radweg mit begleitenden Grünstrukturen konzipiert. Im Bereich des inneren Ladehofes geht dieser Weg in einen „Boulevard“ vor dem neuen Gebäuderiegel im MK 1 über, der auf dem neu zu gestaltenden Bahnhofvorplatz endet.

Der zentral zwischen dem inneren und mittleren Ladehof gelegene Quartiersplatz übernimmt vorwiegend die Funktion eines Gelenks zur Ordnung / Zusammenführung verschiedener Wegebeziehungen. Die Gestaltung dieses städtischen Platzes trägt seiner Verbindungsfunktion Rechnung und bietet eine hohe Aufenthaltsqualität. Der Platz soll auch als Treffpunkt für das Quartier fungieren. Im Randbereich, auf dem weiterhin im Eigentum der DB verbleibenden Streifen parallel zum Gleiskörper werden insgesamt 13 Stellplätze für die Belegschaft der DB angelegt, die mit großkronigen Bäumen überstellt werden sollen. Die Hauptfläche des zentralen Platzes wird als vielfältig nutzbare Freifläche ausgebildet. Die bahneigenen Stellplätze werden durch eine ca. 2 m hohe Mauer-scheibe vom eigentlichen Platzbereich abgetrennt. Als Leitbaum für den zentralen Quartiersplatz ist der Ginkgo vorgesehen. Das auf der Platzfläche stehende Einstiegsbauwerk zu dem auch weiterhin fortbestehenden unterirdischen Schutzraum wird gestalterisch als Kubus aufgewertet und in die Platzfläche integriert. Die optische Führung der Fußgänger in Richtung Hauptbahnhof soll auf dem anschließenden „Boulevard“ durch linear angeordnete Lichtstelen unterstützt werden.

Neben der Grünvernetzung entlang der Bahnstrecke verfolgt das grünordnerische Konzept darüber hinaus insbesondere auch eine intensive Eingrünung des Plangebietes unter Einbeziehung erhaltenswerter Gehölzbestände entlang des Hermanfriedhofes und der Hermanstraße. Die neuen Erschließungsstraßen werden mit begleitenden Baumreihen versehen. Darüber hinaus sollen die bislang wenig ansehnlichen Stützmauern zum Hermanfriedhof grüngestalterisch aufgewertet werden. In diesem Zusammenhang sollen durch Trockenmauern gestaltete Böschungsbereiche mit vereinzelt Baumpflanzungen angelegt werden.

Der im Böschungsbereich zum Hermanfriedhof vorhandene Biotop (A-1426-001) wird weiterhin erhalten. Durch die Ausweisung dieses Bereichs als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ und „Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für eine Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ wird ihr Fortbestand dauerhaft gesichert.

Mit den geplanten grünordnerischen Maßnahmen wird in Verbindung mit den neuen Wegebeziehungen und der quartiersprägenden Platzfläche eine hohe Aufenthaltsqualität in dem bislang schlecht zugänglichen und wenig ansprechenden Areal des inneren und mittleren Ladehofs sichergestellt.

D.4.6. Verkehr

D.4.6.1. Verkehrliche Randbedingungen

Das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe weist mit seiner zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und zum Königsplatz grundsätzlich eine exzellente Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem MIV und somit eine hohe Lagegunst auf. Gleichzeitig sind freie Kapazitäten im unmittelbar angrenzenden Straßennetz (Halder-, Herman-, Stetten-, Alpenstraße, etc.) jedoch begrenzt. Durch die vorgesehene städtebauliche Entwicklung der ehemaligen Ladehöfe ergibt sich zwar grundsätzlich ein neues Verkehrsaufkommen. Dieses Verkehrsaufkommen wird aber an mehreren Stellen in das bestehende Straßennetz eingespeist. Mit der Realisierung der bahnparallelen Verbindungsstraße zwischen dem äußeren und inneren Ladehof wird außerdem abschnittsweise eine Entlastung des umgebenden Straßennetzes herbeigeführt. Die städtebauliche Entwicklung im Bereich der Ladehöfe wurde in dem städtischen Verkehrsmodell berücksichtigt, welches im Zusammenhang mit dem BP Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“ aufgebaut wurde. Für die ehemaligen Ladehöfe wurde ein einheitliches Verkehrskonzept erstellt, das sowohl den inneren und mittleren Ladehof im BP Nr. 476 II, als auch den äußeren Ladehof im inzwischen rechtsverbindlichen BP Nr. 476 I umfasst (Verkehrsprognose zum Planvorhaben Ladehöfe, Planungsbüro R+T vom 01.12.2010).

Zur Klärung, ob das Verkehrsaufkommen an den maßgebenden umliegenden Knotenpunkten auch künftig abgewickelt werden kann und welche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Knotenpunkte in diesem Zusammenhang ggf. erforderlich werden, wurde ein Leistungsfähigkeitsnachweis durch das Büro R+T durchgeführt (Untersuchung vom Juli 2011). Der Fokus dieser Untersuchung lag dabei auf den Knotenpunkten im Bereich der Herman- und Stettenstraße, wobei insbesondere in der Hermanstraße eine vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung einem nur begrenzten Straßenraum gegenüber steht. Darüber hinaus verläuft in diesem Bereich auch noch eine Straßenbahntrasse. Diese Untersuchung ergab, dass sämtliche Knoten auch in Zukunft leistungsfähig sein werden und dass häufig darüber hinaus noch erhebliche Reserven in der Leistungsfähigkeit bestehen. Nachdem auch die Erfahrungen nach der Verkehrsfreigabe auf den im Rahmen des BP Nr. 500 neu konzipierten innerstädtischen Verkehrsachsen (Schaezler-, Schießgrabenstraße, etc.) gezeigt haben, dass die hier prognostizierten Verkehrszahlen wohl nicht erreicht werden, sind auch hieraus positive Effekte auf die Leistungsfähigkeitsreserven der Knoten in der Umgebung der Ladehöfe zu erwarten.

D.4.6.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Flächen des inneren und mittleren Ladehofes werden für den MIV über die Halder- und Hermanstraße erschlossen. Darüber hinaus besteht unter der Gögginger Brücke hindurch auch noch eine Anbindung an die Stettenstraße. Für die innere Erschließung wird in diesem Zusammenhang die „Ladehofstraße 1“ als Verbindung zwischen Halder- und Hermanstraße neu ausgebildet. Diese Straße (reine Fahrbahnbreite 5,50 m bzw. 6,50 m) wird als MIV-Haupterschließung für die geplanten Kern- und Wohngebiete fungieren. Nach den Ergebnissen des Leistungsfähigkeitsnachweises liegt für den signalisierten Knotenpunkt Halderstraße / „Ladehofstraße 1“ bei Zugrundelegung des im Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Hauptbahnhofes festgelegten Knotenpunktausbaus sowohl während der vormittäglichen als auch der nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute bzw. gute Verkehrsqualität vor. Dabei besteht im Zusammenhang mit dem auf dem inneren Ladehof geplanten Regionalbus-Terminal auch noch ausreichend Spielraum für eine eventuelle ÖPNV-Bevorrechtigung.

An dem neuen Knotenpunkt Hermanstraße / „Ladehofstraße 1“ ist mit dem geplanten Knotenausbau ebenfalls eine gute bzw. ausreichende Leistungsfähigkeit während der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde gegeben, wobei die maßgebenden Knotenströme während der nachmittäglichen Spitzenstunde dabei überwiegend mit einer ausreichenden Verkehrsqualität abgewickelt werden können. Der Knotenpunkt Hermanstraße / „Ladehofstraße 1“ ist zu signalisieren, und die Signalisierungen entlang der Hermanstraße sind aufgrund der dichten Knotenpunktfolge eng aufeinander abzustimmen.

Als zusätzliche Verbindung zur Stettenstraße wird die „Ladehofstraße 2“ (reine Fahrbahnbreite 6,50 m) von der „Ladehofstraße 1“ aus nach Süden unter der Gögginger Brücke hindurch zum äußeren Ladehof geführt, wo sie als inzwischen bereits hergestellte Localbahnstraße in Gegenlage zur Gratzmüllerstraße an die Stettenstraße anbindet. Mit den nach den Vorgaben des BP Nr. 476 I bereits umgesetzten Maßnahmen (aufgeweitete Fahrspur, Linksabbiegestreifen, etc.) liegt für den neuen Knoten Stettenstraße / Gratzmüllerstraße / Localbahnstraße auch ohne die Ausbildung einer Lichtsignalanlage eine ausreichende Leistungsfähigkeit vor.

Die innere Erschließung der allgemeinen Wohngebiete im mittleren Ladehof sowie der dortigen Kindertagesstätte wird über eine zusätzliche Ringerschließung („Ringstraße“) sichergestellt (reine Fahrbahnbreite 5,50 m). Über diese Ringerschließung und die beiden Ladehofstraßen kann die MIV-Erschließung des mittleren Ladehofs gewährleistet werden.

Die Erschließung des festgesetzten Kerngebietes MK 1 für Kunden- und Lieferverkehr soll über die Zufahrtsstraße zum Regionalbus-Terminal („Boulevard“) als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, d. h. einer Tempozone mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 oder 30 km/h, erfolgen. Am Ende dieser Zufahrtsstraße ist in diesem Zusammenhang die Gestaltung einer Wendemöglichkeit für diese Verkehrsteilnehmer vorgesehen.

Die überplante rückwärtige Erschließung des Bohus-Centers mit dem darin befindlichen Fahrradparkhaus im Norden des Plangebietes wird über Geh- und Fahrradfahrrechte planungsrechtlich zugunsten der Allgemeinheit gesichert. Eine zusätzliche Erschließung der Fahrradstation und des Bohus-Centers (Pkw-Stellplätze für Beschäftigte)

wird entlang der Süd- und Westfassade des Bahnhof-Parkhauses geschaffen. Diese Anbindung an die „Ladehofstraße 1“ wird mit Geh- und Fahrrechten (Kfz bis 7,5 t) zugunsten des Bohus-Centers planungsrechtlich gesichert.

Die Erschließung des weiterhin im Bahneigentum verbleibenden Grundstückes Fl.-Nr. 4923/22 über die „Ladehofstraße 1“ wird durch einen Einfahrts- und einen Ausfahrtsbereich (jeweils als Rechtsabbiegemöglichkeit) gesichert. Die ebenfalls im Bahneigentum verbleibenden Fläche aus Fl.-Nr. 4939/147 (Teilfläche) und Fl.-Nr. 4939/177 mit einer Stellplatzanlage ist in südlicher Richtung über den öffentlichen Fußgängerbereich und die „Ladehofstraße 2“ erschlossen.

D.4.6.3. Erschließung Bahnhof-Parkhaus

Das Bahnhof-Parkhaus im MK 2 ist im Bestand über eine Zu-/Ausfahrt an der nordöstlichen Ecke dieses Gebäudes in nördlicher Richtung erschlossen. Der anschließende Bereich bis zur Halderstraße ist erst seit 2013 von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Mit der planungsrechtlichen Festsetzung und nachfolgenden Herstellung der „Ladehofstraße 1“ wird das Parkhaus nun erstmals direkt an eine gewidmete Ortsstraße auf einer öffentlichen Verkehrsfläche angebunden.

Das der Planung zugrunde gelegte Erschließungskonzept sieht eine bestandsnahe Anbindung des Bahnhof-Parkhauses vor, die ohne bauliche Anpassungen am Parkhaus und zusätzlichen Grunderwerb realisierbar ist (siehe Beiplan F.7. „Erschließung Bahnhof-Parkhaus“). Bei dieser Lösung kann die Zufahrt aus Richtung Halderstraße mit zwei Abfertigungsanlagen in der Einfahrt ebenso im Bestand erhalten bleiben, wie die Ausfahrt nach Norden mit einer Abfertigungsanlage.

Die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der geplanten bestandsnahen Erschließung wurden in einer Verkehrsuntersuchung des Büros R+T Verkehrsplanung vom Dezember 2015 gutachterlich nachgewiesen. In einer ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme des Büros R+T Verkehrsplanung vom Februar 2017 wurde bestätigt, dass auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Erschließung des Bohus-Centers südlich der jetzigen Bohus-Tiefgaragenzufahrt, weiterhin ein leistungsfähiger und zügiger Verkehrsablauf im Bereich der „Ladehofstraße 1“ erfolgt.

Die Festsetzung der Verkehrsfläche der „Ladehofstraße 1“ ist grundsätzlich so flexibel ausgelegt, dass für das Parkhaus Zu- und Ausfahrtsmöglichkeiten auch in bzw. aus südlicher Richtung geschaffen werden können. Auch hierfür wurde die Leistungsfähigkeit untersucht und nachgewiesen, beispielhaft durch die Verkehrsuntersuchung „Anbindung Bahnhof-Parkhaus und Bohus-Center“, Büro R+T Verkehrsplanung vom September 2015.

D.4.6.4. Fuß- und Radwegeverbindungen

Die Fuß- und Radwege, die das Plangebiet derzeit einrahmen, bleiben auch weiterhin erhalten. Im Unterschied zum bisherigen Zustand wird mit der Planung eine hohe Durchlässigkeit für diese Verkehrsteilnehmer hergestellt. Neben einer übergeordneten, bahnbegleitenden Wegeverbindung über die „Ladehofstraße 2“ und den „Boulevard“ werden im Bereich des inneren und mittleren Ladehofes Verknüpfungen zur Halderstraße und zur Hermanstraße geschaffen. Mit der im Baufeld 1 im allgemeinen Wohn-

gebiet mit Gehrecht für die Allgemeinheit gesicherten Fläche kann eine direkte fußläufige Verbindung von der „Ringstraße“ zur „Ladehofstraße 2“ durch die Riegelbebauung in diesem Bereich geschaffen werden. Die im MK 1 und MK 2 mit Geh- und Fahrradfahrrecht für die Allgemeinheit gesicherte Fläche stellt zwischen Bohus-Center und Bahnhof-Parkhaus eine fuß- und radläufige Verbindung von der neuen „Ladehofstraße 1“ zur Fahrradstation sicher. Eine weitere Verbindung für Fußgänger und Radfahrer wird südlich der Bohus-Tiefgaragenzufahrt im Bereich des SO_{Regionalbus-Terminal} gewährleistet.

Zur Verbesserung der radläufigen Verbindung des Beethovenviertels an den Hauptbahnhof werden im Zuge der Gestaltung der neuen „Ladehofstraße 1“ von der Hermanstraße bis zur zentralen Platzfläche auf der Süd- und Nordseite des Straßenraumes Radfahrstreifen in den Straßenraum eingeplant. Nördlich der zentralen Platzflächen werden in westliche Richtung fahrende Radfahrer aus Sicherheitsaspekten auf einen eigenständigen Radweg geführt, bevor sie im Bereich der Zufahrt zum Regionalbus-Terminal in Richtung Hauptbahnhof in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich des „Boulevards“ entlassen werden.

Über die im Plangebiet neu geplanten Wegeverbindungen sowie Fußgängerbereiche und Mischverkehrsflächen wird eine optimale fuß- und radläufige Verknüpfung des Planareals mit der Innenstadt und den benachbarten gründerzeitlichen Wohnvierteln im Norden und Osten sowie insbesondere auch dem Hauptbahnhof im Westen sichergestellt.

D.4.6.5. Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet ist dank seiner innerstädtischen Lage hervorragend vom ÖPNV erschlossen. Im Bereich der Hermanstraße an der Ostgrenze des mittleren Ladehofs verläuft die Straßenbahnlinie 1 in Richtung Innenstadt / Königsplatz bzw. nach Göggingen. Mit der Straßenbahnhaltestelle „Frohsinnstraße“ liegt die nächste Haltestelle der Linie 1 an der Hermanstraße durchschnittlich ca. 150 m entfernt von den neuen Wohnquartieren im mittleren Ladehof. Nördlich des inneren Ladehofes verlaufen die Straßenbahnlinien 3 und 4 im Bereich der Halderstraße. Die Haltestelle „Augsburg Hbf.“ liegt ca. 150 m entfernt zum inneren Ladehof und nur ca. 350 m entfernt zu den Wohnquartieren im mittleren Ladehof. Diese Haltestelle wird auch durch mehrere Stadtbuslinien angeeignet.

Die fußläufige Entfernung der neuen Wohnquartiere im mittleren Ladehof zum Königsplatz im Norden und zum Hauptbahnhof im Westen beträgt ca. 350 bis 400 m, sodass das Plangebiet neben einer hervorragenden Anbindung an die städtischen Straßenbahn- und Buslinien auch eine hohe Lagegunst für Bahnpendler besitzt.

Die bereits bestehende exzellente Erreichbarkeit des Plangebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurde mit dem Umbau des Königsplatzes im Rahmen der „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ noch weiter optimiert. Zudem wird sich auch die Verknüpfung zwischen Straßenbahn und DB-Schienenverkehr mit dem bereits laufenden Umbau im Bereich des Hauptbahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes künftig noch weiter verbessern.

D.4.6.6. Regionalbus-Terminal

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der ehemaligen Ladehöfe wird auf dem Areal des inneren Ladehofes ein neues Regionalbus-Terminal mit vier Abfahrtshaltestellen und zehn Buswartepunkten ausgebildet. Die Erschließung dieses Terminals ist von Norden und Osten über die neue „Ladehofstraße 1“ vorgesehen. Nachdem bereits der Siegerentwurf des städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerbs Innenstadt (2009) ein Busterminal auf dem inneren Ladehof in südlicher Verlängerung des Bahnhofgebäudes vorsah, wurde die Positionierung des Regionalbus-Terminals auf dem inneren Ladehof in einer im Juni 2010 erstellten Untersuchung des Verkehrsplanungsbüros R+T (Topp Huber-Erler Hagedorn, Darmstadt) zu potenziellen Standorten als einzig sinnvoller Standort im Bahnhofsumfeld nochmals bestätigt. Durch eine Machbarkeitsstudie aus dem Frühjahr 2011 (Arnold Consult AG, Kissing) wurde im Detail nachgewiesen, dass ein Regionalbus-Terminal auf dem inneren Ladehof mit bis zu sechs Bussteigen und zehn Bus-Wartepunkten organisiert werden kann. Auf dieser planerischen Grundlage hat der Stadtrat am 25.07.2013 den Grundsatzbeschluss zur Errichtung des Regionalbus-Terminals gefasst.

Neben verbesserten funktionalen Abläufen lässt sich mit einem Neubau dieses Busterminals durch die barrierefreie Ausbildung der Haltestellen, die Ausstattung mit einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI), die Überdachung der Haltesteige und ausreichend Platz für moderne Serviceeinrichtungen der Komfort für die Fahrgäste bedeutend steigern. Somit ergibt sich auch bei geringfügig längeren Umsteigewegen zum Bahnhof mit diesem Busterminal-Standort im Bereich des inneren Ladehofes insgesamt eine deutliche Attraktivitätssteigerung gegenüber der heutigen Situation. Eine hochwertige, sich zum Bahnhofsvorplatz hin öffnende Architektur des Terminals kann zusammen mit einer unterstützenden Beschilderung die gute Auffindbarkeit des Terminals und übersichtliche Umsteigebeziehungen gewährleisten. Das im neuesten Konzept bis an den Bahnhofsvorplatz herangeführte Terminaldach stellt eine deutlich sichtbare und wettergeschützte Eingangssituation des neuen Regionalbus-Terminals her. Im Vorgriff auf die nachfolgende Objektplanung für die Gestaltung dieses Terminaldaches wurde die Machbarkeitsstudie der Arnold Consult AG zwischen November 2016 und Februar 2017 in Abstimmung mit der Stadt Augsburg, dem AVV und anderen Beteiligten aktualisiert und fortgeschrieben. Dabei sind anstatt der ursprünglich vorgesehenen sechs Bussteige nun entsprechend dem langfristigen Bedarf vier in Reihe angeordnete Bussteige vorgesehen. Der Schienenersatzverkehr wurde aus dem Regionalbus-Terminal auf den Bahnhofsvorplatz verlegt. Der Aufbau des Terminals wurde zugunsten einer leichten Orientierbarkeit vereinfacht, und es wurde eine stärkere Entflechtung von Kunden- und Anlieferverkehren der umliegenden Kerngebiete vorgenommen. Im Rahmen der Fortschreibung der Machbarkeitsstudie vom Februar 2017 wurde auch der Nachweis erbracht, dass das neue Busterminal und dessen Zu- und Abfahrtsbereiche den geltenden Richtlinien entsprechen und auch die erforderlichen Begegnungsverkehre (Bus/Bus, Bus/Lkw, etc.) verträglich abgewickelt werden können. Somit ist eine gefahrlose Abwicklung des Bus- und Lieferverkehrs sowie der sonstigen Verkehre (Paketdienste, etc.) im Bereich des „Boulevards“ gewährleistet.

Durch die Anordnung des Regionalbus-Terminals auf dem inneren Ladehof an der Schnittstelle zum Bahnhofsvorplatz ist die Chance gegeben, sowohl den Bahnhofsvorplatz entsprechend dem Ergebnis des Realisierungswettbewerbs von 2016 neu zu gestalten als auch ein modernes und funktionales Regionalbusterminal zu errichten. Der

Standort auf dem inneren Ladehof in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsvorplatz ist aufgrund der großzügigen Platzverhältnisse als das am besten geeignete Areal im Bahnhofsumfeld anzusehen (siehe Beiplan F.8. „Regionalbus-Terminal“).

D.4.6.7. Ruhender Verkehr

Für die einzelnen Nutzungen ist der Stellplatzbedarf entsprechend der städtischen Stellplatzsatzung differenziert nach den verschiedenen Nutzungsarten und deren spezifischen Ansprüchen auf den jeweiligen Baugrundstücken nachzuweisen.

Der Bedarf an Stellplätzen für die geplanten Nutzungen wird im Wesentlichen durch die Unterbringung der privaten Stellplätze sowie der Kundenstellplätze in geräumigen Tiefgaragen gedeckt. In den geplanten Wohngebieten können die Besucherstellplätze oberirdisch auf den Privatgrundstücken umgesetzt werden. Zudem werden im Straßenraum der „Ladehofstraße 1“ und der Ringerschließung des allgemeinen Wohngebietes Parkstreifen im öffentlichen Straßenraum ausgebildet, die den Parkdruck im Quartier mindern. Auch das im Plangebiet liegende Bahnhof-Parkhaus bietet noch Kapazitäten, die künftig stärker nachgefragt werden können.

Im Vergleich zu den Wohnquartieren in der unmittelbaren Umgebung steht im Plangebiet ein für die innerstädtische Lage des Areals angemessenes Angebot an öffentlichem und privatem Parkraum zur Verfügung. Aufgrund der sehr guten Anbindung an den ÖPNV und insbesondere auch an den Hauptbahnhof sowie der guten fußläufigen Erschließung des neuen Quartiers ist zudem von einer hohen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auszugehen.

D.4.7. Immissionsschutz

D.4.7.1. Lärm

Für eine erste Ermittlung und Beurteilung der auf das Plangebiet einwirkenden Schallimmissionen (Straße, Schiene) wurde für den Bereich des inneren und mittleren Ladehofs im Zuge der vorangegangenen Rahmenplanung bereits durch das Büro Möhler + Partner Ingenieure AG eine schalltechnische Untersuchung (Bericht Nr. 050-3054-2 vom Mai 2011) durchgeführt. Im Zuge der Fortschreibung des Bebauungsplankonzeptes für den inneren und mittleren Ladehof wurde durch das Büro Möhler + Partner Ingenieure AG auch nochmals eine aktuelle schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung der auf die geplanten schutzbedürftigen Nutzungen einwirkenden Emissionen durchgeführt (Bericht Nr. 070-3703-02 vom Juli 2015). In diesen Untersuchungen wurden die maßgebenden Emissionsquellen erfasst und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Planareal untersucht.

D.4.7.1.1. Verkehrslärm

Die Verkehrslärmsituation im Plangebiet wird insbesondere durch den Schienenverkehr der Bahnlinie Augsburg - München geprägt. An den straßenzugewandten Hausseiten kommt auch dem Verkehr auf der Hermanstraße und auf der Gögginger Brücke sowie der geplanten „Ladehofstraße 1“ und bahnparallelen „Ladehofstraße 2“ eine gewisse Bedeutung zu. Zudem spielt auch der Straßenbahnverkehr im Bereich der Gögginger Brücke/Hermanstraße und der Halderstraße eine Rolle.

Insbesondere durch die Lage des Plangebiets entlang der stark genutzten Bahngleise besteht eine Vorbelastung. Trotz dieser Lärmbeeinträchtigung, die allerdings für viele

innerstädtische Lagen in Bahnnähe typisch ist, sollen die Flächen des inneren und mittleren Ladehofs aufgrund ihrer städtebaulichen Bedeutung (innerstädtische Lage, Arrondierung vorhandener Wohnquartiere, hervorragender Verkehrsanbindung und Infrastrukturausstattung in der Nähe) für Wohnnutzungen und andere Zwecke entwickelt werden.

Maßgeblich für die Beurteilung der Schallimmissionen im Rahmen der städtebaulichen Planung ist die DIN 18005 Teil 1, Schallschutz im Städtebau mit dem zugehörigen Beiblatt 1. Demnach sind die dort genannten Orientierungswerte ein in der Planung zu berücksichtigendes Ziel, das in der Gesamtbetrachtung der städtebaulichen Planungsziele in einem gewissen Rahmen der Abwägung unterliegt. Diese Orientierungswerte betragen u. a.:

- Bei allgemeinen Wohngebieten (WA), Kleinsiedlungsgebieten und Campingplatzgebieten
 - tags 55 dB(A)
 - nachts 45 dB(A) für Verkehrslärm bzw. 40 dB(A) für Gewerbelärm.
- Bei Friedhöfen, Kleingartenanlagen und Parkanlagen
 - tags und nachts 55 dB(A).
- Bei Kerngebieten (MK) und Gewerbegebieten
 - tags 65 dB(A)
 - nachts 55 dB(A) für Verkehrslärm bzw. 50 dB(A) für Gewerbelärm.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 stellen dabei in der Bauleitplanung Zielwerte dar, von denen bei Verkehrslärmeinwirkungen nach oben und unten abgewichen werden kann. Solange gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet bleiben, können im Rahmen der Bauleitplanung nach Abwägung der unterschiedlichen Belange Überschreitungen der Orientierungswerte hingenommen werden. Als Maßstab für das Vorliegen (noch) gesunder Wohnverhältnisse können die um 4 dB(A) höheren Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung angesehen werden. Ein Überschreiten dieser Immissionsgrenzwerte kann in der Regel nur unter Ausschöpfung der Möglichkeiten des aktiven und passiven Schallschutzes hingenommen werden. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen u. a.:

- Bei reinen und allgemeinen Wohngebieten (WA) sowie Kleinsiedlungsgebieten
 - tags 59 dB(A)
 - nachts 49 dB(A).
- Bei Kerngebieten (MK), Dorfgebieten und Mischgebieten
 - tags 64 dB(A)
 - nachts 54 dB(A).

Als Zielvorgabe für die Entwicklung des mittleren Ladehofes soll jedes geplante Wohngebäude zumindest eine schallabgewandte Hausseite aufweisen, an der die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete (59/49 dB(A) tags/nachts) eingehalten werden können.

Als Grundlage für die vom Büro Möhler + Partner Ingenieure AG durchgeführte Prognose der Schallbelastung der maßgebenden bestehenden und geplanten Straßen fungierten die Verkehrsmengenangaben zum Prognose Planfall 2025 aus der Verkehrsprognose zum Planvorhaben Ladehöfe (Planungsbüro R+T vom 01.12.2010).

Die in der aktuellen schalltechnischen Untersuchung des Büros Möhler + Partner aufgeführte schalltechnische Bewertung des Bahnlärms basiert auf Verkehrsdatenprognosen der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2025. Auf der Ausbaustrecke Strecke Augsburg - Olching (-München) wird im Zuge des Ausbaus als Schallschutzmaßnahme u. a. das sogenannte besonders überwachte Gleis mit einem Abschlag von 3 dB (A) festgesetzt. Das besonders überwachte Gleis ist in den Schallberechnungen enthalten.

Innerer Ladehof

In dem bahnparallelen Baufeld MK 1 betragen die Beurteilungspegel an den lärmzugewandten Südwestseiten der geplanten Gebäude tagsüber 70 dB(A) und nachts 71 dB(A). Auf den rückwärtigen, von der Bahnlinie abgewandten Hausseiten treten noch Beurteilungspegel bis zu 63 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht auf. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete (65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts) werden im MK 1 demzufolge an den bahnseitigen Fassaden um bis zu 6 dB(A) am Tag und bis zu 16 dB(A) in der Nacht überschritten. An den rückwärtigen, bahnabgewandten Hausseiten können die Orientierungswerte hingegen eingehalten werden. Letztlich sind die Nachtrichtwerte im Bereich MK 1 vernachlässigbar, da hier Wohnnutzungen aufgrund der Festsetzungen des BP Nr. 476 II unzulässig sind und demzufolge nachts kein besonderes Schutzbedürfnis besteht.

MK 2 Bahnhof-Parkhaus

Im Bereich des Parkhauses (MK 2) betragen die Beurteilungspegel an der zur Ladehofstraße 1 orientierten Ostseite bis zu 70/60 dB(A) Tag/Nacht und an der lärmabgewandten Westseite 53/52 dB(A) Tag/Nacht. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden demzufolge hier zur „Ladehofstraße 1“ um bis zu 5 dB(A) überschritten. Zur lärmabgewandten Seite nach Westen können die Orientierungswerte eingehalten werden.

Riegelbebauung (WA-Baufeld 1), mittlerer Ladehof

Auf der am stärksten von Verkehrsgläuschen betroffenen bahnzugewandten Südwestseite der parallel zur Bahnlinie verlaufenden fünf- bis sechsgeschossigen Riegelbebauung (Baufeld 1) betragen die Beurteilungspegel im Obergeschoss am Tag 71 dB(A) und in der Nacht 70 dB(A). Im nordwestlichen Teil der Riegelbebauung, zur „Ladehofstraße 1“ hin, treten im Obergeschoss an der Westfassade noch Beurteilungspegel von 69 dB(A) am Tag und 68 dB(A) in der Nacht auf. Mit den zwischen den Gebäuden liegenden Schallschutzwänden, durch die eine geschlossene Bebauung ermöglicht wird, kann im Inneren des Wohnquartiers eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erzielt werden. An den von der Bahnlinie abgewandten Hausseiten der Gebäuderiegel treten demzufolge Beurteilungspegel zwischen 50/47 dB(A) Tag/Nacht in den Erdgeschossbereichen und 56/50 dB(A) Tag/Nacht in den obersten Geschossen auf. Somit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete an den lärmabgewandten Hausseiten tagsüber geringfügig und nachts um bis zu 5 dB(A) überschritten.

An den äußersten Rändern des bahnzugewandten Gebäuderiegels, d. h. am nordwestlichsten und südöstlichsten Gebäudeteil erreichen die Beurteilungspegel in den obersten Geschossen der bahnabgewandten Hausseiten bis zu 59 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Ohne eine schalltechnisch günstige Baukörperausformung an diesen Rändern können die Orientierungswerte an den lärmabgewandten Seiten dieser Gebäude bis zu 4/10 dB(A) Tag/Nacht überschritten werden. Mit einer schalltechnisch

günstigen Ausformung der Gebäude (z. B. abschirmender Gebäudefortsatz) am nordwestlichsten und südöstlichsten Rand des Gebäuderiegels können die Überschreitungen auf höchstens 5 dB(A) nachts reduziert werden. Die sich damit ergebende Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nachts um praktisch nicht wahrnehmbare 1 dB(A) in den obersten Geschossen der Randbereiche der lärmabgewandten Hausseiten der Riegelbebauung ist noch hinnehmbar.

Punktuelle Bebauung (WA-Baufeld 2 bis 8), mittlerer Ladehof

Für die rückwärtige, punktuelle Bebauung im allgemeinen Wohngebiet (Baufeld 2 bis 8) werden die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) Tag, 45 dB(A) Nacht) im Inneren der Baufelder tagsüber größtenteils eingehalten. An den Hausseiten unmittelbar entlang der neuen „Ladehofstraße 1“ treten jedoch Überschreitungen bis zu 11 dB(A) auf. Während der Nacht werden die Orientierungswerte auch im Inneren der Baufelder 2 bis 8 um bis zu 6 dB(A) überschritten. Die als Grenze für das Vorliegen (noch) gesunder Wohnverhältnisse heranzuziehenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht können zumindest an den lärmabgewandten Hausseiten eingehalten werden.

Kindertagesstätte (Baufeld 9), mittlerer Ladehof

Nachdem für eine Kindertagesstätte keine Schutzbedürftigkeit im Zeitraum Nacht unterstellt wird, wurden für die zentral im allgemeinen Wohngebiet geplante Kindertagesstätte nur die Beurteilungspegel während des Tagzeitraumes betrachtet. An der rückwärtigen, bahnabgewandten Nordseite der Einrichtung betragen diese bis zu 54 dB(A), so dass der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tagsüber) hier eingehalten werden kann. An der bahnzugewandten Südseite betragen die Beurteilungspegel bis zu 59 dB(A) am Tag. Hier wird der Orientierungswert der DIN 18005 um bis zu 4 dB(A) überschritten, während der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 59 dB(A) auch auf der bahnzugewandten Seite eingehalten werden kann.

Freispielfläche Kita und ebenerdige private Freiräume, mittlerer Ladehof

Im Bereich der möglichen Freispielflächen südlich und westlich der Kindertagesstätte im allgemeinen Wohngebiet können die Orientierungswerte der DIN 18005 von 55 dB(A) tagsüber eingehalten werden.

Auch in den ebenerdigen Freiräumen (Gärten) der Wohnbebauung im allgemeinen Wohngebiet können die Orientierungswerte der DIN 18005 von 55 dB(A) tagsüber weitestgehend eingehalten werden. Lediglich zwischen den Gebäuden unmittelbar entlang der neuen „Ladehofstraße 1“ und in den Grünflächen südlich des bahnbegleitenden Gebäuderiegels (Baufeld 1) können die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht eingehalten werden. In diesen Bereichen sollen daher vorwiegend Freiflächen angeordnet werden, die nicht überwiegend der Erholung dienen. Im Inneren des Wohnquartiers, dort wo erfahrungsgemäß die Erholungsflächen angeordnet werden, ist eine ausreichende Aufenthaltsqualität in den ebenerdigen privaten Freibereichen gewährleistet.

„Ehemalige Siegau-Flächen“ außerhalb Planumgriff

Im Vergleich zur Bestandsituation tritt durch die städtebauliche Entwicklung der Ladehöfe keine Verschlechterung für die Bebauung westlich entlang der Hermanstraße ein, da die relevanten Hauptlärmquellen Hermanstraße, Gögginger Brücke und insbesondere die Bahnlinie nicht verändert werden. Zwar werden die Immissionsgrenzwerte von

59/49 dB(A) Tag/Nacht für Allgemeine Wohngebiete infolge der neu geplanten Erschließung „Ladehofstraße 1“ an der Nordfassade des Wohngebäudes Hermanstraße 28 um etwa 1 dB(A) tags und nachts überschritten, nachdem infolge der bestehenden Verkehrswege (Hermanstraße, Bahnlinie) hier aber bereits deutlich höhere Beurteilungspegel vorliegen, erfährt die Lärmsituation der bestehenden Bebauung an der Hermanstraße durch die neu geplanten Straßen keine wesentliche Änderung.

Maßnahmen

Innerer Ladehof

Für die Kerngebiete im inneren Ladehof werden keine Wohnungen zugelassen. Diese wären auch in Anbetracht der hohen nächtlichen Belastung nicht sinnvoll, da gesunde Wohnverhältnisse in diesem Bereich nur mit unverhältnismäßigem Aufwand sichergestellt werden könnten. Büroräume und sonstige schutzbedürftige Räume können hingegen durch passive Schallschutzmaßnahmen (ausreichende Schalldämmung der Außenbauteile und ggf. kontrollierte Belüftung) wirksam geschützt werden.

Im Baufeld des bestehenden Bahnhof-Parkhauses erhöht sich der Lärm auf der Nordostseite und sinkt hingegen an der Südwestseite des Parkhauses. Die Parkhausnutzung als schalltechnisch „nicht-schützenswerte Nutzung“ wird durch den heutigen wie durch den künftigen Verkehrslärm nicht beeinträchtigt. In Bezug auf alternative Kerngebietsnutzungen können sowohl in der heutigen als auch in der künftigen Situation Schallschutzmaßnahmen, z. B. Schallschutzfenster an Fassadenabschnitten der Nordostseite, erforderlich werden. Die Lärmverhältnisse sind an der ungünstigsten Stelle des Parkhaus-Baufelds vergleichbar mit der Situation an der Geschäftsstraße Halderstraße (Lärmwerte von 65 bis 70 dB (A) tags und 60 bis 65 dB (A) nachts an den Fassaden zur Halderstraße). Im Ergebnis ist das Kerngebiet MK 2 mit dem Parkhaus hinsichtlich Nutzungsmöglichkeiten und Grundstückswert nicht negativ von den zusätzlichen bzw. veränderten Schallimmissionen betroffen.

Mittlerer Ladehof

Die im Baufeld 1 entlang der „Ladehofstraße 2“ mit ca. 40 m Abstand von der Bahnlinie vorgesehene schallabschirmende Bebauung mit zwischenliegenden gebäudehohen Lärmschutzwänden stellt einen wirksamen Schutz für die rückwärtige Bebauung vor Verkehrslärm dar. Zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse in den Baufeldern 2 bis 8 sowie im Bereich der Kindertagesstätte besteht demzufolge das Erfordernis zur Vorgabe einer Baureihenfolge für die Wohnbebauung im mittleren Ladehof. Zur Sicherstellung der Lärmschutzfunktion der schallabschirmenden Riegelbebauung entlang der Bahnlinie und der „Ladehofstraße 2“ (Baufeld 1) muss diese als Rohbau inklusive Fenster mit mindestens fünf Vollgeschossen einschließlich der transparenten Lärmschutzwände jeweils zeitlich vor Bezugsfertigkeit einer Bebauung in den Baufeldern 2 bis 8 sowie einer Nutzungsaufnahme im Bereich der Kindertagesstätte errichtet sein. Sofern die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte auf andere Art und Weise gutachterlich nachgewiesen werden kann, kann von dieser Baureihenfolge auch Abstand genommen werden.

Mit Realisierung der schallabschirmenden Bebauung entlang der Bahnlinie (Baufeld 1) können in den rückliegenden Baufeldern 2 bis 8 im allgemeinen Wohngebiet sowie an der Kindertagesstätte zumindest an einer Hausseite die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesen Bereichen gewährleistet sind.

Um auch im Bereich der parallel zur Bahnlinie ausgerichteten Riegelbebauung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen zu können, müssen Aufenthaltsräume in diesen Gebäuden grundsätzlich so orientiert werden, dass sie eine von der Bahnlinie abgewandte Orientierung aufweisen (Grundrissorientierung). Sofern bei der Riegelbebauung aus nachvollziehbaren Gründen eine Grundrissorientierung in den ruhigeren Innenbereich nicht vollständig möglich ist, muss an der zur Bahn ausgerichteten Hausseite die Schalldämmung der Außenbauteile so dimensioniert werden, dass die Anhaltswerte für Innenpegel nach VDI 2719 in den Aufenthaltsräumen eingehalten werden. Damit auch an der südöstlichen Ecke des bahnparallelen Gebäuderiegels im Baufeld 1 an der rückwärtigen, nach innen ausgerichteten Hausseite die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV während der Nacht eingehalten werden können, ist am Ende dieses Gebäudes ein L-förmiger, schallabschirmender Gebäudefortsatz in nördlicher Richtung auszubilden. Letztlich sind im allgemeinen Wohngebiet Aufenthaltsräume bei der Bebauung unmittelbar entlang der Bahnlinie (Baufeld 1) und der neuen „Ladehofstraße 1“ (Baufeld 2, 3, 5 und 7) aufgrund der über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV liegenden Beurteilungspegel grundsätzlich so zu orientieren, dass sie jeweils eine von der in der Planzeichnung entsprechend gekennzeichneten Gebäudefassade abgewandte Orientierung aufweisen. Sofern aus nachvollziehbaren Gründen eine Grundrissorientierung in die ruhigeren Innenbereiche nicht vollständig möglich ist, muss an der lärmzugewandten Hausseite die Schalldämmung der Außenbauteile so dimensioniert werden, dass die Anhaltswerte für Innenpegel nach VDI 2719 in den Aufenthaltsräumen eingehalten werden.

D.4.7.1.2. Neubau von Straßen - Beurteilung nach 16. BImSchV

Zur Erschließung der neu konzipierten Bauflächen sind eine Erschließungsstraße von der Herman- zur Halderstraße („Ladehofstraße 1“) sowie eine neue Erschließungsstraße („Ladehofstraße 2“) von der „Ladehofstraße 1“ parallel der Bahnlinie bis zur Stettenstraße neu zu bauen. Die dadurch verursachten Geräuschimmissionen sind grundsätzlich nach der Verkehrslärmschutz-Verordnung (16. BImSchV) zu beurteilen. Die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) Tag / 49 dB(A) Nacht für Allgemeine und Reine Wohngebiete und 64 dB(A) Tag / 54 dB(A) Nacht für Misch-, Kern- und Dorfgebiete werden an den Fassaden direkt entlang dieser Erschließungsstraßen größtenteils überschritten. Nach § 2 der 16. BImSchV ist bei dem Bau von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Dies würde Lärmschutzmaßnahmen im Ausbreitungsweg (Schallschutzwände) erfordern. Die Höhe der Lärmschutzwände müsste im vorliegenden Fall in etwa der Gebäudehöhe entsprechen, um auch die oberen Stockwerke ausreichend schützen zu können. Die Bemessung des Schallschutzes muss weiterhin den Gesichtspunkt des § 41 Abs. 2 Bundesimmissionsschutz-Gesetz beachten, wonach die Kosten der Schallschutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen dürfen.

Aufgrund der Tatsache, dass die bauaufsichtlich eingeführte DIN 4109-1 für neu zu errichtende Gebäude einen ausreichenden Schutz gegen Außenlärm sicherstellt und bereits aufgrund der Gesamtverkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden festgesetzt werden, ist zu erwarten, dass das Gebot der Verhältnismäßigkeit in Anbetracht der vorgenannten Wandhöhen und der damit einhergehenden Aufwendungen verletzt werden würde und somit infolge des

Straßenneubaus keine (zusätzlichen) Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Zudem sollen belebte innerstädtische Straßen entstehen. Schallschutzwände wären in diesem Zusammenhang für deren Gestaltung unverhältnismäßig und städtebaulich nicht verträglich.

D.4.7.1.3. Emissionen aus Tiefgaragen

Hinsichtlich von Tiefgaragen und deren Ein- und Ausfahrten kann im Rahmen des Bebauungsplans noch keine abschließende Beurteilung und Bewertung möglicher schalltechnischer Auswirkungen auf ggf. benachbarte schutzbedürftige Nutzungen erfolgen, da eine Konkretisierung der Lage der Tiefgaragenzufahrten und der genauen Größe der Tiefgaragen erst im Rahmen der nachfolgenden Baugenehmigungs- oder Freistellungsverfahren definiert werden kann.

Zur Minderung der Geräuschenstehung bei Tiefgaragen wird festgesetzt, dass Tiefgaragenein- und -ausfahrten, soweit möglich, nicht gegenüber von Fenstern von Wohn- und Schlafräumen angeordnet werden. Andernfalls müssten die Tiefgaragenrampen schallabsorbierend ausgekleidet werden.

D.4.7.2. Luft

Als wesentliche die Luftqualität im Plangebiet beeinflussende Strukturen/Nutzungen sind die umliegenden stärker befahrenen Straßen (Halder-, Herman-, Gögginger Straße) zu nennen. Denkbare Auswirkungen auf die Luftqualität bestehen bei Durchführung der Planung insbesondere durch Schadstoffemissionen aufgrund zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Zur Ermittlung der Auswirkungen der Planung hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung im Bereich und im Umfeld des Planareals wurde durch das Büro em plan eine lufthygienische Untersuchung (Projekt-Nr. 2011 324, Stand 02/2011) durchgeführt. Diese Untersuchung erfolgte auf Basis der städtischen Verkehrsprognose für das Bezugsjahr 2020 unter Berücksichtigung der absehbaren kommunalen Verkehrsentwicklungen. Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für den Jahresmittelwert von PM_{10} und NO_2 an allen untersuchten relevanten Straßenquerschnitten deutlich unterschritten werden. Der Grenzwert des PM_{10} -Tagesmittels von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im Untersuchungsgebiet weniger als 35-mal pro Jahr überschritten.

Nach den aktuellen Ergebnissen des Lärm- und Luftschadstoff-Informationssystems der Stadt Augsburg (LLIS, Schadstoffberechnungen Dezember 2015) bestätigt sich die positive Entwicklung beim Feinstaub (PM_{10}), d. h. die Werte fallen noch einmal deutlich geringer aus. Diese Entwicklung kann auch an den Messwerten der vier Messstationen im Stadtgebiet Augsburg abgelesen werden. Bei allen Kenngrößen belegen die Erkenntnisse des LLIS 2015 eine sichere Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte. Für den Jahresmittelwert von NO_2 ist zwar noch kein klarer Trend zu geringeren Werten erkennbar, die im LLIS 2015 berechneten Werte zeigen aber auch hier, dass die Grenzwerte sicher unterschritten werden. Infolge einer weiteren Modernisierung der Fahrzeugflotte und durch die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes für Augsburg kann mittelfristig von einer weiter zurückgehenden Belastung ausgegangen werden.

Aus den vorgenannten Gründen sind infolge der Planung keine Luftschadstoff-Belastungen zu erwarten, von denen Betroffenen im Sinne der 39. BImSchV ausgehen würden. Die Planung steht demzufolge auch mit den Zielen des Luftreinhalteplanes der

Stadt Augsburg im Einklang. Spezielle Maßnahmen zur Luftreinhaltung sind nicht erforderlich.

Die gesamte Bebauung des Plangebiets soll an die Fernwärmeversorgung angeschlossen werden, so dass eine Feinstaubbelastung durch Hausbrand weitestgehend ausgeschlossen werden kann. Um darüber hinaus die Feinstaubemissionen zusätzlich verringern zu können, wird der Einsatz von Festbrennstoffen für Kleinfeuerungsanlagen auf die Verwendung umweltfreundlicher Holzpellets beschränkt. In Anbetracht der insgesamt erhöhten Feinstaubbelastung in der Augsburger Innenstadt kann mit dieser Maßnahme im Sinne der Luftreinhalteplanung der Stadt das Emissionspotenzial im Plangebiet minimiert werden.

D.4.7.3. Erschütterungen

An den zukünftig den Bahngleisen nächstgelegenen Gebäuden kommt es zu relevanten Einwirkungen von Erschütterungen und Sekundärluftschall. Die Beurteilung dieser Einwirkungen erfolgt anhand der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der Immissionsrichtwerte „Innen“ der TA Lärm.

Die Einwirkungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall wurden anhand von Ausbreitungsmessungen im Bereich des Äußeren Ladehofs (Bericht Obermeyer Planen + Beraten Nr. 17150 vom 21.01.2009) prognostiziert und bewertet. Demnach halten die Erschütterungseinwirkungen die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für allgemeine Wohngebiete ab einem Abstand von etwa 15 m vom nächstgelegenen Durchgangsgleis ein. Die Anforderungen der TA Lärm an Einwirkungen aus sekundärem Luftschall (Immissionsrichtwerte für Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden oder bei Körperschallübertragung) werden demnach bei ungünstig gelegenen Deckeigenfrequenzen der zukünftigen Bebauung nachts erst ab einem Abstand von 40 m eingehalten.

Im Bereich des mittleren Ladehofs liegt die geschlossene Randbebauung des Baufeldes 1 mit einem Abstand von etwa 35 m vom nächstgelegenen Gleis innerhalb des Abstandsbereichs, in dem Überschreitungen der Anforderungen zum Schutz vor sekundärem Luftschall auftreten können.

Durch Vorkehrungen technischer oder konstruktiver Art ist bei diesen Gebäuden sicherzustellen, dass in den Baukörpern hinsichtlich der Einwirkungen durch Erschütterungen die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für allgemeine Wohngebiete (WA)

tags	$KBF_{Tr} = 0,07$ und $KBF_{max} = 3$
nachts	$KBF_{Tr} = 0,05$ und $KBF_{max} = 0,2$

und hinsichtlich der Einwirkungen des sekundären Luftschalls die Immissionsrichtwerte für Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden oder bei Körperschallübertragung gemäß TA Lärm, Abschnitt 6.2 vom 26. August 1998,

tags	35 dB(A)
nachts	25 dB(A)

nicht überschritten werden. Kurzzeitige Pegelspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um nicht mehr als 10 dB(A) überschreiten.

Auslegungen zu Art und Umfang der erforderlichen technischen Maßnahmen sollten in der Bauphase messtechnisch (z. B. durch Messungen in der Baugrube) begleitet werden, um eine optimale Abstimmung zu gewährleisten. U. a. sollte darauf geachtet werden, dass Asphaltflächen, die Schwingungen nahezu ungemindert weiterleiten, nicht bis an Gebäude des Baufeldes 1 heranreichen und somit die Schwingungen in die Außenwände einleiten.

Für die im inneren Ladehof geplante kerngebietspezifische Bebauung des MK 1 werden die Anforderungen der DIN 4150-2 für Kern- und Mischgebiete eingehalten. Die Anforderungen der TA Lärm an den sekundären Luftschall werden tagsüber ebenfalls eingehalten. In der Nachtzeit wären die Anforderungen an den sekundären Luftschall hier erst ab einem Abstand von 40 m eingehalten. In diesen Gebäuden werden jedoch ohnehin keine Räume zum dauerhaften Wohnen zugelassen.

D.4.7.4. Elektromagnetische Felder

Die durch das Ingenieurbüro Möhler + Partner durchgeführten Messungen der elektrischen und magnetischen Felder (Bericht Nr. 050-2980 vom Juli 2009) kommen zu dem Ergebnis, dass von der benachbarten elektrifizierten Bahnlinie grundsätzlich niederfrequente elektrische und magnetische Felder ausgehen.

Aufgrund der ermittelten Feldstärken sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (26. BImSchV) zu erwarten. Im Rahmen der Vorsorge kann jedoch auch der von der Strahlenschutzkommission genannte Wert für magnetische Feldstärken von $0,4 \mu\text{T}$ als Vorsorgewerte zugrunde gelegt werden. Dieser wird entlang der Bahnlinie im inneren und mittleren Ladehof bei Abständen ab 10 m vom nächstgelegenen Gleis eingehalten. Die Planung reagiert auf diese Umwelteinwirkung, indem die Wohngebiete und -gebäude im mittleren Ladehof mit $> 35 \text{ m}$ einen erheblich größeren Abstand zur Bahnlinie einhalten. Auch für die im inneren Ladehof in einem Abstand von ca. 15 m vorgesehene Kerngebietsbebauung sind unter Zugrundelegung des niedrigeren Vorsorgewerts keine schädlichen Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Darüber hinaus können kurzzeitige Spitzenfeldstärken der magnetischen Flussdichte an der bahnnächsten Bebauung bis zu einem Abstand von ca. 120 m vom nächstgelegenen Gleis zu Störungen besonders empfindlicher elektrischer Geräte führen. Dies sind zum Beispiel Kathodenstrahlröhren, Fernmeldeeinrichtungen, Labor- und Diagnosegeräte, wissenschaftliche und medizinische Geräte etc. Im Bürobereich werden jedoch Kathodenstrahlröhren (ältere PC-Monitore) kaum mehr verwendet.

D.4.8. Ver- und Entsorgung

D.4.8.1. Wasser, Abwasser

Die Wasser- und Löschwasserversorgung des Plangebietes erfolgt durch Heranführen bzw. Neuverlegung von Wasserleitungen. In der Halder- und Hermanstraße befinden sich Leitungen der kommunalen Wasserversorgung einschließlich der entsprechenden Hausanschlüsse außerhalb des Plangebietes. Diese Leitungen müssen in ihrem Bestand gesichert bleiben. Die Versorgung des Plangebietes mit Trinkwasser kann über diese Leitungen erfolgen.

Die Entwässerung des Plangebietes ist durch Anschluss an die an das Plangebiet angrenzenden Kanäle vorgesehen. Die Ableitung der Abwässer aus dem neuen Quartier wird durch den Bau eines neuen Kanalnetzes im Plangebiet gewährleistet. Die gesamten erforderlichen baulichen Maßnahmen zur Entwässerung des Plangebietes wurden in Abstimmung mit der Stadtentwässerung Augsburg im Rahmen des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan geregelt.

Die Ver- und Entsorgung des bestehenden Bahnhof-Parkhauses kann über die in der „Ladehofstraße 1“ neu zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen sowie zusätzliche Leitungsrechte zugunsten des Parkhauses im Bereich des Busbahnhofs mit Anschlussmöglichkeit an den „Boulevard“ bzw. an eine bestehende Fernwärmeleitung der swa Netze GmbH vollumfänglich gesichert werden. Die bislang nur unzureichende leitungsgebundene Erschließung des Bahnhof-Parkhauses kann somit im Zuge der Umsetzung der aktuellen Planung gelöst werden.

D.4.8.2. Niederschlagswasser

Ziel einer schadlosen Sammlung und Ableitung des Niederschlagswassers in Siedlungen ist eine Regenwasserbewirtschaftung, die durch naturnahen Umgang mit Regenwasser die Wasserbilanz (Grundwasserneubildung, Oberflächenabfluss, Verdunstung) im ursprünglichen Zustand und somit das Gleichgewicht des natürlichen Wasserkreislaufs weitgehend erhält. Dies dient zudem einer moderaten Belastung des Kanalnetzes und der Kläranlage, der Verringerung von Abflussspitzen in Vorflutern, der Beibehaltung der Grundwasserneubildung und der Verhinderung eines Anstiegs des Grundwasserspiegels. Die Oberflächenversiegelung ist im Plangebiet auf ein zielgerichtetes Mindestmaß auszulegen.

Nachdem die bestehenden Mischwasserkanäle in den angrenzenden Straßen hydraulisch weitgehend ausgelastet sind, ist eine Einleitung von zusätzlichem Niederschlagswasser nicht möglich. Die Kapazitäten sind lediglich noch für die Aufnahme von häuslichem sowie gewerblichem Schmutzwasser ausreichend. Nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser ist im Interesse eines vorsorgenden Umwelt- und Gewässerschutzes im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben und den einschlägigen Regeln der Technik dem Untergrund zuzuführen. Grundsätzlich muss vor einer Versickerung von Niederschlagswasser die Altlastenfreiheit des Untergrundes sichergestellt werden, um mögliche Schadstoffmobilisationen auszuschließen. Die Altlastenfreiheit ist in Abstimmung mit dem Umweltamt und der zuständigen Fachbehörde (Wasserwirtschaftsamt Donauwörth) im Rahmen der Umsetzung der Planung sicherzustellen.

Schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser muss zurückgehalten werden und dann zeitverzögert in die städtische Kanalisation eingeleitet werden.

Die baulichen Maßnahmen zur Versickerung bzw. nachgeordneten Ableitung des Niederschlagswassers in den Abwasserkanal (z.B. Oberflächenwasser von Straßen- und Platzflächen in Kanal, von Wegeflächen in begleitende Grünflächen) wurden in Abstimmung mit der Stadtentwässerung Augsburg nach den Maßgaben des städtebaulichen Vertrages geregelt. In den Kerngebieten MK wird infolge der nahezu vollflächigen Überbauung der in diesem Bereich zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche in diesem Zusammenhang eine Einleitung des hier anfallenden, nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswassers in den städtischen Kanal zugelassen.

D.4.8.3. Stromversorgung, Telekommunikation

Die Stromversorgung kann über das anliegende Leitungsnetz der swa Netze GmbH bzw. über das Heranführen neuer Leitungen an das Plangebiet sichergestellt werden. Das Plangebiet muss dabei größtenteils erstmalig elektrisch erschlossen werden. In diesem Zusammenhang werden für eine ausreichende Stromversorgung die Errichtung von Transformatorenstationen, Stromverteilerschränken und umfangreiche Kabelverlegungen notwendig. Versorgungsleitungen werden, sofern es sich nicht um private Hausanschlüsse handelt, weitestmöglich innerhalb der dem öffentlichen Verkehr dienenden Grundstücke verlegt. Die Straßen- und Gehwegkörper werden dabei grundsätzlich so ausgebildet, dass sie die Spartenvielfalt entsprechend den Regeln der Technik aufnehmen können. Bei der Planung von Bäumen und Fundamenten wird der in den Richtlinien vorgeschriebene Sicherheitsabstand zu den Ver- und Entsorgungsleitungen eingehalten. Nach derzeitigem Kenntnisstand liegt der künftige Lastschwerpunkt im Plangebiet im Übergangsbereich zwischen dem mittleren und inneren Ladehof. Demzufolge ist dort im BP Nr. 476 II ein Standort für eine Trafostation als Fläche für Versorgungsanlagen, Elektrizität festgesetzt.

Die swa Netze GmbH erschließt das Plangebiet mit einer Lichtwellenleiter-Infrastruktur. Im Rahmen des Vollzugs des Bebauungsplanes ist es deshalb notwendig, an ausgewählten Standorten Verteilerschränke aufzustellen.

Bei Umsetzung von Solarthermie- und Photovoltaikanlagen an den neu geplanten Gebäuden besteht die Möglichkeit der Eigennutzung bzw. Speicherung der gewonnenen Energie bzw. Verknüpfung dieser mit Elektro-Mobilität.

D.4.8.4. Fernwärmeversorgung, Energieeffizienz

Das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe liegt im Fernwärmevorranggebiet der swa Netze GmbH und soll flächendeckend mit Fernwärme erschlossen bzw. versorgt werden. Die swa Netze GmbH plant in diesem Zusammenhang, durch das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe eine Fernwärme-Hauptversorgungsleitung neu zu verlegen.

Diese Leitung soll am Hauptbahnhof auf Höhe des Bohus-Centers an eine Bestandsleitung anbinden und unter den Verkehrsflächen „Boulevard“ und „Ladehofstraße 2“ in den äußeren Ladehof verlaufen. Über diese Leitung kann das Plangebiet mit sehr hoher Leistungsfähigkeit mit Fernwärme versorgt werden.

Zur energieeffizienten Planung von Büro- und Verwaltungsgebäuden haben das Bayerische Landesamt für Umwelt und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern 2008 den Planungsleitfaden „Effiziente Energienutzung in Bürogebäuden“ erstellt. Die im Planungsleitfaden beschriebenen Anforderungen und Zusammenhänge gelten grundsätzlich auch für andere Gebäude, z. B. Wohngebäude und werden den Bauherren als Information und Handlungsleitfaden empfohlen.

Für Gebäude mit besonders gutem Energiestandard (z.B. Passivhaus) besteht die Möglichkeit einer gebäudeweisen Versorgung durch die Nutzung erneuerbarer Energien.

D.4.8.5. Abfallentsorgung

Die Müllentsorgung des Plangebietes ist über die städtischen Entsorgungssysteme gesichert und kann über die vorhandenen bzw. geplanten Verkehrswege sowie den Bahnhofsvorplatz abgewickelt werden.

D.5. Umweltbericht

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen muss gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB zwingend eine Umweltprüfung durchgeführt werden.

Dabei sind die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu ermitteln und zu bewerten. Der Umweltbericht ist gemäß § 2a BauGB der Begründung zur Bauleitplanung als gesonderter Teil beizufügen. Entsprechend dem Stand des Verfahrens sind in dem Umweltbericht die aufgrund der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum BP Nr. 476, der die gesamten Ladehöfe umfasste, wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert. In einem sogenannten Scopingtermin wurden darüber hinaus sowohl der Umfang als auch der Detaillierungsgrad der Umweltprüfung mit den betroffenen Behörden und sonstigen betroffenen Trägern öffentlicher Belange erörtert. Parallel zur öffentlichen Auslegung des Entwurfs des BP Nr. 476 II wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erneut beteiligt. Der Umweltbericht wurde durch die Auswertung der in diesem Zusammenhang eingegangenen umweltrelevanten Stellungnahmen vervollständigt.

D.5.1. Einleitung

D.5.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele der Planung

Siehe hierzu Kapitel D.1. "Anlass der Planung" und D.4. "Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung".

D.5.1.2. Darstellung der im Fachrecht festgelegten Umweltziele und deren Berücksichtigung

Siehe hierzu Kapitel D.2.2. „Städtebauliche Strukturen und Nutzungen im Plangebiet“, D.2.4. „Topografie und Vegetation“, D.3. „Planungsrechtliche Ausgangssituation“ und D.4. „Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung“.

D.5.2. Beschreibung und Bewertung der ermittelten Umweltauswirkungen

D.5.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Siehe hierzu Kapitel D.2. „Beschreibung des Planbereiches“ und D.4.7. „Immissionsschutz“.

In Teilbereichen des Planareals sind anthropogene Auffüllungen anzutreffen. Siehe hierzu auch unter D.5.2.2. Schutzgut Boden.

D.5.2.2. Entwicklungsprognose des Umweltzustandes bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung

Außer der vorgesehenen Entwicklung des Areals für Wohnnutzung, kerngebietspezifische Nutzung und Sondernutzung einschließlich zugehöriger Grün- und Verkehrsflächen könnte das Areal des inneren und mittleren Ladehofs ohne Durchführung der aktuellen Planung als unbeplanter Innenbereich im Rahmen des § 34 BauGB einer baulichen Entwicklung entsprechend der heterogenen Umgebung zugeführt werden. Dabei könnte sukzessive eine Entwicklung von Misch-/ kerngebietspezifischen Nutzungen nach § 6 bzw. 7 BauNVO bzw. von allgemeiner Wohnnutzung nach § 4 BauNVO erfolgen. Insbesondere die Randbereiche des Plangebiets sind durch die benachbarten Stadtquartiere entsprechend geprägt. Voraussetzung für eine solche bauliche Entwicklung wäre, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können und eine gesicherte Erschließung gegeben ist. Eine städtebauliche Ordnung im Sinne eines Gesamtkonzepts, unter anderem mit klar definierten Baugebieten, einer durchgängigen Erschließung sowie einer übergreifenden Lösung von Umweltaspekten, wie einem Schallschutzkonzept oder einer einheitlichen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme wäre allerdings ohne Durchführung der Planung kaum zu realisieren.

Nachfolgend werden mögliche Umweltauswirkungen bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung auf die einzelnen Schutzgüter dargestellt.

Für die bestehenden überplanten Verkehrsflächen (Hermanstraße) sowie das Bahnhof-Parkhaus im Norden des inneren Ladehofes kann bei Nichtdurchführung der Planung von einem Fortbestand des derzeitigen Zustandes ausgegangen werden. Im Zuge der Umsetzung der Planung sind für diese Bereiche nach aktuellem Kenntnisstand keine nachhaltigen oder erheblichen Veränderungen für die zu untersuchenden Schutzgüter zu erwarten. Im Rahmen der nachfolgenden Beurteilung sind diesbezüglich keine weitergehenden Aussagen erforderlich.

Schutzgut Mensch

Beurteilungsgegenstand für das Schutzgut Mensch sind die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen sowie die Erholungs- und Freizeitfunktion eines Gebietes. Das Areal des inneren und mittleren Ladehofes ist infolge der bisherigen Nutzung ausschließlich für Bahnzwecke bislang für die Allgemeinheit weitestgehend unzugänglich und unterliegt keiner sonstigen Nutzung. Es weist keinerlei Wohn- oder Erholungsfunktion auf.

Das Areal wirkt als räumliche Trennung im Bereich der südlichen Innenstadt, insbesondere zwischen Bahnhofs- und Beethovenviertel.

Hinsichtlich der Altlastensituation im Plangebiet wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Boden verwiesen.

Immissionen

Der Planbereich ist durch den Verkehrslärm auf der unmittelbar benachbarten Bahnlinie Augsburg-München und den umliegenden Hauptverkehrswegen bereits vorbelastet. In einer schalltechnischen Untersuchung durch das Büro Möhler + Partner Ingenieure AG (Bericht-Nr. 070-3703-02 vom Juli 2015) wurden für den Bereich des inneren und mittleren Ladehofes an den geplanten Gebäuden sowohl während des Tagzeitraums als

auch während der Nacht an den lärmzugewandten Hausseiten Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV festgestellt. Durch die Festsetzung einer Baureihenfolge sowie aktiver und passiver Schutzmaßnahmen können unter Berücksichtigung der vorbelasteten innerstädtischen Großstadtlage des Plangebiets gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in dem geplanten Wohnquartier (WA) sichergestellt werden. Für das Kerngebiet im inneren Ladehof wird die Zulässigkeit von Wohnungen ausgeschlossen (siehe auch D.4.7.1.1. „Verkehrslärm“).

Nach den vom Büro Möhler + Partner bereits durchgeführten Untersuchungen (Bericht Nr. 050-2980 vom Juli 2009) sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu erwarten. Lediglich an der am nächsten zu den Gleisanlagen gelegenen Bebauung können gegebenenfalls Störungen von besonders empfindlichen Geräten auftreten (siehe auch D.4.7.4. „Elektromagnetische Felder“).

Nach einer durch das Büro em plan durchgeführten lufthygienischen Untersuchung (Projekt-Nr. 2011 324, Stand 02/2011) sind infolge der Planung keine Luftschadstoff-Belastungen zu erwarten, von denen Betroffenen im Sinne der 39. BImSchV ausgehen würden. Zudem belegen die aktuellsten Ergebnisse des LLIS 2015 für alle Kenngrößen (PM₁₀, NO₂) eine sichere Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte. Die Planung steht demzufolge auch mit den Zielen des Luftreinhalteplans der Stadt Augsburg im Einklang. Es sind keine speziellen Maßnahmen zur Luftreinhaltung erforderlich (siehe auch D.4.7.2 „Luft“).

Hinsichtlich möglicher erschütterungstechnischer Einwirkungen wurde im Ergebnis einer vom Institut für Umweltschutz und Bauphysik, Obermeyer Planen + Beraten GmbH bereits durchgeführten Untersuchung (Projekt Nr. 17150 vom 21.01.2009) die Einhaltung eines Abstands von mindestens 15 m vom nächstgelegenen Gleis für Allgemeine Wohnbebauung empfohlen. Dieser Abstand wird im Plangebiet mit den allgemeinen Wohngebieten eingehalten. Die Anforderungen der TA Lärm an Einwirkungen aus sekundärem Luftschall können hingegen nachts erst ab einem Abstand von 40 m eingehalten werden. Nachdem die geschlossene Randbebauung im Baufeld 1 lediglich einen Abstand von etwa 35 m einhält, sind bei diesen Gebäuden ergänzende technische oder konstruktive Vorkehrungen zu treffen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführungen unter D.4.7.3. „Erschütterungen“ verwiesen.

Die Durchlässigkeit und Anbindung des bislang für die Öffentlichkeit größtenteils unzugänglichen Areals des inneren und mittleren Ladehofes wird erheblich verbessert. Mit der Umsetzung der Planung, insbesondere der öffentlichen Grün- und Freibereiche, kann ein höherer Wohnwert für die umliegenden Wohnquartiere gewährleistet werden.

Bei Nichtdurchführung der Planung könnte das Areal des inneren und mittleren Ladehofes auf Grundlage des § 34 BauGB sukzessiv und zumindest teilweise einer Entwicklung für gemischte / kerngebietsspezifische Nutzung bzw. allgemeine Wohnnutzung zugeführt werden. Dabei wäre von einer stufenweisen Realisierung von Einzelvorhaben ohne Gewährleistung einer übergreifenden städtebaulichen Ordnung auszugehen. Eine Grünvernetzung mit den umliegenden Wohnquartieren, öffentliche Wegeverbindungen

sowie eine strukturelle Gesamtentwicklung des gesamten Areals wären nicht zu erwarten.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Infolge der bislang erfolgten intensiven Nutzung der ehemaligen Ladehöfe als Umschlagplatz Schiene/Straße und der damit verbundenen großflächigen Versiegelung des Planareals, beschränkt sich der Vegetationsbestand auf einige wenige Randbereiche und unversiegelte Flächen des Areals.

Im inneren und mittleren Ladehof finden sich naturnahe Elemente insbesondere an gehölzbestandenen Böschungen westlich und südlich des Hermanfriedhofes. Wie die vorhandenen stillgelegten Gleisanlagen (Initialvegetation, Ruderalfluren, Altgrasbestände), sind diese zu großen Teilen in der Stadtbiotopkartierung erfasst. (Biotop Nr. A-1426-001, A-1426-002 und A-1427-001).

Die Hermanstraße und das bereits bestehende Teilstück der neuen „Ladehofstraße 1“ südlich der Halderstraße sind durch straßenbegleitende Baumreihen unterschiedlichen Alters und Zustandes gefasst. Darüber hinaus finden sich auf kleineren Rest-/Brachflächen innerhalb des inneren und mittleren Ladehofes einige spontan aufkommenden Gehölze jüngeren Alters. Auf den nicht mehr in Betrieb befindlichen nährstoffarmen Gleisbereichen hat sich ein kleinflächiger Wechsel aus niedrig wüchsigen Vegetationseinheiten entwickelt. Dieser setzt sich aus schüttereren, Wärme liebenden Ruderalfluren (Beifuß, Goldrute, Johanniskraut, Nachtkerze, etc.) und dichten Grasfluren (Reitgras, Straußgras, etc.) zusammen.

Außer einer auch weiterhin fortbestehenden Ulme wurden auf dem Areal des inneren und mittleren Ladehofes keine national oder europarechtlich geschützten Pflanzenarten erfasst, so dass eine Betroffenheit dieser Arten ausgeschlossen werden kann.

Neben einer floristischen Erhebung wurde durch die Planerwerkstatt Karlstetter / Haase & Söhmisch / Schreiber auch eine faunistische Bestandserhebung für das Areal der ehemaligen Ladehöfe vorgenommen (Stand Oktober 2010). In diesem Zusammenhang wurde das Areal der Ladehöfe zwischen April 2010 und Juni 2010 viermal tagsüber und dreimal in der Dämmerung begangen, um Fledermäuse, Vögel und Reptilien zu erfassen. Aus aktuellen Erhebungen und Untersuchungen, insbesondere in Zusammenhang mit dem Projekt „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“, liegen zudem für die unmittelbare Umgebung bereits Nachweise für diverse Fledermausarten vor. Im Rahmen der Erhebungen auf den ehemaligen Ladehöfen ergaben sich nur sehr wenige Hinweise auf das Vorkommen von Fledermäusen in diesem Bereich. Darüber hinaus weist das Areal auch als Nahrungshabitat keine besondere Eignung auf, da infolge der weitestgehend versiegelten, vegetationsarmen Flächen keine gute „Insektenproduktion“ stattfindet. Demzufolge ist nicht zu erwarten, dass sich die Erhaltungszustände aller Fledermausarten beim Wegfall der (potenziellen) Quartiere und der nur untergeordneten Nahrungshabitate verschlechtern.

Für die maßgebenden europäischen Vogelarten kann eine artenschutzrechtliche Betroffenheit bei Beachtung der gesetzlich vorgegebenen Vermeidungsmaßnahmen (Gehölzrodung oder -fällung vom 01. März bis 30. September verboten) mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Bei drei Begehungen im Jahr 2010 wurden an insgesamt 16 Stellen auf den alten Gleisen und Gleiskörpern im mittleren Ladehof mehrere Individuen der Mauereidechse beobachtet. Dies ließ darauf schließen, dass sich nach Aufgabe der Nutzung eine kleine (Teil-) Population der Mauereidechse mit geschätzten 20-30 Tieren im mittleren Ladehof angesiedelt hat. Zwei Individuen der Mauereidechse wurden bei der Begehung auch unmittelbar südlich der Gögginger Brücke auf dem Areal des äußeren Ladehofes beobachtet. Mit der Überplanung der Ruderalflächen im Bereich der ehemaligen Gleisanlagen bedingt die geplante bauliche Nutzung des Areals des inneren und mittleren Ladehofes demzufolge auch eine starke Beeinträchtigung der Lebensräume der Mauereidechse. Die Mauereidechse ist als „streng zu schützende Art von gemeinschaftlichem Interesse“ (Anhang IV der FFH-Richtlinie) nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG geschützt. Im Rahmen der faunistischen Bestandsaufnahme wurde geprüft, ob diesbezüglich gegebenenfalls artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG der Realisierung der Planung entgegenstehen. In diesem Zusammenhang wurden die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG dargelegt. Unter Berücksichtigung entsprechender Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen, siehe auch Beiplan F.4. „Lageplan vorgezogene Ausgleichsfläche“), jeweils zugeordnet dem äußeren bzw. dem inneren/mittleren Ladehof, hat die Untere Naturschutzbehörde einer artenschutzrechtlichen Ausnahme im vorliegenden Fall zugestimmt.

Im Zuge der Umsetzung der geplanten Nutzungen müssen einige vorhandene Bäume und Gehölze gerodet werden, um die Bebaubarkeit in der geplanten Form zu ermöglichen. So muss im Zuge des Neubaus der „Ladehofstraße 1“ teilweise in die südlich des Hermanfriedhofes liegenden Heckenstrukturen (Biotop Nr. A-1426-001 und A-1426-002) eingegriffen werden. Während die Teilfläche 002 komplett beseitigt werden muss, wird die Fläche 001 nur im Randbereich tangiert.

Im Ausgleich für die Eingriffe in den Gehölzbestand südlich des Hermanfriedhofs wird in dem bislang versiegelten Bereich südwestlich der Friedhofsmauer der natürliche Böschungsbereich durch eine Gestaltung mit Trockenmauern und Bäumen nach Westen und teilweise nach Norden weitergeführt. Mit den darüber hinaus vorgesehenen Grün- und Freiflächen und den darin geplanten Neupflanzungen kann der Verlust an bestehenden Gehölzen umfassend ausgeglichen werden. Zudem wird mit der neuen Grünstruktur entlang der Bahnlinie eine wirkungsvolle Biotop-/Grünvernetzung mit den umliegenden gründerzeitlichen Wohnquartieren und sonstigen Innenstadtquartieren sichergestellt. Die in der vorgezogenen Ausgleichsfläche im Süden des äußeren Ladehofes bereits umgesetzten CEF-Maßnahmen übernehmen langfristig eine ausgleichende Wirkung für die mit der Planung verbundenen Eingriffe in die Population der Mauereidechse und sichern deren Erhalt.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die Flächen des inneren und mittleren Ladehofes im Rahmen des § 34 BauGB stufenweise einer baulichen Entwicklung entsprechend der heterogenen Umgebung (gemischte/kerngebietsspezifische und Wohnnutzung) zugeführt werden. Für das Schutzgebiet Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wäre dabei mit ähnlichen Auswirkungen wie bei Realisierung der Planung zu rechnen. Eine zusammenhängende Planung zu Grünordnung und Artenschutz wäre in diesem Fall nicht zu erwarten.

Schutzgut Boden

Im Plangebiet ist aufgrund der bisherigen intensiven Nutzung des Areals von einem stark gestörten bzw. anthropogenen Bodenaufbau auszugehen. Der Versiegelungsanteil ist derzeit bereits sehr hoch. Die gegenwärtige Bedeutung des Plangebiets für das Schutzgut Boden ist damit insgesamt als sehr gering einzuschätzen.

Zur Erfassung möglicherweise im Boden vorhandener Altlasten und Bewertung deren möglicher Auswirkungen auf die weitere Nutzung wurden von der Planungsgesellschaft Bodensanierung Homburg mbH eine orientierende Untersuchung (Bericht Nr. P 129/2 vom April 1998) sowie darauf aufbauend von der DB Verkehrsbau Logistik GmbH eine Detailuntersuchung (Projekt Nr. P 30043aug vom Januar 2001) durchgeführt. Die Ergebnisse der orientierenden Untersuchung zeigen, dass im Planbereich anthropogene Auffüllungen (Ziegel-, Asche- und Schlackereste) mit mittleren Mächtigkeiten von 0,95 m anzutreffen sind. Im Rahmen der anschließenden Detailuntersuchung wurden die ermittelten Verdachtsflächen u. a. noch auf die Parameter MKW und PAK sowie auf Schwermetalle untersucht. Die Untersuchungen ergaben einen hohen Anteil an Z.0- (46,0 %) und Z.1.1-Material (42,5 %), einen mittleren Anteil an Z.1.2-Material (10,0 %) sowie geringe Anteile an Z.2.-Material (0,7 %) und Material > Z.2. (0,8 %).

Durch die Sakosta CAU GmbH wurden im Rahmen einer weiterführenden orientierenden/detaillierenden Altlasten- und abfalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr. 1000561 vom 21.10.2010) weitere Bodenproben auf den ehemals bahnbetrieblich genutzten Flächen der Ladehöfe entnommen und laboranalytisch untersucht. Die Befunde sind im Wesentlichen auf gering mächtige, oberflächennahe Auffüllungen (Brandschutt, Asche, Ziegelbruch, etc.; Mächtigkeit ca. 2 m) beschränkt. Lediglich bei einer Mischprobe traten nennenswerte Löslichkeiten (PAK, Schwermetalle) auf, wobei diese nur geringfügig über dem Prüfwert der BBodSchV lagen. Infolge der über 10 m mächtigen Grundwasserüberdeckung ist für den Pfad Boden-Grundwasser eine Gefährdung des Grundwassers im Plangebiet nicht wahrscheinlich.

In einer abfalltechnischen Detailuntersuchung für den inneren Ladehof, insbesondere die Fläche des Busbahnhofes, durch die Campus Ingenieurgesellschaft mbH vom 06.11.2014 wurde unter dem weitestgehend mit Asphalt versiegeltem inneren Ladehof eine schadstoffhaltige anthropogene, ca. 0,8 m mächtige Auffüllung aus sandig-schluffigem Kies angetroffen, die vereinzelt mit Holzkohle und Ziegelresten durchsetzt ist. Die Schadstoffbelastungen dieses Auffüllmaterials liegen abfallrechtlich schwerpunktmäßig im Bereich der Zuordnungswerte Z0 bis >Z2 und beschränken sich auf den Auffüllkörper. Durch die nur schwer wasserlösliche Schadstoffgruppe PAK und Schwermetalle ist aufgrund des hohen Grundwasserabstandes (> 10m) keine Gefährdung für das Grundwasser abzuleiten. Das Erfordernis weiterer Maßnahmen ist derzeit nicht gegeben. Bei einer durchgeführten Bodenluftprobenahme ergaben sich keine Hinweise auf eine Gefährdung von Schutzgütern.

Aufgrund eines lokalen Unfalls im Bereich einer Laderampe im mittleren Ladehof im Mai 2017 müssen im Zuge der Umsetzung der Planung die entstandenen Verunreinigungen des Untergrundes bodenschutzrechtlich nochmals neu bewertet werden.

Wegen im Umfeld des Hauptbahnhofes bekannter teilweise erheblicher Belastungen des Grundwassers mit Herbiziden (PBSM) sind bei zukünftigen Bodenuntersuchungen im Rahmen der Umsetzung der Planung auch PBSM bei den Gefährdungsabschätzungen nach Bodenschutzrecht zu berücksichtigen. Daher ist ein möglicher Einsatz von Grundwasserwärmepumpen mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth abzustimmen.

Für den Pfad Boden-Mensch ergeben sich keine Hinweise auf mögliche Überschreitungen der Prüfwerte. Für einzelne, wenige Verdachtsflächen sind aufgrund der geplanten sensiblen Nutzungen (Wohnen, Spielplatz, etc.) im Zuge der nachfolgenden Erschließungsarbeiten noch ergänzende Untersuchungen durchzuführen.

Altlasten, von denen bei derzeitiger Nutzung Gefährdungen für Schutzgüter ausgehen, sind im Plangebiet auf Grundlage der bisherigen Untersuchungen nicht bekannt. Die eher geringen Belastungen des Bodens beschränken sich auf die oberflächennahen anthropogenen Auffüllungen. Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden die erforderlichen Maßnahmen zur Sanierung der Belastungen sowie bei ggf. auftretenden Altlasten oder schädlichen Bodenveränderungen im Zuge der nachfolgenden Erschließungsarbeiten abgestimmt. Bauherren werden über den Hinweis auf möglicherweise auftretende Altlasten, der dem Bebauungsplan beigelegt ist, auf die Bodenbelastung hingewiesen.

Mit der Planung wird sich der Versiegelungsanteil im Plangebiet nicht nachteilig verändern. Vielmehr wird künftig ein höherer Anteil an ungestörten Bereichen (Grünflächen, etc.) entstehen. Der im Zuge der Umsetzung der Planung erfolgende Eingriff in den Boden ist demzufolge nicht erheblich.

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre für den inneren und mittleren Ladehof aufgrund der dann nach § 34 BauGB erfolgenden baulichen Entwicklungen mit ähnlichen Auswirkungen für das Schutzgut Boden zu rechnen.

Schutzgut Wasser

In Folge des bereits vorliegenden hohen Versiegelungsgrades des Plangebiets ist die Grundwasserneubildungsrate auf dem Areal des inneren und mittleren Ladehofes bereits erheblich beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastungen für das Grundwasser durch die großflächige Versiegelung und die im Gebiet teilweise vorhandenen anthropogenen Auffüllungen (siehe Schutzgut Boden) wird die gegenwärtige Bedeutung des Plangebiets für das Schutzgut Wasser gering eingeschätzt. Oberirdische Gewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Im Zuge der Realisierung der Planung soll das anfallende, nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser soweit möglich zur Versickerung gebracht werden. In Verbindung mit den neu entstehenden Grünflächen kann die Grundwasserneubildungsrate im Plangebiet nachhaltig erhöht werden.

Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Grundwasserstroms durch die geplante Bebauung ist infolge des großen Grundwasserabstands (ca. 10,5 bis 12,5 m) von der Erdoberfläche nicht zu erwarten. Im Zuge der Entwicklung des Plangebietes und der damit

bauseits verbundenen Beseitigung großer anthropogener Auffüllungsanteile wird eine potenzielle Verbesserung für das Grundwasser erwirkt.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden sich für das Schutzgut Wasser ähnliche Auswirkungen im inneren und mittleren Ladehof einstellen.

Schutzgut Luft / Klima

Hinsichtlich der lufthygienischen Situation im Plangebiet wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Mensch verwiesen.

Das Plangebiet ist durch die in der Nachbarschaft bereits bestehende, dichte Bebauung und großflächige Versiegelung (Aufheizeffekt), die zu Einschränkungen beim Luftaustausch und Temperatenausgleich führt, bereits klimatisch vorbelastet. Dieser Aufheizeffekt wird durch die höhere Verdunstung auf den versiegelten Flächen nur geringfügig vermindert. Lediglich der Korridor der benachbarten Bahnlinie Augsburg-München besitzt eine wichtige Durchlüftungsfunktion für die Augsburger Innenstadt. Zudem kommt dem benachbarten Hermanfriedhof kleinklimatisch eine gewisse Ausgleichsfunktion für die Umgebung zu, da sich der dichte Baumbestand deutlich reduzierend auf sommerliche Hitzeereignisse auswirkt.

Das Plangebiet selbst ist aufgrund der bestehenden Vorbelastungen lufthygienisch und klimatisch als gering bedeutsam einzustufen. Mit der Nutzung von Fernwärme bei der Energieversorgung kann eine Verringerung der Emission von klimaschädlichen Treibhausgasen ermöglicht werden. Diesem Ziel wird auch mit dem günstigen Oberfläche-Volumen-Verhältnis der geplanten kompakten, teilweise riegelartigen Baukörper und deren Optimierung (Flachdach) für eine solare Energienutzung Rechnung getragen.

Die geplanten linearen Grünstrukturen entlang der Bahnlinie lassen eine Verbesserung des Luftaustausches innerhalb des dicht bebauten Gründerzeit-/Innenstadtquartiers erwarten. Grundsätzlich werden die im Plangebiet geplanten Grünflächen und Gehölze langfristig eine ausgleichende Wirkung entfalten.

Die gesamte Bebauung des Plangebiets soll an die Fernwärmeversorgung angeschlossen werden, so dass eine Feinstaubbelastung durch Hausbrand weitestgehend ausgeschlossen werden kann. Um darüber hinaus die Feinstaubemissionen zusätzlich verringern zu können, wird der Einsatz von Festbrennstoffen für Kleinfeuerungsanlagen auf die Verwendung umweltfreundlicher Holzpellets beschränkt. In Anbetracht der insgesamt erhöhten Feinstaubbelastung in der Augsburger Innenstadt kann mit dieser Maßnahme im Sinne der Luftreinhalteplanung der Stadt das Emissionspotenzial im Plangebiet minimiert werden.

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre für den inneren und mittleren Ladehof von ähnlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft/Klima auszugehen, wobei keine Entwicklung linearer Grünstrukturen entlang der Bahnlinie zu erwarten wäre und weder eine koordinierte Fernwärmeerschließung noch eine Regelung zu Festbrennstoffen durchsetzbar wären.

Schutzgut Landschaft

Das Landschafts-/Ortsbild war, abgesehen von den wenigen Gehölzbeständen, bis vor der Rücknahme der Bestandsgebäude im Wesentlichen von den vorhandenen Wohn-/Betriebsgebäuden / Lagerhallen, Hof- und Verkehrsflächen sowie von den ehemaligen Gleisanlagen geprägt. Der Gesamteindruck des Areals ist grundsätzlich wenig ansprechend, die Aufenthaltsqualität ist sehr gering.

Die Belebung der Brachfläche des ehemaligen inneren und mittleren Ladehofs und ihre Integration in die umliegenden gründerzeitlichen Wohn- und sonstigen Innenstadtquartiere wird sich insgesamt vorteilhaft auf die städtebauliche und landschaftsplanerische Gesamtsituation der südlichen Innenstadt auswirken. Die geplante Bebauung fügt sich durch die gewählte Höhenentwicklung und Gestaltung der neuen Gebäude in die ähnlich geprägte Struktur der gründerzeitlichen/innerstädtischen Nachbarschaft ein. Mit dem parallel zu den Bahnanlagen südöstlich des Hauptbahnhofes geplanten Gebäuderiegels, kann eine qualitätvolle Stadtansicht im Süden des Bahnhofareals sichergestellt werden. Der geplante bahnbegleitende Grünzug gewährleistet eine landschaftsge-rechte Einbindung des Plangebietes in den Stadtkontext. Die bisher nur bedingt gegebene Durchlässigkeit des Areals wird mit der Planung erstmals geschaffen.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die Flächen des inneren und mittleren Ladehofs im Rahmen des § 34 BauGB stufenweise einer baulichen Entwicklung entsprechend der heterogenen Umgebung zugeführt werden. Eine in sich abgestimmte Bauungsstruktur wäre für das gesamte Areal dabei nicht zu erwarten, sodass sich zwar grundsätzlich eine Aufwertung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gesamtsituation der südlichen Innenstadt einstellen würde, nicht jedoch in der Qualität, wie bei Realisierung der Planung.

Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Der nördliche Planbereich liegt teilweise innerhalb eines bekannten Bodendenkmals (D-7-7631-0219, „Siedlung und Gräberfeld der römischen Kaiserzeit“). Im gesamten Bereich der ehemaligen Ladehöfe wird zudem noch ein Teil des ausgedehnten westlichen Gräberfeldes der römischen Stadt Augusta Vindelicum vermutet. Bei im Herbst 2010 zusammen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege im Bereich des äußeren Ladehofes durchgeführten archäologischen Sondagen zeigte sich, dass bei den in der Vergangenheit bereits erfolgten Abgrabungen, vor allem zurzeit des Eisenbahnbaus im 19. Jahrhundert, die bodenführenden Schichten und damit auch die gegebenenfalls vorhandenen Bodendenkmäler tiefgreifend vernichtet wurden. Mit ähnlichen Ergebnissen ist auch für den Bereich des inneren und mittleren Ladehofes zu rechnen. Um entsprechende Funde mit Sicherheit ausschließen zu können, werden auch für dieses Areal rechtzeitig vor Umsetzung der Planung noch archäologische Sondagen im Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege durchgeführt.

Unter dem Schutzgut Sachgüter werden bauliche Anlagen jeglicher Art einschließlich der jeweiligen Nebenflächen erfasst. Die bis vor kurzem noch im Bereich des inneren und mittleren Ladehofs vorhandenen Gebäude waren überwiegend von nur geringer Bedeutung, zumal sie in der Vergangenheit bereits hinsichtlich ihrer Bausubstanz und ihres Erscheinungsbildes stark in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Im Zuge der Realisierung der geplanten Nutzungen werden die bis vor kurzem noch bestehenden Hallen und Betriebsgebäude durch neue, den heutigen Anforderungen entsprechende, architektonisch hochwertige Gebäude ersetzt. Für die bereits vorhandenen internen, bislang bahneigenen Verkehrsflächen werden neue Straßen- und Wegeflächen nach den Regeln der Technik neu ausgebildet.

Bei Nichtdurchführung der Planung wären im inneren und mittleren Ladehof mit ähnlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter zu rechnen.

Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden, soweit beurteilungsrelevant, bei den jeweiligen Schutzgütern mit erfasst (z. B. die Beziehungen zwischen der Bodennutzung und den Schutzgütern Wasser bzw. Tiere und Pflanzen). Darüber hinaus sind nach derzeitigem Planungsstand keine Wechselwirkungen ersichtlich, bei denen relevante Auswirkungen durch die Planung zu erwarten wären.

Bewertung

Als Gesamtbewertung kann im Ergebnis festgehalten werden, dass bei der Realisierung der Planung auf dem Areal des inneren und mittleren Ladehofes hinsichtlich der Schutzgüter Mensch sowie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt nachteilige Auswirkungen erwartet werden. So ist mit der Intensivierung der Nutzung für das Schutzgut Mensch im Bereich des Plangebiets selbst mit höheren Immissionen zu rechnen, wobei gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die Festsetzung einer Baureihenfolge sowie zusätzliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt werden können. Zudem verbessert sich die Erholungssituation und Durchlässigkeit des Planareals mit Umsetzung der Planung nachhaltig. Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erfolgt insbesondere ein Eingriff in die Population der Mauereidechse. Mit den im südlichen Bereich des äußeren Ladehofes zwischenzeitlich bereits umgesetzten CEF-Maßnahmen kann dieser Eingriff vollumfänglich kompensiert werden.

Bei einigen Schutzgütern kann mit der Planung eine Aufwertung im Vergleich zum Ausgangszustand erzielt werden. So wirken sich insbesondere die geplanten Grünstrukturen, der geringere Versiegelungsanteil, die Beseitigung anthropogener Auffüllungen und die geplante Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser vorteilhaft auf die Schutzgüter Boden und Wasser aus. Auch hinsichtlich des Schutzguts „Sachgüter“ ist mit der Errichtung neuer, architektonisch hochwertiger Gebäude eine Verbesserung zu erwarten. Die Revitalisierung des gesamten Areals des inneren und mittleren Ladehofes und die Grünvernetzung mit den umliegenden gründerzeitlichen Wohn- und sonstigen Innenstadtquartieren wirken sich zudem auch positiv auf das Orts- und Landschaftsbild der Augsburger Innenstadt aus.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass die mit der Planung für einige Schutzgüter verbundenen nachteiligen Umweltauswirkungen durch entsprechende Festsetzungen (aktiver und passiver Schallschutz, etc.) sowie geeignete Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Durchgrünung, Gehölzpflanzungen, etc.) auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Für verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen wird ein angemessener Ausgleich (CEF-Maßnahmen) auf externen Flächen im äußeren Ladehof erbracht.

D.5.2.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick, welche Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung vorgenommen werden:

Schutzgut	Maßnahme
Mensch	Schutz vor schädlichen Geräuscheinwirkungen durch Vorgaben zur zeitlichen Baureihenfolge sowie zusätzliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen.
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	Erhalt von das Ortsbild bereichernden Gehölzbeständen, insbesondere südlich des Hermanfriedhofes und entlang der Hermanstraße. Vorzeitige Umsetzung eines artenschutzrechtlichen Ausgleichs durch eine CEF-Maßnahme im äußeren Ladehof.
Boden/Wasser	Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser. Ableitung von schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser in Kanalisation. Sanierung von vorhandenen Altlasten.
Luft/Klima	Festsetzung zum Ausschluss von Festbrennstoffen außer Holzpellets; Ermöglichung einer koordinierten Fernwärmeerschließung für das Plangebiet.
Landschaft	Regelungen zur Ein- und Durchgrünung des neuen Stadtquartiers. Architektonische Gestaltung und Höhenentwicklung geplanter Gebäude im Einklang mit benachbarten Baustrukturen; Regelungen zu Werbeanlagen.
Kulturgüter/Sachgüter	Archäologische Sondagen bzw. anderweitige Recherchen im Vorfeld nachfolgender Erschließungs- und Baumaßnahmen; Aufwertung des Plangebiets durch neue Wohn- und Geschäftsgebäude sowie ein Regionalbus-Terminal

Naturschutz- und artenschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Areal des inneren und mittleren Ladehofes ist bislang als unbepannter Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB zu beurteilen. Die Art der baulichen Nutzung ist in Randbereichen geprägt von der heterogenen Umgebungsbebauung. Hinsichtlich der zulässigen Nutzungsart sind die Flächen des inneren und mittleren Ladehofes demzufolge zumindest in einigen Teilen gemäß § 34 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 4 („Allgemeines Wohngebiet“), § 6 („Mischgebiet“) bzw. § 7 BauNVO („Kerngebiet“) zu beurteilen.

Da in diesem Gebiet bereits vor der aktuellen Planung erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild erfolgt sind bzw. im Innenbereich nach § 34 BauGB auch grundsätzlich zulässig sind, ist unter Anwendung des § 1 a Abs. 3 Satz 6 BauGB kein naturschutzrechtlicher Ausgleich mit einer vorherigen Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung im Sinne von § 1 a Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich. Das gesamte Plangebiet liegt im Geltungsbereich der Baumschutzverordnung (BaumSchVO) der Stadt Augsburg. Bei den im Plangebiet erforderlichen Rodungsmaßnahmen (ca. 78 Bäume und sonstige Gehölze) ist auch die Beseitigung einiger durch die Baumschutzverordnung geschützter Bäume erforderlich. Mit den im Plangebiet im Bereich des öffentlichen Raumes und auf den privaten Grundstücken vorgesehenen Neupflanzungen wird allerdings ein umfassender Ausgleich für die entfallenden Bäume und sonstigen Gehölze erreicht.

Unabhängig davon wurden im Zuge der geplanten Entwicklung des inneren und mittleren Ladehofes bereits Maßnahmen des Artenschutzes (sog. CEF-Maßnahmen) für die

betroffene Population der Mauereidechse umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurde im südlichen Teil des äußeren Ladehofes eine 0,16 ha große Teilfläche (siehe Beiplan F.4.) der in diesem Bereich im rechtsverbindlichen BP Nr. 476 I ausgewiesenen „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ für vorgezogene artenschutzrechtliche Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) planungsrechtlich gesichert. Auf dieser Fläche wurde bereits vor Beginn der ersten Hochbaumaßnahmen im Bereich der ehemaligen Ladehöfe ein Ersatzlebensraum für den mit der Überplanung des inneren und mittleren Ladehofes verloren gehenden Lebensraum der Mauereidechse geschaffen. Die Ausführung dieser Fläche folgte dabei grundsätzlich den Empfehlungen der Deutschen Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde in der Broschüre „Mauereidechse - Reptil des Jahres 2011“.

Zur Vorbereitung der Flächenstrukturen wurde die CEF-Fläche zunächst auf der Nord- und Westseite mit einem mindestens 1,20 m hohen Metallstab- oder Stahlmattenzaun eingefriedet und mit einer Informationstafel deutlich als Biotopfläche bzw. Lebensraum gekennzeichnet. Im Zuge der Herstellung der Kernhabitats erfolgte die Anlage eines Steinriegels (z. B. Gabionen und Trockenmauern etc.) in besonnter Südwest- bis Südost-Ausrichtung in Kombination mit einer nierenförmigen ca. 1 m tiefen Grube (ca. 15 m² Fläche). Die ca. 2 m breite und ca. 5-10 m lange Grube wurde mit Schotter gefüllt und etwa 1 m über Bodenniveau aufgehäuft. Südseitig wurde oberflächlich kleinräumig nährstoffarmes Substrat eingebaut. Auf der Nordseite wurden wenige niedrige Sträucher (Hundsrose, Sanddorn) in lockerer Anordnung gepflanzt. Als Eiablageplätze wurden um den Steinriegel herum gut besonnte, langgezogene Sandlinsen (ca. 1-2 m², ca. 70 cm tief) angelegt. Die Sandlinsen wurden primär aus Flusssand unterschiedlicher Körnung mit 5 % Lehm- oder Mergelanteil ausgebildet.

Als Nahrungshabitats und Tagesverstecke wurden die Freiflächen um Steinriegel und Sandlinsen unter Verwendung des derzeitigen, kiesigen Substrats nährstoffarm gestaltet. Es entstand ein Mosaik von offenen Bodenstellen, Ruderalvegetation, einzelnen Sträuchern und Versteckstrukturen. Zur Vermeidung von Neophyten-Sukzessionen wurde auf die Fläche Mähgut aus den Lechheiden südlich von Augsburg übertragen. Darauf wurden größere, hohl liegende Steine, Baumstubben, etc. platziert und vereinzelt kleinwüchsige Sträucher oder Gebüsche (Hundsrose, Sanddorn) gepflanzt.

Mit der bereits umgesetzten CEF-Maßnahme auf der 0,16 ha großen Teilfläche im Süden des äußeren Ladehofes kann die Qualität und Quantität der Lebensstätte der im Zuge der Umnutzung des Areals des inneren und mittleren Ladehofes betroffenen Teilpopulation der Mauereidechse in verträglicher Art und Weise erhalten werden.

Für die im Zuge der geplanten Entwicklung des Areals des inneren und mittleren Ladehofes entfallenden, teilweise in der Stadtbiotopkartierung geführten Gehölzbestände werden im Zuge der Neugestaltung von Böschungsbereichen im Umfeld des Hermanfriedhofes sowie der bahnbegleitenden Grünstruktur umfangreiche Neupflanzungen von Bäumen vorgenommen.

Letztlich entspricht die geplante Nutzung des bereits intensiv baulich genutzten Innenstadtareals in besonderer Weise den Zielen des Bodenschutzes (Innenentwicklung vor Außenentwicklung) und damit auch dem Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Mit der Sanierung von Altlasten und den vorgesehenen Ein- und Durchgrünungsmaßnahmen sind im Zuge der geplanten Folgenutzung des Areals des inneren und mittleren Ladehofes, Maßnahmen zugunsten von Natur und Landschaft vorgesehen.

Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist eine Prüfung artenschutzrechtlicher Belange insoweit erforderlich, ob ggf. artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG der Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. Beurteilungsgegenstand sind hierbei die europarechtlich geschützten Arten, sowie Arten mit strengem Schutz ausschließlich nach nationalem Recht. Zu einer genauen Erfassung und Bewertung der Fauna und der artenschutzrechtlichen Relevanz des Areals der ehemaligen Ladehöfe wurde von der Planerwerkstatt Karlstetter/ Haase & Söhmisch/ Schreiber eine faunistische Bestandsaufnahme (April bis Juni 2010) vorgenommen. Im Rahmen dieser Erhebungen ergaben sich auf dem Areal des inneren und mittleren Ladehofes nur sehr wenige Hinweise auf das Vorkommen von Fledermäusen. Nachdem das Areal auch als Nahrungshabitat keine besondere Eignung aufweist, ist keine Verschlechterung der Erhaltungszustände aller Fledermausarten zu erwarten.

Für die maßgebenden europäischen Vogelarten kann eine artenschutzrechtliche Betroffenheit bei Beachtung der gesetzlich vorgegebenen Vermeidungsmaßnahmen (Gehölzrodung oder -fällung vom 01.03.-30.09. verboten) mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Die an insgesamt 16 Stellen auf den alten Gleisen und Gleiskörpern im mittleren Ladehof beobachteten Individuen der Mauereidechse ließen auf eine kleine (Teil-) Population der Mauereidechse mit geschätzten 20-30 Tieren im mittleren Ladehof schließen. Die Mauereidechse ist als „streng zu schützende Art von gemeinschaftlichem Interesse“ (Anhang IV der FFH-Richtlinie) nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG geschützt. Im Rahmen der faunistischen Bestandsaufnahme wurde geprüft, ob diesbezüglich ggf. artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz der Realisierung der Planung entgegenstehen. In diesem Zusammenhang wurden die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG dargelegt. Unter Berücksichtigung entsprechender Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) hat die Untere Naturschutzbehörde einer artenschutzrechtlichen Ausnahme im vorliegenden Fall zugestimmt. Die Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) erfolgte getrennt für den äußeren und den inneren/mittleren Ladehof auf benachbarten Teilflächen im Süden des bereits rechtsverbindlichen BP Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ (siehe Beiplan F.4.).

Nachdem die entsprechenden naturschutzfachlichen Ausnahmenvoraussetzungen erfüllt sind, d. h. keine zumutbare Alternative für die geplante Entwicklung gegeben ist und der derzeitige Erhaltungszustand der Population der Mauereidechse durch die geplanten Nutzungen nicht verschlechtert wird, kann von der Zulässigkeit einer Ausnahme ausgegangen werden.

Da die CEF-Maßnahme zudem bereits durchgeführt wurde, stehen der Umsetzung der Planung auf dem inneren und mittleren Ladehof keine artenschutzrechtlichen Belange entgegen.

D.5.2.4. Planungsalternativen

Standortwahl

Die Entwicklung des gesamten Areals der brachliegenden ehemaligen Ladehöfe liegt im Interesse der Stadt sowie der Eigentümer und Anlieger, zumal sich an diesem Standort erstmals die Möglichkeit bietet, vorhandene städtebauliche, verkehrliche und grünordnerische Defizite im südlichen Innenstadtbereich zu beseitigen und hochwertige Folgenutzungen zu realisieren. Realisierbare Standortalternativen sind in der dicht bebauten Innenstadt nicht vorhanden.

Planvarianten

Im Vorfeld der Planung wurden im Zuge der für das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe bereits vorangegangenen Rahmenplanung verschiedene Lösungen insbesondere zur Nutzung, zur inneren Erschließung, zur Struktur und Lage der Baukörper sowie zur Ein- und Durchgrünung untersucht. Beurteilungskriterien für den inneren und mittleren Ladehof waren dabei u. a. die Integration des neuen Kerngebietes und der neuen Wohnquartiere in die umgebende Baustruktur der Gründerzeit- und sonstigen Innenstadtquartiere, eine ansprechende und leistungsfähige Abwicklung des regionalen Busverkehrs, eine leistungsfähige Anbindung des Plangebietes an die äußere Erschließung, die Vermeidung von motorisiertem Durchgangsverkehr bei gleichzeitig optimierter Durchgängigkeit für Fußgänger und Radfahrer sowie die Schaffung einer möglichst hohen Aufenthaltsqualität in Verbindung mit der Sicherung von erhaltenswertem Gehölzbestand.

Die der aktuellen Planung zugrunde liegende Lösung wurde aufgrund funktionaler, gestalterischer und städtebaulicher Gesichtspunkte ausgewählt und als städtebaulicher Rahmenplan „Ladehöfe“ gemeinsam mit der Billigung des Bebauungsplans Nr. 476 I bereits als Grundlage im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB für die nachfolgenden Bauleitplanverfahren festgelegt.

D.5.3. Zusätzliche Angaben

D.5.3.1. Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Für die Beurteilung der einzelnen Schutzgüter wurden folgende Unterlagen herangezogen, die bei der Stadt Augsburg, Stadtplanungsamt, eingesehen werden können:

Gutachten	Verfasser	Datum
Städtebau und Verkehrsplanung		
Städtebauliche Rahmenplanung „Augsburg Äußerer Ladehof“	Arbeitsgemeinschaft pesch partner architekten stadtplaner, R+T (Topp Huber-Erler Hagedorn) und WGF Landschaft	Oktober 2009

Gutachten	Verfasser	Datum
Städtebauliche Rahmenplanung „Augsburg Ladehöfe“	Arbeitsgemeinschaft pesch partner architekten stadtplaner, R+T (Topp Huber-Erler Hagedorn, Darmstadt) und WGF Landschaft, aktualisiert durch die Arnold Consult AG	August 2011
Mittlerer Ladehof Augsburg: Verschattungsstudie	Robert Meyer Architekten	Oktober 2012
Verkehrsmodell - Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“	gevas humberg partner	November 2010
Verkehrsprognose zum Planvorhaben Ladehöfe	R+T Topp Huber-Erler Hagedorn	01.12.2010
Leistungsfähigkeitsnachweis Verkehr	R+T Topp Huber-Erler Hagedorn	Juli 2011
Regionalbus-Standortuntersuchung „Buskonzept Augsburg Hauptbahnhof“	R+T Topp Huber-Erler Hagedorn	Juni 2010
Machbarkeitsstudie Erschließung Bahnhof-Parkhaus	R+T Topp Huber-Erler Hagedorn	März 2014
Verkehrsuntersuchung „Anbindung Bahnhof-Parkhaus und Bohus-Center“	R+T Ingenieure für Verkehrsplanung	September 2015
Verkehrsuntersuchung „Bestandsnahe Anbindung Bahnhof-Parkhaus und Bohus-Center“	R+T Ingenieure für Verkehrsplanung	Dezember 2015
Gutachterliche Stellungnahme „Zusätzliche Grundstückszufahrt Ladehofstraße“	R+T Ingenieure für Verkehrsplanung	Februar 2017
Machbarkeitsstudie Regionalbus-Terminal	Arnold Consult AG	Mai 2011, Februar 2017
Immissionsschutz		
Schalltechnische Untersuchung (Bericht Nr. 050-3054-2)	Möhler + Partner Ingenieure AG	Mai 2011
Schalltechnische Untersuchung (Bericht Nr. 070-3703-02)	Möhler + Partner Ingenieure AG	Juli 2015
Erschütterungstechnische Untersuchung (Projekt Nr. 17150)	Institut für Umweltschutz und Bauphysik, Obermeyer Planen + Beraten GmbH	21.01.2009
Untersuchung der elektrischen und magnetischen Felder (Bericht Nr. 050-2980)	Möhler + Partner Ingenieure AG	Juli 2009
Stellungnahme zu Einwirkungen Erschütterungen und elektromagnetische Felder	Möhler + Partner Ingenieure AG	25.01.2013
Lufthygienische Untersuchung (Projekt-Nr.: 2011 324)	em plan	Februar 2011
Lärm- und Luftschadstoffinformationssystem (LLIS)	Stadt Augsburg	Dezember 2015
Naturschutz und Artenschutz		
Floristische und faunistische Kartierung/Bestandserhebung, „Projektfläche Ladehöfe Augsburg“	Planerwerkstatt Karlstetter / Haase & Söhmisch / Schreiber	Oktober 2010, Kartierung v. April/Juni 2010

Gutachten	Verfasser	Datum
„Projektfläche Ladehöfe Augsburg“ – CEF-Maßnahmen für die Mauereidechse	Bio-Büro Schreiber	April 2011
Boden und Wasser		
Orientierende Untersuchung zur Altlastensituation (Bericht Nr. P 129/2)	Planungsgesellschaft Bodensanierung Homburg mbH	April 1998
Detailuntersuchung zur Altlastensituation (Projekt Nr. P 30043 aug)	DB Verkehrsbau Logistik GmbH	Januar 2001
Orientierende/Detaillierende Altlasten- und abfalltechnische Untersuchungen auf den ehemaligen Bahnbetriebsflächen der Ladehöfe in Augsburg (Projektnummer: 1000561)	SakostaCAU GmbH	21.10.2010
Schreiben zu Bodendenkmälern im Bereich der ehemaligen Ladehöfe	Stadtarchäologie	04.05.2010
Abfalltechnische Detailuntersuchung für den inneren Ladehof, Fläche Busbahnhof	Campus Ingenieurgesellschaft mbH	06.11.2014

Stellungnahmen	Verfasser	Datum
Stellungnahme zu Lärmimmissionen, Erschütterungen, elektrischen und magnetischen Feldern	Eisenbahn-Bundesamt	13.09.2010 und 29.06.2017
Stellungnahme zu Bodenverunreinigungen	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth	03.09.2010 und 14.07.2017
Stellungnahme zu Baudenkmälern und Bodendenkmälern	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle Thierhaupten	12.08.2010 und 03.07.2017
Stellungnahme zu Lärmimmissionen, Luftschadstoffen, elektrischen und magnetischen Feldern	Untere Immissionsschutzbehörde	29.09.2010 und 06.07.2017
Stellungnahme zu Wärmeversorgung und energetischem Gebäudestandard	Stadt Augsburg, Umweltamt, Abt. Klimaschutz	01.10.2010 und 28.06.2017
Stellungnahme zu Bodenverunreinigungen, Altlasten und Grundwasserbelastungen	Stadt Augsburg, Umweltamt, Abt. Bodenschutz und Abfallrecht	01.09.2010 und 08.06.2017
Stellungnahme zu Lärmimmissionen, Luftschadstoffen, elektrischen und magnetischen Feldern	Gesundheitsamt	23.08.2010
Stellungnahme zu Entwässerungsplanung und Niederschlagswasserversickerung	Stadtentwässerung Augsburg	17.09.2010

Darüber hinaus liegen keine Hinweise auf fehlende Kenntnisse oder technische Lücken vor, die das Auftreten zusätzlicher oder unerwarteter Umweltauswirkungen befürchten ließen. Eine sachgerechte Prüfung aller relevanten Umweltbelange ist damit gewährleistet. Nennenswerte Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben sind nicht aufgetreten.

D.5.3.2. Beschreibung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Zur Sicherung eines dauerhaften Erhalts der Population der Mauereidechse ist die artenschutzrechtliche Ausgleichsfläche (CEF-Maßnahmen) im Süden des äußeren Ladehofes jährlich im März und Oktober auf Funktionsfähigkeit der für die Mauereidechse relevanten Habitatrequisiten (Steinriegel, Sandlinsen, Tagesverstecke, Schattensträucher) hin zu kontrollieren. Im Bedarfsfall sind Ergänzungen, Reparaturen bzw. Säuberungen vorzunehmen. Zudem ist auf der CEF-Fläche vorhandener Gehölz- und Strauchanflug durchschnittlich alle drei Jahre möglichst ohne Einsatz von großem Gerät zu entfernen.

Auf der CEF-Fläche sind im Rahmen von zwei Begehungen im Frühjahr und im Frühherbst solange Zählungen der Mauereidechsen vorzunehmen, bis eine Zielgröße von 30 Individuen erreicht ist. Für diese Monitoring-Maßnahmen wurde von der Unteren Naturschutzbehörde eine Laufzeit von fünf Jahren festgesetzt, wobei diese mit Ablauf des 30.04.2016 zwischenzeitlich als abgeschlossen gelten.

Darüber hinaus sind für das Plangebiet keine Prognoseunsicherheiten oder Besonderheiten gegeben, die ein Monitoring erfordern.

D.5.3.3. Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Auf den größtenteils brachgefallenen, ehemals von der Deutschen Bahn AG als Umschlagplatz Schiene/Straße genutzten Areal des inneren und mittleren Ladehofes soll in Zusammenhang mit der parallelen Entwicklung des äußeren Ladehofes, ein neues Stadtquartier zur Arrondierung der südlichen Innenstadt entstehen. Mit der in diesem Zusammenhang vorgesehenen Ausbildung eines neuen Regionalbus-Terminals im inneren Ladehof soll eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung für die Bewohner der südlichen Innenstadt sichergestellt werden.

Um die mit der Planung verbundenen Eingriffe beurteilen zu können, wurden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der im inneren und mittleren Ladehof geplanten Nutzungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt, Boden, Wasser, Klima und Luft, Kultur- und sonstige Sachgüter, Landschaft sowie auch die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern betrachtet und bewertet.

Eine Gegenüberstellung der betrachteten Auswirkungen der Planung im Vergleich zu einer ansonsten auf Grundlage des § 34 BauGB erfolgenden abschnittweisen baulichen Entwicklung des Areals des inneren und mittleren Ladehofes zeigt, dass bei beiden Varianten in etwa ähnliche Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter zu erwarten sind. Bei einigen Schutzgütern (z.B. Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Landschaftsbild) ist bei der Verwirklichung der Planung letztendlich von etwas günstigeren Auswirkungen auszugehen, da die Planung eine in sich abgestimmte bauliche und sonstige Entwicklung für das gesamte Areal des inneren und mittleren Ladehofes sicherstellt.

Schutzgut	Betroffenheit	Bewertung
Mensch	- mittel -	Höhere Immissionseinwirkungen durch Umnutzung zu Wohngebieten. Minderung durch Festsetzung einer Baureihenfolge sowie ergänzende passiven Schallschutzmaßnahmen (Grundrissorientierung, etc.) zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Vorkehrungen gegen Erschütterungen. Verbesserung der Durchlässigkeit und Anbindung des Plangebiets, Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Gestaltung öffentlicher Räume.
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	- mittel -	Fällung von Bäumen und Gehölzen durch Neupflanzungen kompensiert. Erhalt von Heckenstrukturen südlich des Hermanfriedhofes. Aufwertung durch Fortsetzung der Begrünung der Friedhofsböschung. Bereits erfolgte Umsetzung einer CEF-Maßnahme zum Erhalt der Population der Mauereidechse.
Boden	- gering, tendenziell eher Verbesserung -	Soweit erforderlich Sanierung / Beseitigung von Auffüllungen und Bodenbelastungen. Teilweise Entsiegelung und Schaffung von ungestörten Bereichen (Grünflächen, etc.) für das Schutzgut Boden. Festsetzung von Grundflächenzahlen.
Wasser	- gering, tendenziell eher Verbesserung -	Teilweise Entsiegelung und Schaffung von ungestörten Bereichen (Grünflächen, etc.). Festsetzung von Grundflächenzahlen. Festsetzung zur Versickerung von Niederschlagswasser. Verbesserung des Grundwasserschutzes durch Sanierung von Altlasten
Luft / Klima	- gering, tendenziell eher Verbesserung -	Anschluss an das städtische Fernwärmenetz bedingt eine Minimierung von möglichen Schadstoffemissionen. Ausbildung kompakter Baukörper und Optimierung für eine solare Energienutzung. Verbesserung des Luftaustausches und Kühlwirkung durch neue Grünstrukturen.
Landschaft	- gering, tendenziell eher Verbesserung -	Verbesserung des gesamten Ortsbildes des Innenstadtquartiers durch Umnutzung des Plangebiets. Aufwertung durch Festsetzungen zur Höhenentwicklung und Gestaltung der neuen Gebäude. Schaffung von Grünflächen und Alleen.
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	- gering, tendenziell eher Verbesserung -	Keine nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter infolge in der Vergangenheit bereits erfolgter Abgrabungen. Schaffung hochwertiger, der Umgebung angemessener neue Gebäudestrukturen.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass nach der Umnutzung des ehemaligen inneren und mittleren Ladehofes im Sinne des Bebauungsplans keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbleiben, die der Planung entgegenstehen würden.

Für die ebenfalls überplanten bestehenden Bestandsnutzungen im Nordwesten und Nordosten des Plangebiets ergeben sich mit der Umsetzung der Planung keine nachhaltigen negativen Auswirkungen.

D.6. Finanzielle Auswirkungen und vertragliche Regelungen

Entsprechend den vom Stadtrat der Stadt Augsburg am 02.03.1995 und 22.07.1999 gefassten Grundsatzbeschlüssen werden die Kosten für die städtebauliche Planung, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans erforderlichen und für die zukünftigen im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen ursächlich notwendigen Erschließungsmaßnahmen, die Ausgleichskosten, die Vermessungs- und Gutachterkosten sowie die anfallenden Folgekosten von der aurelis Asset GmbH übernommen. Hierzu liegt eine unterschriebene Grundzustimmungserklärung vom 16.03.2010 vor.

Folgende Themen sind Inhalte des städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt Augsburg und der aurelis Asset GmbH:

- die Übernahme der Kosten für die Bauleitplanung sowie für die Rahmenplanung und für die erforderlichen Gutachten inkl. Umweltbericht durch die aurelis Asset GmbH,
- die Übernahme der Kosten für die Objektplanungen der öffentlichen Räume, d. h. für Verkehrsanlagenplanung und Freianlagenplanung
- die Durchführung archäologischer Prospektion unter der Aufsicht der Fachbehörden durch die aurelis Asset GmbH,
- die Planung und Herstellung der Straßen, Wege und Plätze mit den Anschlüssen an das vorhandene Straßennetz durch die aurelis Asset GmbH,
- die Planung und Herstellung der selbständigen öffentlichen Grünanlagen einschließlich Fertigstellungs- und Entwicklungspflege durch die aurelis Asset GmbH,
- die Übereignung der öffentlichen Grün- und Erschließungsflächen an die Stadt,
- die Planung und Herstellung der CEF-Maßnahmen auf der artenschutzrechtlichen Ausgleichsfläche (0,16 ha) im südlichen Teil des äußeren Ladehofes einschließlich Fertigstellungs- und Entwicklungspflege durch die aurelis Asset GmbH,
- die Übereignung der im Zuge der Entwicklung des inneren und mittleren Ladehofes im südlichen Bereich des äußeren Ladehofes in Anspruch genommenen 0,16 ha großen artenschutzrechtlichen Ausgleichsfläche an die Stadt,
- die Verpflichtung zum Abschluss eines Vertrages zur Planung, Herstellung und Übereignung der Wasser-, Strom-, Fernwärme- oder Telekommunikationseinrichtungen mit den Stadtwerken Augsburg,
- Bestellung von Grunddienstbarkeiten für Geh- und Fahrrad-Fahrrechte zugunsten der Allgemeinheit,
- die Entrichtung eines durch den Bebauungsplan Nr. 476 II verursachten Folgekostenbeitrags für Kindertageseinrichtungen durch die aurelis Asset GmbH,
- Veräußerung der Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Kindertagesstätte an die Stadt Augsburg,
- Veräußerung des Sondergebietes mit der Zweckbestimmung Regionalbus-Terminal (SO_{Regionalbus-Terminal}) an die Stadt Augsburg.

Der städtebauliche Vertrag wurde von allen Vertragsparteien am 18.05.2017 formwirksam unterzeichnet.

D.7. Städtebauliche Statistik, Plangebietsfläche

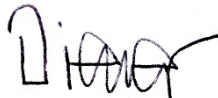
Flächen	in ha	in %
Baugebiete	2,98	55,5
Allgemeine Wohngebiete (WA)	1,41	26,3
Kerngebiete (MK)	0,69	12,8
Sondergebiete (SO _{Regionalbus-Terminal})	0,50	9,3
Flächen für den Gemeinbedarf („soziale Zwecke“)	0,20	3,7
Flächen für den Gemeinbedarf („kirchliche Zwecke“)	0,18	3,4
Verkehrsflächen	1,87	34,8
Verkehrsflächen (einschl. Geh- und Radwege), öffentlich	1,34	25,0
Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung, öffentlich	0,48	8,9
Flächen für die Straßenbahn (Bestand)	0,05	0,9
Grünflächen	0,20	3,7
Öffentliche Grünflächen	0,20	3,7
Freiflächen und sonstige Flächen	0,32	6,0
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	0,18	3,4
Eisenbahnrechtlich gesicherte Flächen für Bahnanlagen	0,14	2,6
Gesamtfläche	5,37	100,00

Für die Planung:
Referat 6



Gerd Merkle
Berufsmaßiger Stadtrat

Stadtplanungsamt



Norbert Diener
Amtsleiter

Planungsbüro



Arnold Consult AG

E. Textliche Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

in der Fassung vom 04.09.2017.

E.1. Vorschriften und Regelwerke

Die der Planung zu Grunde liegenden speziellen Vorschriften und Regelwerke (insbesondere Erlasse, DIN-Vorschriften und Merkblätter) können bei der Stadt Augsburg, Stadtplanungsamt, Rathausplatz 1, 86150 Augsburg, im Zimmer 441, 4. Stock, am Dienstag von 8.30 – 12.30 Uhr, am Donnerstag von 8.30 – 12.30 Uhr und 14.00 – 17.30 Uhr sowie am Freitag von 8.00 – 12.00 Uhr, eingesehen werden.

E.2. Altlasten

Bei Erdarbeiten ist sorgfältig darauf zu achten, ob eventuell künstliche Auffüllungen, Altablagerungen u. ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist umgehend das Umweltamt der Stadt Augsburg einzuschalten sowie eine Untersuchung des Bodens und ggf. des Grundwassers durchzuführen. Insbesondere vor geplanten Entsiegelungsmaßnahmen und Umnutzungen ist die Altlastensituation dort neu zu bewerten.

Aus abfallrechtlicher Sicht sind vor dem Abriss von Gebäuden die relevanten Gebäudeschadstoffe zu ermitteln und ein Abbruchkonzept zu erstellen. Die Schadstoffe sind nach Abstimmung mit dem Umweltamt im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben und den einschlägigen Regeln der Technik separat auszubauen. Erst nach vollständiger Dekontamination der Gebäudesubstanz kann im herkömmlichen Sinne abgebrochen werden. Die Entsorgung der belasteten Abbruchmaterialien und des ggf. anfallenden belasteten Erdaushubs ist gegenüber dem Umweltamt der Stadt Augsburg durch Vorlage geeigneter Dokumente (Lieferscheine, Übernahme- und Begleitscheine, Entsorgungsnachweise) nach Abfallrecht nachzuweisen.

E.3. Umlegung der Versorgungsnetze

Im Zusammenhang mit der Umlegung von Anlagen für die Elektrizitäts-, Gas-, Wasserversorgung sowie den Fernmeldeanschluss ist mit den zugehörigen Vertretern der einzelnen Sparten bei den Stadtwerken bzw. der LEW/TelNet oder der Deutschen Telekom rechtzeitig Kontakt aufzunehmen.

E.4. Denkmalschutz

Wer Bodendenkmäler auffindet, ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen (Art. 8 Abs. 1 DSchG). Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks, sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die Übrigen. Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er durch Anzeige an den Unternehmer oder Leiter der Arbeiten befreit.

Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG). Zu verständigen ist das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle Thierhaupten oder die Untere Denkmalschutzbehörde.

E.5. Richtfunkstrecken

Im Rahmen von Baugenehmigungs- bzw. Genehmigungsfreistellungsverfahren ist bei Bauvorhaben mit einer Gebäudehöhe von über 20 m eine vorherige Abstimmung mit den für das Planareal zuständigen Richtfunkstreckenbetreibern vorzunehmen. Eine Liste der Betreiber kann bei der Bundesnetzagentur angefordert werden.

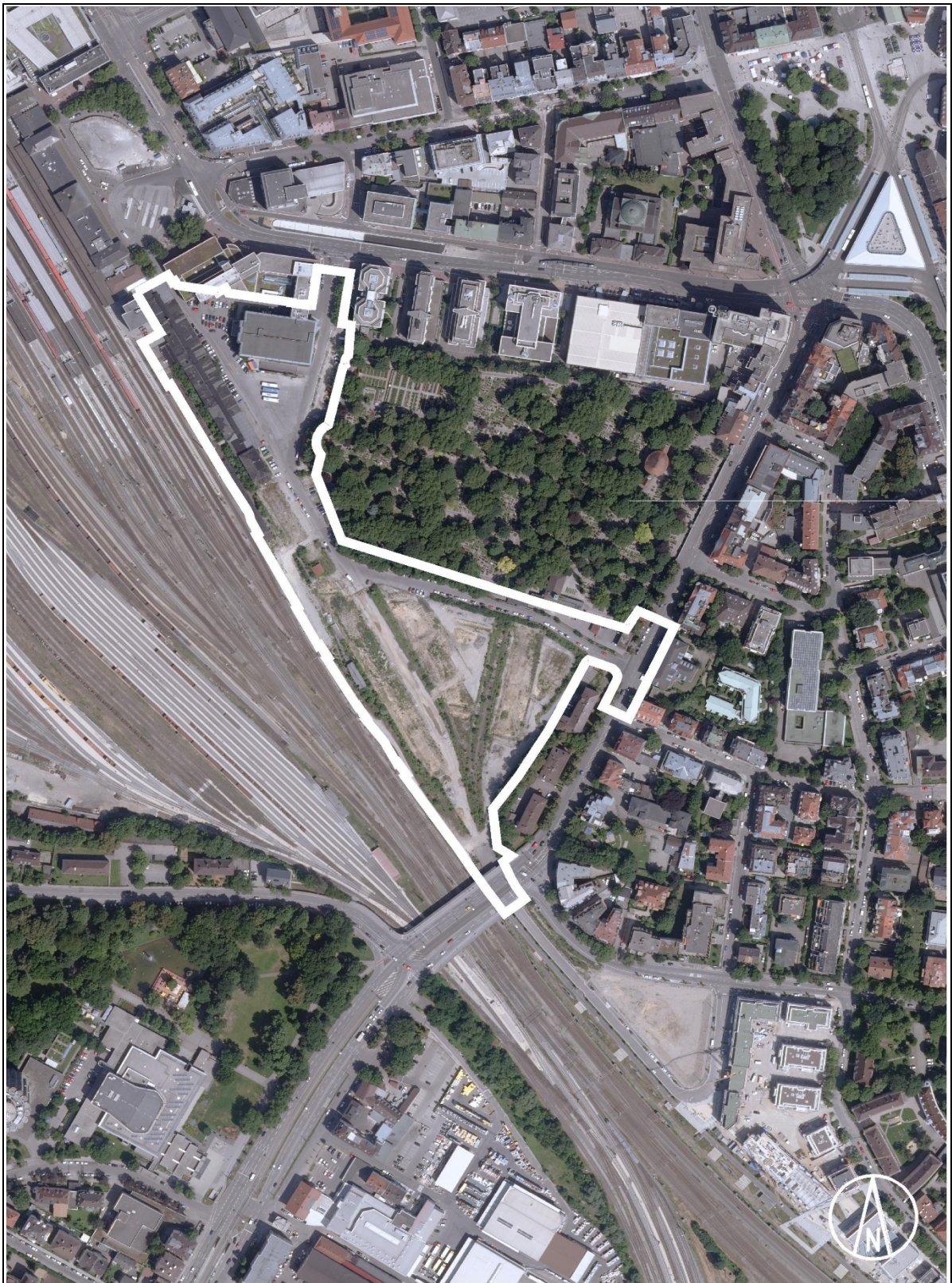
E.6. Erneuerbare Energien

Bei Umsetzung der Bebauung ist das Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG) zu beachten, welches Anforderungen an den Anteil erneuerbarer Energien bei der Wärmeversorgung von Neubauten stellt. Diese Anforderungen können neben dem Einsatz erneuerbarer Energien auch durch sogenannte Ersatzmaßnahmen wie Nutzung von Kraft-Wärme-Kopplung oder Maßnahmen zur Energieeinsparung erfüllt werden.

E.7. Baumschutzverordnung

Soweit dieser Bebauungsplan keine anderen Regelungen trifft, behält die Verordnung zum Schutz des Baumbestandes im Stadtgebiet von Augsburg (Baumschutzverordnung) in der jeweils gültigen Fassung weiterhin ihre Gültigkeit.

F. Anlagen
F.1. Luftbild

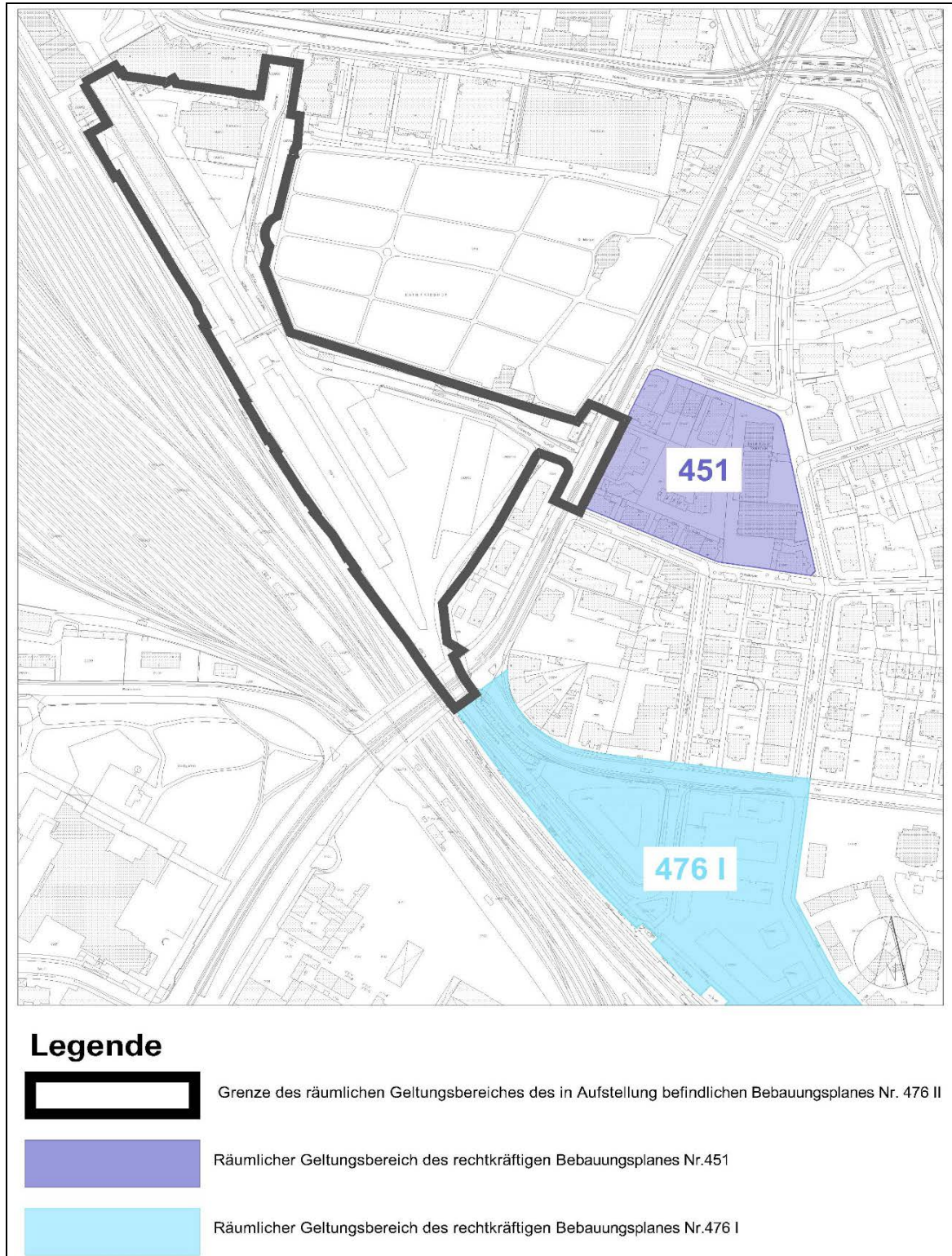


Kartengrundlage: Bildflug von 2015, © Geodatenamt Augsburg

maßstabsfrei

F.2. Planungsrechtliche Ausgangssituation

Planungsrechtsübersicht der Stadt Augsburg in der Fassung vom 04.09.2017.



Kartengrundlage: © Geodatenamt Augsburg

maßstabsfrei

F.3. Städtebaulicher Rahmenplan „Ladehöfe“ Stand August 2011



Städtebaulicher Rahmenplan „Ladehöfe“

Erläuterung

Planungsziele und Funktion des städtebaulichen Rahmenplans

Die drei ehemaligen Bahnladehöfe stellen eines der letzten großen Flächenpotenziale der Stadt Augsburg in zentraler Lage dar. Diese bisher erheblich unter ihren Möglichkeiten genutzten Flächen sollen zu hochwertigen urbanen Quartieren entwickelt werden, die die benachbarten Stadtviertel arrondieren und gleichzeitig wichtige gesamtstädtische Funktionen erfüllen. Die Entwicklung der zentral gelegenen ehemaligen Ladehöfe trägt zur Stärkung der Innenstadt bei und folgt dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“.

Grundsätzliches Ziel des städtebaulichen Rahmenplans „Ladehöfe“ ist es, eine in sich stimmige Gesamtplanung aller Ladehöfe zu entwickeln, die den verschiedenen Rahmenbedingungen und Standorteigenschaften der einzelnen Teilflächen adäquat Rechnung trägt. Durch den Rahmenplan soll die vielschichtige Integration von Nutzungen und Funktionen für das Gesamtareal gesteuert werden.

Damit erfüllt der Rahmenplan die zentrale Aufgabe der konzeptionellen, vorbereitenden, informellen Planung als Grundlage im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB für die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung der Bebauungspläne BP Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ und BP Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ mit konkreten Festsetzungen von Nutzungen, Baustruktur, Verkehrsflächen und Grünanlagen für die ehemaligen Ladehöfe im jeweiligen Plangebiet.

Für die Bebauungsplanung gibt der städtebauliche Rahmenplan insbesondere konkrete Lösungen folgender Ziele vor:

- Umsetzung des in sich abgestimmten hochwertigen Nutzungskonzepts,
- Konkretisierung der urbanen und durchgrünzten Baustruktur,
- HAUPTerschließungsstraße über die Ladehöfe mit den das heutige Straßennetz ergänzenden Erschließungsstraßen,
- Standort für einen Regionalbus-Terminal auf dem inneren Ladehof,
- Schaffung des durchgängigen Grünzugs im äußeren Ladehof mit Fortsetzung als urbaner Straßenraum im mittleren und inneren Ladehof,
- Standort für eine Kindertagesstätte für die neuen Wohnquartiere.

Der städtebauliche Rahmenplan „Ladehöfe“ übernimmt eine Steuerungsfunktion vor dem Hintergrund der Weiterführung der Planung des bisherigen BP Nr. 476 „Ehemalige Ladehöfe der DB AG zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke“ in zwei Teilbebauungsplänen BP Nr. 476 I für den äußeren Ladehof bzw. BP Nr. 476 II für den inneren und mittleren Ladehof. Die für die Ladehöfe angestrebte Gesamtentwicklung kann durch die Umsetzung der Vorgaben des Rahmenplans in detaillierte planungsrechtliche Festsetzungen gewährleistet werden.

Planungshistorie des Rahmenplans

Die drei Ladehöfe zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke wurden von der Deutschen Bahn AG ursprünglich als Umschlagplatz für den Güterverkehr genutzt. Die Umstellung der schienengebundenen Warenlogistik auf Container erforderte größere Flächen, so dass die Verladetätigkeit auf den Ladehöfen eingestellt wurde, die Flächen fielen brach.

Die Deutsche Bahn AG vereinbarte im Jahr 1998 mit der Stadt Augsburg, eine Entwicklung der brachgefallenen Ladehöfe in enger Kooperation miteinander vorzunehmen. Im Auftrag der Deutschen Bahn erarbeitete das Architekturbüro Kehrbaum + Engel einen Masterplan für dieses Areal, der als Grundlage für alle weiteren Bauleitplanverfahren fungieren sollte. Die Stadt Augsburg stimmte dem Masterplan und dessen Nutzungskonzept im Grundsatz zu (Bericht im Bauausschuss September 1999). Im Frühjahr 2001 erfolgte zudem eine Überplanung des Areals der ehemaligen Ladehöfe im Rahmen des internationalen EUROPAN 6-Wettbewerbs für junge Architekten.

Von 2002 bis Ende 2006 wurde von der Firma Marazzi International AG das Projekt „Europolis“ forciert. Im Mittelpunkt des Marazzi-Projektes stand der Bau einer Eishockey- bzw. Multifunktionsarena im mittleren Ladehof mit ergänzenden Mantelnutzungen (Hotels, Büros, Praxen, Gastronomie, Einzelhandel, Internat, Wohnungen, etc.) auf den übrigen Flächen der Ladehöfe. Mit der Entscheidung des Stadtrates zum Umbau des Curt-Frenzel-Stadions im Jahr 2008 war das Erfordernis einer (Eis-)Arena an anderer Stelle des Stadtgebietes nicht mehr gegeben. Das Marazzi-Projekt wurde daher nicht mehr weiterverfolgt.

Daraufhin entschloss sich die heutige Eigentümerin der Flächen, die aurelis Asset GmbH, die städtebauliche Entwicklung der Flächen selbst in die Hand zu nehmen und die brachliegenden Ladehöfe einer neuen Nutzung zuzuführen.

Als erster Schritt wurde 2009, in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung, vom Büro pesch partner architekten stadtplaner eine städtebauliche Rahmenplanung für den äußeren Ladehof erarbeitet.

Um eine in sich stimmige Gesamtplanung aller Ladehöfe gewährleisten zu können, die den verschiedenen Rahmenbedingungen und Standorteigenschaften der einzelnen Teilflächen Rechnung trägt, wurde 2010 auch für den inneren und mittleren Ladehof eine städtebauliche Rahmenplanung entwickelt. Der erste Entwurf dieser Rahmenplanung vom Mai 2010, der noch nicht die Planschärfe des Konzepts zum äußeren Ladehof aufwies, diente im Bereich des inneren und mittleren Ladehofs als Grundlage für den Vorentwurf des nachfolgenden Bauleitplanverfahrens. Die aufeinander abgestimmten Rahmenplanungen für die drei Ladehöfe wurden in der Folge zum städtebaulichen Rahmenplan „Ladehöfe“ zusammengefasst.

Städtebauliches Konzept

Rahmenbedingungen

Während die Ladehöfe im Südwesten auf ganzer Länge von den Gleisanlagen der Bahnstrecke Augsburg-München begleitet werden, grenzen sie im Norden und Osten an sehr unterschiedliche Nachbarschaften.

Der innere Ladehof grenzt unmittelbar an den Bahnhofsvorplatz und die großmaßstäbliche, gewerbliche Bebauung entlang der Halderstraße. Im Osten liegt, getrennt durch einen Höhensprung und die Friedhofsmauer, der katholische Hermanfriedhof.

Dieser begrenzt im Norden auch den mittleren Ladehof, wobei hier der Höhenunterschied durch eine rampenartig geführte Privatstraße, die die Ladehöfe an die Hermanstraße anbindet, vermittelt wird. Der Höhensprung zur Wohnbebauung der ehemaligen Siegaufflächen an der Hermanstraße ist wiederum deutlich ausgeprägt.

Auch der äußere Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke liegt unterhalb der benachbarten, gründerzeitlichen Wohnquartiere, die diese Teilfläche dennoch bereits heute deutlich prägen.

Topografie und Bahnnutzung haben dazu geführt, dass die Ladehöfe bisher kaum in das öffentliche Bewusstsein gerückt sind und eine Art weiße Flecken auf der Stadtkarte darstellen. Gleichzeitig befinden sich die Flächen in unmittelbarer Nähe der Augsburger Innenstadt und sind durch angrenzende Straßen, im Norden die Halderstraße, mittig die Hermanstraße und im Süden Stetten- und Alpenstraße, bereits heute sehr gut erschlossen. Es bestehen also sehr gute Voraussetzungen, um die Flächen der Ladehöfe durch attraktive Nutzungen und maßstäbliche, dem Umfeld angemessene Strukturen wieder in den Zusammenhang der Augsburger Innenstadt einzufügen.

Gesamtkonzept für die Ladehöfe

Das vom renommierten Planungsbüro pesch partner architekten stadtplaner in enger Abstimmung mit der Stadt Augsburg entwickelte städtebaulich-funktionale Konzept beruht auf der Grundidee, die angrenzenden Stadtstrukturen zeitgemäß fortzusetzen und jeweils spezifische Lösungen für die drei Teilflächen der Ladehöfe zu finden.

Die Nutzungen entwickeln sich aus den jeweiligen Standorteigenschaften und dem Charakter der benachbarten Stadtviertel. Auf dem inneren Ladehof sind daher tertiäre Nutzungen aus dem Büro- und Dienstleistungsbereich vorgesehen, die von der Nähe zum Hauptbahnhof profitieren. Das geplante Regionalbus-Terminal ermöglicht eine enge Verknüpfung zum Bahnverkehr sowie zu Straßenbahn und Stadtbussen und die fußläufige Erreichbarkeit zu Bahnhofsstraße und Innenstadt.

Für den mittleren und den äußeren Ladehof stellt die moderne Fortentwicklung der hochwertigen und beliebten Gründerzeitbebauung von Beethoven- und Bismarckviertel den Leitgedanken bei der Anordnung neuer Wohnquartiere dar. Der städtebaulich wichtige exponierte Baukörper östlich der Gögginger Brücke wird architektonisch durch eine städtebauliche Akzentuierung und funktional durch einen Nahversorgungsstandort betont.

Die Haupteerschließungsstraße über die Ladehöfe mit den das heutige Straßennetz ergänzenden Erschließungsstraßen bindet das Plangebiet an die umgebenden Hauptstraßen Halderstraße, Hermanstraße und Stettenstraße an. Diese Ladehöfe-Straßen eröffnen auch neue Zufahrtsmöglichkeiten zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Südosten, ohne dass die Kaiserhofkreuzung am Königsplatz überquert werden muss.

Die drei Ladehöfe werden verbunden durch einen durchgehenden öffentlichen Grünzug entlang der Bahnanlagen. Dieser hat im Bereich des äußeren Ladehofs einen sehr hochwertigen, parkartigen Charakter mit drei Stadtplätzen und einem Kinderspielplatz. Im Norden des äußeren Ladehofs und im mittleren Ladehof wird der Grünzug im Wesentlichen als Allee ausgebildet, die die dortige Verbindungsstraße sowie den separat geführten Fuß- und Radweg fasst. Auf dem inneren Ladehof rückt der öffentliche Korridor von den Gleisen ab und verschwenkt auf die zentrale Fläche, um dort als Stadtboulevard zwischen zukünftiger Bürobauung und Busbahnhof vermittelnd, direkt auf den Bahnhofsplatz zu münden.

Konzept Innerer Ladehof

Unmittelbar südöstlich des Hauptbahnhofs ist entlang der Gleisanlagen ein bis zu sechsgeschossiger offener Gebäuderiegel mit Hotel sowie modernen Büro- und Dienstleistungsgebäuden geplant, die das Geschäftsviertel um den Bahnhof ergänzen und eine qualitätvolle Stadtansicht im Süden des Bahnhofs schaffen.

Nördlich davon ist ein Regionalbus-Terminal vorgesehen, das komfortable Warte- und Abfahrtsbereiche für die Busreisenden bietet und gleichzeitig die Voraussetzungen für die effiziente Abwicklung der regionalen Busverkehre schafft. Der innere Ladehof übernimmt damit im Zusammenhang mit Bahnhof und Bahnhofsvorplatz wichtige Aufgaben des Nah- und Regionalverkehrs. Durch die Neuanlage des Regionalbus-Terminals auf dem inneren Ladehof kann der Bahnhofsvorplatz vor allem zugunsten der fußläufigen Anbindung an die Bahnhofsstraße, für Aufenthaltsflächen, Taxen und Kurzzeitparker neugestaltet werden.

Der öffentliche Raum zwischen den Dienstleistungsgebäuden und dem Regionalbus-Terminal soll als urbane Mischverkehrsfläche hochwertig gestaltet werden. Hier können Fußgänger, Busse und in geringer Menge Kunden- und Andienungsverkehr für die Dienstleistungsgebäude die ca. 9 m breite einheitlich gestaltete Fläche nutzen. Durch eine Stelenreihe und eine lineare Untergliederung der Belagsgestaltung ca. 3 m vor dem Gebäuderiegel soll zudem ein ausschließlich den Fußgängern zugedachter Bereich dargestellt werden. Den Auftakt dieses Straßenraums am Bahnhofsvorplatz bildet eine kleine Platzsituation vor dem Stellwerk, mit welcher ein als Bahnhofs-Hotel prädestinierter Neubau hervorgehoben werden kann. Der Endpunkt des Straßenraums wird ebenfalls durch einen Platz markiert, der zwischen dem inneren und dem mittleren Ladehof liegt und die Schnittstelle zum Grünzug nach Südosten sowie zu den verschiedenen Ästen der Ladehöfe-Straße bildet. Auf diesem Platz sind im Rahmen einer Gesamtgestaltung eine stadtverträgliche Anzahl von Stellplätzen sowie eine Bespielung durch Außengastronomie möglich.

Unter dieser Platzfläche am Übergang vom inneren zum mittleren Ladehof befindet sich ein ehemaliger Schutzraum der DB AG. Dieser Schutzraum einschließlich seines oberirdischen Einstiegsbauwerks müssen in die geplante Platzgestaltung integriert und

die Straßenführung entsprechend auf diesen unterirdischen Schutzraum abgestellt werden.

Konzept Mittlerer Ladehof

Auf dem mittleren Ladehof soll ein attraktives, urbanes Wohnviertel entstehen, dessen Bebauungsstruktur den Maßstab der Gründerzeitbebauung des benachbarten Beethovenviertels aufnimmt. Hier ist eine vier- bis sechsgeschossige Bebauung vorgesehen, die im ruhigen Innenbereich des Quartiers und in Richtung Friedhof in Form freistehender Stadtvillen ausgebildet wird. Entlang des Grünzugs bzw. gegenüber den Bahngleisen wird aus Lärmschutzgründen eine im Wesentlichen geschlossene Apartment-Riegelbebauung angeordnet. Diese wird durch transparente, verglaste Schallschutz-Wandelemente gegliedert und aufgelockert. Durch reduzierte Erschließungsflächen und die überwiegende Anordnung der privaten Stellplätze in Tiefgaragen entsteht im mittleren Ladehof ein intensiv begrüntes, hochwertiges Wohnumfeld.

Im geschützten Innenbereich des mittleren Ladehofs ist der Standort für die fünfgruppige Kindertagesstätte der neuen Wohnquartiere vorgesehen. Durch die auf dem Ladehofareal geplanten Wohngebäude werden 2 Krippengruppen, 2 Kindergartengruppen und eine Hortgruppe erforderlich, welche in dieser Kindertagesstätte zusammengefasst werden können und einen großzügigen Freibereich erhalten.

Für die an den mittleren Ladehof angrenzenden ehemaligen „Siegau-Flächen“ an der Hermanstraße wird eine mit der Umgebung korrespondierende drei bis viergeschossige Bebauungsstruktur vorgeschlagen, die mittelfristig bei einer Neubebauung dieser Grundstücke umgesetzt werden kann.

Konzept Äußerer Ladehof

Auch auf der Teilfläche des äußeren Ladehofs soll ein hochwertiges, durchgrüntes Stadtquartier entstehen, das die Struktur von Beethoven- und Bismarckviertel aufnimmt und modern interpretiert. An der Alpenstraße sind drei- bis viergeschossige Stadtvillen geplant. Entlang des Grünzugs bzw. gegenüber den Bahngleisen sind auch im äußeren Ladehof aus Lärmschutzgründen geschlossene Riegel aus vier- bis fünfgeschossigen Wohngebäuden vorgesehen. Eine Auflockerung der Riegelbebauung kann durch transparente, verglaste Schallschutzwände zwischen den Gebäuden erreicht werden.

Im Nordwesten zur Gögginger Brücke soll an exponierter Stelle ein Baukörper mit einem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen angeordnet werden. Mit einer bis zu 25 m hohen bzw. achtgeschossigen städtebaulichen Akzentuierung soll der Eingang zur inneren Stadt an der Gögginger Brücke betont werden. Die Akzentuierung an der Stelle des vorgesehenen Nahversorgungsstandorts bildet zudem den Auftakt in das neue Stadtquartier auf dem äußeren Ladehof. Der neue Einzelhandelsstandort soll schwerpunktmäßig die Nahversorgung der umgebenden Beethoven- und Bismarckviertel sowie der neuen Wohnquartiere auf dem äußeren und mittleren Ladehof verbessern.

Daher wird im Erdgeschoss des Gebäudes bei einer gesamten Verkaufsfläche von 2.500 m² die Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters mit 1.800 m² und eines Drogeriemarktes mit 600 m² Verkaufsfläche angestrebt. Als Eingangsbereich wird an der Kreuzung Stettenstraße / Straße über die Ladehöfe ein kleiner Vorplatz angelegt,

sodass sich der Hauptzugang auf die bestehenden und die neuen Wohnquartiere ausgerichtet wird. Die Kundenparkplätze sind in einer Tiefgarage vorgesehen, die von der Ladehöfe-Straße aus ebenerdig erreichbar ist. In oberen Stockwerken können Büros, Praxen und Wohnungen eingerichtet werden.

Der Grünzug ist vor allem im Bereich des äußeren Ladehofs großzügig ausgebildet. Hier können auf insgesamt bis zu 30 m Breite öffentliche Grün- und Freizeitflächen, ein großer Spielplatz, ein Fuß- und Radweg sowie Privatgärten angeordnet werden. Drei baumbestandene kleine Plätze mit einer Gestaltung aus Terrassen, Sitzmöglichkeiten und Spielgeräten, bilden mit dem Grünzug Schnittstellen. Diese intensive Gestaltung der öffentlichen Räume gewährleistet eine besonders hohe Wohnqualität im äußeren Ladehof.

Im südlichsten Abschnitt umfasst der Grünzug auch einen Bereich, der für Artenschutzmaßnahmen der Mauereidechse genutzt werden soll, die hier aufgrund der Überplanung von Eidechsenhabitaten auf den Ladehöfen erforderlich werden. Entsprechend ist hier eine extensive Gestaltung mit Kiesflächen vorgesehen.

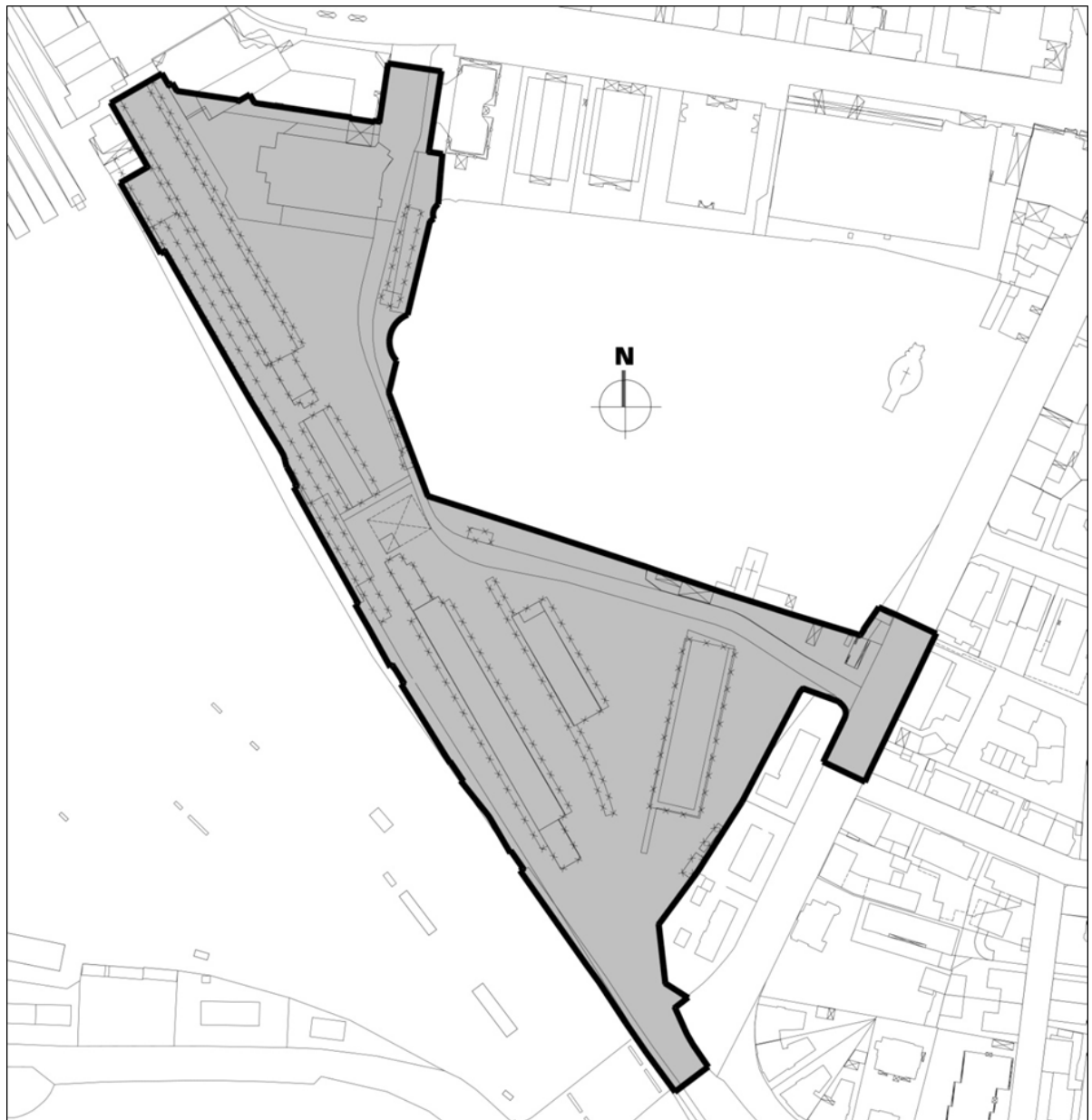
Stadtplanungsamt, August 2011

F.4. Lageplan vorgezogene Ausgleichsfläche



Vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsfläche (0,16 ha) für den BP Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ im Südteil des äußeren Ladehofes (Teilfläche Fl. Nr. 4939/13 und 4939/162, Gemarkung Augsburg)

F.5. Zu beseitigende Gebäude




Räumlicher Geltungsbereich des BP Nr. 476 II




Gebäude zu beseitigen (weitestgehend bereits umgesetzt)

F.6. Zu beseitigende Gehölze und Biotopstrukturen

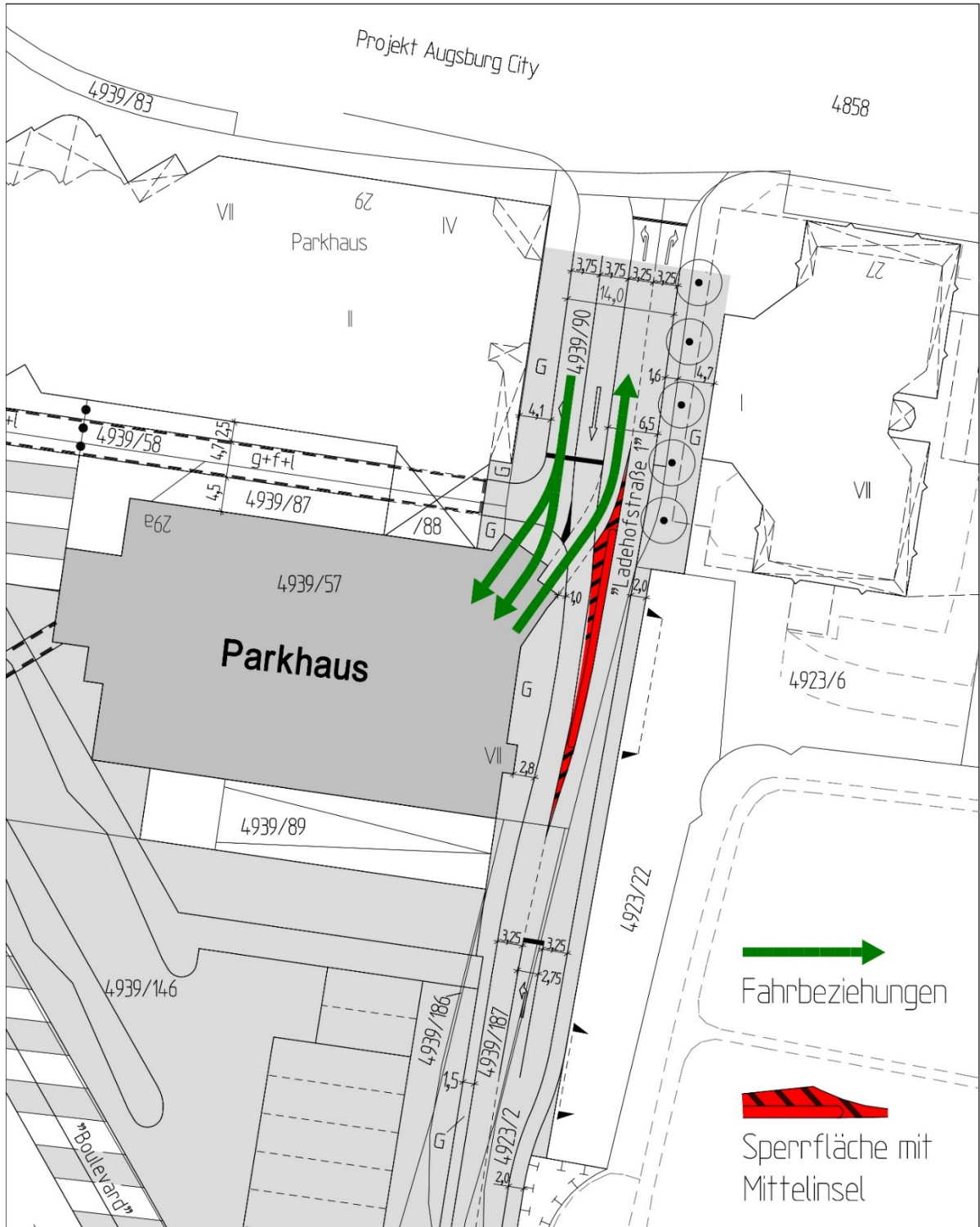


 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des BP Nr. 476 II

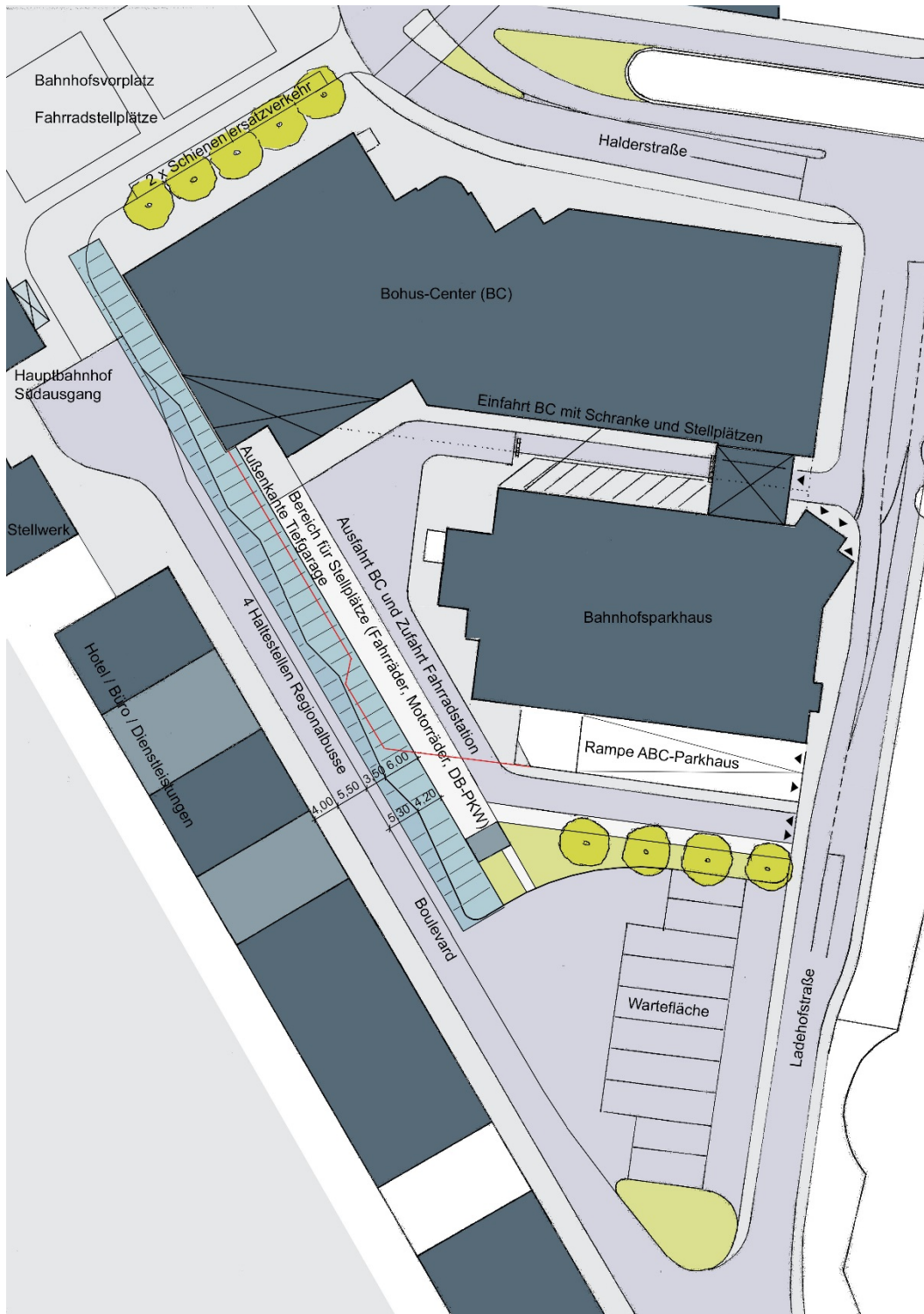
 Zu beseitigende Biotopstrukturen mit Ordnungsnummer nach der Biotopkartierung der Stadt Augsburg

 Zu beseitigender Baum

F.7. Erschließung Bahnhof-Parkhaus



F.8. Regionalbus-Terminal



Regionalbus-Terminal gemäß Machbarkeitsstudie Arnold Consult
Stadtplanungsamt 15.02.2017

maßstabsfrei

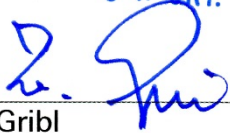
G. Verfahrensvermerke / Ausfertigung

Bebauungsplan Nr. 476 II, Aufstellung

Aufstellungsbeschluss des BP Nr. 476 „Ehemalige Ladehöfe der DB AG zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke“	29.07.2010
Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 32/2010	13.08.2010
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum BP Nr. 476	09.08.2010
Bekanntmachung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Amtsblatt Nr. 32/2010	13.08.2010
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum BP Nr. 476	vom 16.08.2010 mit 17.09.2010
Teilung in den BP Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ und den BP Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“	29.09.2011
Billigungs- und Auslegungsbeschluss des BP Nr. 476 II	27.04.2017
Benachrichtigung und erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum BP Nr. 476 II	31.05.2017
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung im Amtsblatt Nr. 21/2017	26.05.2017
Öffentliche Auslegung des BP Nr. 476 II	vom 06.06.2017 mit 07.07.2017
Satzungsbeschluss zum BP Nr. 476 II	28.09.2017
Mitteilung der Würdigung der Stellungnahmen durch den Stadtrat an die Verfasser zum BP Nr. 476 II	29.09.2017

Stadt Augsburg
Augsburg, den

04. OKT. 2017



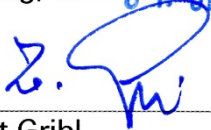
Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister



Ausfertigung

Stadt Augsburg
Augsburg, den

04. OKT. 2017



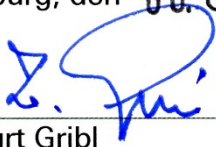
Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister



Inkrafttreten / Bekanntmachung
im Amtsblatt Nr. 39/40-2017

06.10.2017

Stadt Augsburg
Augsburg, den 06. Okt. 2017



Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister

