

Aufstellung

## **Bebauungsplan Nr. 476 II**

„Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof  
und Gögginger Brücke“

mit integriertem Grünordnungsplan

Zusammenfassende Erklärung  
gemäß § 10 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB)

## Zusammenfassende Erklärung

in der Fassung vom 04.09.2017.

Die nachfolgende zusammenfassende Erklärung beschreibt die Art und Weise, wie die wesentlichen, für die Entscheidung maßgeblichen Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung im Bebauungsplan berücksichtigt wurden. Zudem wird erklärt, aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

### Anlass und Ziele der Planung

Die ursprünglich als Umschlagplatz zwischen Straße und Schiene genutzten ehemaligen Ladehöfe stellen eines der wenigen großen Flächenpotenziale Augsburgs dar, das bisher erheblich unter seinen Möglichkeiten genutzt wurde. Eine Ausformulierung von konkreten städtebaulichen Planungszielen zur Neuordnung und Entwicklung dieser Areale erfolgte im städtebaulichen Rahmenplan "Ladehöfe" vom August 2011, zu dessen Umsetzung die Aufstellung des BP Nr. 476 II erforderlich ist.

Wesentliches Ziel der Planung ist eine Revitalisierung der Areale der ehemaligen Ladehöfe als hochwertige urbane Quartiere, welche die benachbarten Stadtviertel arrondieren und auch wichtige gesamtstädtische Funktionen erfüllen. Für das Areal des inneren Ladehofes ist eine Arrondierung der innerstädtisch geprägten Baustruktur um die Halderstraße durch planungsrechtliche Festsetzungen zu ergänzenden kerngebietsspezifischen Nutzungen wie Bürogebäude, Läden oder ein Hotel vorgesehen. Mit dem Neubau eines Regionalbus-Terminals im Bereich des inneren Ladehofes in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof sollen die funktionalen Abläufe im Regionalbusverkehr verbessert und auch der Komfort für die Fahrgäste künftig deutlich gesteigert werden. Der neue öffentliche Raum am Terminal soll als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich boulevardartig gestaltet werden. Auf dem Areal des mittleren Ladehofes wird ein neues Wohnquartier in Ergänzung zum Beethovenviertel und als Fortführung der auf dem äußeren Ladehof bereits entstandenen Baustrukturen planungsrechtlich festgesetzt. Während entlang der Bahngleise eine geschlossene Stadtkante entstehen soll, ist zu den benachbarten Gebieten im Norden und Osten eine aufgelockerte Bebauung vorgesehen. Im Innenbereich des mittleren Ladehofes ist eine Kindertagesstätte planungsrechtlich festgesetzt. Ein neues, auf der heutigen Ladehofstraße basierendes Erschließungssystem stellt die Verbindung des neuen Stadtquartiers zur Herman- und Halderstraße sicher. Mit den neuen Verkehrswegen ergibt sich eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit zum Hauptbahnhof aus östlicher und südöstlicher Richtung. Die vorgenommenen planungsrechtlichen Regelungen sollen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in dem neuen Stadtquartier gewährleisten. Zudem sollen mit der Planung künftig auch eine hohe Aufenthaltsqualität und eine geordnete, für alle Verkehrsteilnehmer (Regionalbusse, ruhender Verkehr, etc.) klar ablesbare Erschließungsstruktur auf dem Areal der ehemaligen Ladehöfe ermöglicht werden.

## **Berücksichtigung der Umweltbelange**

Durch die Planung betroffene Umweltbelange wurden im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt sowie geprüft und sind in die Abwägung eingeflossen. Hierzu wird auf die allgemeinverständliche Zusammenfassung des Ergebnisses im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung des Bebauungsplanes ist, verwiesen.

## **Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung**

Die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum BP Nr. 476 "Ehemalige Ladehöfe der DB AG zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke" vom 16.08.2010 bis 17.09.2010, der öffentlichen Auslegung und erneuten Behördenbeteiligung zum BP Nr. 476 I "Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke" einschließlich des parallel hierzu ausliegenden städtebaulichen Rahmenplanes "Ladehöfe" vom 07.11.2011 bis 09.12.2011 und der öffentlichen Auslegung sowie erneuten Behördenbeteiligung zum BP Nr. 476 II vom 06.06.2017 bis 07.07.2017 eingegangenen, die Inhalte des BP Nr. 476 II betreffenden Stellungnahmen sind in die Abwägung eingeflossen. Sie betrafen folgende Themenblöcke / Umweltbelange:

### **Lärmschutz**

Seitens des Umweltamtes, Untere Immissionsschutzbehörde, der DB Services Immobilien GmbH und des Eisenbahn-Bundesamtes wurden infolge der starken Belastung des Areals durch Bahn- und Straßenverkehrsgläusche verschiedene Prüfungen und Maßnahmen zum Immissionsschutz für das Plangebiet angeregt. Unter Ausnutzung aller Möglichkeiten des aktiven und passiven Schallschutzes sollte an den geplanten Wohngebäuden mindestens eine Fassade ohne passive Schutzmaßnahmen realisierbar sein, wobei bei nachvollziehbarer Darstellung auch eine Lärmbelastung bis zu den Grenzwerten der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zugemutet werden könne.

Um bei der rückwärtigen Wohnbebauung im mittleren Ladehof zumindest an jeweils einer Hausseite die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einhalten und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können, wurde im Bebauungsplan eine textliche Festsetzung zu einer schallabschirmenden, bahnbegleitenden Riegelbebauung mit zugehöriger „Baureihenfolge“ getroffen. Zum Schutz der Riegelbebauung selbst wurden zudem ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen (Grundrissorientierung, Schallschutzfenster) textlich festgesetzt. Auf dem Areal des inneren Ladehofes wurde die Zulässigkeit von Wohnungen generell ausgeschlossen.

### **Luftschadstoffe und Luftreinhaltung**

Seitens des Umweltamtes, Untere Immissionsschutzbehörde wurde eine gutachterliche Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV an allen relevanten Straßen gefordert.

Zudem sollten zur Minimierung von Feinstaub konkrete Anforderungen an Feuerungsanlagen innerhalb des neuen Stadtquartiers gestellt werden.

Nach gutachterlicher Überprüfung und den neuesten Ergebnissen des LLIS aus dem Jahr 2015 sind im Plangebiet keine problematischen Luftschadstoff-Belastungen zu erwarten, die spezielle Maßnahmen zur Luftreinhaltung erfordern würden. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen des bereits existierenden Luftreinhalteplanes der Stadt Augsburg kann mittelfristig eher von einer weiter zurückgehenden Luftschadstoff-Belastung im Stadtgebiet ausgegangen werden.

Die gesamte neue Bebauung wird an die Fernwärmeversorgung der Stadtwerke Augsburg angeschlossen. Von einer erheblichen zusätzlichen Feinstaubbelastung infolge von Hausbrand ist daher nicht auszugehen. Zur Verringerung zusätzlicher Feinstaubemissionen wurde im Bebauungsplan textlich festgesetzt, dass nur umweltfreundliche Holzpellets als Festbrennstoffe für Kleinfeuerungsanlagen verwendet werden dürfen.

### **Elektrische und magnetische Felder, Erschütterungen**

Seitens des Umweltamtes, Untere Immissionsschutzbehörde, der DB Services Immobilien GmbH und des Eisenbahn-Bundesamtes wurde eine Prüfung von möglichen Auswirkungen des unmittelbar benachbarten Gleiskörpers auf die geplanten Nutzungen infolge von elektrischen und magnetischen Feldern sowie Erschütterungen des Bahnbetriebes gefordert.

Zur Beurteilung möglicher Auswirkungen des Bahnbetriebes auf das Plangebiet wurden mehrere Fachgutachten erstellt. Insbesondere infolge des gewählten Abstandes der neuen Wohngebäude zu den Gleisanlagen ergeben sich für die geplanten Nutzungen keine nachteiligen Beeinträchtigungen durch elektrische und magnetische Felder bzw. durch Erschütterungen.

### **Altlasten und Grundwasserschutz**

Das Umweltamt, Bodenschutz- und Abfallrecht und das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth wiesen auf die im Plangebiet bereits bekannten Auffüllungen und Altlastenverdachtsflächen sowie die in diesem Zusammenhang bereits erfolgten Untersuchungen hin. Infolge eines aktuellen Unfalles im Mai 2017 sollten im Rahmen der Umsetzung der Planung lokal nochmals aktuelle bodenschutzrechtliche Bewertungen durchgeführt werden. Die Ergebnisse eines bereits laufenden Grundwassermonitorings ließen zudem Grundwasserverunreinigung durch Pflanzenschutzmittel erkennen.

Die Altlastensituation im Plangebiet wurde im Textteil des Bebauungsplanes und im Umweltbericht ausführlich erläutert und im Hinweis E.2. "Altlasten" dargestellt. Im Laufe des Verfahrens wurden die Textabschnitte entsprechend neuer Erkenntnisse ergänzt. Nachdem das überplante Areal für einen langen Zeitraum einer intensiven Bahnnutzung unterlag, sind die Bodenfunktionen und -qualitäten des Bebauungsplangebietes grundsätzlich bereits stark vorbelastet. Aufbauend auf die Ergebnisse der bereits zahlreich im Bebauungsplangebiet durchgeführten Altlastenuntersuchungen werden bei der Umsetzung der Planung unter fachlicher Begleitung des Umweltamtes der Stadt Augsburg, Abteilung Bodenschutz- und Abfallrecht, nutzungsbezogen weitere Untersuchungen durchgeführt und gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen

umgesetzt. Neben möglichen Auswirkungen des aktuellen Unfalls werden hierbei bei Bedarf auch mögliche Belastungen des Grundwassers mit Herbiziden untersucht.

## **Grünausstattung**

Die Bürgeraktion Pfersee "Schlössle" e.V. regte eine Ausbildung von großzügigen Grünachsen an, welche eine Grünverbindung vom Wittelsbacher Park und den Wertachauen zum Königsplatz und zur Halderstraße herstellen sollten.

Die geplante Ausgestaltung und Struktur des neuen Stadtquartiers orientiert sich grundsätzlich an der Dichte des umliegenden Stadtraumes (Bismarck-, Beethoven- und Bahnhofsviertel). Eine der innerstädtischen Lage angemessenen Durchlässigkeit und Begrünung wird in den geplanten Wohnquartieren durch öffentliche und private Freiflächen gesichert. Das Erfordernis einer parkartig ausgebildeten Grünachse ist im Plangebiet nicht gegeben, zumal diese auch den Zielen einer vorrangigen Innenentwicklung, einer Bereitstellung von innerstädtischem Wohnraum und Verbesserung des Regionalbusverkehrs entgegenstehen würde. Im Bebauungsplan wird vom äußeren zum inneren Ladehof eine bahnbegleitende, mehrere Quartiersplätze verknüpfende Grünverbindung gesichert. Der weitestgehende Erhalt der Biotopstrukturen südlich des Herman-Friedhofes bleibt gewährleistet. Zudem ermöglicht ein von der Friedhofsverwaltung neu geplanter Südzugang zum Friedhof für das neue Wohnquartier die Erlebbarkeit des weitläufigen Herman-Friedhofes und dessen Funktionen als öffentliche, innerstädtische Grünfläche.

## **Bodendenkmäler**

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wies darauf hin, dass im Plangebiet Bodendenkmäler bekannt sind. Bodeneingriffe sollten vermieden bzw. auf das Mindestmaß beschränkt werden. Diese bedürften im gesamten Plangebiet einer denkmalrechtlichen Erlaubnis. Zudem grenze das überplante Areal mit einer Gemeinbedarfsfläche unmittelbar an den in der Denkmalliste der Stadt Augsburg geführten Hermanfriedhof an.

Grundsätzlich dient der Bebauungsplan der städtebaulichen Neuordnung und Revitalisierung eines Areals, welches zuvor schon größtenteils baulich genutzt war. Für das Areal des mittleren Ladehofes wurde auf Grundlage einer bereits durchgeführten Erkundung von Bodendenkmälern durch die Augsburger Stadtarchäologie im Jahr 2013 die denkmalrechtliche Freigabe erteilt. Für den inneren Ladehof sind vergleichbare Erkenntnisse zu erwarten. Dessen denkmalpflegerische Situation wird vor Umsetzung der Planung in Zusammenarbeit mit der Stadtarchäologie abschließend untersucht. Im Hinweis E.4. "Denkmalschutz" werden die Verpflichtungen von Grundeigentümern und Bauunternehmen bei Auffinden von Bodendenkmälern dargestellt. Bei nachfolgenden Baugenehmigungs- bzw. Genehmigungsfreistellungsverfahren auf der Gemeinbedarfsfläche am Hermanfriedhof wird das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege durch das Bauordnungsamt der Stadt Augsburg nochmals gesondert gehört.

## **Klimaschutz**

Seitens des Umweltamts, Abteilung Klimaschutz wurde angeregt, einen deutlich über den Anforderungen der Energieeinsparverordnung (EnEV) hinausgehenden energetischen Standard

(z. B. Passivhaus) anzuwenden. Die Gebäude sollten möglichst ohne Verschattung der Fassaden durch andere Gebäude oder durch Bäume realisiert werden. Für sämtliche Dachflächen sollte eine extensive Dachbegrünung vorgesehen werden. In den Bebauungsplan solle ein Hinweis hinsichtlich des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes (EEWärmeG) aufgenommen werden.

Bereits die Anforderungen der aktuellen EnEV stellen einen über die Jahre stets gestiegenen, sehr hohen Standard dar, der bei allen Neubauten grundsätzlich einzuhalten ist, so dass kein Erfordernis für eine vertragliche Fixierung zusätzlicher energetischer Bestimmungen gesehen wurde. Die Empfehlung eines hohen energetischen Standards für bauliche Umstrukturierungen kann allerdings an künftige Bauherren weitergegeben werden.

Auch wenn bei dem aus städtebaulichen Gründen dichter geplanten Wohnquartier im mittleren Ladehof teilweise Verschattungen von Fassaden auftreten, können an allen geplanten Hochbauten mit einer geeigneten Grundrissorientierung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Eine Verringerung der baulichen Dichte wurde aus städtebaulichen Überlegungen heraus und vor dem Hintergrund des steigenden Wohnraumbedarfs nicht mehr in Erwägung gezogen. Die im Bebauungsplan textlich festgesetzten Laubbäume zur grünordnerischen Gestaltung der öffentlichen Räume kühlen im Sommer und spenden Schatten, wohingegen im Winter die Besonnung der geplanten Wohngebäude durch die dann kahlen Laubbäume nur geringfügig beeinträchtigt wird.

Eine Begrünung der Dachflächen ist im Bebauungsplan zwar nicht verbindlich vorgegeben, soll im Rahmen der nachfolgenden Objektplanungen zur Unterstützung der Niederschlagswasserversickerung (Verdunstung) aber voraussichtlich realisiert werden. Das EEWärmeG stellt eine allgemein geltende Rechtsnorm dar, welche auf alle Neubauten anzuwenden ist. Unabhängig davon wurde ein entsprechender Hinweis hierauf im Hinweis E.6. "Erneuerbare Energien" im Bebauungsplan ergänzt.

## **Gründe für die Wahl des Plans nach Abwägung von Planungsalternativen**

Mit Hilfe des Bebauungsplans soll eine städtebauliche Entwicklung und Revitalisierung des gesamten innerstädtischen Areals der brachliegenden ehemaligen Ladehöfe erzielt werden. Nachdem sich an diesem Standort die Möglichkeit bietet, vorhandene städtebauliche, verkehrliche und grünordnerische Defizite im südlichen Innenstadtbereich zu beseitigen, dem steigenden Wohnraumbedarf nachzukommen sowie hochwertige Folgenutzungen zu realisieren, ergibt sich im Bereich der dichtbebauten Innenstadt keine räumliche Alternative zur Überplanung der Flächen der ehemaligen Ladehöfe.

Zur Klärung und Prüfung der künftigen Nutzungen, der inneren Erschließung, der Struktur und Lage von neuen Baukörpern sowie der Begrünung des innerstädtischen Areals wurde für das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe im Vorfeld der Bebauungsplanung eine städtebauliche Rahmenplanung erstellt. Schwerpunkt der hierbei für den inneren und mittleren Ladehof vorgenommenen Betrachtungen bildete dabei insbesondere die Integration eines neuen Kerngebietes und neuer Wohnquartiere in die umgebende Baustruktur der Gründerzeit- und sonstigen Innenstadtquartiere, eine optimierte Abwicklung des Regionalbusverkehrs, eine leistungs-

fähige Anbindung des neuen Stadtquartiers an die äußere Erschließung (Herman-, Halderstraße), eine neue Zufahrtsmöglichkeit in Richtung Hauptbahnhof bei gleichzeitig hoher Durchgängigkeit für Fußgänger und Radfahrer sowie die Schaffung einer möglichst hohen Aufenthaltsqualität in Verbindung mit einer größtmöglichen Sicherung des erhaltenswerten Gehölzbestandes. Zudem entsprechen die planerischen Inhalte des BP Nr. 476 II den Darstellungen des Flächennutzungsplans und den in den Handlungsfeldern des am 29.06.2017 beschlossenen Vorentwurfs des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) dargestellten Handlungsstrategien und Zielen. Der BP Nr. 476 II setzt die städtebaulichen Ziele der genannten Planungs-vorgaben in verbindliches Planungsrecht um. Über den erforderlichen städtebaulichen Vertrag, der parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans erarbeitet wurde, wird die Herstellung der Erschließungsstraßen und öffentlichen Grünflächen gesichert. Die in den Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligungen aufgezeigten Umweltbelange wurden im Rahmen der Planungsziele weitestmöglich berücksichtigt.

Für die Planung:  
Referat 6



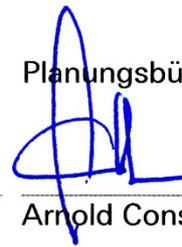
Gerd Merkle  
Berufsmäßiger Stadtrat

Stadtplanungsamt



Norbert Diener  
Amtsleiter

Planungsbüro



Arnold Consult AG