

Aufstellung

Bebauungsplan Nr. 476 I

„Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke
und Bismarckbrücke“

mit integriertem Grünordnungsplan

für den Bereich zwischen der Bahnlinie Augsburg-München im Südwesten bzw. Westen, der Gögginger Brücke im Nordwesten, der Stettenstraße (teilweise einschließlich) im Norden, der Alpenstraße (teilweise einschließlich) im Nordosten bzw. Osten sowie der Bismarckbrücke im Südosten

In Kraft getreten am:

20.04.2012

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 zur Satzung	17
D.1. Anlass der Planung	17
D.2. Beschreibung des Planbereiches	18
D.3. Planungsrechtliche Ausgangssituation	22
D.4. Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung	28
D.5. Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung	56
D.6. Auswirkungen auf Nachbargemeinden	57
D.7. Ver- und Entsorgung	58
D.8. Umweltbericht	60
D.9. Vertragliche Regelungen	80
D.10. Städtebauliche Statistik	81
E. Textliche Hinweise und nachrichtliche Übernahmen	82
E.1. Altlasten	82
E.2. Umlegung der Versorgungsnetze	82
E.3. Denkmalschutz	82
F. Anlagen	83
F.1. Luftbild	83
F.2. Planungsrechtliche Ausgangssituation	84
F.3. Städtebaulicher Rahmenplan „Ladehöfe“	85
F.4. Sortimentskonzept der Stadt Augsburg	94
F.5. Lageplan vorgezogene Ausgleichsfläche	95
F.6. Zu beseitigende Gebäude	96
G. Verfahrensvermerke	97
H. Weitere Verfahrensvermerke	98

Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
1. BImSchV	1. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung für kleine und mittlere Feuerungsanlagen)
16. BImSchV	16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung)
39. BImSchV	39. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BP	Bebauungsplan
CEF-Maßnahmen	vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen („continuous ecological function“ oder „kontinuierliche ökologische Funktionalität“)
DIN 18005	Deutsche Industrienorm Schallschutz im Städtebau, in der Fassung vom Juli 2002
DIN 18920	Deutsche Industrienorm zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Bau- maßnahmen, in der Fassung vom August 2002
DIN 4109	Deutsche Industrienorm zum Schallschutz im Hochbau (Anforderungen und Nachweise), Ausgabe 11/1989
DINplus	Qualitätsnorm für Holzpellets
DSchG	Denkmalschutzgesetz
DWA-A 138	Arbeitsblatt "Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser"
DWA-M-153	Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser
FLL	Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.
Fl.-Nr.	Flurstück-Nummer
FNP	Flächennutzungsplan
GF	Geschossfläche
GO	Gemeindeordnung des Freistaates Bayern
GRZ	Grundflächenzahl
ha	Hektar
LEP	Landesentwicklungsprogramm
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKW	Mineralölkohlenwasserstoffe
m ü. NN	Meter über Normal Null (bei Höhenangaben)
NO₂	Stickstoffdioxid
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

PAK	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
PCB	Polychlorierte Biphenyle
PM₁₀	Schwebstaub der Größenklasse < 10 µm (Mikrometer)
R_{w,res}	Resultierendes Schalldämmmaß
saP	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SO	Sondergebiet
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, in der Fassung vom 28.08.1989
VDI 2719	Richtlinie zur Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen, in der Fassung vom August 1987
VKF	Verkaufsfläche
WA	Allgemeines Wohngebiet
Z.0, Z.1.1 usw.	Zuordnungswerte aus den Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-TR Boden -neu-), 2006

Soweit im Bebauungsplan auf spezielle Regelwerke verwiesen wird, können diese bei der Stadt Augsburg, Stadtplanungsamt, eingesehen werden.

Ermächtigungsgrundlage

Die Stadt Augsburg erlässt aufgrund des §2 Abs. 1 Satz 1, §9 und §10 Abs. 1 BauGB, der Art. 6, 79 und 81 BayBO, des Art. 3 Abs. 2 BayNatSchG und des Art. 23 GO, in der jeweils zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses geltenden Fassung, den folgenden Bebauungsplan als Satzung:

A. Planzeichnung

Siehe gesonderte Planzeichnung 1 : 1.000 in der Fassung vom 29.02.2012 mit dem Übersichtsplan 1 : 20.000.

B. Zeichenerklärung

Siehe gesonderte Zeichenerklärung zur Planzeichnung.

C. Textliche Festsetzungen

C.1. Allgemeine Vorschriften

§ 1 Bestandteile

Der Bebauungsplan besteht aus der Planzeichnung (Teil A), der Zeichen-erklärung (Teil B), den textlichen Festsetzungen (Teil C), der Begründung mit Umweltbericht (Teil D), den textlichen Hinweisen und nachrichtlichen Übernahmen (Teil E) sowie den Anlagen (Teil F), jeweils in der Fassung vom 29.02.2012.

§ 2 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ergibt sich aus der Planzeichnung (Teil A).

§ 3 Baunutzungsverordnung

Für diese Satzung gilt, soweit nachfolgend im Einzelnen nichts Abweichendes geregelt wird, die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990.

C.2. Planungsrechtliche Festsetzungen durch Text

§ 4 Art der baulichen Nutzung

- (1) Der in der Planzeichnung (Teil A) mit SO_{EDW} gekennzeichnete Bereich (4.335 m²) wird als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen“ gemäß § 11 BauNVO festgesetzt.

Zulässig sind:

- Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamt-Verkaufsflächenzahl von insgesamt maximal 2.500 m²/4.335 m²,
davon:
 - Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten gemäß Nr. 1) b) der Sortimentsliste in Anlage F.4. im Hauptsortiment bis zu einer maximalen Verkaufsflächenzahl von insgesamt 2.400 m²/4.335 m²,
davon:
 - Lebensmittelvollsortimenter bis zu einer maximalen Verkaufsflächenzahl von 1.800 m²/4.335 m² mit einem Sortimentsanteil von mindestens 85 % für Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Lebensmittelhandwerk, Reformwaren und Naturkost) und einem Sortimentsanteil von maximal 15 % für sonstige zentrenrelevante Sortimente,

- Drogeriemärkte bis zu einer maximalen Verkaufsflächenzahl von 600 m²/4.335 m²,
- sonstige Läden mit einer maximalen Verkaufsflächenzahl von jeweils 150 m²/4.335 m²;
- Läden mit zentrenrelevanten Sortimenten gemäß Nr. 1) der Sortimentsliste in Anlage F.4. im Hauptsortiment bis zu einer maximalen Verkaufsflächenzahl von insgesamt 100 m²/4.335 m²;

Sämtliche Einzelhandelsnutzungen dürfen nur im Unter- und Erdgeschoss sowie im ersten Obergeschoss errichtet werden.

Die Verkaufsflächenzahl gibt an, wie viel m² Verkaufsfläche je m² Baugrundstücksfläche im Sinne des §19 Abs. 3 BauNVO maximal zulässig sind.

- Büro-, Dienstleistungsbetriebe, Verwaltung,
- Praxen,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- nicht störende Handwerksbetriebe,
- Gebäude und Räume für freie Berufe,
- Schank- und Speisewirtschaften,
- Anlagen und Räume für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
- Wohnungen, wobei diese nur in den Obergeschossen errichtet werden dürfen.

Nicht zulässig sind:

- Vergnügungsstätten, Wettbüros,
- Bordelle, bordellartige Betriebe und Wohnungsprostitution,
- Sonstige nicht ausdrücklich festgesetzte Betriebsformen des Einzelhandels (z. B. Lebensmitteldiscounter).

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

Zulässig sind:

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

Ausnahmsweise zulässig sind:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen.

Nicht zulässig sind:

- Vergnügungsstätten, Wettbüros,
- Bordelle, bordellartige Betriebe und Wohnungsprostitution,
- Gartenbaubetriebe,
- Tankstellen.

§ 5 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung ist in den Nutzungsschablonen in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzt.

§ 6 Überbaubare Grundstücksflächen, Abstandsflächen

- (1) Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Festsetzung von Baugrenzen und Baulinien in der Planzeichnung (Teil A) bestimmt.
- (2) Unabhängig von den festgesetzten Baugrenzen ist in der Nordost-ecke des Sondergebietes SO_{EDW} ein mindestens 200 m² großer, nicht überbauter Platz auszubilden.
- (3) An den in der Planzeichnung (Teil A) im WA 2 festgesetzten Baulinien ist ein Zurücktreten von Gebäudeteilen auf höchstens 50 % ihrer Länge und bis zu einer Tiefe von 16 m zulässig.
- (4) Zu den benachbarten Grundstücken außerhalb des Geltungsbe-reiches sind die Abstandsflächenvorschriften des Art. 6 Abs. 4, 5 und 6 BayBO anzuwenden. Zwischen den einzelnen überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb des Plangebiets haben die festge-setzten Baugrenzen und Baulinien Vorrang vor den Abstandsflä-chenvorschriften des Art. 6 Abs. 4, 5 und 6 BayBO.

§ 7 Grundwasserschutz

- (1) Nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser ist, sofern die Versickerungsfähigkeit und notwendige Kontaminationsfreiheit des Untergrundes gegeben ist, über geeignete Sickeranlagen 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 Regen-wasser“, auf den Baugrundstücken zur Versickerung zu bringen.
- (2) Schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser und Niederschlags-wasser aus Zu- und Abfahrtsstraßen sowie befestigten Warenanlie-ferungsbereichen ist unter Beachtung der Bestimmungen der gültigen Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg in die öffentli-che Kanalisation einzuleiten. Dies gilt auch für Tropfwasser aus Tiefgaragen, falls dieses nicht in abflusslosen Verdunstungsrinnen gesammelt wird.

§ 8 Grünordnung und Naturschutz

- (1) Für in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzte Neupflanzungen und vorgesehene Bäume im Grünbereich werden folgende Gehölzarten und Qualitäten festgesetzt:

Artenliste Bäume:

Bäume 1. Ordnung

Acer platanoides	Spitzahorn
Fagus silvatica	Rot-Buche
Ginkgo biloba	Ginkgo /Fächerblattbaum
Gleditsia triacanthos	Gleditschie
Platanus acerifolia	Platane
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

Für nicht durch Artenlisten festgesetzte Pflanzungen sind standortgerecht, vorwiegend heimische Arten in Anlehnung an die potenzielle 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) 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 2,5 m mindestens 16 m² betragen und eine Tiefe von mind. 1,2 m haben.
- (3) Im Bereich von Tiefgaragen ist 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.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) Soweit öffentliche Stellplätze entlang der Alpenstraße ausgebildet werden, sind diese mit einer wasserdurchlässigen Deckschicht aus gebrochenem Split (8 - 32 mm) auszuführen.

- (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.
- (8) Das Straßenbegleitgrün kann für erforderliche Grundstückszufahrten/-zugänge unterbrochen werden.
- (9) Im Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren muss ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan vorgelegt werden.
- (10) Grundstücksflächen, die nicht durch Gebäude, Nebenanlagen, Stellplatzflächen und Wege in Anspruch genommen werden, sind als bodenschlüssige Grünfläche zu gestalten.
- (11) Sämtliche festgesetzten Pflanzungen sind vom Grundstückseigentümer im Wuchs zu fördern, zu pflegen und vor Zerstörung zu schützen. Ausgefallene Pflanzen sind artgleich, in gleicher Qualität zu ersetzen.
- (12) Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen
Als vorgezogener, artenschutzrechtlicher Ausgleich ist ein 160 m² umfassender Teilbereich (siehe Anlage F.5. „Lageplan vorgezogene Ausgleichsfläche“) der in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzten „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ auf dem Grundstück Fl. Nr. 4939/162, Gemarkung Augsburg durch folgende CEF-Maßnahmen aufzuwerten:

Maßnahmenbeschreibung:

- frühzeitige Einfriedung der Fläche auf der Nord- und Westseite 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,
- Schaffung einer mosaikartigen Gestaltung aus offenen Bodenstellen, Ruderalvegetation, einzelnen Sträuchern und Versteckstrukturen,
- Ausbildung eines besonnten, in Südwest- bis Südost- Ausrichtung angelegten Steinriegels (z. B. Gabionen, Trockenmauern etc.) 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 regelmäßig entnommen werden.

Die vorgenannten CEF-Maßnahmen sind im Sinne des §44 Abs. 5 BNatSchG vor Beginn der ersten Hochbaumaßnahmen auf dem Areal des äußeren Ladehofes herzustellen.

§ 9 Immissionsschutz

- (1) Im Sondergebiet SO_{EDW} und in den Baufeldern 1, 6, 7 und 8 der allgemeinen Wohngebiete WA 1 und WA 2 ist die Bebauung entlang der Bahnlinie und der Planstraße aus schalltechnischer Sicht geschlossen zu errichten. Lücken zwischen den Baukörpern entlang dieser Baugrenzen sind 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 Bebauung in den Baufeldern 2 bis 5 mindestens als Rohbau inklusive Fenster mit 4 Vollgeschossen errichtet sein.

In den Baufeldern 6 bis 8 muss die unter Abs. 1 genannte Bebauung mit Lärmschutzfunktion zeitlich vor Bezugsfertigkeit der Gebäudeteile an der Alpenstraße mindestens als Rohbau inklusive Fenster mit 4 Vollgeschossen errichtet sein.

Abweichungen von der festgesetzten Baureihenfolge sind nur möglich, wenn ein Gutachten vorgelegt wird, in dem der Nachweis über die Einhaltung der zulässigen Immissionswerte auch ohne vorherige Realisierung der unter Abs. 1 genannten Bebauung mit Lärmschutzfunktion geführt wird.

- (3) In den Baufeldern 6 bis 8 sind die entlang der zur Alpenstraße hin festgesetzten Baulinie auszubildenden Gebäudeteile um mindestens ein Geschoss niedriger zu errichten als die unter Abs. 1 genannte Bebauung mit Lärmschutzfunktion entlang der Bahnlinie.
- (4) Zum Schutz vor Verkehrsgeräuschen 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.

Falls 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) Im WA 1 (ausgenommen Baufeld 2) und im WA 2 sind auch an den nicht gekennzeichneten Gebäudefassaden entlang der zur Alpenstraße hin festgesetzten Baulinie in Schlaf- und Kinderzimmern schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeignete Maßnahmen zur Belüftung vorzusehen.

Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen können entfallen, wenn durch zusätzliche abschirmende Bauteile an den Gebäuden erreicht wird, dass nachts Beurteilungspegel kleiner als 49 dB(A) auftreten. Der Nachweis ist durch ein schalltechnisches Gutachten zu erbringen.

- (6) Tiefgaragen
Tiefgaragenrampen sind, soweit möglich, nicht gegenüber von Fenstern von Wohnräumen anzuordnen. Soweit das nicht möglich ist, sind die Tiefgaragenabfahrten zum Schutz vor Verkehrsgerauschen aus Tiefgaragenein- bzw. -ausfahrten gegenüber von Fenstern von Wohnräumen einzuhausen und die Innenwände der Einhausungen schallabsorbierend zu verkleiden. Im Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren muss hierzu ein schalltechnischer Nachweis vorgelegt werden.
- (7) 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. Darüber hinaus müssen die Abgaswerte der Stufe 2 des § 5 der 1. BImSchV für Zentralheizungen bzw. der Anlage 4 der 1. BImSchV für Einzelraumfeuerungsanlagen eingehalten werden. Andere Festbrennstoffe, wie z. B. Stückholz, Holzkohle, Stein- oder Braunkohle sind nicht zulässig.

§ 10 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) Die zwischen den Baukörpern entlang der Bahnlinie und der Planstraße entstehenden gebäudehohen 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 hinausgehen dürfen.
- (7) Je Gebäude ist die Anbringung höchstens einer von außen sichtbaren Antennenanlage zulässig.
- (8) Im Sondergebiet SO_{EDW} sind Einfriedungen unzulässig.

In den allgemeinen Wohngebieten sind Einfriedungen, ausgenommen entlang der privaten Grünflächen zur Bahnlinie hin, als maximal 1,50 m hohe Metallstab- oder Stahlmattenzäune zulässig, die mit Hecken gem. §8 Abs. 1 zu hinterpflanzen sind.

Die in der Planzeichnung (Teil A) im Bereich WA 1 und WA 2 zur Bahnlinie hin festgesetzten privaten Grünflächen sind auf der privaten Grundstücksfläche zur angrenzenden öffentlichen Grünfläche durch eine Stützmauer mit 50 cm Mauerstärke aus glatt geschaltem grauen Sichtbeton einzufrieden. Die Höhe der Stützmauer beträgt 45 cm, gemessen vom Geländeniveau der angrenzenden öffentlichen Grünfläche. Hinter dieser Stützmauer ist eine maximal 1,0 m hohe Schmitthecke aus Laubgehölzen gemäß §8 Abs. 1 anzulegen. Dahinterliegend ist ein Metallstab- oder Stahlmattenzaun von maximal 1,0 m Höhe zulässig.

§ 11 Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze

Stellplätze, Carports, oberirdische Garagen und Nebenanlagen im Sinne des § 12 bzw. § 14 BauNVO, mit Ausnahme von Gerätehäusern mit einer Nutzfläche von bis zu 10 m² und Pergolen, sind nur innerhalb der durch Baugrenzen bzw. Baulinien festgesetzten überbaubaren Flächen zulässig.

§ 12 Werbeanlagen

- (1) In den allgemeinen Wohngebieten sind mit Ausnahme der Bebauung entlang der Stettenstraße Werbeanlagen unzulässig.
- (2) An den Wohngebäuden im WA 1 unmittelbar entlang der Stettenstraße sind Werbetafeln mit einer maximalen Fläche von 0,5 m² zulässig. Diese Werbeanlagen dürfen nur an der Stätte der Leistung und nur in den Erdgeschosszonen errichtet werden. Fensterflächen sind von Werbeanlagen freizuhalten.
- (3) Im Sondergebiet SO_{EDW} sind Werbetafeln bis zu einer Breite von maximal 2,5 m und einer Höhe von maximal 2,0 m zulässig. Diese Werbeanlagen dürfen nur an der Stätte der Leistung und nur in den Erdgeschosszonen errichtet werden. Die Buchstabengröße bzw. Größe von Symbolen darf 1,0 m nicht überschreiten. Fensterflächen sind von Werbeanlagen frei zu halten.
- (4) Werbeanlagen und Automaten dürfen das Erscheinungsbild der Grundstücke und baulichen Anlagen nicht stören, müssen sich dem Gesamtbild der Fassadengestaltung deutlich unterordnen und dürfen keine Störungen anderer Nutzungen verursachen.
- (5) Blinkende und bewegliche Werbeanlagen, Leuchtwerbeanlagen, Leuchtkästen, Leuchtprojektionen und Skybeamer sind unzulässig. Ebenfalls unzulässig ist die Errichtung von Fremdwerbeanlagen im Plangebiet.
- (6) Werbeanlagen sind im Einzelnen mit dem Stadtplanungsamt abzustimmen.

§ 13 Sonstige textliche Festsetzungen

- (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.

C.3. Schlussbestimmungen

§ 14 Ordnungswidrigkeiten

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

§ 15 Aufhebung von Baulinienplänen

Mit Inkrafttreten des BP Nr. 476 I werden folgende Baulinienpläne

- BLP 010, Querstraßen Litra A und B zur Hühnerstraße, rechtskräftig seit 14.10.1871,
- BLP 105, Bismarck-Straße, rechtskräftig seit 11.09.1895,
- BLP 130, Verbreiterung der Hochfeldstraße und der davon östlich in der Verlängerung der Alpenstraße abzweigenden projektierten Seitenstraße, rechtskräftig seit 15.07.1898,
- BLP 137, Terrain zwischen der Schießgraben-, Frohsinn- & Hermanstraße, rechtskräftig seit 09.01.1899,
- BLP 332, An der Stetten-, Alpenstraße und Festlegung einer neu anzulegenden Straße zwischen Stetten- und Neidhartstraße im ehemaligen Von Hertel'schen Gartengut in Augsburg, rechtskräftig seit 25.11.1925,
- BLP 372, An der Stettenstraße, rechtskräftig seit 15.02.1950,
- BLP 409, für das Gebiet Schießgraben-, Stetten-, Völk-, Frohsinnstraße, rechtskräftig seit 12.10.1960, geändert durch Bescheid vom 18.04.1961

soweit diese innerhalb des Geltungsbereichs des BP Nr. 476 I liegen, ersatzlos aufgehoben.

§ 16 In-Kraft-Treten

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

D. Begründung zur Satzung

in der Fassung vom 29.02.2012.

D.1. Anlass der Planung

Die 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. 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 Zusammenhang mit Bahnhof und Bahnhofsvorplatz wichtige Aufgaben des Nah- und Regionalverkehrs übernimmt. Weiter südlich im mittleren Ladehof und hinter der Gögginger Brücke im äußeren Ladehof sollen attraktive urbane Wohnviertel entstehen, deren besonderes Qualitätsmerkmal die zeitgemäße Fortführung des benachbarten gründerzeitlichen Beethoven- und Bismarckviertels sein wird. An der Gögginger Brücke soll an exponierter Stelle ein neuer Einzelhandelsstandort die Nahversorgung der Umgebung optimieren und auch baulich den Eingang zur inneren Stadt akzentuieren. Die neuen Stadtquartiere werden durch mehrere baubestehende Straßen erschlossen, die auch als weitere Zufahrtsmöglichkeit zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Südosten dienen können.

Die drei ehemaligen Ladehöfe wurden von der Eigentümerin, der Deutschen Bahn AG, ursprünglich als Umschlagplatz zwischen Straße und Schiene genutzt. Nach Einstellung dieser Nutzung fielen die Ladehöfe brach. Der äußere Ladehof südöstlich der Gögginger Brücke wurde im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Bahnlinie Augsburg-München zwischenzeitlich durch eine Lärmschutzwand von den stark befahrenen Gleisen räumlich abgetrennt.

Grundsätzliches Ziel der Planung 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 mittleren Ladehof aufgrund der vielschichtigen Funktionsansprüche vor allem an den inneren Ladehof (Busbahnhof, Bahnfunktionsflächen, etc.) relativ komplex ist und zudem das Freistellungsverfahren für diese bislang noch eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen erst am 26.01.2012 weitgehend abgeschlossen werden konnte, hat der Stadtrat bereits am 29.09.2011 beschlossen, den Bebauungsplan 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. Während der Bebauungsplan Nr. 476 I nun unmittelbar zum Abschluss gebracht werden kann, wird das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 476 II parallel hierzu fortgeführt, die Planung weiterentwickelt und voraussichtlich Mitte 2012 zur Billigung gebracht. Als Grundlage und Bindeglied für beide Verfahren fungiert der vom Stadtrat am 29.09.2011 beschlossene städtebauliche Rahmenplan „Ladehöfe“ vom August 2011 für das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe mit dem darin aufgezeigten Baukonzept. Dieser städtebauliche Rahmenplan wird im Zusammenhang mit der Billigung des Bebauungsplans Nr. 476 II nochmals in Hinblick auf die Weiterentwicklung der Planung für den inneren und mittleren Ladehof fortgeschrieben.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 476 I 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 heute brachliegenden ehemaligen äußeren Ladehofs gewährleistet werden.

D.2. Beschreibung des Planbereiches

D.2.1. Geltungsbereich, Lage und Größe

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ergibt sich aus der Planzeichnung. Der Umgriff umfasst die nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen brachliegenden Flächen des ehemaligen äußeren Ladehofes sowie Teilflächen der Stetten- und Alpenstraße, für die im Zuge der Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen ebenfalls ein Regelungsbedarf besteht.

Das ca. 4,3 ha große Plangebiet liegt in der Nähe zum Hauptbahnhof am südlichen Rand der Augsburgs Innenstadt. Das Areal wird im Südwesten und Westen durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Augsburg-München begrenzt. Im Nordwesten grenzen die Hermanstraße und die Gögginger Brücke unmittelbar an, die als Schnittstelle zwischen dem Areal des äußeren Ladehofes im Süden und den nördlich anschließenden Arealen des mittleren und inneren Ladehofes fungieren. Im Norden und Osten begrenzen die Stetten- und Alpenstraße das Plangebiet. Die teilweise Einbeziehung der Stettenstraße und der Alpenstraße ist erforderlich, um den Anschluss des Plangebietes an das örtliche Straßennetz sicherstellen zu können.

D.2.2. Bestehende Strukturen, Topografie und Vegetation

Der Baubestand des äußeren Ladehofes setzt sich aus einigen wenigen ehemaligen Lager- und Betriebsgebäuden zusammen (s. Beiplan F.6. „zu beseitigende Gebäude“). Diese maximal zweigeschossigen Baukörper mit Gebäudehöhen von bis zu ca. 8 m sind infolge der Aufgabe der bisherigen Nutzung in den letzten Jahren in ihrer Bausubstanz bereits stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Hof- und internen Verkehrsflächen im Umfeld der Bestandsgebäude weisen infolge ihrer Ausgestaltung mit Asphalt, Beton und Granitpflaster bereits einen starken Versiegelungsgrad auf. Bei den restlichen Flächen, die bei der vormaligen Nutzung als Umschlagplatz Schiene/Straße noch durch mehrere Stichgleise überbaut waren, handelt es sich nach Rückbau der Gleiskörper und Abschluss der Zwischennutzung als Schüttgutlager mittlerweile um stark verdichtete Kiesflächen.

Das Areal des äußeren Ladehofs ist mit einem Höhenniveau von ca. 489,0 m ü. NN weitestgehend eben. Im Bereich der Unterführung unter der Gögginger Brücke liegt das Niveau ca. 7 m unter der Fahrbahnoberkante der Brücke. Der Höhenunterschied zu den bereichsweise höher liegenden benachbarten Bestandsstraßen (Herman-, Stettenstraße) wird durch eine steil in Richtung des äußeren Ladehofs abfallende Böschung bewältigt.

Naturnahe Elemente im Bereich des äußeren Ladehofes beschränken sich vorwiegend auf die gehölzbestandene Böschung südlich der Stettenstraße, die teilweise bereits als Biotop (A-1428-002) in der Stadtbiotopkartierung erfasst ist. Darüber hinaus findet sich im südlichen Bereich des Planareals am Übergang zu den Wohngrundstücken entlang der Alpenstraße eine Gehölzsukzession mit einigen Altbäumen. Auch dieser Bereich ist in der Stadtbiotopkartierung teilweise wiederum als Biotop (A-1352-002) erfasst. Auf den wenigen bislang nicht versiegelten Flächen des äußeren Ladehofes, insbesondere in den Randbereichen zu den angrenzenden Verkehrsflächen (Straße, Bahn), finden sich Ansätze von Pionier-, Ruderal- und Altgrasfluren sowie vereinzelte Gehölzsukzession. Entlang der Stettenstraße und insbesondere der Alpenstraße sind straßenbegleitende Baumreihen (Linden, Spitzahorn, teilweise alleearartig) unterschiedlichen Alters und Ausprägung vorhanden.

D.2.3. Geologie und Hydrologie

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 postglazialen Lößlehmbildungen mit Mächtigkeiten von > 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.

Bei einer aktuellen 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 (siehe hierzu D.8.2.2 „Schutzgut Boden“).

Der höchste Grundwasserspiegel liegt nach der Grundwasserkarte der Stadt Augsburg zwischen ca. 477 und 479 m ü. NN und damit ca. 10 bis 12 m unter der untersten Geländeoberkante von ca. 489 m ü. NN. Die Grundwasserfließrichtung verläuft überwiegend nach Nordwesten zur Wertach hin, im äußersten Süden des Planareals teilweise auch nach Nordosten in Richtung Lech. Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

D.2.4. Umliegende Strukturen und Nutzungen

Nordwestlich des Planareals befinden sich auf dem inneren und mittleren Ladehof mehrere, teilweise mehrgeschossige ehemalige Lager- und Betriebsgebäude der Deutschen Bahn AG mit zugehörigen Hof- und internen Verkehrsflächen, die zwischenzeitlich ebenfalls bereits weitestgehend brach gefallen sind. Auf dem mittleren Ladehof finden sich als Zeugnisse der ursprünglichen Nutzung auch noch einige Stichgleise, die von der Deutschen Bahn AG in naher Zukunft zurückgebaut werden. Nördlich des inneren Ladehofs befindet sich der zweigeschossige Baukörper des Augsburger Hauptbahnhofs mit vorgelagertem Bahnhofsvorplatz, in dessen Umfeld mehrgeschossige, gemischt genutzte Gebäude (Hotel, Parkhaus, Büros) mit Innenstadt-Charakter entlang der Halderstraße folgen. Im Norden des mittleren Ladehofs liegt der von einer Einfriedungsmauer umgebene katholische Hermanfriedhof mit der in diesen Grünbereich integrierten Kirche St. Michael.

Auf den sich unmittelbar nordwestlich des Planareals, entlang der Hermanstraße erstreckenden „Siegau-Flächen“ liegen drei jeweils dreigeschossige Mietshäuser mit zugehörigen Nebengebäuden und Hofflächen.

Das nördliche und östliche Umfeld des Planareals ist durch die Art und Maßstäblichkeit der Bebauung sowie die vorhandenen Verkehrs- und Grünstrukturen mit historischem Baumbestand innerstädtisch geprägt. Die kompakten gründerzeitlichen Wohnquartiere des Beethoven- und Bismarckviertels weisen eine hohe Nutzungsdichte mit mehrgeschossigen, meist vier- bis fünfstöckigen Wohn- und gemischt genutzten Gebäuden auf. Östlich an die Wohnbebauung der Alpenstraße schließen sich die baulichen Anlagen der Industrie- und Handelskammer auf einem weitläufigen begrünten Grundstück an.

Im Südwesten und Westen des äußeren Ladehofs grenzen die Gleisanlagen der Bahnlinie Augsburg-München unmittelbar an das Planareal an. Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke wurde der äußere Ladehof bereits durch eine ca. 4 m hohe Betonlärmschutzwand von den Bahnflächen abgegrenzt. Diese Wand verläuft von der Bismarck- zur Gögginger Brücke linear entlang der Grenze des äußeren Ladehofes.

D.2.5. Verkehrliche Erschließung

Die zentrale Lage des äußeren Ladehofs sowie der gesamten ehemaligen Ladehöfe in unmittelbarer Nähe 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, Stettenstraße und die Alpenstraße, in nördlicher 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 äußeren Ladehofs erfolgte bislang über eine Einfahrt am Knoten Stetten-/Alpenstraße. Über eine interne Erschließungsstraße unter der Gögginger Brücke hindurch ist der äußere Ladehof auch mit dem Areal des inneren und mittleren Ladehofs verbunden, wo das interne Erschließungssystem der ehemaligen Ladehöfe seine Fortsetzung findet. Hier besteht auch eine Anbindung an die Halderstraße im Norden und die Hermanstraße im Osten.

Die ÖPNV-Anbindung des Plangebietes ist durch die Straßenbahnlinie 1 sowie verschiedene städtische Buslinien und Regionalbuslinien an den Haltestellen Frohsinnstraße und Bismarckbrücke sichergestellt. Die nächste Haltestelle der Straßenbahn befindet sich in der Hermanstraße („Frohsinnstraße“) in unmittelbarer Nachbarschaft des überplanten Areals. Die Straßenbahn verkehrt zu Tageszeiten im 5- bzw. 10-Minutentakt und in den Randzeiten im 15-Minutentakt. Die städtischen Buslinien verkehren zur Tag- und teilweise auch Nachtzeit im Wesentlichen im 15- bzw. 60-Minutentakt. Darüber hinaus befindet sich in geringer Entfernung zum Plangebiet (ca. 300 m) die Haltestelle „Theodor-Heuss-Platz“, die von weiteren Straßenbahn- und Buslinien angedient wird.

Der unmittelbar benachbarte Hauptbahnhof mit Anbindung an Regional- und Fernzüge, der Regionalzug-Haltepunkt „Haunstetter Straße“ sowie der ebenfalls in geringer Entfernung befindliche Königsplatz als Hauptumsteigeknoten des innerstädtischen ÖPNV sind vom Plangebiet aus ebenfalls gut erreichbar.

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 und der starken Einfriedung derzeit keine ausreichende Durchlässigkeit für fuß- und radläufige Verkehrsteilnehmer auf.

D.3. Planungsrechtliche Ausgangssituation

D.3.1. Darstellung im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im Flächennutzungsplan der Stadt Augsburg in der Fassung der Neubeckanntmachung vom 01.07.2010, dessen Änderung im Parallelverfahren am 09.03.2012 rechtswirksam wird, ist das Plangebiet entsprechend der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung der Ladehöfe dargestellt. Der nordwestliche Abschnitt ist als „Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Einzelhandel, Dienstleistung, Wohnen (EDW)“ dargestellt. Der geplante Einzelhandelsstandort ist bereits in dem vom Stadtrat am 16.12.2010 beschlossenen Einzelhandelsentwicklungskonzept 2015/2020 der Stadt Augsburg als Solitärstandort mit einer Verkaufsfläche von 2.500 m² für die Versorgung der umliegenden Wohnquartiere enthalten. Innerhalb des Sondergebiets sollen neben Einzelhandelsbetrieben u. a. auch Handwerks- und Beherbergungsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Büros, Praxen sowie kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Nutzungen sowie Wohnungen im Zuge der Konkretisierung der Planung möglich sein. Die restlichen Flächen wurden als „Wohnbauflächen“ dargestellt.

Die gesamten Bauflächen innerhalb des Plangebiets wurden im FNP mit „Nutzungsbeschränkungen oder Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinflüsse“ und als „Altlastenverdachtsfläche“ gekennzeichnet. Im Westen des Areals wurde parallel zu den Gleisanlagen eine von Nordwest nach Südost durchgehende „Grünfläche“ mit einem Spielplatz im südlichen Bereich ausgewiesen. Entlang der Stetten- und Alpenstraße wurden „Einzelbäume oder Alleen“ dargestellt.

Im Teilplan 3 „Biotopkartierung“ zum FNP sind im Bereich der Ladehöfe verschiedene Biotope ohne Schutzstatus nach §30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG bzw. 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 I lässt sich somit aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung entwickeln.

D.3.2. Bauplanungsrechtliche Situation, rechtsverbindliche Bebauungspläne, Baulinienpläne

Für den Bereich des äußeren Ladehofs bestehen bislang noch keine rechtsverbindlichen Bebauungspläne. Bei dem äußeren Ladehof handelt es sich wie bei dem gesamten Areal der ehemaligen Bahnladehöfe um Flächen, die bislang eisenbahnrechtlich gewidmet und somit der Planungshoheit der Stadt entzogen waren. Mit Ausnahme des bahnbegleitenden Unterhaltsweges liegt für die Flächen des äußeren Ladehofes zwischenzeitlich die Freistellung vor, sodass die Stadt nun planungsrechtlich über diese Flächen verfügen kann (siehe Pkt. D.3.4. Eigentumsverhältnisse).

Die Flächen des äußeren Ladehofs stellen zwar grundsätzlich eine Fläche innerhalb der Ortslage der Stadt Augsburg dar, die jedoch für sich allein nach der endgültigen Aufgabe der Nutzung als Bahnumschlagplatz keine prägende Wirkung mehr entfalten kann. Aufgrund der Größe, einer fehlenden Bebauung bzw. des Bebauungszusammenhangs und der fehlenden Prägung des Gebiets von außen ist eine Bebauung in der Regel nicht möglich, da es sich im Wesentlichen um einen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB handelt.

Durch den Geltungsbereich des BP Nr. 476 I werden mehrere Baulinienpläne partiell überlagert. Die Baulinien der einzelnen, mitunter bereits vor gut einem Jahrhundert beschlossenen Baulinienpläne fanden sie im Bereich der gewidmeten Bahnflächen keine Anwendung und sind auch mit der beabsichtigten Entwicklung nicht vereinbar. Demzufolge werden die Baulinienpläne im Bereich des Bebauungsplans Nr. 476 I nunmehr auch formell ersatzlos aufgehoben (siehe Beiplan F.2.).

Nördlich der Stettenstraße tangiert der in Aufstellung befindliche BP Nr. 476 I den seit dem 30.10.1987 rechtsverbindlichen BP Nr. 448 „Stettenstraße“. Die Zielsetzung des BP Nr. 448 liegt mit der Festsetzung von Mischgebieten und Allgemeinen Wohngebieten sowie zugehörigen Grünflächen in der planungsrechtlichen Sicherung einer verträglichen Folgenutzung für eine gewerbliche Verlagerung in diesem Bereich. Die beiden Planungen stehen daher miteinander im Einklang.

D.3.3. Masterplan, Städtebaulicher Rahmenplan, Bebauungskonzept, sonstige Planungen, bisheriges Verfahren

Bereits im Jahr 1998 vereinbarte die Deutsche Bahn AG 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 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 Topp und WGF Landschaft* unter der Leitung von Prof. Dr. Pesch in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung eine städtebaulich-funktionale Rahmenplanung mit Bebauungskonzept (Oktober 2009) für den äußeren Ladehof ausgearbeitet.

In einer intensiven Entwurfsbearbeitung erfolgte dabei eine integrierte Betrachtung funktionaler, gestalterischer, ökonomischer, ökologischer und rechtlicher Aspekte des Vorhabens, um eine verträgliche Eingliederung der ehemaligen Bahnflächen in den Entwicklungsprozess der Gesamtstadt gewährleisten zu können. In enger Abstimmung mit allen Beteiligten (Stadt, Eigentümer, Planer) wurde folgende Herangehensweise bei der Definition des endgültigen Konzeptes für die künftige Entwicklung des äußeren Ladehofes gewählt:

- Bewertung der freiwerdenden Flächen hinsichtlich ihrer Funktion innerhalb des Stadtgebietes sowie Festlegung des Profils für die künftige Entwicklung,
- Abgleich der Voraussetzungen für eine Entwicklung eines zukunftsweisenden, differenzierten Wohnungsangebotes, das trotz vorhandener Restriktionen eine hohe urbane Wohnqualität gewährleistet,
- Möglichkeiten einer stufenweisen Planung und eines systematischen Flächenmanagements bei der Realisierung des Konzeptes.

Mit der Leitidee „Innerstädtisches Wohnen im Park“ wurden im Zuge der Rahmenplanung verschiedene Alternativen für eine Arrondierung des ehemaligen äußeren Ladehofes zu einem stark durchgrüneten Teil des Beethovenviertels entwickelt. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse separat erstellter Gutachten zur Versorgungssituation und zur Lärmbelastung (Straße, Bahn) wurde letztendlich ein städtebauliches Konzept für die weitere Entwicklung des äußeren Ladehofes vorgeschlagen, das den Vorgaben einer nachhaltigen Stadtentwicklung Rechnung trägt (Konzept vom Oktober 2009).

Der Bauausschuss hat der städtebaulichen Rahmenplanung und dem Bebauungskonzept für den äußeren Ladehof bereits im Grundsatz zugestimmt (Bericht im Bauausschuss am 10.12.2009). Das abgestimmte Bebauungskonzept vom Oktober 2009 fungierte als Grundlage für die Einleitung der erforderlichen Bauleitplanverfahren (BP, FNP) für die Ladehöfe.

Um eine in sich stimmige Gesamtplanung aller Ladehöfe gewährleisten zu können, die den verschiedenen Rahmenbedingungen und Standort-eigenschaften der einzelnen Teilflächen Rechnung trägt, wurde von der Arbeitsgemeinschaft *pesch partner architekten stadtplaner, R+T Topp 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, hat der Stadtrat am 29.07.2010 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 476 beschlossen.

Nachdem die Freistellung der bislang eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen in unterschiedlichen zeitlichen Horizonten ablief (siehe Pkt. 3.4 – Eigentumsverhältnisse etc.), hat der Stadtrat am 29.09.2011 die Aufteilung des Bebauungsplans Nr. 476 in die beiden Teilbepauungspläne Nr. 476 I „Äußerer Ladehof zwischen Gögginger Brücke und Bismarckbrücke“ und Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ beschlossen.

Nach einer intensiven Prüfung von Baustruktur und Nutzungskonzept zum geplanten „Hochpunkt“ im Westen des äußeren Ladehofs wurde das Bebauungskonzept für diesen Bereich seit der frühzeitigen Beteiligung im Sommer 2010 angepasst. Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Rahmenplanung für die Ladehöfe wurde die Höhenausdehnung des Hochpunkts im äußeren Ladehof so weit reduziert, dass von der baulichen Entwicklung dieses Gebiets keine nachteiligen Auswirkungen auf die bestehende Nachbarschaft nördlich der Stettenstraße ausgehen. Mit dem nunmehr geplanten, bis zu 25 m hohen Bauwerk bleibt die städtebauliche Betonung des Stadteingangs und des Nahversorgungszentrums erhalten. Ansonsten wurden im Plangebiet des äußeren Ladehofs lediglich kleinere Modifizierungen und Konkretisierungen der Planung vorgenommen.

Für das im nördlichen Bereich des inneren Ladehofes vorgesehene Regionalbus-Terminal wurde im Mai 2011 aufbauend auf mehrere Vorgespräche durch die Arnold Consult AG in Abstimmung mit den Regionalbusbetrieben, dem Augsburger Verkehrs Verbund AVV und der Regierung von Schwaben 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. Hierbei wurde eine Lösung in Form eines „Sägezahns“ in Parallelaufstellung als Vorzugsvariante ausgewählt, bei der 6 Haltestellenplätze und 10 Wartepositionen für den Regionalbusverkehr zur Verfügung stehen.

Parallel zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren und auf Grundlage der sonstigen neuen Erkenntnisse (Regionalbus-Terminal, „Hochpunkt“, etc.) wurde auch die städtebauliche Rahmenplanung von der Arbeitsgemeinschaft *pesch partner architekten stadtplaner, R+T Topp 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 soll die dreiecksförmige Fläche des mittleren Ladehofs einschließlich der ebenfalls einbezogenen „Siegauflächen“ an der Hermanstraße für Wohnbauflächen mit großzügiger Durchgrünung vorgesehen werden. Auf dem inneren Ladehof soll in Verlängerung zum Hauptbahnhof unmittelbar parallel zu der Bahnstrecke durch gemischte/ 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 vorgenommenen 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 zusammen mit der Billigung des BP Nr. 476 I 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 Nutzungskonzepts,
- Konkretisierung der urbanen und durchgrünten Baustruktur,
- Sicherung der neuen, das heutige Straßennetz ergänzenden Erschließungsstraßen über die Ladehöfe,
- Sicherung des Standorts 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,
- Sicherung des Standorts der Kindertagesstätte für die neuen Wohnquartiere.

D.3.4. Eigentumsverhältnisse, Planungshoheit und eisenbahnrechtliche Widmung

Bei dem gesamten Areal der ehemaligen Ladehöfe handelte es sich bislang 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.

Nachdem die Flächen des äußeren Ladehofes als erster Baustein für die Entwicklung der ehemaligen Ladehöfe vorgesehen sind, wurde vom Eisenbahn-Bundesamt nach Bestätigung der bahninternen Entbehrlichkeit durch die DB das Freistellungsverfahren für den äußeren Ladehof zeitversetzt zu dem Verfahren für den inneren und mittleren Ladehof durchgeführt. Die Freistellung des Areals von Bahnbetriebszwecken wurde bereits mit Bescheid vom Juli 2011 verfügt. Lediglich der bahnbegleitende Bahnbetriebsweg (Fl. Nr. 4939/163, 4939/165, 4939/167 und 4939/168) ist von dieser Freistellung noch ausgenommen. Nach Verlagerung dieses Weges auf den künftig als „beschränkt-öffentlicher Weg, gesperrt für Kraftfahrzeuge aller Art, ausgenommen Fahrzeuge zum Bahnunterhalt“ gewidmeten Weg entlang der Bahn können auch diese Flächen freigestellt werden.

Die Entbehrlichkeitsprüfung der DB ist insoweit bereits abgeschlossen. Die Planung erfolgt in diesem Bereich im Übrigen widmungskonform. Für das Areal des inneren und mittleren Ladehofs wurde nach Abschluss der bahninternen Entbehrlichkeitsprüfung im Oktober 2011 der Antrag zur Durchführung des Freistellungsverfahrens gestellt. Eine weitgehende Freistellung dieses Areals ist mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamts am 26.01.2012 erfolgt.

Das formale Eigentum an den überplanten Grundstücken innerhalb des äußeren Ladehofes liegt entsprechend dem Grundbucheintrag bei der Deutschen Bahn AG. Das wirtschaftliche Eigentum an den überplanten Flächen befindet sich bei der aurelis Asset GmbH. Die Grundbuchübertragung der einzelnen Flächen wurde noch nicht durchgeführt. Die aurelis Asset GmbH und ihre Vertretung, die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG sind allerdings durch Vollmacht der Deutschen Bahn AG in alle Rechte und Pflichten eines Eigentümers eingesetzt.

Bei den überplanten Teilflächen der Stetten- und Alpenstraße (Fl.Nr. 4888 und 5174) Gemarkung Augsburg handelt es sich um Bestandteile öffentlicher Verkehrsflächen, die im Eigentum der Stadt Augsburg liegen.

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

D.4.1. Ziele der Planung

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 der 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.

Da das Plangebiet des äußeren Ladehofs planungsrechtlich bislang im Außenbereich (§ 35 BauGB) liegt, ist zur Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, der städtebaulichen Struktur und der Gestaltung des Ortsbildes sowie der verkehrlichen Abwickelbarkeit und der immissions- und naturschutzrechtlichen Anforderungen die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Mit der Aufstellung des BP Nr. 476 I für den äußeren Ladehof, des BP Nr. 476 II für den inneren und mittleren Ladehof, dessen Entwurf sich zurzeit in Bearbeitung befindet, und der im Parallelverfahren erfolgten Änderung des FNP mit integrierter Landschaftsplanung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Ladehöfe geschaffen werden.

Wesentliche Vorgaben für die angestrebte Entwicklung der Ladehöfe sind aus den Ergebnissen des städtebaulichen Rahmenplans „Ladehöfe“ abzuleiten, der am 29.09.2011 zusammen mit der Billigung des BP Nr. 476 I vom Stadtrat beschlossen wurde. Dieser städtebauliche Rahmenplan wird im Zusammenhang mit der Billigung des Bebauungsplans Nr. 476 II nochmals in Hinblick auf die Weiterentwicklung der Planung für den inneren und mittleren Ladehof fortgeschrieben. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 476 I ergeben sich keine weiteren Änderungserfordernisse für den Rahmenplan und damit auch keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

D.4.2. Planungskonzept, städtebauliche Struktur

In der städtebaulichen Rahmenplanung für den äußeren Ladehof vom Oktober 2009 wurde bereits das Konzept für die städtebauliche Neuordnung des äußeren Ladehofs weitgehend ausgearbeitet. Hierbei wurde insbesondere die charakteristische Struktur des benachbarten gründerzeitlichen Beethovenviertels aufgegriffen, das von einer Blockrandbebauung aus Punkthäusern geprägt wird. Als Ergebnis der unter funktionalen, gestalterischen und städtebaulichen Gesichtspunkten vorgenommenen Variantenbetrachtung wurde vom Bauausschuss am 10.12.2009 dieses städtebauliche Konzept vom Oktober 2009 als Grundlage für die weitere Konkretisierung der Planung festgelegt. Im Zuge der Ausarbeitung der Rahmenplanung für das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe wurde das Konzept zwischenzeitlich sukzessive weiterentwickelt und fortgeschrieben. Der städtebauliche Rahmenplan „Ladehöfe“ vom August 2011 mit einem Baukonzept für das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe stellt die Grundlage für die Bebauungspläne Nr. 476 I und Nr. 476 II dar.

Die städtebauliche Neuordnung des äußeren Ladehofs stellt auf die Entwicklung eines neuen, klar gegliederten Wohnquartiers in Ergänzung des Beethoven- und Bismarckviertels ab, wobei insbesondere Wohnungen für unterschiedliche Zielgruppen mit dem Ziel einer vielfältigen Bewohnerstruktur angeboten werden sollen. Das städtebauliche Gerüst sieht in diesem Zusammenhang für das Areal des äußeren Ladehofs drei- bis viergeschossige Stadtvillen, eine bis zu fünfgeschossige Riegelbebauung entlang der Bahn sowie einen bis zu 25 m hohen Hochpunkt an der Gögginger Brücke vor. Die Bebauungsstruktur ermöglicht, durch eine angemessene bautechnische Ausgestaltung der den Schallquellen Bahn und Stettenstraße zugewandten Fassaden und einer Orientierung der Wohnungen zu den ruhigen Blockinnenbereichen gesunde Wohnverhältnisse an dem stark vorbelasteten Standort sicherstellen zu können. Abhängig vom letztendlich tatsächlichen Nutzungsgrad für Wohnen innerhalb des Sondergebiets ist im Plangebiet mit ca. 500 bis 600 neuen Bewohnern zu rechnen.

Mit einer kleinteiligeren Punktbebauung im südöstlichen Teilbereich (WA 2) des äußeren Ladehofes soll ein fließender Übergang der Neubebauung zu der Gründerzeitbebauung des Bismarckviertels ermöglicht werden. Entlang der Alpenstraße (WA 1) wird ebenfalls der Rhythmus der gründerzeitlichen Punktbebauung aufgegriffen und im Plangebiet zeitgemäß neu interpretiert. Durch den starken Bezug auf die Bestandsbebauung des Bismarck- und Beethovenviertels entsteht eine intensive und hochwertige Vernetzung des neuen Wohnquartiers mit seiner gründerzeitlichen Umgebung. Die breiteren Gebäudeabstände der Neubebauung lassen eine großzügige Durchgrünung des Gebietes zu und tragen damit zur hohen Wohnqualität bei.

Die im Nordwesten des äußeren Ladehofs (Baufeld 9) vorgesehene Höhenentwicklung soll als Merkpunkt des neuen Quartiers fungieren und einen markanten Auftakt zur inneren Stadt bilden. Für den gesamten Baublock im Bereich des geplanten Sondergebiets wird eine flexible und urbane Nutzungsmischung mit Einzelhandel, Dienstleistung, Büros, Praxen, Schank- und Speisewirtschaften sowie Wohnen angestrebt. Der Bereich des Untergeschosses, Erdgeschosses und ersten Obergeschosses soll für Einzelhandel (Lebensmittelvollsortimenter, Drogeriemarkt, kleinere Ladeneinheiten) und Dienstleistungseinheiten ausgelegt werden. Dafür ist eine Gesamtverkaufsfläche von maximal 2.500 m² (anteilig maximal 1.800 m² VKF für Vollsortimenter) vorgesehen. Mit diesem Angebot aus mehreren sich gegenseitig ergänzenden Einzelhandelsbetrieben soll die Nahversorgung der neuen Wohnviertel im Plangebiet hergestellt werden und das derzeit bestehende Defizit der angrenzenden gründerzeitlichen Wohnquartiere bei der Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs kompensiert werden. Die Obergeschosse sind als Räume für Büros und Dienstleistungen sowie in den oberen Etagen für Wohnnutzung in Form von exklusiven, innenstadtnahen Wohnungen mit besonderer Aussicht vorgesehen.

Im Bereich der Einmündung der neuen Erschließungsstraße in die Stettenstraße soll als markante Adresse des neuen Quartiers ein kleiner Platz mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen, der auch als Entrée für den dortigen Einzelhandel dient. An diesem Stadtplatz bietet sich eine gastronomische Nutzung (Cafe, Restaurant, etc.) der angrenzenden Gebäude an.

Die Erschließung des äußeren Ladehofs ist neben der Stetten- und Alpenstraße über eine neue Erschließungsstraße vorgesehen, die in Verlängerung der Gratzmüllerstraße von der Stettenstraße aus unter der Gögginger Brücke hindurch künftig auch die Möglichkeit einer MIV-Verbindung zum inneren und mittleren Ladehof sowie fortführend auch zur Halder- bzw. Hermanstraße sicherstellt.

Mit den künftig neu geplanten Straßenzügen über das Areal der ehemaligen Ladehöfe wird eine zusätzliche Anfahrbarkeit zum Hauptbahnhof aus Richtung Süden und Südosten ermöglicht. Neben dem bisher allein vorhandenen Weg über den Kaiserhofknoten am Königsplatz entsteht damit eine kürzere Route von der Stettenstraße bzw. Hermanstraße über die Ladehöfe zum Hauptbahnhof.

Die für die einzelnen Nutzungen (Wohnen, Einzelhandel, etc.) im Plangebiet erforderlichen Stellplätze sollen weitestgehend in Form von Tiefgaragen unter den jeweiligen Gebäuden nachgewiesen werden.

Die geplanten Freiräume des neuen Quartiers, insbesondere der perspektivisch vom äußeren über den mittleren bis zum inneren Ladehof durchgehende lineare Grünzug entlang der Bahnlinie, die begrüneten Platzflächen und die straßenbegleitenden Baumreihen gewährleisten eine starke Durchgrünung des Areals. Ergänzt wird die öffentliche Durchgrünung des Gebiets durch private Gärten im Bereich der geplanten Wohnbebauung.

Die vorhandene Topographie des äußeren Ladehofs wird im Bereich der Quartiersplätze Teil der künftigen Platzgestaltung. Der Geländeverlauf soll dabei terrassenförmig in den Platzflächen bewältigt werden. Auch im Bereich der privaten Grundstücksflächen der Wohnbebauung soll der Topographie durch gliedernde Stützmauern/Sitzstufen, etc. Rechnung getragen werden. Im Sondergebiet soll der Höhenunterschied zur Schaffung von Kundenparkplätzen (Parkdeck) unter der künftigen, mit der Stettenstraße höhengleichen Verkaufsebene genutzt werden.

D.4.3. 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 dem geplanten städtebaulichen Konzept und der angestrebten hohen Wohnqualität vereinbar.

In dem gemäß §11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Einzelhandel, Dienstleistung, Wohnen“ ausgewiesenen Sondergebiet SO_{EDW} sollen neben Einzelhandelsbetrieben und Wohnungen, auch Dienstleistungsbetriebe, Büros, Verwaltung, Praxen, Schank- und Speisewirtschaften, Beherbergungsbetriebe, Handwerksbetriebe sowie Gebäude und Räume für freie Berufe, kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke möglich sein. Mit dieser Festsetzung soll insbesondere eine Verbesserung der verbrauchernahen Versorgung der neuen Wohngebiete und der umgebenden gründerzeitlichen Wohnquartiere, eine Versorgung der geplanten Wohnnutzungen mit Waren des täglichen Bedarfs sowie eine Attraktivitätssteigerung des gesamten Quartiers durch ergänzende Dienstleistungen ermöglicht werden.

Mittels der detaillierten Festsetzungen zu Betriebstypen, Sortimenten und Verkaufsflächenzahlen soll der geplante und im städtischen Einzelhandelsentwicklungskonzept dargestellte Nahversorgungsstandort („Solitärstandort“) die ihm zugedachte Rolle zur Verbesserung der verbrauchernahen, fußläufig erreichbaren Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs insbesondere für das Einzugsgebiet der neuen Wohnquartiere und des Beethoven- und Bismarckviertels erfüllen. Die Verkaufsflächenbeschränkung auf insgesamt 2.500 m² wurde vorgenommen, damit bestehende Nahversorgungscentren der weiteren Umgebung durch den neuen Nahversorgungsstandort nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Die dabei getroffene Unterscheidung in nahversorgungs- und zentrenrelevante Sortimente leitet sich aus dem Sortimentsleitbild des Augsburger Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes (Einzelhandelsentwicklungskonzept 2015/2020) ab. Dieses wird in den städtischen Bebauungsplänen herangezogen, um eine rechtssichere Steuerung der Sortimentsstruktur im Stadtgebiet gewährleisten zu können. Die letztlich vorgenommene Aufteilung der Sortimente spiegelt das Ziel der Stadt wieder, am Standort „Stettenstraße“ eine ausgeglichene Nahversorgung zu gewährleisten.

Nachdem die Festsetzung einer absoluten maximalen Verkaufsfläche vom Bundesverwaltungsgericht 2008 in einem Grundsatzurteil aufgrund der Gefahr eines sogenannten „Windhundrennens“ für unwirksam erklärt wurde, wird die zulässige Verkaufsfläche im BP Nr. 476 I auf die jeweilige Grundfläche bezogen und in einer Bruchzahl angegeben.

Damit kann die Gefahr ausgeschlossen werden, dass ein einzelner Grundstückseigentümer im Falle der Erschöpfung des Kontingents von einzelnen Nutzungen ausgeschlossen wird. Im Bebauungsplan Nr. 476 I werden daher die nach dem städtischen Einzelhandelsentwicklungskonzept am Standort maximal zulässigen Obergrenzen der nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimente festgesetzt und vorhabenbezogen (Lebensmittelvollsortimenter, Drogeriemärkte, etc.) kontingentiert.

Andere Betriebsformen des Einzelhandels, wie Lebensmittel-Discounter wurden in diesem Zusammenhang ausgeschlossen, da diese eine unerwünschte starke Beeinträchtigung benachbarter Nahversorgungszentren auslösen würden oder - wie bei einem Warenhaus – die angestrebte Funktion eines Nahversorgungsstandorts nicht erfüllen könnten. Darüber hinaus stellt der stattdessen zulässige Betriebstyp „Vollsortimenter“ die hochwertigere Variante des angestrebten Nahversorgungsankers dar, welcher sich gestalterisch und funktional positiv auf das Plangebiet auswirken wird. Drogerien sind wichtige Betriebe der wohnortnahen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und daher im geplanten Nahversorgungsstandort ausdrücklich zulässig.

Die Zulässigkeit von Wohnungen im Sondergebiet beschränkt sich auf die Obergeschosse, da im Erdgeschossbereich eine Wohnnutzung dem angestrebten städtebaulichen Ziel nach einer starken Belebung und hohen Aufenthaltsqualität dieses Bereiches entgegensteht. Zudem sind die Obergeschosse wegen der besseren Aussicht und Belichtung sowie der geringeren Immissionen besser für Wohnnutzung geeignet.

In allen Baugebieten 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 Wohnen auslösen würden. Für das Plangebiet werden ein hochwertiges Wohn- und Arbeitsumfeld sowie ein attraktiver Nahversorgungsstandort angestrebt. Durch den Ausschluss der genannten Nutzungen soll ein Trading-Down-Effekt des Nahversorgungsstandorts und des neuen Wohnquartiers von vornherein vermieden werden.

D.4.4. 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.

Als markanter Auftakt der Bebauung des äußeren Ladehofs fungiert die bis zu 25 m hohe Bebauung innerhalb des Sondergebiets SO_{EDW} unmittelbar östlich der Gögginger Brücke.

Die festgesetzte Mindesthöhe von 15 m stellt sicher, dass diese Neubebauung einen innerstädtischen Maßstab erhält und eine wirksame Raumkante entlang der Stettenstraße und am künftigen Grünzug entsteht. Die gewählte Obergrenze des Hochpunkts von 25 m ermöglicht eine im Stadtraum deutlich erkennbare Akzentuierung der Kopfbebauung, ohne dass damit eine Betroffenheit benachbarter niedriger Gebäude ausgelöst wird. Um einen gestalterischen Übergang zu der im östlichen Teil des äußeren Ladehofs geplanten Wohnbebauung mittels einer ausreichend hohen Raumkante erzielen zu können, wird für den östlichen Teil des Sondergebiets ein Höhenniveau von 12 bis maximal 25 m festgesetzt.

Auf eine Festsetzung der Anzahl der zulässigen Vollgeschosse wurde im Sondergebiet verzichtet, da die Kubatur der künftigen Gebäude in diesem Bereich durch die festgesetzte Grundflächenzahl und die festgesetzte Höhe der baulichen Anlagen bereits ausreichend bestimmt wird. Darüber hinaus ist aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsspektren in diesem Bereich mit stark variierenden baulichen Anforderungen (Geschosshöhe, etc.) eine verbindliche Festlegung zur letztendlich tatsächlich umzusetzenden Zahl an Geschossen im Rahmen der Bauleitplanung nicht sinnvoll.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 wird zur Sicherstellung einer ausreichenden Abschirmung zu den benachbarten Bahnanlagen sowie zur Stettenstraße für die zur Bahnlinie bzw. Stettenstraße ausgerichteten Wohngebäude (Baufeld 1 und 2) die Zahl der Vollgeschosse auf vier bis fünf festgeschrieben. Die maximale Gebäudehöhe beträgt hier 18,5 m. Für die eher punkthausartige Randbebauung entlang der Alpenstraße (Baufeld 3 bzw. 5) wird die Zahl der Vollgeschosse auf drei bis vier begrenzt. Für diese Baukörper ist eine maximale Gebäudeoberkante von 15,0 m vorgesehen.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 wird die Höhenentwicklung der entlang der Alpenstraße konzipierten Punkthäuser nach Süden hin fortgesetzt. Die Zahl der Vollgeschosse wird daher auch für den Bereich WA 2 (Baufeld 6 bis 8) auf drei bis vier begrenzt, wobei für die neuen Gebäude eine maximale Gebäudehöhe von 15,0 m ermöglicht wird.

Mit der festgesetzten Anzahl der Vollgeschosse bzw. zulässigen Höhenentwicklung kann einerseits ein flankierender Eingang zur Augsburger Innenstadt und andererseits eine verträgliche, strukturelle Vernetzung des neuen Quartiers mit den umgebenden gründerzeitlichen Wohnvierteln und sonstigen Innenstadtquartieren sichergestellt werden.

Die im Sondergebiet (GRZ 0,8) und in den Allgemeinen Wohngebieten (GRZ 0,4) festgesetzten Grundflächenzahlen orientieren sich an der baulichen Dichte in den vergleichbaren Gebietsnutzungen in Nachbarschaft des Plangebiets. Die für die jeweiligen Gebietsnutzungen nach § 17 BauNVO zulässigen Höchstwerte werden nicht überschritten.

Für die geplanten allgemeinen Wohngebiete und das Sondergebiet SO_{EDW} werden gemäß den Vorgaben der Rahmenplanung die jeweils zulässigen Bruttogeschossflächen festgesetzt. Im Sondergebiet sowie im WA 2 wird durch die sich daraus ergebende Geschossflächenzahl (GFZ) der zulässige Höchstwert nach § 17 BauNVO eingehalten. Im WA 1 hingegen liegt die GFZ bezogen auf das gesamte Bauquartier mit 1,56 über dem zulässigen Höchstwert (1,2) des § 17 BauNVO. Nachdem das in diesem Bereich geplante Baurecht aus dem dichten Baubestand des benachbarten gründerzeitlichen Bismarck- und Beethovenviertels abgeleitet ist und grundsätzlich eine städtisch urbane Gestaltung in dem innerstädtischen Planareal angestrebt wird, können die Überschreitungen auch im Hinblick auf die mit den sonstigen getroffenen Festsetzungen gewährleistete hochwertige Architektur hingenommen werden. Mit dem öffentlichen Grünzug entlang der Bahnlinie und den parallel hierzu gesicherten privaten Grünflächen kann innerhalb des Areals des Äußeren Ladehofes zudem ein wirksamer Ausgleich hierfür gewährleistet werden. Darüber hinaus ist infolge der vorhandenen Emissionen (Bahn-/ Straßenlärm) in den Randbereichen (Baufeld 1 und 2) dieses Areals auch eine kompakte und zum Teil geschlossene Bebauung zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse erforderlich.

D.4.5. Begründung weiterer Festsetzungen

D.4.5.1. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Die vorgesehene Bauweise und die überbaubaren Grundstücksflächen orientieren sich eng am städtebaulichen Entwurf der Rahmenplanung. 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 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 äußeren Ladehofes in den Eckbereichen der maßgebenden Achsen (Stetten-, Alpenstraße, neue Verbindungsstraße) Baulinien festgesetzt. Im WA 2 müssen die Baulinien (lediglich) auf mindestens 50% ihrer Länge mit Gebäuden angebaut werden, damit hier auf relativ engen Baufenstern eine höhere Flexibilität ermöglicht werden kann.

D.4.5.2. 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. Während in der Baustruktur der sehr dicht bebauten, benachbarten Gründerzeitviertel die Abstandsflächenregelungen des Art. 6 BayBO in der Regel nicht eingehalten werden können, ist für das Plangebiet zumindest nach außen hin die Einhaltung der Abstandsflächenregelungen des Art. 6 BayBO vorrangiges Ziel. Demzufolge wird die Geltung der Abstandsflächenvorschriften des Art. 6 Abs. 4, 5 und 6 BayBO zu den benachbarten Grundstücken außerhalb des Geltungsbereiches hin verbindlich festgesetzt.

Die verpflichtende Anwendung der Abstandsflächenvorschriften der BayBO gegenüber der benachbarten Bebauung außerhalb des Plangebiets gewährleistet eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung der Gebäude nördlich der Stettenstraße und östlich der Alpenstraße. Mit der Einhaltung dieser gesetzlichen Vorschriften können somit auch bei der für das Plangebiet gewählten Höhenentwicklung (im Einzelfall bis 25 m) gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Nachbarschaft des Planareals sichergestellt werden.

Trotz der städtebaulichen Bezugnahme zu den umliegenden Wohn- und sonstigen Innenstadtvierteln soll für die Baustruktur im Plangebiet selbst eine vergleichsweise geringere Dichte mit einem höheren Freiflächenanteil gesichert werden. Dabei verbleiben im Plangebiet einige Bereiche, in denen aus städtebaulichen Gründen eine Einhaltung der Abstandsflächenregelungen nicht vollumfänglich möglich ist. Demzufolge wurde von der Geltung der Abstandsflächenvorschriften des Art. 6 BayBO zwischen den einzelnen überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb des Plangebietes selbst Abstand genommen. Die Abstandsflächen werden hier durch die vorgegebenen Baulinien und Baugrenzen abschließend geregelt. Mit den festgesetzten privaten Grünflächen sowie Verkehrsflächen und nicht überbaubaren Flächen kann zwischen den einzelnen Baufeldern innerhalb des Plangebietes in jedem Fall eine Mindestabstandsfläche von 0,4 H eingehalten werden. Nach Art 6 Abs. 7 Nr. 2 BayBO kann die Stadt die Tiefe der Abstandsfläche durch Satzung grundsätzlich auf 0,4 H (jedoch mindestens 3 m) beschränken, ohne dass hierdurch die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse beeinträchtigt wären. Nachdem die Abstandsflächen innerhalb des Plangebiets generell über 0,4 H und mindestens 3 m betragen, ist eine ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung der geplanten Gebäude gewährleistet.

D.4.5.3. Tiefgaragen, Stellplätze, Nebenanlagen

Mit der Zulässigkeit von Nebenanlagen, Garagen und Stellplätzen nur innerhalb der durch Baugrenzen bzw. Baulinien festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen soll 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 zulässig, da diese in die Gartengestaltung verträglich integrierbar sind.

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 sollte im Vollzug des Bbauungsplanes 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 verschließbar ausgebildet werden.

D.4.5.4. 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 eine homogene Integration des Quartiers in die gründerzeitlichen Wohnquartiere in 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 randlichen „Riegelbebauung“ gewährleisten zu können.

Mit der Festsetzung von Flachdächern für sämtliche Gebäude kann eine einheitliche, homogene Dachlandschaft geschaffen werden, die der angestrebten hochwertigen architektonischen Gestalt neuer Gebäude Rechnung trägt. Durch die Ausbildung 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 Bestimmungen zu Einfriedungen sollen eine einheitliche gestalterische und grünordnerische Fassung des Straßenraumes gewährleisten. In den allgemeinen Wohngebieten sind die zur Bahnlinie hin orientierten privaten Grünflächen mittels einer maximal 45 cm hohen Stützmauer bzw. Sitzmauer aus glatt geschaltem grauen Sichtbeton gegenüber dem benachbarten öffentlichen Freiraum (übergeordnete Wegeverbindung, etc.) abzugrenzen. Damit kann eine räumliche Trennung von privaten zu öffentlichen Freiflächen sichergestellt werden, die darüber hinaus auch der Topographie des Äußeren Ladehofs Rechnung trägt. Als Absturzsicherung für die privaten Gartenbereiche ist die Ausbildung eines maximal 1,0 m hohen Metallstab- oder Stahlmattenzauns zulässig, dem eine maximal 1,0 m hohe Schritthecke aus Laubgehölzen vorzupflanzen ist.

Mit dem Ausschluss von Einfriedungen im Bereich des geplanten Sondergebietes kann die angestrebte Offenheit und Durchlässigkeit dieses Quartiers gegenüber den angrenzenden öffentlichen Bereichen gewährleistet werden. Aufgrund des öffentlichen Charakters der Erdgeschossnutzungen sind Einfriedungen in diesem Bereich unnötig.

D.4.5.5. Werbeanlagen

Mit den Festsetzungen bezüglich der Werbeanlagen und Automaten kann eine Beeinträchtigung bzw. Verunstaltung des Straßen- und Stadtbildes in den neuen Baugebieten vermieden werden. Um den neuen Gebäuden keine unpassende kommerzielle Prägung zu verleihen, wird eine zurückhaltende Gestaltung von Werbeanlagen angestrebt. Die Architektur der geplanten Gebäude soll grundsätzlich im Vordergrund stehen.

D.4.6. Grünordnungs- und Freiflächenkonzept

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 durchgrüneten Teil der südlichen Innenstadt arrondiert werden. Die im Vergleich zur gründerzeitlichen Blockrandbebauung vorgesehenen größeren Gebäudeabstände und die grünen Blockinnenbereiche ermöglichen eine großzügige Durchgrünung des Areals.

Mit dem entlang der Bahnstrecke verlaufenden übergeordneten Grünzug, der mit integriertem Weg u. a. für Fußgänger und Radfahrer die Funktion eines Verbindungsfreiraumes übernimmt, sollen die drei Areale der ehemaligen Ladehöfe miteinander verknüpft werden. Trotz wechselnder Breiten soll der Grünzug einen klaren gestalterischen Zusammenhang im urbanen Kontext erzeugen. Einheitliche Materialien, wenige, aber markante Ausstattungselemente und charakteristische Leitbäume (Ginkgo, Scharlach-Eiche) unterstreichen diese Intention. Der Grünzug im äußeren Ladehof gliedert sich dabei in einen Grünstreifen mit Baumreihe entlang der Privatgrundstücke, in einen Rad- und Fußweg mit Beleuchtung und in Wiesenflächen mit hainartigen Baumgruppen.

Die drei markanten Quartiersplätze des äußeren Ladehofes bilden identitätsstiftende, attraktive Aufenthaltsräume, die sich gestalterisch in den bahnbegleitenden Grünzug hineinschieben. Die im Bereich der Quartiersplätze vorgesehenen Unterbrechungen des Grünzuges tragen zu einer Rhythmisierung des linearen Grünzuges bei. Auf den Plätzen werden lichte Baumhaine mit der charakteristischen Baumart Ginkgo ausgebildet, die letztendlich zur Stärkung der Identität des jeweiligen Quartiers beitragen.

Die Platzgestaltung des südlichen Quartiersplatzes nimmt den in diesem Bereich des äußeren Ladehofes von der Alpenstraße zur Bahntrasse abfallenden Geländeverlauf auf und trägt diesem durch verschieden große Sitzstufen in Form von Holzdecks Rechnung. Diese Decks gliedern den Platz in einzelne Terrassen, die multifunktional bespielt werden können. In diesem Zusammenhang ist auch die Integration von Kinderspielbereichen innerhalb des Quartiersplatzes und in einem eingefriedeten Bereich unmittelbar südlich davon vorgesehen, die gestalterisch für die Altersklasse 6 bis 12 Jahre ausgelegt werden sollen. Als Leitbaum für den südlichen Quartiersplatz ist der Ginkgo vorgesehen, der dem Platz zu einer eigenen Identität mit hohem Wiedererkennungswert verhilft.

Der mittlere Quartiersplatz wird als zentraler Mittelpunkt des äußeren Ladehofes als vielfältig nutzbare Freifläche angelegt. Auch hier wird das Gelände terrassiert, so dass attraktive Aufenthaltsbereiche im Wechsel zu Pflanzflächen entstehen. Die Ausformung der Sitzstufen als Holzdecks schafft großzügige und qualitativ hochwertige Aufenthaltsbereiche. Als Leitbaum ist auch für den mittleren Quartiersplatz der Ginkgo vorgesehen.

Der nördliche Platzbereich nimmt vorwiegend die Funktion eines Gelenks zur Aufnahme unterschiedlicher Wegebeziehungen wahr. Auch hier lädt ein Holzdeck zum Verweilen ein und stellt den gestalterischen Bezug zu den anderen Quartiersplätzen her. Der Ginkgo fungiert wiederum als Leitbaum.

Neben der Grünvernetzung entlang der Bahnstrecke verfolgt das grünordnerische Konzept darüber hinaus insbesondere auch eine intensive Eingrünung des Plangebietes unter Einbeziehung erhaltenswerter Gehölzbestände entlang der Stetten- und Alpenstraße. Die neuen Erschließungsstraßen sowie nicht bepflanzte Bereiche entlang der bestehenden Verkehrswege werden mit begleitenden Baumreihen versehen.

Die im Böschungsbereich der Stettenstraße und am Übergang zu den bestehenden Wohngrundstücken entlang der Alpenstraße vorhandenen Biotope werden weiterhin erhalten. Durch die Ausweisung dieser Bereiche als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ wird ihr Fortbestand dauerhaft gesichert.

Mit den geplanten grünordnerischen Maßnahmen soll in Verbindung mit den neuen Wegebeziehungen und quartiersprägenden Platzflächen eine hohe Aufenthaltsqualität in dem bislang nahezu unzugänglichen und wenig ansprechenden Areal des äußeren Ladehofs sichergestellt werden.

D.4.7. Verkehrliche Erschließung

D.4.7.1. Verkehrliche Randbedingungen

Das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe weist mit seiner zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und dem 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 ist in dem i. V. m. dem Bebauungsplan Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard (zwischen Klinkertor- und Theodor-Heuss-Platz)“ aufgebauten städtischen Verkehrsmodell ausreichend berücksichtigt.

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 Topp durchgeführt (Untersuchung vom Juli 2011). In dem untersuchten Planfall wurde die Existenz der bahnparallelen Verbindungsstraße zwischen mittlerem und äußerem Ladehof vorausgesetzt. 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 die 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.

D.4.7.2. MIV

Die Flächen des äußeren Ladehofes werden für den MIV über die Stetten- und die Alpenstraße erschlossen. Für die innere Erschließung des Areals wird in diesem Zusammenhang eine neue Erschließungsstraße ausgebildet, die in Gegenlage zur Gratzmüllerstraße an die Stettenstraße angebunden ist. Über diese neue Straße (Fahrbahnbreite 6,50 m), die unter der Gögginger Brücke hindurch auch an die geplante, künftige Verbindungsstraße (Halder-/Hermanstraße) im Bereich des inneren und mittleren Ladehofs angebunden ist, wird die MIV-Erschließung des Sondergebiets sowie der Wohnbauflächen im Baufeld 1 (WA 1) erfolgen.

Nach den Ergebnissen des Leistungsfähigkeitsnachweises liegt für den neuen Knotenpunkt „Stettenstraße / Gratzmüllerstraße / neue Erschließungsstraße“ sogar ohne die Ausbildung einer Lichtsignalanlage eine ausreichende Leistungsfähigkeit vor. Für die Rechts- und Linksabbieger, die aus der neuen Erschließungsstraße in die Stettenstraße einbiegen, beträgt die durchschnittliche Wartezeit während der nachmittäglichen Spitzenstunde 37 bzw. 45 Sekunden (Verkehrsqualität D). Während der vormittäglichen Spitzenstunde treten geringere Wartezeiten auf.

Von der Stettenstraße können die Linksabbieger in die neue Erschließungsstraße auf dem äußeren Ladehof während der Spitzenstunden hingegen jeweils mit der Verkehrsqualität A, d. h. mit wenigen Sekunden Wartezeit abgewickelt werden. Der Hauptverkehrsstrom verbleibt weiterhin auf der Stettenstraße und kann den neuen Knotenpunkt auf dieser Vorfahrtstraße nahezu ohne Beeinträchtigung passieren.

Um die beschriebenen Verkehrsqualitäten erreichen zu können, muss die neu geplante Erschließungsstraße im Knotenpunktbereich mit der Stettenstraße so ausgebildet werden, dass sich zwei ausfahrende Fahrzeuge nebeneinander aufstellen können (aufgeweitete Fahrspur für paralleles Rechts- und Linksabbiegen in die Stettenstraße). Für den von der Stettenstraße links in den äußeren Ladehof einbiegenden MIV muss ein eigener Linksabbiegerstreifen zur Verfügung stehen. In der westlichen Zufahrt der Stettenstraße zum Knoten soll zur Verbesserung der fußläufigen Verknüpfung der benachbarten Stadtquartiere vor allem mit dem neuen Nahversorgungsstandort eine Querungsinsel ausgebildet werden.

Mit den vorgenannten Maßnahmen, die im Bebauungsplan bereits berücksichtigt sind, kann eine leistungsfähige Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens am Knoten Stettenstraße / Gratzmüllerstraße / neue Erschließungsstraße sichergestellt werden. Für die Gratzmüllerstraße bzw. das Beethovenviertel ist in diesem Zusammenhang kein zusätzliches Aufkommen an gebietsfremdem Verkehr zu erwarten, da die Verkehrsrelationen über die jeweiligen Hauptstraßen einfacher und zeitsparender sind. In der Gratzmüllerstraße besteht außerdem eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Zudem ist bereits heute gebietsfremder Kfz-Verkehr in der als Anliegerstraße mit Durchfahrtsverbot für nicht anliegende Kfz ausgewiesenen Gratzmüllerstraße generell unzulässig.

Für die übrigen Wohnbauflächen im WA1 und im WA 2 (Baufeld 2 bis 8) ist die Erschließung über die Alpenstraße vorgesehen. Zudem ist zwischen diesen Bereichen auch noch eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ konzipiert (mittlerer Quartiersplatz), über die optional eine untergeordnete Erschließung der unmittelbar anliegenden Gebäude ermöglicht werden kann.

D.4.7.3. ÖPNV

Das Plangebiet ist dank seiner innerstädtischen Lage hervorragend vom ÖPNV erschlossen. Entlang der Hermanstraße an der Westgrenze des äußeren Ladehofs verläuft die Straßenbahnlinie 1 in Richtung Innenstadt / Königsplatz bzw. nach Göggingen. Im Nordwesten liegt die nächste Straßenbahnhaltestelle „Frohsinnstraße“ der Linie 1 an der Hermanstraße durchschnittlich 350 m entfernt von den neuen Baugebieten. In vergleichbarer Entfernung befindet sich im Nordosten die Haltestelle „Theodor-Heuss-Platz / IHK“ der Straßenbahnlinien 2, 3 und 6 in Richtung Innenstadt / Königsplatz bzw. nach Haunstetten sowie Friedberg-West. Die Haltestelle „Theodor-Heuss-Platz / IHK“ sowie die Haltestelle „Bismarckbrücke“ werden auch von zwei Stadtbuslinien angeeignet.

Die fußläufige Entfernung zum Hauptbahnhof im Nordwesten und zum Bahn-Haltepunkt Haunstetter Straße im Südosten beträgt jeweils ca. 900 m, sodass das Plangebiet auch eine hohe Lagegunst für Bahn-Pendler besitzt. Die heutigen Regionalbushaltestellen auf dem Bahnhofsvorplatz liegen ebenfalls in ca. 900 m Entfernung, die sich bei Anlage eines Regionalbus-Terminals auf dem inneren Ladehof geringfügig reduzieren wird.

Die bereits bestehende exzellente Erreichbarkeit des Plangebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird im Zuge der Realisierung der Mobilitätsdrehscheibe im Bereich von Hauptbahnhof und Königsplatz zukünftig noch weiter aufgewertet, indem die Verknüpfung zwischen Straßenbahn und DB-Schienenverkehr sowie die Leistungsfähigkeit des Straßenbahn- und Stadtbusnotens am Königsplatz optimiert werden.

D.4.7.4. Ruhender Verkehr

Für die einzelnen Nutzungen ist der Stellplatzbedarf entsprechend den bestehenden Richtwerten differenziert nach den verschiedenen Nutzungsarten und deren spezifischen Ansprüchen auf den jeweiligen Baugrundstücken nachzuweisen. Für den Stellplatznachweis gilt in diesem Zusammenhang die städtische Stellplatzsatzung.

Die Bewältigung des ruhenden Verkehrs im SO_{EDW} soll in einer Tiefgarage unter dem geplanten Gebäudekomplex erfolgen. Als Ergänzung zur Tiefgarage kann im Zuge der Konkretisierung dieses Vorhabens im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungs- / Genehmigungsfreistellungsverfahrens auch die Ausbildung von zusätzlichen, ebenerdigen Stellplätzen in städtebaulich verträglicher Form geprüft werden.

In den allgemeinen Wohngebieten soll die Bewältigung des ruhenden Verkehrs vorwiegend in Tiefgaragen erfolgen. Ebenerdige Stellplätze (Besucher-Stellplätze) können in untergeordneter Anzahl in den allgemeinen Wohngebieten innerhalb der Baufenster ausgebildet werden.

Bei der Ausgestaltung der neuen öffentlichen Räume werden zusätzliche öffentliche Parkstände entlang der im Plangebiet liegenden Straßen ausgebildet – überall dort, wo diese verkehrstechnisch möglich sind und stadtverträglich integriert werden können. In diesem Zusammenhang soll auch die derzeit rechtlich nicht gesicherte Parkplatzsituation der „wilden“ Stellplätze zwischen den Bestandsbäumen entlang der Alpenstraße planungsrechtlich geregelt und baulich geordnet werden.

Durch die Unterbringung der privaten Stellplätze sowie der Kundenstellplätze für den Einzelhandel in geräumigen Tiefgaragen wird der Bedarf an Stellplätzen im Plangebiet im Wesentlichen gedeckt. Oberirdisch können Besucherstellplätze auf Privatgrundstücken und öffentliche Parkstreifen an den Straßenabschnitten zusätzlich den Parkdruck mindern.

Letztendlich handelt es sich beim Plangebiet um ein Areal, das aufgrund seiner innerstädtischen Lage einerseits zwar eine sehr gute Anbindung an den ÖPNV und insbesondere auch den Hauptbahnhof besitzt und zudem auch fußläufig gut erschlossen ist, andererseits aber, wie vergleichbare benachbarte Areale auch, nur ein eingeschränktes Flächenpotenzial für den ruhenden Verkehr aufweist. Ein Parkraumangebot in den innerstädtischen Straßenzügen steht dabei grundsätzlich nur in begrenztem Umfang zur Verfügung und richtet sich nach der jeweiligen Aufnahmefähigkeit der einzelnen Straßen. Bei der Bewältigung des ruhenden Verkehrsaufkommens der Innenstadt sind u. a. auch die vorhandenen, nicht ausgelasteten Parkhäuser (Bahnhofs-Parkhaus, etc.) einzubeziehen, die künftig noch stärker nachgefragt werden können.

D.4.7.5. Fuß- und Radwege

Die Fuß- und Radwege, die das Plangebiet derzeit einrahmen, bleiben auch weiterhin erhalten. Entlang der Alpenstraße wird auf der Westseite der Straße, hinter den Bestandsbäumen mit zwischenliegenden Stellplätzen, ein neuer Gehweg angelegt.

Im bislang für Fußgänger und Radfahrer nur bedingt durchlässigen Plangebiet wird mit der Planung eine größtmögliche Durchlässigkeit für diese Verkehrsteilnehmer angestrebt. Neben einer übergeordneten, bahnbegleitenden Wegeverbindung werden im Bereich des äußeren Ladehofes über die geplanten Quartiersplätze mehrere Durchlässe von der Stettenstraße und Alpenstraße zu dieser Wegeverbindung geschaffen. Mit der im westlichen Abschnitt der Stettenstraße geplanten Querungsmöglichkeit kann eine Verbesserung der Verknüpfung der benachbarten Stadtquartiere erzielt werden.

Zur Verbesserung der radläufigen Verbindung entlang der Stettenstraße werden im Zuge der Umgestaltung der Stettenstraße im Planbereich auf der Süd- und Nordseite des Straßenraums neue Radverkehrsanlagen (v. a. Radfahrstreifen, punktuell Angebotsstreifen) in den Straßenraum eingeplant. Die städtischen Planungen zum Ausbau des innerstädtischen Radwegenetzes sehen perspektivisch auch eine Fortführung der Radfahrstreifen nach Osten in Richtung Theodor-Heuss-Platz vor, die verfahrenstechnisch aber unabhängig vom BP Nr. 476 I in Abstimmung mit den dortigen Anliegern vorangetrieben werden sollen.

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 sichergestellt. Durch die beabsichtigte Entwicklung des inneren und mittleren Ladehofs kann auch eine attraktive Verbindung in Richtung Hauptbahnhof eröffnet werden. Die jenseits der Bahnlinie liegenden Stadtquartiere sind über die Gögginger Brücke und die Bismarckbrücke erreichbar.

D.4.8. Immissionsschutz

D.4.8.1. Lärmeinwirkungen

Für eine erste Ermittlung und Beurteilung der auf das Plangebiet einwirkenden Schallimmissionen (Verkehr, Gewerbe) wurde für den Bereich des äußeren Ladehofs im Zuge der hierfür bereits vorangegangenen Rahmenplanung durch das Institut für Umweltschutz und Bauphysik, Obermeyer Planen + Beraten GmbH eine schalltechnische Vorabschätzung (Projekt Nr. 17150 vom 16.11.2009) durchgeführt.

Im Rahmen der Fortschreibung der Rahmenplanung und somit auch des Baukonzeptes für das Areal des äußeren Ladehofes wurden durch das Büro Möhler + Partner Ingenieure AG ergänzende schalltechnische Untersuchungen zur Ermittlung und Beurteilung der auf die geplanten schutzbedürftigen Nutzungen einwirkenden Emissionen durchgeführt (Bericht-Nr. 050-3054-2 vom Mai 2011, ergänzende Stellungnahme vom 27.01.2012). In diesen Untersuchungen wurden die maßgebenden Emissionsquellen erfasst und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Plangebiet untersucht.

D.4.8.1.1. Verkehrslärm

Die Verkehrslärmsituation im Plangebiet wird insbesondere durch den Schienenverkehr der Bahnlinie Augsburg - München geprägt. An den straßenzugewandten Hausseiten kommt auch dem Verkehr der Stettenstraße, Alpenstraße und der zukünftigen Erschließungsstraße über die Ladehöfe sowie dem Straßen- und Straßenbahnverkehr auf der Gögginger Brücke eine gewisse Bedeutung zu.

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 (WS) und Campingplatzgebieten
tags 55 dB(A)
nachts 45 dB(A) bzw. 40 dB(A).
- Bei Friedhöfen, Kleingartenanlagen und Parkanlagen
tags und nachts 55 dB(A).
- Bei sonstigen Sondergebieten, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart
tags 45 bis 65 dB(A)
nachts 35 bis 65 dB(A).

Die Schutzbedürftigkeit des Sondergebiets Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen (SO_{EDW}) entspricht dabei aufgrund des Nebeneinanders von gewerblicher Nutzung und Wohnungen demjenigen eines Mischgebiets mit Orientierungswerten von 60/50 dB(A) tags/nachts für Verkehrslärmwirkungen.

Als Grundlage für die vom Büro Möhler + Partner durchgeführte Prognose der Schallbelastung der maßgebenden bestehenden und geplanten Straßen fungierte im Sinne einer konservativen Vorgehensweise hinsichtlich der Schallimmissionsentwicklung der ungünstigste Prognosefall, d. h. das Entwicklungsszenario mit den höchsten Verkehrsmengen (Prognose-Nullfall 2025).

Die in der aktuellen schalltechnischen Untersuchung des Büros Möhler + Partner aufgeführte schalltechnische Bewertung des Bahn lärms basiert auf Berechnungen zu den Prognoseverkehrsmengen, die den schalltechnischen Untersuchungen des Planfeststellungsverfahrens für die Ausbaustrecke Augsburg - Olching (- München) entnommen wurden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde als Schallschutzmaßnahme u.a. das sogenannte besonders überwachte Gleis (büG) mit einem Abschlag von 3 dB (A) festgesetzt. Dieser Abschlag von 3 dB (A) ist in diesen Berechnungen enthalten.

Um einen Vergleich mit den derzeit vorhandenen Zugmengen im Bereich südlich des Hauptbahnhofs zu erhalten, wurden ergänzend Berechnungen auf Grundlage der aktuellen Verkehrsmengen aus dem Jahr 2010 durchgeführt.

Diese Berechnungen ergeben geringere Werte, da im Vergleich zu den Zugmengenangaben aus dem Planfeststellungsverfahren tatsächlich eine geringere Anzahl Güterzüge und ICE-Züge auf den Bahnstrecken verkehrt, und zudem werden die ICE-Züge im Planfeststellungsverfahren mit einer Geschwindigkeit von 150 km/h im Bereich der Ladehöfe angenommen, während sie tatsächlich in dieser bahnhofsnahe Situation lediglich mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h fahren. Die Berechnungen auf Grundlage der Prognoseverkehrsmenge „Planfeststellung“ ergeben zusammenfassend das im folgenden Abschnitt dargestellte Bild:

Die höchsten Beurteilungspegel betragen bis zu 70/68 dB(A) tags/nachts an den bahnungewandten Hausseiten im Bereich des Sondergebiets SO_{EDW}. Entlang der Stettenstraße betragen die Beurteilungspegel aus Verkehrslärm noch bis zu 67/59 dB(A) tags/nachts. An den lärmabgewandten Hausseiten des Planungsgebiets (nach innen gerichtete Hausseiten der Gebiete WA 1 und WA 2) können die Orientierungswerte der DIN 18005 für Wohngebiete tagsüber überwiegend eingehalten werden, nachts wird zumindest der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete eingehalten.

Somit werden an lärmzugewandten Hausseiten im Plangebiet die Orientierungswerte für Mischgebiete um bis zu 10 dB(A) tags bzw. 18 dB(A) nachts überschritten. Die Orientierungswerte der DIN 18005 stellen in der Bauleitplanung Zielwerte dar, von denen bei Verkehrslärmeinwirkungen nach oben und unten abgewichen werden kann. Solange gesunde Wohnverhältnisse vorliegen, können im Rahmen der Bauleitplanung nach Abwägung der unterschiedlichen Belange Überschreitungen der Orientierungswerte hingenommen werden. In den Bereichen mit Überschreitungen von mehr als 4 dB(A) können diese nur unter Ausschöpfung der Möglichkeiten des aktiven und passiven Schallschutzes abgewogen werden. Die Überschreitung der Orientierungswerte um mehr als 4 dB(A) entspricht der Überschreitung der in der Regel um 4 dB(A) höheren Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Diese können auch als Grenze für das Vorliegen (noch) gesunder Wohnverhältnisse angesehen werden. Insbesondere durch die Lage des Planungsgebiets entlang der stark genutzten Bahngleise besteht eine Vorbelastung, die grundsätzlich nicht durch Reduzierung des Schienenverkehrs vermieden werden kann. Trotz dieser Lärmbeeinträchtigung soll die Fläche des äußeren Ladehofs aufgrund ihrer städtebaulichen Bedeutung (innerstädtische Lage, Arrondierung vorhandener Wohnquartiere, hervorragende Verkehrsanbindung und Infrastrukturausstattung in der Nähe) für Wohnnutzungen und andere Zwecke entwickelt werden.

Entlang der Bahnlinie sind bereits im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke Augsburg-München aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwand 4 m über Schienenoberkante) realisiert worden. Eine Erhöhung dieser Wand kann (insbesondere in den obersten Geschossen der in der Regel viergeschossigen Bebauung) auch aufgrund des breiten Gleisfelds die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 nicht erreichen. Entlang der stärker frequentierten Straßenverkehrswege (Stettenstraße, neue Erschließungsstraße) kommen aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der innerstädtischen Lage kaum in Betracht, zumal ein städtisches, belebtes Straßenbild angestrebt wird. Um die Orientierungswerte der DIN 18005 auch in den obersten Geschossen einzuhalten, wären rechnerisch Schallschutzwände entsprechend der Gebäudehöhe erforderlich, die das Stadtbild erheblich beeinträchtigen würden. Daher reagiert der dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Entwurf mit der Baukörperanordnung auf die Immissionssituation der umliegenden Verkehrswege. In diesem Zusammenhang ist entlang der Bahnlinie eine schallabschirmende Bebauung in den Baufeldern 1, 6, 7, 8 und 9 vorgesehen. Lücken zwischen den Gebäuden sind mit gebäudehohen (transparenten) Schallschutzwänden zu schließen. Dadurch entstehen im Inneren der Bereiche WA 1 und WA 2 ruhige Bereiche, so dass an allen Wohngebäuden an den lärmabgewandten Hausseiten im Plangebiet zumindest die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Um gesunde Wohnverhältnisse in den Baufeldern 2 bis 5 sowie bei der Hinterliegerbebauung in den Baufeldern 6 bis 8 sicherstellen zu können, muss in diesem Zusammenhang gewährleistet sein, dass die schallabschirmende Bebauung entlang der Bahnlinie noch vor Bezugsfertigkeit einer Bebauung in diesen Bereichen bereits soweit realisiert ist, dass sie ihre Lärmschutzfunktion auch tatsächlich wahrnehmen kann.

Entlang der Bahnlinie und entlang der Stettenstraße betragen die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm tagsüber über 65 dB(A) bzw. nachts über 60 dB(A). Bei dieser Lärmbelastung könnten ungesunde Wohnbedingungen nach Einschätzung des Umweltbundesamtes nicht mehr ausgeschlossen werden. Aufenthaltsräume im Einwirkungsbereich der nachts kaum geringer frequentierten Bahnlinie (vor allem die Schlafzimmer) sollen auf die lärmabgewandte Hausseite orientiert werden. Durch die Baukörperanordnung ist gewährleistet, dass an den lärmabgewandten Hausseiten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, so dass gesunde Wohnverhältnisse hergestellt werden können.

Sollte es aus Gründen der Grundrissorganisation nicht möglich sein, alle Aufenthaltsräume auf die lärmabgewandte Seite zu orientieren, müssen Fenster der Schlaf- und Kinderzimmer an den lärmzugewandten Hausseiten durch Schallschutzkonstruktionen (Wintergärten, Laubengänge, Kastenfenster o.ä.) oder eine ausreichende Schalldämmung der Außenbauteile derart geschützt werden, dass zumindest für den Aufenthalt im Gebäudeinneren gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden.

Die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen werden nach den Vorgaben der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ geregelt. Sie werden konkretisiert durch erforderliche Schalldämm-Maße von Außenbauteilen in Abhängigkeit von der jeweiligen Raumnutzung und des vorherrschenden Lärmpegelbereichs. Der Lärmpegelbereich wird anhand des maßgeblichen Außenlärmpegels nach Tabelle 8 der DIN 4109 ermittelt. Der maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich aus dem Beurteilungspegel Tag unter der Annahme, dass die nächtliche Lärmbelastung um etwa 10 dB(A) abnimmt. Im vorliegenden Fall des Schienenverkehrs ergibt sich nachts jedoch keine Minderung der Lärmbelastung.

Daher sind passive Schallschutzmaßnahmen so zu dimensionieren, dass im Innenraum die Anhaltswerte nach Tabelle 6 der VDI 2719 eingehalten werden, die eine gesonderte Berücksichtigung der Innenraumpegel in Schlafzimmern nachts vorsehen.

Gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 ist ein ungestörter Schlaf bei gekipptem Fenster selbst ab Beurteilungspegeln von 45 dB(A) häufig nicht mehr möglich. Damit Fenster ihre schalldämmende Wirkung erzielen, müssen sie in Schlafräumen dauernd geschlossen gehalten werden. Um dennoch einen ausreichenden Luftaustausch zu gewährleisten, sind in Schlaf- und Kinderzimmern mit Beurteilungspegeln von mehr als 54 dB(A) nachts im Sondergebiet und 49 dB(A) nachts in den Wohngebieten schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen. In Wohnräumen, die nur tagsüber genutzt werden, kann den Anforderungen der Lufthygiene durch Stoßlüften entsprochen werden.

Unter Berücksichtigung der derzeitig vorhandenen Verkehrsmengen ergeben sich besonders an den zur Bahnseite orientierten Hausseiten grundsätzlich deutlich geringere Lärmpegel.

Für die einzelnen Bereiche des Planungsgebiets werden folgende Maßnahmen getroffen:

Sondergebiet Einzelhandel, Dienstleistung, Wohnen

Auf den bahnungsgewandten Südwestseiten betragen die Beurteilungspegel bei Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge „Planfeststellung“ bis zu 70/68 dB(A) Tag/Nacht. Auf den von der Bahnlinie abgewandten Hausseiten betragen die Beurteilungspegel zwischen 66/60 dB(A) Tag/Nacht am nordwestlichen Gebäude und 64/56 dB(A) Tag/Nacht am südöstlichen Gebäude. Die Orientierungswerte für Mischgebiete werden daher an den Baugrenzen bzw. Außenseiten der Gebäude tags und nachts überschritten.

In diesem Gebiet sollen daher die Wohnnutzungen überwiegend zu einem Innenhof orientiert untergebracht werden. Bei einer geeigneten Gebäudeanordnung können daher Wohnungen an eine Innenhofseite orientiert werden, an denen die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts eingehalten werden.

Die Büroräume und sonstigen schutzbedürftigen Räume von Nicht-Wohnnutzungen können durch passive Schallschutzmaßnahmen (ausreichende Schalldämmung der Außenbauteile und ggfs. kontrollierte Belüftung) geschützt werden.

Wohngebiete allgemein

Die in den Bereichen WA 1 und WA 2 (Baufeld 1, 6, 7 und 8) entlang der Bahnlinie und der neu zu errichtenden Erschließungsstraße 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 5 sowie bei einer Hinterliegerbebauung in den Baufeldern 6 bis 8 besteht demzufolge das Erfordernis zur Vorgabe einer Baureihenfolge für die Wohnbebauung im äußeren Ladehof. Zur Sicherstellung der Lärmschutzfunktion der schallabschirmenden Bebauung entlang der Bahnlinie und der neuen Erschließungsstraße muss diese als Rohbau inklusive Fenster mit mindestens vier Vollgeschossen einschließlich der transparenten Lärmschutzwände jeweils zeitlich vor Bezugsfertigkeit einer Bebauung in den Baufeldern 2 bis 5 sowie einer straßenseitigen Bebauung in den Baufeldern 6 bis 8 errichtet sein. Sofern die Einhaltung der zulässigen Immissionsrichtwerte auf andere Art und Weise gutachterlich nachgewiesen werden kann, kann von dieser Baureihenfolge auch Abstand genommen werden.

Wohngebiet WA1

An den bahnzugewandten Hausseiten der Riegelbebauung im Südwesten betragen die Beurteilungspegel bei Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge „Planfeststellung“ bis zu 68/67 dB(A) tags/nachts. Hier werden die Orientierungswerte um 13/22 dB(A) tags/nachts überschritten. Unter Zugrundelegung der derzeitigen Verkehrsmengen des Schienenverkehrs ergeben sich bahnzugewandt Beurteilungspegel, die tagsüber und nachts um 6 bis 7 dB(A) niedriger sind. An den lärmabgewandten Hausseiten der Riegelbebauung werden tags und nachts zumindest die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

Die Beurteilungspegel an der Bebauung entlang der Alpenstraße betragen bis zu 56 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. An den jeweils lärmabgewandten Hausseiten werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl unter Berücksichtigung der Zugzahlen aus der Planfeststellung zum Ausbau der Bahnstrecke als auch der derzeitigen Verkehrsmengen eingehalten. Entlang der Stettenstraße und entlang der neu zu bauenden Erschließungsstraße betragen die Beurteilungspegel aus Verkehrslärm bis zu 67/59 dB(A) tags/nachts. Damit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 um bis zu 12/14 dB(A) tags/nachts überschritten. An den lärmabgewandten südlichen Hausseiten und der östlichen Hausseite der nord-südgerichteten Bebauung werden die Orientierungswerte der DIN 18005 tags eingehalten und nachts um bis zu 4 dB(A) überschritten.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden sowohl unter Berücksichtigung der Zugzahlen aus der Planfeststellung zum Ausbau der Bahnstrecke als auch der derzeitigen Verkehrsmengen eingehalten. Aufgrund der hohen Beurteilungspegel von über 65/60 dB(A) tags sind Aufenthaltsräume bei der Bebauung unmittelbar entlang der Stettenstraße, der neuen Erschließungsstraße, der Bahnlinie und der verkehrsberuhigten Zone so zu orientieren, dass sie eine von der in der Planzeichnung entsprechend gekennzeichneten Gebäudefassade abgewandte Orientierung aufweisen.

Ist aus nachvollziehbaren Gründen eine Grundrissorientierung in den ruhigeren Innenbereich nicht vollständig möglich, 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.

An den zur Alpenstraße zugewandten Hausseiten (ausgenommen Bau-feld 2) treten deutlich geringere Beurteilungspegel auf. Allerdings sind auch hier in Schlaf- und Kinderzimmern schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Die Schalldämmung der Außenbauteile kann entsprechend den Anforderungen der bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109 erfolgen.

Wohngebiet WA2

An den bahnzugewandten Hausseiten betragen die Beurteilungspegel bis zu 62/62 dB(A) tags/nachts. Hier werden die Orientierungswerte um 7/17 dB(A) tags/nachts überschritten. An den lärmabgewandten Hausseiten werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, da textlich festgesetzt ist, dass die Baukörper in ihrer Geschossigkeit so ausgeführt werden, dass die bahnparallele Bebauung grundsätzlich um ein Geschoss höher als die nordöstlichen Gebäudeflügel ausgeführt wird und die Lücken zwischen den Baukörpern durch gebäudehohe (transparente) Schallschutzwände geschlossen werden. Durch eine schalltechnisch günstige Planung dieser Baukörper kann daher auch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für mindestens eine Hausseite je Gebäude erreicht werden.

Unter Zugrundelegung der derzeitigen Verkehrsmengen des Schienenverkehrs ergeben sich bahnabgewandt kaum Änderungen der Beurteilungspegel. Bahnzugewandt sind die Beurteilungspegel jedoch tagsüber um ca. 5 bis 6 dB(A) niedriger. Aufgrund der hohen Beurteilungspegel über 60 dB(A) nachts sind Aufenthaltsräume bei der Bebauung entlang der Bahnlinie und der verkehrsberuhigten Zone jeweils auf die lärmabgewandte Hausseite zu orientieren. Ist aus nachvollziehbaren Gründen eine solche Grundrissorientierung nicht vollständig möglich, muss an der lärmzugewandten Hausseite die Schalldämmung der Außenbauteile so dimensioniert werden, dass die Anhaltswerte für Innenpegel nach VDI 2719 in den Schlaf- und Kinderzimmern eingehalten werden.

An den zur Alpenstraße zugewandten Hausseiten treten deutlich geringere Beurteilungspegel auf. Hier sind in Schlaf- und Kinderzimmern allerdings schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Die Schalldämmung der Außenbauteile kann entsprechend den Anforderungen der bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109 erfolgen.

Ebenerdiger Freiraum (private Grundstücksfreiflächen)

Die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm im ebenerdigen Freiraum (Gärten) der Wohnbebauung halten den Orientierungswert der DIN 18005 für Parkanlagen von 55 dB(A) tagsüber innerhalb der Baufelder ein. Lediglich zwischen den Gebäuden entlang der Stettenstraße treten Überschreitungen auf. In diesen Bereichen sollten daher vorwiegend Freiflächen angeordnet werden, die nicht überwiegend der Erholung dienen. Im Inneren der Wohnbauflächen, wo vermutlich die Erholungsflächen angeordnet werden, ist eine höhere Aufenthaltsqualität gegeben.

Kinderspielplatz

Für den auf dem Quartiersplatz bzw. der öffentlichen Grünfläche südlich des WA 2 vorgesehenen Kinderspielplatz wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Parkanlagen tags mit 56 dB(A) um etwa 1 dB(A) überschritten. Eine rechnerische Pegelüberschreitung von 1 dB(A), die nur unter Zugrundelegung der Verkehrsmengen der Prognose aus dem Planfeststellungsverfahren auftritt, kann in Anlehnung an die Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als nicht wesentlich oder kaum wahrnehmbar bewertet werden.

D.4.8.1.2. Neubau von Straßen - Beurteilung nach 16. BImSchV

Zur Erschließung der neu konzipierten Bauflächen sind eine Erschließungsstraße parallel der Bahnlinie mit Anbindung an die Stettenstraße neu zu bauen und die dadurch verursachten Geräuschimmissionen 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 der Erschließungsstraße 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 in etwa der Gebäudehöhe entsprechen, um auch die oberen Stockwerke ausreichend schützen zu können. Die Bemessung des Schallschutzes muss weiterhin den Gesichtspunkt des §41 (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 für neu zu errichtende Gebäude einen ausreichenden Schutz gegen Außenlärm sicherstellt und bereits aufgrund der Gesamtverkehrslärmeinwirkungen 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 soll eine belebte innerstädtische Straße entstehen. Schallschutzwände wären in diesem Zusammenhang für die Gestaltung kontraproduktiv.

D.4.8.1.3. Auswirkungen der Planung auf die umliegende bestehende Bebauung

Im Hinblick auf eine Veränderung der Lärmbelastung sind für die umliegende, bestehende Bebauung insbesondere folgende Aspekte von Bedeutung:

- neue Verkehrswege mit zusätzlichem Erschließungsverkehr,
- Erhöhungen der Beurteilungspegel durch verstärkte Schallreflexionen,
- Reduzierungen der Beurteilungspegel durch zusätzliche Abschirmungen.

Die Ermittlung der Auswirkungen der neuen Erschließungsstraße und der Auswirkungen der neuen Gebäude (Reflexionen, Abschirmungen) wurde in den schalltechnischen Untersuchungen des Büro Möhler + Partner (Bericht von Mai 2011, ergänzende Stellungnahme vom 27.01.2012) anhand von rechnerischen Vergleichen vorgenommen. Dabei wurde eine Situation mit der derzeitigen Bebauung des äußeren Ladehofs (Nebengebäude bzw. Lagerhallen) ohne zusätzlichen Erschließungsverkehr innerhalb des äußeren Ladehofs und eine Situation mit der zukünftigen Bebauung des äußeren Ladehofs (Wohngebäude) inklusive dem Erschließungsverkehr des äußeren Ladehofs einander gegenübergestellt. Die Ergebnisse dieser Berechnungen zeigen Veränderungen der Verkehrslärmbelastung infolge des Planvorhabens im Bereich von -3,3 bis +0,4 dB(A) tags und von -6,5 bis -0,7 dB(A) nachts. Im Bereich der Stettenstraße und in der Gratzmüllerstraße kommt es aufgrund der zusätzlichen Reflektionen an den neuen Gebäuden zu geringfügigen Pegelerhöhungen von maximal +0,4 dB(A) tagsüber. Nachts ergeben sich Minderungen der Beurteilungspegel von mindestens -0,7 bis -2,2 dB(A). Diese Minderungen treten ein, da nachts die Schienenverkehrsgeräusche dominieren und diese durch die neue Bebauung abgeschirmt werden können. Im Bereich der Alpenstraße dominieren sowohl tags als auch nachts die Schienenverkehrsgeräusche, so dass zu beiden Zeiträumen die Abschirmung des Schienenverkehrs durch die neue Bebauung gegenüber den zusätzlichen Reflexionen überwiegt und somit Pegelminderungen resultieren.

In den Fällen, in denen aufgrund der Verwirklichung des Planvorhabens Pegelerhöhungen von bis zu 0,4 dB(A) resultieren, können diese Erhöhungen in Anlehnung an die Definition der wesentlichen Änderung nach 16. BImSchV als nicht wesentlich eingestuft werden. Derartige Erhöhungen liegen regelmäßig unterhalb der Wahrnehmungsschwelle.

D.4.8.1.4. Betriebs- und Anlagenlärm

Betriebs- und Anlagenlärm innerhalb des Plangebiets ist zukünftig insbesondere aus dem Bereich des Sondergebiets mit Einzelhandelsnutzungen zu erwarten. Grundsätzlich müssen sich derartige Nutzungen jedoch aufgrund des Nebeneinanders mit Dienstleistungsnutzungen und Wohnnutzungen innerhalb desselben Gebiets aus schalltechnischer Sicht einfügen. In Analogie zu Mischgebieten nach §6 BauNVO dürfen daher insbesondere die gewerblichen Nutzungen das Wohnen nicht wesentlich stören. Im Sondergebiet „Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen“ werden Einzelhandelsbetriebe in einer Größe von insgesamt 2.500 m² Verkaufsfläche zugelassen. Die durch den Betrieb von Einzelhandelsbetrieben ausgehenden Geräusche werden in erster Linie durch den Parkverkehr sowie durch die Warenanlieferung verursacht. Diese müssen daher schalltechnisch verträglich organisiert werden: Aufgrund des Zuschnitts des Sondergebietes kann im vorliegenden Fall davon ausgegangen werden, dass sowohl die Kundenparkplätze als auch die Anlieferzonen in einer Tiefgarage unter dem Gebäudekomplex untergebracht werden müssen.

Hinsichtlich der Verladetätigkeiten wird davon ausgegangen, dass diese wie in vergleichbaren Gebäuden ausschließlich in der Tiefgarage stattfinden und nach außen nicht wirksam sind. Obwohl aufgrund der Topographie eine Tiefgaragenein- und -ausfahrt an der Südseite des Baufeldes SO_{EDW} zu erwarten ist, wurde in der vorgenommenen Immissionsbetrachtung eine hypothetische eingehaute Zu- und Ausfahrt an der Ostseite des Baufeldes gegenüber dem Wohngebiet WA 1 in Ansatz gebracht, da dies der lärmtechnisch ungünstigste Standort wäre. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt über die neue Erschließungsstraße. Neben den betriebsbedingten Verkehrsgeräuschen wurden zusätzlich außenliegende Kühlaggregate mit einer 24-stündigen Laufzeit und einem Schalleistungspegel von L_W = 80 dB(A) angenommen.

Ausgehend von den vorgenannten Ansätzen wurden die Beurteilungspegel an der geplanten Bebauung des allgemeinen Wohngebiets WA 1 und an der bestehenden Bebauung an der Stettenstraße rechnerisch abgeschätzt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm tagsüber an der direkt der hypothetischen Ausfahrt gegenüberliegenden Wohnbebauung des WA1 eingehalten werden können.

An der Bebauung entlang der Stettenstraße können die Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete tagsüber sogar um mehr als 10 dB(A) unterschritten werden, so dass hier kein relevanter Beitrag durch die Emissionen des Sondergebietes zu erwarten ist. Lediglich nachts könnte im direkten Umfeld von Kühlaggregaten bei einer ungedämmten Ausführung und einer schalltechnisch ungünstigen Orientierung von Kühltürmen möglicherweise eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte auftreten. Bei der Planung und Ausführung von derartigen Aggregaten ist daher frühzeitig im Rahmen der nachfolgenden Objektplanung eine schalltechnische Optimierung (Lage, Schalldämmung, etc.) dieser Anlagen vorzunehmen. Die in diesem Zusammenhang ggf. erforderlichen Maßnahmen sind bei Einzelhandelsbauten in vergleichbarer innerstädtischer Lage üblich und gehen nicht über das zumutbare Maß hinaus. Detailregelungen zur weiteren Konfliktminimierung können im nachfolgenden Vollzug des Bebauungsplans vorgenommen werden.

Aufgrund der ohnehin vorhandenen Emissionsbeschränkungen, denen die zukünftigen Nutzungen durch die Nachbarschaft mit Wohnnutzungen innerhalb des Baufeldes selbst unterworfen sind, wird auf eine Emissionsbeschränkung des Sondergebiets in Bezug auf die umgebende Nachbarschaft verzichtet.

D.4.8.2. 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 Geräuscentstehung bei Tiefgaragen wird festgesetzt, dass Tiefgaragenein- und -ausfahrten, soweit möglich, nicht gegenüber von Fenstern von Wohnräumen angeordnet werden. Andernfalls müssen die Tiefgaragenrampen schallabsorbierend ausgekleidet werden.

D.4.8.3. Elektrische und magnetische Felder

Die durch das Ingenieurbüro Möhler + Partner durchgeführten Untersuchungen der elektrischen und magnetischen Felder (Bericht Nr. 050-2980 vom Juli 2009) kommen zu dem Ergebnis, dass von der benachbarten Bahnlinie grundsätzlich niederfrequente elektrische und magnetische Felder ausgehen. An den der Bahnlinie zugewandten Gebäudeseiten der im äußeren Ladehof geplanten Gebäude würden bei Abständen von unter 10 m vom nächstgelegenen Gleis die Vorsorgewerte der Strahlenschutzkommission überschritten werden. Die Planung reagiert auf diese Umwelteinwirkung, indem die Wohngebiete und -gebäude mit ca. 40 m einen erheblich größeren Abstand zur Bahnlinie einhalten.

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 empfindlicher elektrischer Geräte führen. Aufgrund der ermittelten Feldstärken sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu erwarten.

D.4.8.4. Erschütterungen

Im Zuge der Rahmenplanung zum äußeren Ladehof wurde durch das Institut für Umweltschutz und Bauphysik, Obermeyer Planung und Beraten GmbH eine erschütterungstechnische Untersuchung (Projekt Nr. 17150 vom 21.01.2009) für diesen Bereich vorgenommen. Die Ergebnisse dieser Prognoseberechnungen zeigen, dass im Nahbereich der Gleisanlage in der Nacht mit Überschreitungen der Beurteilungskriterien bei der Erschütterungsbelastung für Wohngebiete sowie beim sekundären Luftschall (Maximal- und Mittelungspegel) zu rechnen wäre. In der Untersuchung wurde daher empfohlen, einen Abstand von mindestens 15 m von der Wohnbebauung zum nächstgelegenen Gleis einzuhalten. Dieser Empfehlung kann bei den geplanten Wohngebäuden durch den gewählten Abstand von ca. 40 m vollumfänglich entsprochen werden.

D.4.8.5. Luftschadstoffe

Als wesentliche die Luftqualität im Plangebiet beeinflussende Strukturen/Nutzungen sind die umliegenden stärker befahrenen Straßen (Stetten-, Halder-, Herman-, Gögginger Straße) zu nennen. Im Luftreinhalteplan der Stadt Augsburg ist für diese Straßenzüge derzeit von keiner Überschreitung des gültigen Jahresmittelwertes für Luftschadstoffe auszugehen. Denkbare Auswirkungen auf die Luftqualität bestehen bei Durchführung der Planung insbesondere durch Schadstoffemissionen aufgrund zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Zur Ermittlung der Auswirkungen der Planung hinsichtlich der Luft-Schadstoffbelastung im Bereich und im Umfeld des Planareals wurde durch das Büro em plan eine luft-hygienische 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.

Darüber hinaus liegt die Wahrscheinlichkeit für eine Überschreitung des Grenzwertes für den Stundenmittelwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 von häufiger als 18 Mal pro Jahr bei maximal 2,2% und ist somit nur wenig wahrscheinlich.

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 wird an die Fernwärmeversorgung angeschlossen, wodurch eine Feinstaubbelastung durch Hausbrand im Plangebiet weitestgehend ausgeschlossen werden kann. Um darüber hinaus die Feinstaubemissionen zusätzlich verringern zu können, wird der Einsatz von Festbrennstoffen für Kleinf Feuerungsanlagen auf die Verwendung umweltfreundlicher Holzpellets beschränkt. Nachdem die neuen Anforderungen der Stufe 2 gemäß §5 der 1. BImSchV bzw. der Anlage 4 der 1. BImSchV mit strengeren Regeln für Feuerungsanlagen ohnehin zeitnah nach dem 31.12.2014 anzuwenden sind, wurde deren generelle Einhaltung für das Plangebiet bereits jetzt verbindlich festgesetzt. 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.5. Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Thematik der Anpassung an die Ziele der übergeordneten Planung ist in diesem Bebauungsplan vor allem hinsichtlich der neuen Einzelhandelsnutzung relevant. Die im Plangebiet vorgesehenen Einzelhandelsnutzungen folgen der Zielsetzung des Regionalplanes der Region Augsburg (B II Nr. 3.2 mit Begründung), wonach auf die Stärkung der Einzelhandelszentralität des Oberzentrums Augsburg hingewirkt werden soll. Zudem soll laut LEP (B II Nr. 1.2.1.2) die Ausweisung von Einzelhandelsgroßprojekten in einer städtebaulich integrierten Lage mit einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr erfolgen und die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich nicht wesentlich beeinträchtigen.

Der im äußeren Ladehof geplante Standort für eine großflächige Einzelhandelsnutzung (SO_{EDW}) weist diese städtebauliche Integration auf, zumal er ideale verkehrliche Voraussetzungen (ÖPNV-Anbindung über verschiedene Buslinien und die Straßenbahnlinie 1, Anbindung ans örtliche und überörtliche Straßennetz über die Stetten- und Hermanstraße) besitzt. Zudem befindet sich der Standort in einem baulich verdichteten Siedlungszusammenhang innerhalb der gründerzeitlichen Wohnquartiere des Beethoven- und Bismarckviertels (Innenstadtnähe mit wesentlichen verdichteten Wohnanteilen und entsprechend anteilig hohem fußläufigen Einzugsbereich). Die benachbarten neu geplanten Wohngebiete stärken zusätzlich diese städtebaulich integrierte Lage der Einzelhandelsnutzungen.

Die von der aurelis Asset GmbH beauftragte CIMA Beratung + Management GmbH kommt in einer Begutachtung vom 20.10.2009 mit Ergänzungen vom 16.04.2010 zu dem Ergebnis, dass die Ansiedlung eines integrierten Nahversorgungsstandortes an der Stettenstraße aus Sicht einer zentrenorientierten, wohnortnahen Versorgungsstruktur in Augsburg bis zu 2.500 m² Verkaufsfläche funktional ist und keine städtebaulich unerwünschten Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur hat. Das an einem integrierten Standort geplante Vorhaben kann eine wichtige Funktion der wohnortnahen Grundversorgung übernehmen und entspricht damit den Zielen einer zentrenorientierten Einzelhandelsentwicklung. Die CIMA geht aufgrund ihrer Standort- und Betriebskenntnis davon aus, dass auch bei dieser veränderten Wettbewerbssituation die Bestandsbetriebe in der Innenstadt auch weiterhin eine ausreichende ökonomische Tragfähigkeit aufweisen werden.

Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Innenstadt von Augsburg und der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich ist durch die geplanten Einzelhandelsnutzungen nicht gegeben, sondern es wird vielmehr erwartet, dass die Versorgungslage in den umgebenden gründerzeitlichen Wohnquartieren (Beethovenviertel, Bismarckviertel) dadurch verbessert wird.

Die Überprüfung der Raumverträglichkeit der im äußeren Ladehof geplanten großflächigen Einzelhandelsnutzung wurde bei dem parallel bereits durchgeführten FNP-Änderungsverfahren im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durch die Regierung von Schwaben als höhere Raumordnungsbehörde durchgeführt. Mit Schreiben vom 23.08.2010 wurde mitgeteilt, dass der geplante Einzelhandelsstandort als städtebaulich integriert angesehen werden kann und demzufolge den einschlägigen fachlichen Zielen des LEP (B II 1.2.1.2) entspricht. Durch die genaue Festsetzung von Betriebsformen, Verkaufsflächen und Sortimenten wird die angestrebte Nahversorgungsfunktion des Einzelhandelsstandorts entsprechend den Erkenntnissen der o. g. Begutachtung optimiert und gleichzeitig reguliert. Nachteilige Auswirkungen auf die Verwirklichung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Regionalplanung sind demzufolge durch die geplante Einzelhandelsnutzung nicht zu erwarten.

D.6. Auswirkungen auf Nachbargemeinden

Unter Berücksichtigung der Lage, der Größe und der Erschließung des Vorhabens sind unmittelbare Auswirkungen gewichtiger Art auf die städtebauliche Ordnung und Entwicklung der Nachbargemeinden nicht zu erwarten.

D.7. Ver- und Entsorgung

D.7.1. Wasserver- und Abwasserentsorgung

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

Die Entwässerung des Plangebietes ist durch den 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 baulichen Maßnahmen zur Entwässerung des Plangebietes wurden in Abstimmung mit der Stadtentwässerung Augsburg im Rahmen des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan geregelt.

D.7.2. Niederschlagswasserbehandlung

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 werden in Abstimmung mit der Stadtentwässerung Augsburg nach den Maßgaben des städtebaulichen Vertrages geregelt.

D.7.3. Stromversorgung, Telekommunikation

Die Stromversorgung kann über das anliegende Leitungsnetz der Stadtwerke Augsburg Energie 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 südlichen Grenzbereich zwischen den beiden Teilbereichen SO_{EDW} und WA 1. Aus diesem Grund wurde für eine Trafostation ein Standort im Bereich des nördlichen Quartiersplatzes in der Planzeichnung (Teil A) planungsrechtlich gesichert. Die Trafostation soll im Vollzug des Bebauungsplanes gestalterisch in die Platzfläche und den Grünzug integriert werden.

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

D.7.4. Fernwärmeversorgung, Energieeffizienz

Das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe liegt im Fernwärmeverranggebiet der Stadtwerke Augsburg und soll flächendeckend mit Fernwärme erschlossen bzw. versorgt werden. Die Stadtwerke Augsburg planen in diesem Zusammenhang, durch das gesamte Areal der ehemaligen Ladehöfe eine Fernwärme-Hauptversorgungsleitung DN 300 neu zu verlegen.

Diese Leitung soll am Hauptbahnhof auf Höhe des Bohus-Centers an den Bestand anbinden und in den Verkehrsflächen parallel zur bahnbegleitenden Lärmschutzwand verlaufen. Im äußeren Ladehof sind zwei Anschlüsse an die Bestandsleitungen im Bismarckviertel vorgesehen: ein Anschluss in der Stettenstraße auf Höhe Gratzmüller- bzw. Völkstraße sowie ein weiterer in der Alpenstraße auf Höhe der Abzweigung zur Neidhartstraße. Über diese Leitungen kann das Plangebiet mit sehr hoher Leistungsfähigkeit mit Fernwärme versorgt werden. Im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau des Fernwärmenetzes ist im äußeren Ladehof eine Druckerhöhungsstation (Flächenbedarf ca. 20 m² oberirdisch und ca. 15 x15 m unterirdisch) erforderlich. Ein entsprechender Standort hierfür ist im Bereich der Böschung an der Stettenstraße in der Planzeichnung (Teil A) planungsrechtlich gesichert, da hier keine konkurrierenden Gestaltungs- und Nutzungsansprüche für eine derartige Station vorhanden sind.

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.

D.7.5. Müllentsorgung

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

D.8. Umweltbericht

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

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

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert. In einem gesonderten 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. Der Umweltbericht wurde durch die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen (§ 4 Abs. 1 und 2 BauGB) und weiterer Untersuchungen (z.B. schalltechnische und luft-hygienische Untersuchung, floristische und faunistische Kartierung) vervollständigt.

D.8.1. Einleitung

D.8.1.1. 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.8.1.2. Darstellung der im Fachrecht festgelegten Umweltziele und deren Berücksichtigung

Siehe hierzu Kapitel D 2.2. „Bestehende Strukturen, Topografie und Vegetation“, D. 3. „Planungsrechtliche Ausgangssituation“ und D. 4. „Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen der Planung“.

D.8.2. Beschreibung und Bewertung der ermittelten Umweltauswirkungen

D.8.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Siehe hierzu Kapitel D. 2. „Beschreibung des Planbereiches“ und D.4.8. „Immissionsschutz“.

In Teilbereichen des Planareals sind anthropogene Auffüllungen anzutreffen. Siehe hierzu auch unter D.8.2.2. Schutzgut Boden.

D.8.2.2. Entwicklungsprognose des Umweltzustandes bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung

Außer der vorgesehenen Entwicklung des Areals für Sonder- und Wohnnutzung einschließlich zugehöriger Grün- und Verkehrsflächen wäre für den äußeren Ladehof von einem Fortbestand der bestehenden Brachfläche auszugehen. Eine bauliche oder sonstige Entwicklung wäre aufgrund der planungsrechtlichen Einstufung der Flächen des äußeren Ladehofes als „Außenbereich im Innenbereich“ gemäß § 35 BauGB in der Regel nicht möglich.

Nachfolgend werden mögliche Umweltauswirkungen der beiden Planungsalternativen auf die einzelnen Schutzgüter dargestellt.

Für die bestehenden überplanten Verkehrsflächen (Stetten- und Alpenstraße) 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 Plangebiet 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 des Beethoven- und Bismarckviertels.

Hinsichtlich der Altlastensituation im Plangebiet wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Boden verwiesen. Die lufthygienische Situation wird unter dem Schutzgut Luft/Klima dargelegt.

Immissionen

Der Planbereich wird 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. 050-3054-2 vom Mai 2011 ergänzende Stellungnahme vom 27.01.2012) wurden für den Bereich des äußeren 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 sichergestellt werden (siehe auch D.4.8. „Immissionsschutz“).

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. 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.4.8. „Immissionsschutz“).

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 ggf. Störungen von besonders empfindlichen Geräten auftreten (siehe auch D.4.8. „Immissionsschutz“).

Hinsichtlich möglicher erschütterungstechnischer Einwirkungen wurde im Ergebnis einer für den äußeren Ladehof 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. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführungen unter D.4.8. „Immissionsschutz“ verwiesen.

Mit den geplanten Einzelhandels- und sonstigen Einrichtungen wird die Nahversorgungs- und sonstige Versorgungssituation für die umliegenden gründerzeitlichen Beethoven- und Bismarckviertel stark verbessert.

Die Durchlässigkeit und Anbindung des bislang weitestgehend eingefriedeten Areals 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 würde das Areal des äußeren Ladehofes weiterhin als für die Öffentlichkeit nur bedingt zugängliche Brachfläche verbleiben. Eine Entwicklung von zusätzlichem Wohnraum sowie von Nahversorgungs- und Freizeitangeboten wäre nicht möglich. Infolge fehlender Öffnung dieses Areals, wäre keine Grünvernetzung mit den umliegenden Wohnquartieren möglich.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Infolge der bislang erfolgten intensiven Nutzung der ehemaligen Ladehöfe als Umschlagplatz Schiene/Straße (anschließend Zwischennutzung als Schüttgut-Zwischenlager) und der damit verbundenen großflächigen Versiegelung des Planareals, beschränkt sich der Vegetationsbestand auf einige wenige Randbereiche und unversiegelte Bereiche des Areals. Im äußeren Ladehof bestehen im Böschungsbereich zur Stettenstraße sowie am Übergang zu den Wohngrundstücken an der Alpenstraße die bereits in der Stadtbiotopkartierung erfassten Biotope Nr. A-1428-002 („Hecken am Bahngelände südöstlich des Hauptbahnhofes“) und Nr. A-1352-002 („Hecken an der Bahnlinie zwischen dem Stadtteil Hochfeld und Augsburg-Zentrum“). Auf diesen Flächen befindet sich mit der Berg-Ulme (*Ulmus glabra*) eine Art der Roten Liste Bayern, deren Fortbestand auch weiterhin gesichert ist.

Die Stettenstraße und die Alpenstraße sind durch straßenbegleitende Baumreihen unterschiedlichen Alters und Zustandes gefasst. Darüber hinaus finden sich auf kleineren Restflächen innerhalb des äußeren Ladehofes einige spontan aufkommende Gehölze jüngeren Alters. Auf den großflächigen Kiesflächen des äußeren Ladehofes hat sich vorwiegend Pioniervegetation (Goldrute, Huflattich, Beifuß, Nachtkerze, etc.) entwickelt. Auf kleineren ungenutzten Restflächen im Süden hat sich zudem bereits eine artenreiche Ruderalflur mit beginnendem Gehölzaufwuchs eingestellt.

Außer der auch weiterhin fortbestehenden Ulme wurden auf dem Areal des äußeren 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“, 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 versiegelt-verdichteten, 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 01.03.-30.09. verboten) mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Dies trifft auch auf ein auf den offenen Flächen südlich der Gögginger Brücke mehrfach beobachtetes Brutpaar des Flussregenpfeifers zu, wo mit Umsetzung der Planung ebenfalls keine Gefährdung von lokalen Populationen zu befürchten ist.

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 lässt 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. Infolge des Vorliegens geeigneter Wanderkorridore (Kabeltröge, etc.) liegt die Vermutung nahe, dass auf dem Areal des äußeren Ladehofes noch weitere Exemplare vorhanden sind. 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), 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. Die geplante bauliche Nutzung des Areals des äußeren Ladehofes bedingt zudem teilweise auch eine starke Beeinträchtigung der Lebensräume verschiedener Tiere; insbesondere gilt dies für die geschützte Population der Mauereidechse. Hierdurch ergeben sich nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen.

Mit den vorgesehenen Grün- und Freiflächen und den darin geplanten Neupflanzungen kann der Verlust an bestehenden Gehölzen umfassend ausgeglichen werden. Zudem wird mit den neuen Grünstrukturen entlang der Bahnlinie eine wirkungsvolle Biotop-/Grünvernetzung mit den umliegenden gründerzeitlichen Wohnquartieren und sonstigen Innenstadtquartieren sichergestellt. Die in der vorgezogenen Ausgleichsfläche vorgesehenen 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 Brachflächen im äußeren Ladehof auch weiterhin beibehalten und blieben der natürlichen Sukzession überlassen. Es wäre keine Beeinträchtigung vorhandener Populationen 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 wurde 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 %).

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 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 würde die Brachfläche des äußeren Ladehofes im Bestand erhalten bleiben. Die Entwicklung weitestgehend ungestörter, entsiegelter Bereiche wäre auf diesem Areal nicht zu erwarten. Die hier vorhandenen anthropogenen Auffüllungen würden auch weiterhin im Untergrund verbleiben.

Schutzgut Wasser

In Folge des bereits vorliegenden hohen Versiegelungsgrades des Plangebiets ist die Grundwasserneubildungsrate auf dem Areal des äußeren 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 sämtliches anfallende, nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser weitestgehend 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 bis 12 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 würde die bestehende, starke Einschränkung (Versiegelung, Verdichtung) für das Schutzgut Wasser im äußeren Ladehof weiterhin aufrechterhalten.

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.

Das Plangebiet 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 A/V-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.

Bei Nichtdurchführung der Planung wären keine relevanten Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft/Klima zu erwarten.

Schutzgut Landschaft

Das Landschafts-/Ortsbild wird, abgesehen von den wenigen Gehölzbeständen, im Wesentlichen von den vorhandenen Betriebsgebäuden / Lagerhallen, Hof- und Verkehrsflächen sowie von großflächigen Kiesflächen geprägt, die infolge der bis vor kurzem noch im äußeren Ladehof erfolgten Zwischennutzung als Schüttgut-Zwischenlager stark verdichtet sind. Der Gesamteindruck des Areals ist dabei wenig ansprechend, die Aufenthaltsqualität ist sehr gering.

Die Belebung der Brachfläche und Integration dieser 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 in die ähnlich geprägte Struktur der gründerzeitlichen Nachbarschaft ein. Mit dem geplanten bahnbegleitenden Grünzug kann eine landschaftsgerechte Einbindung des Plangebietes in den Stadtkontext gewährleistet werden. Die bisher nur bedingt gegebene „Durchlässigkeit“ des Areals wird mit der Planung erstmals geschaffen.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die bestehende Brachfläche des äußeren Ladehofes weiterhin erhalten bleiben. Eine Verbesserung des Landschafts-/Ortsbildes wäre in diesem Bereich nicht zu erwarten.

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 Plangebiet durchgeführten archäologischen Sondagen hat sich gezeigt, dass bei den in der Vergangenheit bereits erfolgten Abgrabungen, vor allem zurzeit des Eisenbahnbaus im 19. Jahrhundert, die bodenführenden Schichten und damit auch die ggf. vorhandenen Bodendenkmäler tiefgreifend vernichtet wurden.

Unter dem Schutzgut Sachgüter werden bauliche Anlagen jeglicher Art einschließlich der jeweiligen Nebenflächen erfasst. Die bisher im Plangebiet vorhandenen Gebäude sind 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 bestehenden Hallen und Betriebsgebäude durch neue, den heutigen Anforderungen entsprechende, architektonisch hochwertige Gebäude ersetzt.

Bei Nichtdurchführung der Planung blieben die gesamten Bestandsgebäude im äußeren Ladehof weiterhin erhalten. Auch die sonstigen baulichen Anlagen (Einfriedung, etc.) sowie die wenig ansprechenden Hofflächen würden in diesem Bereich keinerlei Veränderung erfahren.

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 äußeren Ladehofes lediglich 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 Plangebiet vorgesehenen CEF-Maßnahmen kann dieser Eingriff vollumfänglich innerhalb des Planareals kompensiert werden.

Bei einigen Schutzgütern kann mit der Planung sogar 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 dem Rückbau der desolaten Bestandsgebäude und der Errichtung neuer, architektonisch hochwertiger Gebäude eine Verbesserung zu erwarten. Die Revitalisierung des gesamten Areals des äußeren Ladehofes und die Grünvernetzung mit den umliegenden gründerzeitlichen Wohnquartieren 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) erbracht.

D.8.2.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Lärmschutz

Zum Schutz vor schädlichen Geräuscheinwirkungen sind eine zeitliche Baureihenfolge sowie zusätzliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet vorgesehen (siehe D.4.8. „Immissionsschutz“).

Erhaltung von Bäumen

Durch Festsetzungen zur Erhaltung von das Ortsbild bereichernden Gehölzbeständen, insbesondere entlang der Stetten- und Alpenstraße, werden weitergehende Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild vermieden.

Landschaft/Ortsbild

Beeinträchtigungen des Ortsbildes werden durch Regelungen zur Ein- und Durchgrünung des Plangebietes sowie zur architektonischen Gestaltung und zur Höhenentwicklung der geplanten Gebäude minimiert.

Grundwasserschutz

Mit der Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser können die durch die bestehende großflächige Versiegelung und Verdichtung bereits vorhandenen Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts künftig minimiert werden. Schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser wird zum Schutz des Grundwassers in die Kanalisation abgeleitet.

Denkmalschutz

Im Vorfeld der nachfolgenden Erschließungs- und Baumaßnahmen wurde die archäologische Situation des Plangebietes in Abstimmung mit der Stadtarchäologie bzw. dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege durch Sondagen bzw. anderweitige Recherchen geklärt. Das Auftreten von historischen Bodenfunden konnte weitestgehend ausgeschlossen werden.

Naturschutz- und artenschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die zu erwartenden Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen auf Natur und Landschaft sowie die Ermittlung der ggf. zur Eingriffskompensation notwendigen Ausgleichsflächen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß § 1 a Abs. 3 Satz 1 BauGB wurden durch die Arnold Consult AG (naturschutzrechtliche Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung vom 20.01.2011) in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde nach dem Leitfaden zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen bilanziert. In diesem Zusammenhang wurden auch die Ergebnisse der floristischen und faunistischen Kartierung / Bestandserhebung der Planerwerkstatt Karlstetter/Haase & Söhmisch/Schreiber vom Oktober 2010 berücksichtigt.

Ausgangspunkt für die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung war dabei die tatsächliche und baurechtliche Situation nach Abschluss des Freistellungsverfahrens. Bei den Flächen des äußeren Ladehofes handelt es sich dabei planungsrechtlich um einen sog. „Außenbereich im Innenbereich“, so dass eine bauliche Entwicklung dieses Areals ohne die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 476 I gemäß § 35 BauGB in der Regel nicht möglich wäre. Demzufolge wurde eine Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß § 1 a Abs. 3 BauGB durchgeführt.

Für das bereits jetzt großflächig versiegelte Areal des ehemaligen äußeren Ladehofes werden im Zuge der Planung vorhandene, versiegelte bzw. stark verdichtete Flächen zurückgebaut und dauerhaft als öffentliche oder private Grünflächen hergestellt und bepflanzt. Der Verlust an Bestandsbäumen kann durch die zu pflanzenden Bäume ausgeglichen werden. Die Ermittlung des für den äußeren Ladehof erforderlichen Ausgleichsumfanges baute grundsätzlich auf der in der floristischen und faunistischen Kartierung/Bestandserhebung der Planerwerkstatt Karlstetter/Haase & Söhmisch/Schreiber vom Oktober 2010 bereits vorgenommenen naturschutzfachlichen Einstufung des Ausgangszustandes innerhalb des Plangebietes auf. Im Rahmen dieser Bestandserhebung wurde das Areal des äußeren Ladehofes basierend auf dem Leitfaden zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit entsprechend seiner jeweiligen Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild in folgende drei Kategorien eingeteilt (siehe „Bestandsplan“ zur Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung der Arnold Consult AG vom 20.01.2011):

- Gebiete geringer Bedeutung, Kategorie I
- Gebiete mittlerer Bedeutung, Kategorie II
- Gebiete hoher Bedeutung, Kategorie III.

Hinsichtlich der den einzelnen Kategorien jeweils zugeordneten Strukturen wird auf die Ausführungen in der floristischen und faunistischen Kartierung/Bestandserhebung verwiesen.

Für die Ermittlung des infolge der geplanten Entwicklung erforderlichen Ausgleichsumfanges wurde der Ausgangsbestand innerhalb des äußeren Ladehofes mit den geplanten Gebieten (Sondergebiet, Wohnen, Grünfläche) unterschiedlicher Eingriffsschwere überlagert (siehe „Bestandsplan mit Planung“ zur Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung der Arnold Consult AG vom 20.01.2011). Bei der Entwicklung des äußeren Ladehofes kann von einer durchschnittlichen Nutzung wirksamer Vermeidungs- und Grünordnungsmaßnahmen ausgegangen werden, so dass die bei der Eingriffsbilanzierung zur Ermittlung des Ausgleichsflächenumfangs angesetzten Faktoren mindestens als mittlere Werte der im Bayerischen Leitfaden für die einzelnen Kategorien jeweils vorgegebenen Spanne in Ansatz gebracht wurden.

Im Ergebnis der durchgeführten naturschutzrechtlichen Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung hat sich gezeigt, dass mit der Planung letztendlich künftig weniger Flächen als derzeit bereits im Bestand versiegelt sind. Infolge des hohen Entsiegelungsanteils ergibt sich mit der Planung demzufolge kein naturschutzrechtlicher Ausgleichsbedarf.

Unabhängig davon sind im Zuge der geplanten Entwicklung des äußeren Ladehofes Maßnahmen des Artenschutzes (sog. CEF-Maßnahmen) für die betroffene Population der Mauereidechse (zwei Individuen im Bereich südlich der Gögginger Brücke erfasst) umzusetzen. In diesem Zusammenhang wird im südlichen Teil des äußeren Ladehofes eine 160 m² große Teilfläche (siehe Beiplan F.5.) der in diesem Bereich 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 wird vor Beginn der ersten Hochbaumaßnahmen im Plangebiet ein Ersatzlebensraum für den mit der Überplanung des äußeren Ladehofes verloren gehenden Lebensraum der Mauereidechse geschaffen. Die Ausführung dieser Fläche folgt dabei grundsätzlich den Empfehlungen der Deutschen Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde in der Broschüre „Mauereidechse - Reptil des Jahres 2011“.

Zur Vorbereitung der Flächenstrukturen ist die CEF-Fläche zunächst auf der Nord- und Westseite mit einem mindestens 1,20 m hohen Metallstab- oder Stahlmattenzaun einzufrieden und mit einer Informationstafel deutlich als Biotopfläche bzw. Lebensraum zu kennzeichnen. Während der Bauarbeiten darf die festgesetzte Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft nicht befahren oder für Ablagerungen in Anspruch genommen werden. Vor Herstellung der Kernhabitate sind zunächst auf der CEF-Fläche vorhandene technische Verbauungen (Versiegelungen), Gerätschaften oder sonstige Ablagerungen sowie Gehölze oder sonstiger Gehölzanflug zu entfernen.

Im Zuge der Herstellung der Kernhabitate erfolgt 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 wird mit Schotter gefüllt und etwa 1 m über Bodenniveau aufgehäuft. Südseitig wird oberflächlich kleinräumig nährstoffarmes Substrat eingebaut. Auf der Nordseite werden wenige niedrige Sträucher (Hundsrose, Sanddorn) in lockerer Anordnung gepflanzt. Als Eiablageplätze werden um den Steinriegel herum gut besonnte, langgezogene Sandlinsen (ca. 1-2 m², ca. 70 cm tief) angelegt. Die Sandlinsen werden primär aus Flusssand unterschiedlicher Körnung mit 5 % Lehm- oder Mergelanteil ausgebildet.

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

Mit der Anlage der CEF-Maßnahmen auf der 160 m² großen Teilfläche im Süden des Planbereiches kann die Qualität und Quantität der Lebensstätte der im Zuge der Umnutzung des Areals des äußeren Ladehofes betroffenen Teilpopulation der Mauereidechse in verträglicher Art und Weise erhalten werden.

Die verbleibenden Ausgleichsflächen im Süden des äußeren Ladehofes stehen grundsätzlich für die im Zuge der Umnutzung des Areals des inneren und mittleren Ladehofes zum Erhalt der betroffenen Population der Mauereidechse erforderlichen CEF-Maßnahmen zur Verfügung. Eine verbindliche Regelung zu diesen Maßnahmen erfolgt dann im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 476 II „Innerer und mittlerer Ladehof zwischen Hauptbahnhof und Gögginger Brücke“ bzw. des städtebaulichen Vertrags hierzu.

D.8.2.4. Artenschutzrechtliche Beurteilung

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 äußeren 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 und ein südlich der Gögginger Brücke beobachtetes Brutpaar des Flussregenpfeifers 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 lassen auf eine kleine (Teil-) Population der Mauereidechse mit geschätzten 20-30 Tieren im mittleren Ladehof schließen. Zwei Individuen der Mauereidechse wurden bei der Begehung auch unmittelbar südlich der Gögginger Brücke auf dem Areal des äußeren Ladehofes beobachtet. Infolge des Vorliegens geeigneter Wanderkorridore (Kabeltröge, etc.) liegt die Vermutung nahe, dass auf dem Areal des äußeren Ladehofes auch noch weitere Exemplare vorhanden sind. 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) erfolgt grundsätzlich getrennt für den äußeren und den inneren/mittleren Ladehof auf benachbarten Teilflächen im Süden des BP Nr. 476 I.

Nachdem die entsprechenden naturschutzfachlichen Ausnahmevoraussetzungen 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.

Sofern die CEF-Maßnahmen gemäß D.8.2.3 durchgeführt werden, stehen der Umsetzung der Planung auf dem äußeren Ladehof somit keine artenschutzrechtlichen Belange entgegen.

D.8.2.5. Planungsalternativen

Die Entwicklung des gesamten Areals der brachliegenden ehemaligen Ladehöfe liegt im Interesse der Eigentümer und der Stadt, zumal sich an diesem Standort erstmals die Möglichkeit bietet, vorhandene städtebauliche und grünordnerische Defizite im südlichen Innenstadtbereich zu beseitigen und hochwertige Folgenutzungen zu realisieren. Realisierbare Alternativen hierzu, die die vielfältigen Anforderungen besser lösen und die durch die vorliegende Planung erzielbaren funktionalen und städtebaulichen Qualitäten übertreffen, sind nicht vorhanden.

Im Vorfeld der Planung wurden im Zuge der für den äußeren Ladehof bereits vorangegangenen Rahmenplanung verschiedene Lösungen insbesondere zur Nutzung, zur inneren Erschließung, zur Struktur und Lage der Baukörper sowie zur Ein- und Durchgrünung untersucht. Beurteilungskriterien waren u.a. die Integration des neuen Sondergebietes und der neuen Wohnquartiere in die umgebende Baustruktur des Beethoven- und Bismarckviertels, 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.

Nach der frühzeitigen Beteiligung wurden zu dem im westlichen Teil des Sondergebietes im Vorentwurf des Bebauungsplanes geplanten „Hochpunkt“ verschiedene Möglichkeiten zur Gestaltung und Höhenabwicklung dieses Bereiches untersucht und bewertet. Die Vermeidung unverträglicher Auswirkungen auf die Belichtung, Belüftung und Besonnung der nördlich der Stettenstraße vorhandenen Bestandsbebauung hatte hierbei besondere Relevanz.

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 bereits als Grundlage im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB für die nachfolgenden Bauleitplanverfahren festgelegt.

D.8.3. Zusätzliche Angaben

D.8.3.1. Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Grundlage für die Beurteilung der zu erwartenden, entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen waren neben Erfahrungswerten aus ähnlichen Projekten unter anderem die nachfolgenden Fachgutachten:

Städtebau, Verkehrsplanung und Einzelhandel

- Städtebauliche Rahmenplanung „Augsburg Äußerer Ladehof“, Arbeitsgemeinschaft *pesch partner architekten stadtplaner, R+T Topp und WGF Landschaft* vom Oktober 2009,
- Städtebauliche Rahmenplanung „Augsburg Ladehöfe“, Arbeitsgemeinschaft *pesch partner architekten stadtplaner, R+T Topp und WGF Landschaft*, aktualisiert durch die *Arnold Consult AG* vom August 2011,
- Verkehrsmodell - Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard“, *gevas humberg partner* vom Mai 2010,
- Leistungsfähigkeitsnachweis Verkehr, *R+T Topp* vom Juli 2011,
- Regionalbus-Standortuntersuchung „Buskonzept Augsburg Hauptbahnhof“, *R + T Topp* vom Mai 2010 bzw. Juni 2010,
- Machbarkeitsstudie Regionalbus-Terminal, *Arnold Consult AG* vom Mai 2011,
- Einzelhandelsuntersuchung „Äußerer Ladehof in Augsburg“, *CIMA Beratung + Management GmbH* vom 20.10.2009 bzw. vom 16.04.2010.

Immissionsschutz

- schalltechnische Untersuchung, *Institut für Umweltschutz und Bauphysik, Obermeyer Planen + Beraten GmbH* vom 16.11.2009 (Projekt-Nr. 17150),
- schalltechnische Bewertung, *Möhler + Partner Ingenieure AG* vom 17.12.2010 (Bericht Nr. 050-3054)
- schalltechnische Untersuchung, *Möhler + Partner Ingenieure AG* vom Mai 2011 (Bericht Nr. 050-3054-2),
- schalltechnische Stellungnahme, *Möhler + Partner Ingenieure AG* vom 27.01.2012,
- erschütterungstechnische Untersuchung, *Institut für Umweltschutz und Bauphysik, Obermeyer Planen + Beraten GmbH* vom 21.01.2009 (Projekt Nr. 17150),
- Untersuchung der elektrischen und magnetischen Felder, *Möhler + Partner Ingenieure AG* vom Juli 2009 (Bericht Nr. 050-2980),
- Lufthygienische Untersuchung, *em plan* vom Februar 2011 (Projekt-Nr.: 2011 324).

Naturschutz und Artenschutz

- Naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, *Arnold Consult AG* vom 20.01.2011.
- Floristische und faunistische Kartierung/Bestandserhebung, „Projektfläche Ladehöfe Augsburg“, *Planerwerkstatt Karlstetter / Haase & Söhmisch / Schreiber* vom Oktober 2010, Kartierung vom April/Juni 2010
- „Projektfläche Ladehöfe Augsburg“ – CEF-Maßnahmen für die Mauereidechse, *Bio-Büro Schreiber* vom April 2011.

Boden und Wasser

- orientierende Untersuchung zur Altlastensituation, *Planungsgesellschaft Bodensanierung Homburg mbH* vom April 1998 (Bericht Nr. P 129/2),
- Detailuntersuchung zur Altlastensituation, *DB Verkehrsbau Logistik GmbH* vom Januar 2001 (Projekt Nr. P 30043 aug),
- Orientierende/Detaillierende Altlasten- und abfalltechnische Untersuchungen auf den ehemaligen Bahnbetriebsflächen der Ladehöfe in Augsburg, *SakostaCAU GmbH* vom 21.10.2010 (Projektnummer: 1000561),
- Schreiben der Stadtarchäologie zu Bodendenkmälern im Bereich der ehemaligen Ladehöfe vom 04.05.2010.

Die genannten Gutachten und Untersuchungen können bei der Stadt Augsburg, Stadtplanungsamt während der Öffnungszeiten eingesehen werden.

Zudem wurden die Stellungnahmen folgender Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange berücksichtigt, die ebenfalls eingesehen werden können:

- Eisenbahn-Bundesamt, Schreiben vom 13.09.2010,
- Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Schreiben vom 03.09.2010 und 06.12.2011,
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle Thierhaupten, Schreiben vom 12.08.2010 und 01.12.2012,
- Untere Immissionsschutzbehörde, Schreiben vom 29.09.2010 und 12.12.2011,
- Umweltamt, Abt. Klimaschutz, Schreiben vom 01.10.2010 und 05.12.2011,
- Umweltamt, Abt. Bodenschutz und Abfallrecht, Schreiben vom 01.09.2010 und 07.12.2011,
- Gesundheitsamt, Schreiben vom 23.08.2010,
- Stadtentwässerung Augsburg, Schreiben vom 17.09.2010 und 29.11.2011.

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.

D.8.3.2. Beschreibung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Im Plangebiet können Auffüllungen mit Schadstoffbelastungen nicht ausgeschlossen werden. Sollte bei künftigen Erdbewegungen Bodenmaterial zum Vorschein kommen, das in Aussehen oder Geruch nicht natürlich gewachsenem Boden entspricht, ist das Material gesondert zu lagern, durch einen Gutachter in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Augsburg zu beproben und auf Schadstoffe untersuchen zu lassen. Die Entsorgung hat entsprechend der Belastung zu erfolgen.

Zur Sicherung eines dauerhaften Erhalts der Population der Mauereidechse ist die artenschutzrechtliche Ausgleichsfläche (CEF-Maßnahmen) im Süden des Planareals 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 mit der Hand auszureißen und zu entfernen.

Auf der CEF-Fläche sind im Rahmen von 2 Begängen im Frühjahr und im Frühherbst solange Zählungen der Mauereidechsen vorzunehmen, bis eine Zielgröße von 30 Individuen erreicht ist.

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

D.8.3.3. Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Auf dem brachgefallenen, ehemals von der Deutschen Bahn AG als Umschlagplatz Schiene/Straße genutzten äußeren Ladehof, soll nach erfolgter Freistellung dieser Fläche, in Zusammenhang mit der parallelen Entwicklung des inneren und mittleren Ladehofes, ein neues Stadtquartier zur Arrondierung der südlichen Innenstadt entstehen. Mit den in diesem Zusammenhang vorgesehenen Einzelhandelseinrichtungen soll eine Verbesserung der Versorgungssituation insbesondere im Beethoven- und Bismarckviertel gewährleistet werden.

Um die mit der Planung verbundenen Eingriffe beurteilen zu können, wurden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der im äußeren 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 vorläufig bewertet.

Eine Gegenüberstellung der betrachteten Auswirkungen der Planung im Vergleich zu einer Beibehaltung der Brachfläche im äußeren Ladehof zeigt, dass durch die vorliegende Planung bei einigen Schutzgütern (z. B. Boden, Wasser, Landschaftsbild) leichte Verbesserungen eintreten.

Nachteilige Auswirkungen infolge verkehrs- und nutzungsbedingter Immissionen (Lärm, Schadstoffe) auf das Schutzgut Mensch werden durch die Festsetzung einer zeitlichen Baureihenfolge sowie zusätzlicher aktiver und passiver Schutzmaßnahmen reduziert, sodass für das Schutzgut Mensch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Gebiet und an den benachbarten schutzbedürftigen Nutzungen gewährleistet werden können.

Im Zuge der Entwicklung des Plangebietes und der damit bauseits verbundenen Beseitigung großer Auffüllungsanteile wird eine potenzielle Verbesserung für das Grundwasser und den Boden bewirkt. Zudem entstehen mit der Anlage neuer Grünstrukturen ungestörte Bereiche für diese beiden Schutzgüter. Mit den darin vorgesehenen Neupflanzungen kann der Verlust an Gehölzen kompensiert werden. Bestehende Versiegelungen bzw. Verdichtungen des Untergrunds werden zurückgenommen. Für nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser ist eine Versickerung vorgesehen.

Der vorhandene, bereits stark in Mitleidenschaft gezogene Gebäudebestand wird durch hochwertige, der Umgebung angemessene neue Gebäudestrukturen ersetzt. Mit neuen Grün- und Freiflächen wird eine ansprechende Arrondierung der angrenzenden Gründerzeitviertel und der südlichen Innenstadt sichergestellt. Im Zuge der Neubebauung und Umnutzung des Areals sind demzufolge keine nachteiligen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaftsbild zu erwarten.

Mit der Planung wird eine nachhaltige Stadtentwicklung angestrebt, da dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ in umfassender Weise Rechnung getragen wird.

Der zum Erhalt der (Teil-) Population der Mauereidechse für den äußeren Ladehof erforderliche artenschutzrechtliche Kompensationsbedarf wird im südlichen Teil des Plangebietes durch festgesetzte CEF-Maßnahmen (Fläche von 160 m²) nachgewiesen und umgesetzt. Unter Berücksichtigung dieser CEF-Maßnahmen, die im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG bereits mit Beginn der ersten Hochbaumaßnahmen herzustellen sind, stehen der Planung keine artenschutzrechtlichen Belange entgegen.

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

D.9. 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.

Zwischen der Stadt Augsburg, den Stadtwerken Augsburg Energie GmbH und Wasser GmbH und der aurelis Asset GmbH wurde ein städtebaulicher Vertrag in Verbindung mit einem Erschließungsvertrag mit u.a. den folgenden für die Realisierung der Planung erforderlichen Regelungsinhalten formwirksam abgeschlossen:

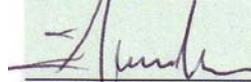
- die Übernahme der Kosten für die Bauleitplanung sowie für die Rahmenplanung und für die erforderlichen Gutachten inkl. Umweltbericht durch die aurelis Asset GmbH,
- die Übernahme der Kosten für die Objektplanungen der öffentlichen Räume, d. h. für Verkehrsanlagenplanung und Freianlagenplanung
- die 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 (160 m²) einschließlich Fertigstellungs- und Entwicklungspflege durch die aurelis Asset GmbH,
- die Übereignung der im Zuge der Entwicklung des äußeren Ladehofes in Anspruch genommenen 160 m² großen artenschutzrechtlichen Ausgleichsfläche an die Stadt,
- die Planung, Herstellung und Übereignung der Wasser-, Strom-, Fernwärme- oder Telekommunikationseinrichtungen durch die Stadtwerke Augsburg Wasser und Energie GmbH,
- die Entrichtung eines durch den Bebauungsplan Nr. 476 I verursachten Folgekostenbeitrags für Kindertageseinrichtungen durch die aurelis Asset GmbH.

Der städtebauliche Vertrag wurde am 29.09.2011 vom Stadtrat beschlossen und im Anschluss daran von den Vertragsparteien notariell beurkundet.

D.10. Städtebauliche Statistik

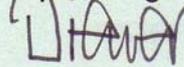
Flächen	in ha	in %
Bauflächen	1,76	40,6
SO EDW	0,43	9,9
Allgemeines Wohngebiet (WA)	1,33	30,7
Verkehrsflächen	1,43	33,0
Verkehrsflächen (einschl. Geh- und Radwege), öffentlich	1,12	25,8
Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung, öffentlich	0,31	7,2
Grünflächen	0,87	20,1
Öffentliche Grünflächen	0,68	15,7
Private Grünflächen	0,19	4,4
Sonstige Flächen	0,27	6,3
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	0,27	6,3
Gesamtfläche	4,33	100,0

Für die Planung:
Referat 6



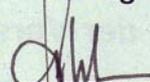
Gerd Merkle
Berufsmäßiger Stadtrat

Stadtplanungsamt



Norbert Diener
Amtsleiter

Planungsbüro



Arnold Consult AG

E. Textliche Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

E.1. 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.2. 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.3. 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.

F. Anlagen

F.1. Luftbild



Bildflug von 2006
© Stadtvermessungsamt Augsburg

ohne Maßstab

F.2. Planungsrechtliche Ausgangssituation



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des BP Nr. 476 I

BLP010

Baulinienplan mit Nummerierung

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 durchgrüneten 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 Bahnhofplatz 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 Bahnhofstraße 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 Bahnhofplatz 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 Bahnhofstraße, 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. Das Bundesverkehrsministerium prüft derzeit die weitere Verwendbarkeit dieser Anlage. Abhängig vom Ergebnis dieser Prüfung müssen eventuell die geplante Platzgestaltung und die Straßenführung im Bereich der Platzfläche noch angepasst 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 fünfgeschossige 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 Drogeriemarkts 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.

Bauleitplanung

Die Ladehöfe waren ursprünglich als Bahnbetriebsflächen gewidmet und der kommunalen Planung nicht zugänglich. Auf Antrag der DB AG konnte der äußere Ladehof bereits von der eisenbahnrechtlichen Widmung freigestellt werden. Für den inneren und mittleren Ladehof, auf denen teilweise noch bahnbetriebsnotwendige Infrastrukturen verlagert werden müssen, kann die bahnbetriebliche Entbehrlichkeit frühestens Mitte September 2011 festgestellt werden. Daraufhin wird auch für dieses Areal die Freistellung beantragt.

Auf Grund dieser unterschiedlichen Verfahrensstände in den Freistellungsverfahren wurde auch das Bebauungsplanverfahren für die Ladehöfe in zwei Teilbereiche aufgegliedert. Die Billigung von Teilbebauungsplan Nr. 476 I für den äußeren Ladehof ist für September 2011 möglich, so dass unter Beachtung der Ergebnisoffenheit des Verfahrens voraussichtlich Anfang 2012 Baurecht geschaffen werden kann, während das Inkrafttreten des Teilbebauungsplans Nr. 476 II für den inneren und mittleren Ladehof bis Mitte 2012 angestrebt wird.

Der Feststellungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplans kann bei Vorliegen der Entbehrlichkeit des inneren und mittleren Ladehofs gefasst werden. Die Genehmigung durch die Regierung von Schwaben kann erfolgen, da der äußere Ladehof nahezu gänzlich von Bahnzwecken freigestellt ist und die Freistellung des inneren und mittleren Ladehofs nach der Entbehrlichkeitsprüfung der DB absehbar ist.

Stadtplanungsamt, August 2011

Hinweis:

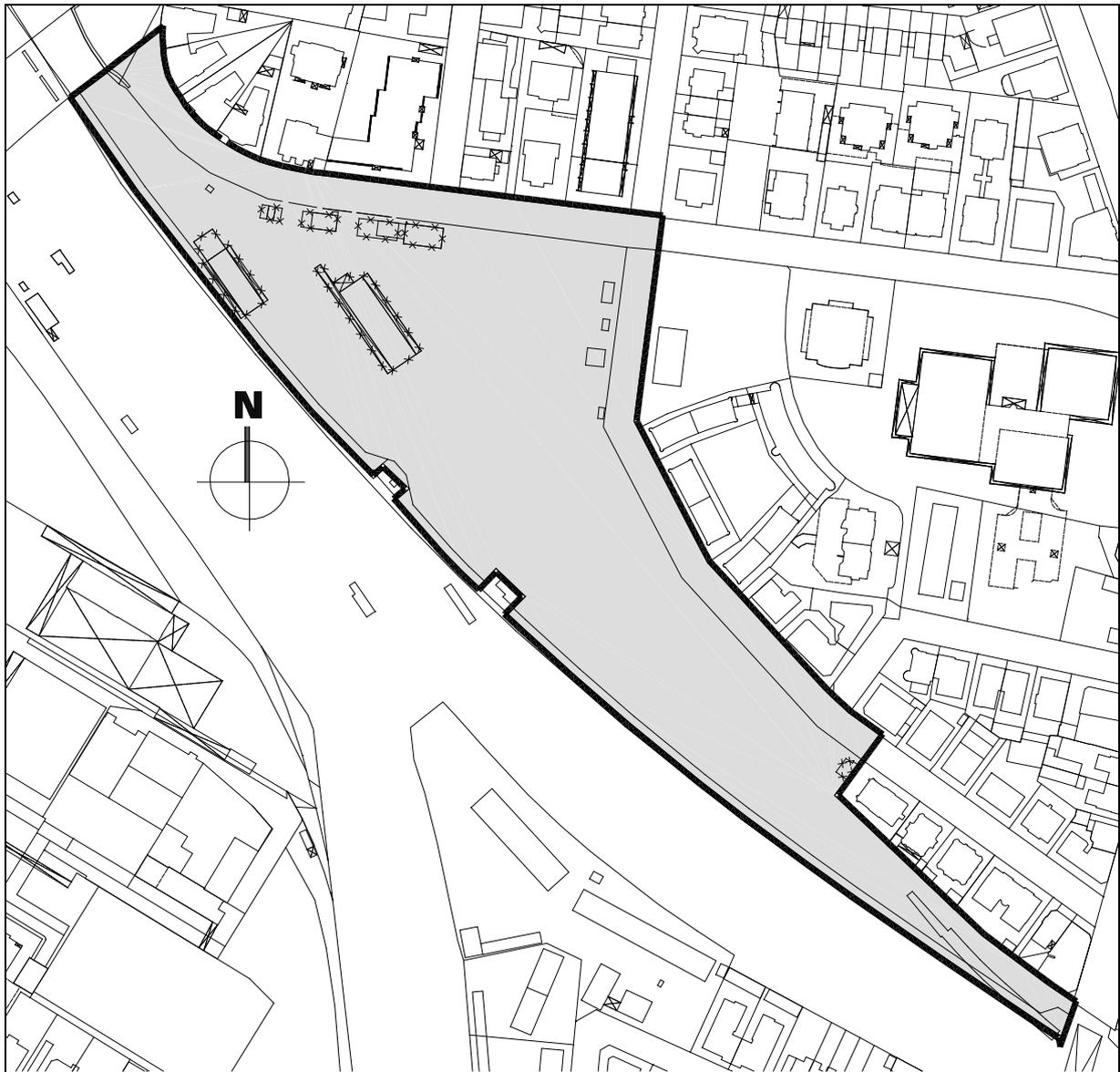
Der städtebauliche Rahmenplan wird im Zusammenhang mit der Billigung des Bebauungsplans Nr. 476 II nochmals in Hinblick auf die Weiterentwicklung der Planung für den inneren und mittleren Ladehof fortgeschrieben. In diese Fortschreibung fließen u. a. die Ergebnisse aus der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange vom 07.11.2011 mit 09.12.2011 sowie die aktuellen Entwicklungen des Planungsprozesses – z. B. die eisenbahnrechtliche Freistellung des inneren und mittleren Ladehofs vom 26.01.2012 – ein.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 476 I ergeben sich keine weiteren Änderungserfordernisse für den Rahmenplan und damit auch keine Auswirkungen auf diesen Bebauungsplan.

F.4. Sortimentskonzept der Stadt Augsburg

Einstufung	Sortimente
1) ZENTRENRELEVANTE SORTIMENTE	
a) Innenstadtrelevante Sortimente	<ul style="list-style-type: none"> • Büromaschinen, Büroeinrichtung (ohne Büromöbel), Organisationsmittel, Computer • Unterhaltungselektronik (braune Ware) • Spielwaren • Oberbekleidung, Wäsche, Strümpfe • Haus- und Heimtextilien (ohne Teppiche und Bodenbeläge), Stoffe, Kurzwaren, Handarbeitsbedarf • Schuhe • Leder- und Kürschnerwaren, Galanteriewaren • Sportartikel • Nähmaschinen • Foto, Fotozubehör • Glas / Porzellan / Keramik, Geschenkartikel, Haushaltswaren, Silberwaren, Devotionalien • Antiquitäten, Kunstgegenstände • Brillen und -zubehör, optische Erzeugnisse, feinmech. Erzeugnisse • Uhren, Schmuck • Briefmarken • Bücher • Papier- und Schreibwaren, Büro- und Schulbedarf, Bastelartikel • Musikinstrumente, Musikalien • Waffen, Jagd- und Angelbedarf
b) Nahversorgungsrelevante Sortimente	<ul style="list-style-type: none"> • Nahrungs- und Genussmittel¹, inkl. Lebensmittelhandwerk, Reformwaren, Naturkost • Drogerie- und Parfümeriewaren, Kosmetika, Wasch- und Putzmittel • Arzneimittel, orthopädische und medizinische Produkte • Blumen • Zeitschriften, Zeitungen
c) Innenstadtrelevante Sortimente mit Abwägungsspielraum²	<ul style="list-style-type: none"> • Zooartikel, Tiere, Tiernahrung, -pflegemittel • Elektrogroßgeräte für den Hausbedarf (weiße Ware) • Leuchten • Sportgroßgeräte (z. B. Fahrräder), Campingartikel • Baby- und Kinderartikel (großformatig)
2) NICHT-ZENTRENRELEVANTE SORTIMENTE	
Nicht-zentrenrelevante Sortimente	<ul style="list-style-type: none"> • Möbel, Küchenmöbel • Teppiche, Bodenbeläge • Bau- und Heimwerkerbedarf (Baustoffe, Bauelemente, (Bad- und Sanitäreinrichtungen, Installationsbedarf, Eisenwaren, Tapeten, Farben, Lacke) • Gartenartikel, Gartenbedarf, Pflanzen • Kfz, Kfz-Zubehör, Fahrzeugteile, Reifen • Boote und Zubehör • Brennstoffe, Mineralölerzeugnisse, Holz- und Holzmaterialien, Kohle
<p>¹ Lebensmittel- und Getränkemärkte sind im Einzelfall auch an weiteren geeigneten Standorten möglich (Voraussetzungen: wohngebietsnaher Standort, Verbesserung der Nahversorgungssituation, keine Schädigung der ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereiche durch die Ansiedlung)</p>	
<p>² Aufgrund der Großformatigkeit der Sortimente sowie des i. d. R. geringen Attraktivitätsgewinns für die Augsburger Innenstadt Ansiedlung ggf. auch außerhalb der Innenstadt grundsätzlich vertretbar</p>	
<p>Quelle: GMA-Zuordnung auf Basis des LEP Bayern, 2006</p>	

F.6. Zu beseitigende Gebäude



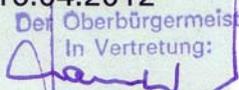
Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des BP Nr. 476 I



Gebäude zu beseitigen

G. Verfahrensvermerke

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 Öffentlichkeitsbeteiligung zum BP Nr. 476	vom 16.08.2010 mit 17.09.2010
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum BP Nr. 476	09.08.2010
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 I	29.09.2011
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung des BP Nr. 476 I im Amtsblatt Nr. 43/2011	28.10.2011
Benachrichtigung und erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum BP Nr. 476 I	28.10.2011
Öffentliche Auslegung des BP Nr. 476 I	vom 07.11.2011 mit 09.12.2011
Satzungsbeschluss des BP Nr. 476 I	29.03.2012
Mitteilung der Würdigung der Stellungnahmen durch den Stadtrat an die Verfasser	12.04.2012

Stadt Augsburg
Augsburg, 16.04.2012
Der Oberbürgermeister
In Vertretung:

Dr. Kurt Gribl
Bürgermeister
Oberbürgermeister



H. Weitere Verfahrensvermerke

Die Bebauungsplansatzung, bestehend aus der Planzeichnung, der Zeichenerklärung, den textlichen Festsetzungen sowie den Anlagen F.4. „Sortimentskonzept der Stadt Augsburg“ und F.5. „Lageplan vorgezogene Ausgleichsfläche“, jeweils in der Fassung vom 29.02.2012, wird hiermit ausgefertigt.

Stadt Augsburg
Augsburg, 16.04.2012
Der Oberbürgermeister
In Vertretung:
Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister



Inkrafttreten / Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 16/2012

20.04.2012

Stadt Augsburg
Augsburg, 23.04.2012
Der Oberbürgermeister
In Vertretung:
Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister

