

BEGRÜNDUNG

zum

BEBAUUNGSPLAN NR. 1/99

"Park- und Geschäftshaus am Hauptbahnhof/Bürgerreuther Straße"

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1/99 umfaßt folgende Grundstücke (TF = Teilfläche):

Fl.Nrn. 1250 TF, 1259/5 TF, 1260 TF, 1260/28 und 1296 TF der Gemarkung Bayreuth

Planungsstand: Januar 2000

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss gem. § 10 Baugesetzbuch (BauGB)

Entwurfsverfasser: Stadtplanungsamt Bayreuth

ALLGEMEINES:

Zweck der Aufstellung eines Bebauungsplanes (verbindlicher Bauleitplan) ist die Schaffung von Festsetzungen mit Angaben über die bauliche und sonstige Nutzung der Flächen im bezeichneten Gebiet. Diese Festsetzungen bilden die Grundlage für die Beurteilung und Genehmigung der Bauanträge, auch während der Planaufstellung.

Die Aufstellung von Bebauungsplänen wird von der Gemeinde in eigener Verantwortung durchgeführt. Die verbindliche Bauleitplanung befaßt sich lediglich mit den Planungsstatsachen und den Planungsnotwendigkeiten.

Das Bebauungsplanverfahren selbst ist in den entsprechenden §§ des Baugesetzbuches reglementiert.

ANLASS FÜR DIE EINLEITUNG DES BEBAUUNGSPLANVERFAHRENS:

Die Bahnreform Anfang der 90er Jahre hatte für Bayreuth zur Konsequenz, daß der Stückgutbahnhof zu einem "Stückguttarifpunkt" zurückgefahren wurde. Die Güterabfertigung, einst fester Bestandteil des Bayreuther Bahnhofs, wurde nach Bamberg und Lichtenfels verlagert. Deshalb sind die Gebäulichkeiten der Stückgutabfertigung (Güterabfertigungshalle) funktionslos geworden.

Auf der Suche nach neuen Nutzungsmöglichkeiten für das betreffende Areal kristallisierte sich rasch der Wunsch nach einem Parkhaus heraus. Denn das Parkhaus am Hauptbahnhof ist ein "altes Anliegen". Getragen von vielen, die rund um den Bahnhof in Parkplatznöten sind. Zuvorderst die Deutsche Bahn AG in Bayreuth selbst.

PLANUNGSRECHTLICHE VORAUSSETZUNGEN:

1. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Das Planungsgebiet ist im Flächennutzungsplan als Fläche für Bahnanlagen und Verkehrsfläche dargestellt.

Geplante Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 1/99 (Art der Nutzung):

Gewerbegebiet (GE)
Verkehrsfläche

Die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes über die Art der baulichen und sonstigen Nutzung stimmen mit den Darstellungen des gültigen Flächennutzungsplanes nur teilweise überein.

Deshalb ist im Bereich des geplanten Gewerbegebietes eine Flächennutzungsplanänderung notwendig (Änderung Nr. 91 "Park- und Geschäftshaus am Hauptbahnhof/Bürgerreuther Straße").

Die erforderliche Abstimmung des Flächennutzungsplanes mit dem Bebauungsplan wird im Rahmen eines Parallelverfahrens nach § 8 Abs. 3 BauGB vorgenommen. Die Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 BauGB, wonach ein Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln ist, sind somit gegeben.

2. Entwidmung einer Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes

Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Nürnberg, vom 14.08.1998 (Auszug):

Die 71 m² und 1 834 m² großen bahneigenen Grundstücke Fl.Nr. 1260/28 und Fl.Nr. 1259/5 sowie eine ca. 4 895 m² große Teilfläche aus Fl.Nr. 1260 der Gemarkung Bayreuth sind für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr erforderlich.

Die Grundstücksflächen liegen links der Bahnlinie Weiden (Opf.) - Neuenmarkt-Wirsberg zwischen Bahn-km 58,125 und Bahn-km 58,339.

Auf Antrag der Deutschen Bahn Immobiliengesellschaft mbH, Niederlassung Bayreuth, vom 04.08.1998 wird die o. g. Betriebsanlage des Bundes mit Wirkung zum 01.09.1998 entwidmet.

Dadurch wird die Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes aus der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes entlassen, wobei sie zugleich ihren Rechtscharakter als Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes verliert.

3. Raumordnung und Landesplanung

Der Bebauungsplan ist mit den Zielen von Raumordnung und Landesplanung vereinbar.

4. Verfahrensschritte

Bauausschuss 09.02.1999:

Stadtrat 24.02.1999:

Einleitung des Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens Nr. 91 und des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1/99

Bauausschuss 15.06.1999:

Zustimmung zur Planung, Beschlussfassung über die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB und zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Bauausschuss 25.11.1999:

Stadtrat 27.11.1999:

Würdigung der Anregungen, die während der frühzeitigen Bürgerbeteiligung (§ 3 Abs. 1 BauGB) sowie während der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1) eingegangen sind, Zustimmung zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB.

Bauausschuss 18.01.2000:

Stadtrat 26.01.2000:

Ergebnisse des Auslegungsverfahrens gem. § 3 Abs. 2 BauGB, Würdigung und Behandlung der Anregungen;

Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB

LAGE, GRÖSSE UND BESCHAFFENHEIT DES PLANUNGSGEBIETES:

1. Lage:

Das Planungsgebiet liegt im Gemarkungsbereich Bayreuth an der Bürgerreuther Straße auf dem Gelände der ehem. Güterabfertigungshalle des Hauptbahnhofes Bayreuth.

2. Größe:

Der Planungsbereich umfasst insgesamt	ca. 0,69 ha, davon:
Gewerbegebiet	ca. 0,35 ha
öffentliche Verkehrs- und	
Verkehrsbegleitgrünfläche	ca. 0,34 ha

3. Beschaffenheit:

Beim Park- und Geschäftshausareal handelt es sich um relativ ebenes Gelände, das sich in einer Höhenlage von ca. 343 m üNN erstreckt.

Beobachtungen über den Grundwasserstand im Planungsgebiet liegen nicht vor.

Nach der "Geologischen Karte von Bayern" setzt sich der Boden wie folgt zusammen:

mittlerer Burgsandstein (Mächtigkeit 40 - 50 m).

Für das Bauvorhaben ist die Bodenpressung durch Bodenuntersuchungen zuverlässig einzuschätzen und von der Bauleitung verantwortungsvoll zu prüfen. Im Zweifelsfall ist ein entsprechendes Bodengutachten einzuholen.

An Baubestand ist z. Z. noch die funktionslose Güterabfertigungshalle, eine bahneigene Trafostation (wird in die geplante Baumaßnahme integriert) und eine abschließbare Fahrradboxen-Anlage vorhanden. Eine zu fällende Pappel stellt den Baumbestand dar.

Entlang der öffentlichen Verkehrsfläche erstreckt sich in ganzer Länge der Güterabfertigungshalle eine Sandsteinmauer. Zwischen dieser Mauer und der Halle befinden sich ca. 50 Parkplätze für Bahnkunden. Ferner liegt hier ein Standort für Wertstoffcontainer. Dieser Standort muss aufgegeben werden. Etwa 250 m nördlich befindet sich ein weiterer Wertstoffcontainer-Standort auf DB-Gelände. Die zusätzliche Entfernung ist zumutbar.

Die Bürgerreuther Straße ist eine für alle Verkehrsteilnehmer voll ausgebaute und funktionierende Straße mit beidseitigem Geh- und Radweg. Die vorgesehenen Umbaumaßnahmen dienen allein der Erschließung bzw. der Realisierung des konzipierten Park- und Geschäftshauses (Privatinvestition).

ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG:

Ziel und Zweck beider Verfahren ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung eines neuen Park- und Geschäftshauses am Hauptbahnhof - im Bereich der ehem. Güterabfertigungshalle - zu schaffen.

Planungsziele aus städtebaulicher Sicht sind dabei

- a) die Realisierung von ca. 280 Stellplätzen für bahnhofspezifisches Parken (Park + Ride) und Parken für vorhandene Nutzungen im Bahnhofsumfeld,
- b) die Schaffung von gewerblich zu nutzenden Flächen in attraktiver, verkehrsgünstiger Lage; mit der angestrebten Nutzungsmischung soll der reine Parkhauscharakter vermieden werden, dem oft genug ein negatives Image nachgesagt wird; insbesondere den Sicherheitsbedürfnissen der Bürger wird damit Rechnung getragen,
- c) die Aufweitung des Straßenraumes der Bürgerreuther Straße Richtung Bahngelände mit Baumpflanzungen zur Ergänzung der Allee entlang der Festspielauffahrt.

STÄDTEBAULICHE SITUATION:

Wegen der flankierenden Lage des Park- und Geschäftshauses an der Festspielauffahrt ist bei der Platzierung, bei der Höhenentwicklung und bei der Gestaltung des Gebäudes besonderes städtebauliches Fingerspitzengefühl erforderlich, d. h. es muss sich einfügen.

Um das Stadtbild in diesem äußerst sensiblen Bereich nicht übermäßig zu gefährden, wurde die Parkhausplanung während der Voruntersuchungen mehrmals überarbeitet, mit dem Ziel, eine für alle Seiten vertretbare Breite herauszufinden. Die vorgesehene Breite von ca. 25,0 m stellt einen Kompromiß dar zwischen städtebaulicher Argumentation und wirtschaftlichen Gesichtspunkten der Gesamtbaumaßnahme.

Der Kopfbau des Park- und Geschäftshauses soll mit dem Kopfbau (Turm) der Deutschen Post AG eine sog. Stadttorsituation darstellen. Der Abstand beider Gebäude liegt bei ca. 20,0 m. Beim Park- und Geschäftshaus kann entlang der Bürgerreuther Straße eine max. Firsthöhe von 17,5 m realisiert werden, dies entspricht der Firsthöhe des parallel zur Straße liegenden Postgebäudes, im Anschluß an dessen Kopfbau.

Wenn man die gegebene bauliche Situation der eingeschossigen Güterabfertigungshalle mit der künftigen Situation eines fünfgeschossigen Gebäudekomplexes vergleicht, dann ist zu vermuten, daß der Unterschied für viele Bayreutherinnen und Bayreuther in gewisser Weise schon gewohnheitsbedürftig sein wird. Der Blick von der Bahnhofstraße und vom Bahnhofsvorplatz zum Festspielhaus wird auf jeden Fall nicht mehr gegeben sein.

STANDORT DES PARK- UND GESCHÄFTSHAUSES:

Die Ausdehnung, Kubatur und sonstigen Dimensionen lassen das Park- und Geschäftshaus aus dem städtebaulichen Rahmen der Bürgerreuther Straße fallen. Bei der Realisierung eines Park- und Geschäftshauses mit dem Primärziel Parkhaus sind solche Baukörper jedoch durchaus üblich, schon allein aus dem Gesichtspunkt ihrer Wirtschaftlichkeit.

Hier stellt sich natürlich die Frage, ob der gewählte Standort richtig ist. Diese Frage muss aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtet werden.

STÄDTEBAU:

Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist der Standort nicht als ideal zu bezeichnen. Der Standort stellt hohe Ansprüche an das städtebauliche Einfühlungsvermögen, weil der Planungsbereich an einer Schnittstelle zwischen relativ kompakter Innenstadtbauung (Bahnhofstraße) und eher aufgelockerten Siedlungsstrukturen Richtung Grüner Hügel (Bürgerreuther Straße) liegt.

Weiter ist noch die sensible Lage in der Sichtachse Bahnhofstraße zum Festspielhaus zu nennen sowie die tangentielle Situation zur künftigen Franken-Sachsen-Magistrale. Im Klartext heißt das, dass der Bahnhof als Tor zur Stadt für Besucher und Gäste deutlich an Bedeutung gewinnen wird. Die Neuplanung muss somit nicht nur aus dem Blickwinkel von Autofahrern und Fußgängern beurteilt werden, sondern auch aus der Sicht von Bahnreisenden, denn der erste Eindruck, den eine Stadt vermittelt, bleibt in aller Regel haften. Dies stellt erhöhte Anforderungen an die Gestaltung des Baukörpers.

VERKEHR:

Aus verkehrlichen, funktionalen Aspekten ist der Standort für das Park- und Geschäftshaus als gut einzustufen, wobei andere Standorte, z. B. östlich des Bahnhofes, ebenfalls vorstellbar wären.

Ein Bahnhof mit seinem Umfeld gehört schon traditionell zu einem Verflechtungs- und Schnittstellenbereich unterschiedlicher Verkehrsabläufe innerhalb eines städtischen Lebensraumes. Die räumliche Nähe unterschiedlicher Verkehrsmittel trägt zur Vitalisierung und Attraktivität einer Stadt bei. In Bayreuth, speziell am Bahnhof, besteht diesbezüglich noch ein gewisser Nachholbedarf.

Mit dem Bau des Park- und Geschäftshauses wird in dieser Hinsicht ein Schritt in die richtige Richtung gemacht.

INVESTITIONSSITUATION:

In unserer freien Marktwirtschaft mit kapitalistischer Prägung sind Investitionen zur Schaffung wirtschaftlich interessanter Immobilien und sonstiger baulicher Objekte üblich und legitim. Die Rentabilität unterliegt dem unternehmerischen Risiko und ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

ZUSAMMENFASSUNG:

Unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander sowie unter Zurückstellung städtebaulicher Bedenken kann der gewählte Standort des Park- und Geschäftshauses an der Bürgerreuther Straße vertreten werden.

STELLPLATZBEDARF:

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG ist der Hauptbahnhof Bayreuth bezüglich bahnhofsspezifischen Parkens noch nicht kundenfreundlich genug. Immer wieder zeige sich, dass im Umfeld des Bahnhofs bis dato zu wenig Parkplätze zur Verfügung stehen und die Enge behindere zusätzlich die Zufahrt zu so manchem Parkplatz.

Auch andere unterstützen aus diesen Gründen die Pläne zu einem Parkhaus. Hotellerie, die ihren Gästen Komfort auch in Sachen Parken bieten will. Handel, der für seine Kunden geschäftsnahе Abstellplätze braucht. Ärzte, die praxisnahe Parkplätze für ihre Patienten wollen. Die Industrie- und Handelskammer, die unter chronischer Parkplatznot leidet und deren Tiefgarage stets überfüllt ist.

Letztlich bringt der Anschluss Bayreuths an die Franken-Sachsen-Magistrale mit der Beschickung durch ICT-Neigezüge ein neues Eisenbahnzeitalter für die Stadt mit sich. Zusätzlicher Parkraum in Hauptbahnhofnähe ist deshalb eine Notwendigkeit, um für das neue Jahrtausend gerüstet zu sein.

Maßvollere Lösungen zur Befriedigung des Stellplatzbedarfes, wie Parkpaletten oder ideenreiches Parkraummanagement, zur Optimierung vorhandener Parkraumflächen (Hauptpost, Telekom) wären nur kurz- bzw. mittelfristige Übergangsvarianten. Man muss davon ausgehen, dass im Umfeld des Bahnhofes weitere Investitionen erfolgen. Hier werden insbesondere der Bereich der ehem. Mechanischen Baumwollspinnerei östlich des Bahnhofes und bereits entwidmete bzw. noch zu entwidmende Betriebsanlagen der Eisenbahn genannt. Zusammengerechnet ergeben diese verwertbaren Flächen noch ein erhebliches Potential für bauliche Entwicklungen. Daraus resultiert eine zusätzliche Nachfrage an Stellplätzen.

Zudem sind die zur Sprache gebrachten Flächen im Hauptpost- und Telekombereich, die eigentlich unter ihrem Niveau genutzt werden, mittelfristig hochwertige Bauflächen in attraktiver Lage. Für Parkpaletten sind diese Areale zu schade.

Das im Verfahren angeführte Argument von Überkapazitäten an Stellplätzen in Bayreuther Parkhäusern (wie das Parkhaus an der Albrecht-Dürer-Straße) und deren vorrangige Nutzung kann nicht nachvollzogen werden. Einem Bahnkunden, der Park + Ride machen möchte oder einem Erwerbstätigen, der im Bahnhofsumfeld seiner Beschäftigung nachgeht, ist schwer zu vermitteln, dass er sich in einem innerstädtisch gelegenen Parkhaus einen Stellplatz suchen soll.

ART DER BAULICHEN NUTZUNG:

Von der Art der baulichen Nutzung ist das Park- und Geschäftshausareal als "Gewerbegebiet" konzipiert. Neben der Primärnutzung Parken sind im Erdgeschoß und im gesamten Kopfbau des Gebäudekomplexes - nahe dem Sozialgebäude der DB - gewerbliche Nutzungen wie Läden, Büros, Gastronomie usw. möglich.

Entsprechend § 8 Baunutzungsverordnung dienen Gewerbegebiete vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben:

Zulässig sind:

1. Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe,
2. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
3. Tankstellen,
4. Anlagen für sportliche Zwecke.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
3. Vergnügungsstätten.

Von der Möglichkeit "Vergnügungsstätten können ausnahmsweise zugelassen werden" wird kein Gebrauch gemacht. Vergnügungsstätten werden ausgeschlossen, um die Zuwanderung typischer Bahnhofsfolgenutzungen zu verhindern. Sexshops, Spielhallen usw. tragen nicht zu einer atmosphärischen Aufwertung dieses Bereich bei, auch im Hinblick auf die Festspielzufahrt.

Durch Ansiedlung von Vergnügungsstätten (insbesondere Sexshops mit Videokabinen) würde auch die Akzeptanz des neuen Parkhauses leiden, vor allem aus der Sicht von Frauen.

Die bestehende Versorgungsanlage (Trafostation) der Deutschen Bahn AG wird komplett in den Kopfbau des Gebäudekomplexes integriert.

EINZELHANDEL:

Ob nun zusätzliche Verkaufsflächen im Bahnhofsumfeld notwendig sind oder nicht, kann nur marginal Gegenstand des Bebauungsplanes sein. Angebot und Nachfrage regeln sich in unserer freien Marktwirtschaft normalerweise selbständig, mit all ihren Vor- und Nachteilen. Bauleitplanverfahren sollten hier nur in unbedingt notwendigem Maß mit ihren planungsrechtlichen Regularien eingreifen. Das ist z. B. bei großflächigem Einzelhandel angebracht.

Vom zusätzlichen Einzelhandelsangebot im Park- und Geschäftshaus sind unter Abwägung aller relevanten Belange keine unzumutbaren negativen Auswirkungen auf den etablierten Einzelhandel im Bahnhofsumfeld zu erwarten. Schon gar nicht auf den ansässigen innerstädtischen Einzelhandel.

Der Wettbewerb wird evtl. zunehmen, aber Bauleitplanung kann nicht als Instrument für den Konkurrenzschutz oder gegen Verdrängungstendenzen herangezogen werden.

Ein Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben, die ohnedies nur im Erdgeschoss des Parkhauses und im gesamten Kopfbau zulässig sind, ist im direkten Bahnhofsumfeld nicht zu rechtfertigen. In Bahnhofsnähe ist traditionell Einzelhandel etabliert.

Der Ausschluss bestimmter Arten der im Gewerbegebiet zulässigen Anlagen, hier Lebensmitteleinzelhandel, bedarf gar besonderer städtebaulicher Gründe. Diese sind schon gar nicht zu finden.

KURZZEITSTELLPLÄTZE FÜR DEN EINZELHANDEL:

Wenn keine Kurzzeitstellplätze vor den Geschäften vorhanden sind, dann werden sich die Marktstrategen hüten, einen Nahversorger oder irgendeine andere, auf Kurzzeitstellplätze angewiesene Nutzung einzurichten. Auf der anderen Seite gibt es schließlich vielerlei Mittel und Wege, die Kunden auch ohne Kurzzeitstellplätze ins Parkhaus zu locken, z. B. bei Einkauf freies Parken, Rabattsysteme usw. Auch hier wird auf das Selbstregulativ und auf den Einfallsreichtum des freien Marktes gesetzt.

ERSCHLIESSUNG UND ÖFFENTLICHE VERKEHRSRÄUME:

Angebunden an das öffentliche Verkehrsnetz wird das Park- und Geschäftshaus im Einmündungsbereich der Goethestraße in die Bürgerreuther Straße. Hier wird eine Kreuzung ausgebildet, die von einer Lichtzeichenanlage (Ampel) geregelt wird.

Zwischen Fahrbahn und Parkhaus wird eine verkehrsbegleitende Grünfläche (ca. 4,0 m) und ein Rad- und Fußweg (3,1 m) angelegt. Damit soll die öffentliche Verkehrsfläche Richtung Bahngelände aufgeweitet werden, was neben der Schaffung von ca. 280 Stellplätzen ein weiteres städtebauliches Ziel darstellt. Mit der Auf-

weitung wird angestrebt, ein übermäßig schluchtenhaftes Erscheinungsbild entlang der Festspielauffahrt zu vermeiden.

Im Bereich der Verkehrsbegleitgrünfläche sind Baumpflanzungen vorgesehen. Damit soll die vorhandene Baumallee entlang der Festspielauffahrt ergänzt werden, so daß diese fast durchgängig, ausgehend vom Hohenzollernring bis zum Festspielhaus, in Erscheinung tritt.

ALTLASTEN:

Bei orientierenden Altlastenerkundungen im Umfeld der Güterabfertigungshalle wurden künstliche Auffüllungen gefunden, die teilweise mit Schadstoffen in zu beachtenden Konzentrationen belastet waren. Auch unterhalb des Lagergebäudes wurden künstliche Auffüllungen festgestellt, die deutlich mit Schadstoffen belastet waren (Aussage des Sachverständigenbüros Morgenstern).

Nachdem vorgenannte Erkundungen nur stichprobenartig gemacht worden sind, ist eine punktuelle Kartierung der vorhandenen Altlasten nicht sinnvoll. Vielmehr wurde die Altlastenverdachtsfläche auf das gesamte Gewerbegebiet 1 und Gewerbegebiet 2 ausgedehnt.

Es ist vorgesehen, das kontaminierte Erdreich unter fachtechnischer Überwachung auszubauen, zu beproben und nach Abfallrecht weiterzuverfahren. Grundlage hierfür ist das Gutachten der BfU - Büro für Umweltfragen GmbH vom 01.03.1999 und das "Konzept über die Sicherung und Sanierung von schadstoffbelasteten Auffüllungen und Erdstoffen" des Sachverständigenbüros Morgenstern vom 27.09.1999.

Die notwendigen Regelungen zur Entsorgung, Verwertung, Beweissicherung, Definition von Sanierungswerten etc. werden im Zuge des Abbruchs bzw. der Neubebauung in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Bayreuth getroffen.

IMMISSIONSSITUATION:

Zur Vermeidung von Lärmimmissionen für die Anwesen Ecke Goethestraße/Bürgerreuther Straße wurde geprüft, ob sich die Zufahrt zum Parkhaus weiter in Richtung Bahnhofsgebäude verlegen lässt:

Eine Verschiebung der Parkhauszufahrt nach Süden wäre theoretisch durchaus möglich, aber aus praktisch-funktionalen Gesichtspunkten würde dies wahrscheinlich zum Scheitern des Projektes führen. Der schmale Grundstückszuschnitt, die optimale Erschließung über eine Kreuzung sowie die lukrative (Betreiber) und attraktive (Kunden) Nutzung des Erdgeschosses als Einzelhandelsfläche o. ä. sprechen für die aufgezeigte Planung, die die Zu- und Ausfahrt außerhalb des eigentlichen Baukörpers vorsieht.

Als Ausgleichsmaßnahme wurde festgesetzt, dass die An- und Abfahrtsrampe so zu gestalten ist, dass Lärmentwicklung vermieden bzw. abgeschirmt wird (raue Fahrbahn, Überdachung und seitliche Abschirmung, schallschluckende Verkleidung).

Weiter stellt sich die Frage, ob das Parkhaus möglichst wenig Öffnungen erhalten sollte, um insbesondere zur Nachtzeit zu verhindern, dass Fahrgeräusche aus dem Parkhaus emittieren.

Hier findet eine Kollision von angestrebter architektonischer Leichtigkeit mit Transparenz aus städtebaulicher Sicht sowie dem durchaus nachvollziehbaren Ansinnen nach Schutz vor Lärmimmissionen für die benachbarte Wohnbebauung statt. Als Kompromiss wurde festgesetzt, dass die Nordfassade des Parkhauses geschlossen - jedoch gegliedert - gestaltet werden muss, z. B. in Verbindung mit Schutzverglasungen als Lichtbänder in den jeweiligen Geschossen.

Zusammen mit einer eingehausten Zu- und Ausfahrt bietet dies am meisten Schutz vor Lärmbelästigung. Als ergänzende Vorbeugung gegen Lärmentwicklung wurde raue Oberfläche als Fahrbahnbelag im Parkhaus festgesetzt, um keine Reifenquietschgeräusche entstehen zu lassen.

NATURSCHUTZ:

Im Planungsbereich kommt das "Behaarte Bruchkraut" abschnittsweise in den Pflasterfugen vor. Diese Pflanzenart wird in der Roten Liste gefährdeter Farn- und Blütenpflanzen Bayerns als "vom Aussterben bedroht" geführt.

Als Ausgleich für die beim Bau des Park- und Geschäftshauses unvermeidliche Vernichtung dieser Population werden im Bahnhofsumfeld und im übrigen Stadtgebiet geeignete Wuchsorte gesucht, zu denen Individuen dieser Population oder deren Samen verbracht werden können. Standortansprüche sind Fugen von wenig befahrenem bzw. betretenem Kopfsteinpflaster.

Im Bahnhofsumfeld sind beispielsweise genügend geeignete Pflasterflächen vorhanden, etwa im Bereich zwischen der ehem. Mechanischen Baumwollspinnerei und neuer Brücke (Wilhelm-von-Diez-Straße). Dieses Areal soll als bahnbegleitendes Grün erhalten bleiben und evtl. von der Stadt Bayreuth erworben werden. Das Amt für Umweltschutz wird mit der DB verhandeln.

Ein Erhalt oder eine Nutzungseinschränkung von Pflasterflächen innerhalb des Geltungsbereiches ist in der gegebenen innerstädtischen Lage nicht zu rechtfertigen. Planungsrechtliche Festsetzungsmöglichkeiten zur Erhaltung des "Behaarten Bruchkrautes" am jetzigen Wuchsort sind nicht gegeben.

Hier muss auf die Kooperationsbereitschaft des Bauwerbers gebaut werden. Das Amt für Umweltschutz wurde deshalb beauftragt, mit dem Bauwerber Gespräche zu führen, um dessen Bereitschaft auszuloten, die Umsetzungsmaßnahme zu übernehmen oder sich zumindest an den entstehenden Kosten zu beteiligen. Der letzte Stand der Dinge sieht so aus, dass seitens des Bauwerbers eine positive Einstellung signalisiert wurde.

FASSADENGESTALTUNG:

Geplant sind folgende örtliche Bauvorschriften nach § 9 Abs. 4 Baugesetzbuch i. V. m. Art. 91 Bayerische Bauordnung:

Der Erdgeschossbereich entlang der Bürgerreuther Straße ist gegliedert und aufgelockert zu gestalten. Maximal 1/3 der Wandlänge darf der Mauerscheibenanteil betragen. Bevorzugt zu verwendende Gestaltungselemente sind Glasvitrinen o. ä. und dekorierte Schaufenster. Zugelebte (Pseudo)-Schaufenster sind unzulässig.

Eine Fassadenbegrünung in Verbindung mit Kletterspalieren, im Erdgeschoßbereich als Laubengangabschnitte ausgebildet, wird zwingend festgeschrieben. Die Pflanzen wurzeln in der Verkehrsbegleitgrünfläche (s. Systemschnitt).

Details in Sachen Baukörper- und Fassadengestaltung sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu klären.

DACHGESTALTUNG:

Zum Thema Dachbegrünung zur Rückhaltung des Regenwassers und zur Verbesserung des Stadtklimas ist folgendes zu bemerken:

Nachdem im Bebauungsplan keine Dachform festgesetzt wird, kann nicht generell bestimmt werden, dass eine Dachbegrünung vorgesehen werden muss. Hier sind dem Entwerfer bei der Objektplanung gestalterische Freiheiten einzuräumen, in welchem Umfang und in welcher Form (kleinteilig oder großflächig) nicht befahrene Dachflächen zur Ausführung kommen sollen. Denn auf befahrenen Flachdachbereichen ist eine Begrünung nicht sinnvoll, weil hier erfahrungsgemäß wenig Grün aufkommt.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist zu prüfen, ob unter Berücksichtigung der geplanten Dachkonstruktion eine Begrünung von nicht befahrenen Dachflächen gefordert werden kann. Hier müssen gestalterische, statische und funktionale Gesichtspunkte abgewogen werden mit Aspekten der Verhältnismäßigkeit der finan-

KOSTEN:

Bisher gilt die Bürgerreuther Straße für alle Verkehrsteilnehmer als eine voll ausgebaut und funktionierende Straße mit beidseitigem Geh- und Radweg. Die vorgesehenen Umbaumaßnahmen dienen allein der Erschließung bzw. der Realisierung einer Privatinvestition.

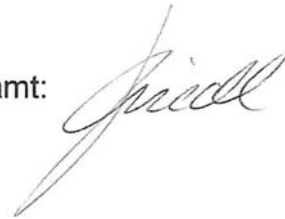
Aus diesem Grund sind die Umbaukosten für alle notwendigen Tiefbaumaßnahmen einschl. der Kosten für Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen sowie für die Lichtzeichenanlage (Ampel) vom Bauwerber zu übernehmen.

Hierzu ist der Abschluss eines Erschließungskostenvertrages nach § 124 BauGB erforderlich.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG:

Es ist nicht zu erwarten, dass sich die Verwirklichung der Planung nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der im angrenzenden Umfeld wohnenden und arbeitenden Menschen auswirken wird.

Stadtplanungsamt:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Müller', written over a light grey horizontal line.