

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/22/19319/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

**Gegenstand: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 215-I, Industriegebiet am Ostbahnhof
- Satzungsbeschluss**

Beratungsfolge

Datum

Gremium

TOP-Nr.

24.01.2023

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

24.01.2023

Stadtrat der Stadt Regensburg

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss empfiehlt / Der Stadtrat beschließt:

1. Die im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der parallel durchgeführten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m § 4a Abs. 2 BauGB vorgebrachten Stellungnahmen zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 215-I „Industriegebiet am Ostbahnhof“ werden gemäß dem Vorschlag der Verwaltung (siehe Bericht), der insoweit Bestandteil dieses Beschlusses ist, behandelt.
2. Der Bebauungsplan Nr. 215-I „Industriegebiet am Ostbahnhof“ bestehend aus der Planzeichnung vom 15.11.2016 mit Ergänzung vom 19.10.2021 sowie 20.09.2022 und dem Satzungstext vom 20.09.2022 für den Bereich südlich der Osttangente (Odessa-Ring), zwischen der Bahnstrecke Regensburg – München und der Max-Planck-Straße (B15) und nördlich des Bebauungsplanes Nr. 238, GVZ I wird gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung zusammen mit der Begründung einschließlich Umweltbericht beschlossen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 215-I „Industriegebiet am Ostbahnhof“ durch die Bekanntmachung des Beschlusses des Bebauungsplanes im Amtsblatt der Stadt Regensburg herbeizuführen.

Sachverhalt:

Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen hat am 15.11.2016 die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den o.g. Bereich beschlossen. Die bei der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vorgebrachten Äußerungen wurden dem Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 19.10.2021 vorgelegt.

Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen beschloss daraufhin, den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 215-I „Industriegebiet am Ostbahnhof“ in der Fassung vom 19.10.2021 einschließlich seiner Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen. Nach der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg (Nr. 46 – 77. Jg.) vom 15.11.2021 lag der Bebauungsplan-Entwurf in der Zeit vom 23.11. bis 22.12.2021 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich aus.

Parallel dazu erfolgte die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 4 Abs. 2 und 4a Abs. 2 BauGB.

Nachfolgend sind die während der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen zusammengestellt und mit den Stellungnahmen und Beschlussvorschlägen der Verwaltung für den Stadtrat versehen:

Stellungnahmen aus der Öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB:

Nr. 1.:

Stellungnahme vom 26.11.2021:

Ich bin Eigentümer der Objekte ... und ... am Hohen Kreuz.

In der Auslegung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 215-1 habe ich folgende Einwendungen vorzubringen:

1. Planungsfehler

Dem Stadtplanungsamt scheinen konkrete Pläne für eine mögliche Nutzung des Planungsbereichs vorzuliegen oder zumindest bekannt zu sein. Weshalb wird hier kein vorhabenbezogenes Bebauungsplanverfahren durchgeführt?

Im Auslegungsbeschluss ist von einem Containerlager der Deutschen Bahn die Rede. Wie erfolgt der Fahr-Rangierverkehr, denn ein Rangiergleis ist im Umgriff des Bebauungsplanes nicht enthalten?

Wir zweifeln an, dass das Lärmgutachten den aktuellen rechtlichen Vorgaben entspricht.

Wir befürchten, dass die Wohnbebauung im östl. Bereich ehem. Prinz-Leopold-Kaserne gefährdet oder zumindest nur eingeschränkt möglich sein könnte, wegen der zusätzlichen Lärmquelle. Ebenso sehen wir die weitere Wohnbebauung am Ostheim gefährdet, wegen der zusätzlichen Lärmquelle. Wurde dies bei beiden Planungen berücksichtigt? Welche Maßnahmen um Beeinträchtigungen zu unterbinden sind hier vorgesehen?

Ist eine Zufahrt für LKW zu Hallen am Ostbahnhof (Ertlhallen) weiterhin möglich? Oder muss die Zufahrt künftig über An der Irlter Höhe und somit durch das Hohe Kreuz erfolgen?

Laut unseres Kenntnisstandes wird ein S-Bahnähnlicher Verkehr im Großraum Regensburg bisher immer mit dem Argument abgewehrt, die Schienenkapazität sei zu gering. Regensburg ist verkehrstechnisch insgesamt aber auch auf der Schiene ein Nadelöhr wie man der Presse kürzlich entnehmen konnte. Dieses Projekt wird weitere, ohnehin kaum vorhandene Schienenkapazität beanspruchen. Was ist der Stadt Regensburg wichtiger: der Ausbau des Personennahverkehrs (S-Bahn) oder des Güterverkehrs?

Laut unseres Kenntnisstandes ist im Bereich Pürkelgut eine Parkanlage in der langfristigen Planung. Deren Erholungswirkung würde durch ein Containerlager auf der gegenüberliegenden Gleisseite stark eingeschränkt. Welche abschirmenden Maßnahmen sind hier geplant, bzw. wurde dies bei der Planung berücksichtigt?

2. Emissionen und Immissionen:

Die Lärmproblematik in diesem Bereich ist bereits jetzt eine erhebliche Belastung für die Anwohner. Am Odessa-Ring fehlt noch immer jeglicher Lärmschutz. Welche Lärmschutzeinrichtungen gegen Straßen- und Schienenlärm sind vorgesehen, wann sollen diese errichtet werden und welchen genauen Effekt sollen diese haben?

Wir zweifeln das vorhandene Verkehrsgutachten an. Wird im Rahmen der Gesamtplanung ein neues Verkehrsgutachten erstellt, dass den aktuellen Verkehr und den bei einer Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels zusätzlich zu erwartenden Verkehr berücksichtigt? Wann wird dieses vorliegen?

Wir befürchten durch das Projekt eine weitere (Fein-)Staubbelastung für die Anwohner. Abgesehen von den vorhandenen Belastungen durch den Straßenverkehr wird der Rangierverkehr mittels Dieselloks erfolgen. Welche Auswirkungen auf die Luftqualität im

Viertel werden hier erwartet und welche Gegenmaßnahmen sind geplant? Können die Anforderungen der neuen TA Luft (gültig ab 01.12.2021) eingehalten werden?

Die hohen Lichtmasten im geplanten Containerdepot werden zu weiterer Lichtverschmutzung im Viertel führen. Wie ist geplant diese einzudämmen, bzw. abzuschirmen um z.B. die Insekten, Vögel und Säugetiere in der Kleingartenanlage am Ostbahnhof, der Schäferwiese und im Bereich Pürkelgut zu schützen?

Durch das geplante Containerlager und seinem Verkehr würden erhebliche zusätzliche Erschütterungen entstehen. Aktuell sind bereits die Erschütterungen vom Hafen am Hohen Kreuz zu spüren. Wie ist geplant das Gebiet hiervor abzuschirmen um Schäden an Bauten zu verhindern und die dort lebende Tierwelt zu schützen?

Dem Auslegungsbeschluss ist zu entnehmen, dass das geplante Projekt sehr lange Betriebszeiten von 6 - 22 Uhr haben soll. Für Erwachsene mögen 8 Stunden Nachtruhe ausreichend sein, Kindern, die ebenfalls im Stadtteil leben, ist diese Zeitspanne zu kurz um ausreichend Schlaf zu bekommen. Warum ist nicht vorgesehen, die Betriebszeiten auf 8 - 20 Uhr zu beschränken?

Die Aufenthaltsqualität in Kleingartenanlage am Ostbahnhof ist durch den Odessa-Ring und den bestehenden Schienenverkehr (beides ohne Lärmschutz) bereits jetzt nicht gesundheitsfördernd. Durch das geplante Projekt wird sie sich weiter verschlechtert. Welche Maßnahmen sind angedacht, um die Gesundheitsgefahr für die Kleingärtner zu unterbinden?

3. Stadtbild:

Warum soll die zulässige Bauhöhe hier ca. 25 m + 10 m für Lichtmasten und Kräne umfassen (= bis zu 35 m), wenn für den gleichen Zweck im östlich angrenzenden B-Plan 238 nur 15,5 m ausgewiesen sind?

Will die Stadt Regensburg ihren Stadteingang mit Leercontainern vollstellen?

4. Klima / Umwelt:

Wohin wird allgemein und vor allem im Starkregenfall entwässert? Wo soll das dafür nötige Regenrückhaltebecken entstehen?

Der Regensburger Osten und das Hohe Kreuz im Besonderen verfügt derzeit kaum über öffentliche Grünflächen. Durch das gepl. Projekt würde Grünfläche im Viertel weiter reduziert, da die Ausgleichsfläche nicht vor Ort entstehen soll. Wie ist geplant dies im Viertel zu kompensieren?

Leere Container heizen sich und somit Umgebung im Sommer zusätzlich auf. Welche Auswirkungen wird diese Tatsache auf das Stadtklima und vor allem auf das Klima am Hohen Kreuz und im Kasernenviertel haben? Welche Gegenmaßnahmen sind hier geplant?

Im Containerdepot sollen Container aus aller Welt gelagert und gereinigt werden. Wo wird das (ggf. kontaminierte) Reinigungswasser der Containerwaschanlage geklärt? Wohin wird das geklärte Wasser geleitet? Wie wird sichergestellt, dass das Klärwasser keine umweltschädlichen oder krankheitserregenden Stoffe oder Keime mehr enthält?

5. Denkmalrecht:

Im Umgriff befindet sich ein Bodendenkmal. Wie lautet die Stellungnahme des Denkmalamtes zu den Planungen?

Die „Burgfriedensäule 18“, die ursprünglich im geplanten Baubereich ihren Standort hatte, wurde restauriert und soll an den alten Standort zurück. Ist dies bei der geplanten Bebauung berücksichtigt? Falls nicht, wo ist der Alternativstandort?

Ist es berücksichtigt, dass die Denkmaleigenschaften des Pürkelgutes durch die räumliche Nähe berührt werden und dass eine denkmalgerechte Sanierung desselben durch das Vorhaben ökonomisch erschwert wird? Falls ja, welche Maßnahmen sind hier geplant, um die Beeinträchtigungen gering zu halten? Falls nein, warum nicht?

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1. Planungsfehler:

Der Bebauungsplan Nr. 215-I umfasst ein Industriegebiet (GI), welches in zwei Teilflächen (GI 1 und GI 2) gegliedert ist. Damit soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Das Gebiet soll demnach langfristig für industriell-gewerbliche Nutzungen aktiviert werden.

Mit der durch die Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Markregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der Bebauungsplanaufstellung). Dieser Vorhabenträger ist aber nicht Vertragspartner im

Bebauungsplanverfahren. Vertragspartner im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sind die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg und die Katholische Bruderhausstiftung in Regensburg.

In Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan ist anzuführen, dass ein Antrag eines Vorhabenträgers nach § 12 Abs. 2 BauGB nicht vorliegt. Somit fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung zur Anwendung des Vorhaben- und Erschließungsplanes (vorhabenbezogener Bebauungsplan) nach § 12 BauGB.

Zudem bestehen für einen wesentlichen (nicht untergeordneten) Teil des Bebauungsplangebietes (Gl 1) – wie oben erläutert – gerade keine konkreten Planungen, sodass hier die Stadt Regensburg als Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt. Auch in diesem Zusammenhang fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung nach § 12 BauGB.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist im Baugesetzbuch (BauGB) zudem als Kann-Bestimmung angelegt. Dies versetzt eine Kommune in die Lage, ein konkretes Vorhaben bauplanungsrechtlich umzusetzen. Beide Planungsinstrumente – der Bebauungsplan sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan – stehen hierbei gleichrangig nebeneinander. Eine Verpflichtung zur Wahl eines bestimmten „Bauleitplanverfahrens“ besteht damit nicht (vgl. hierzu Krautzberger in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 12 Rn. 19 mit Verweis auf OVG Koblenz, Urteil vom 20.01.2010 – Az. 8 C 10725/09).

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzuarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen (Stichwort aus der Stellungnahme: Nadelöhr). Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

Die Stellungnahme führt zum Thema Lärmgutachten nur allgemeine Bedenken bezüglich der „aktuellen rechtlichen Vorgaben“ an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten.

Die Erschließung der Liegenschaften und Grundstücke mit den Adressen „Am Ostbahnhof“ ist über die Planstraßen 2 und 4 bzw. Planstraßen 1 und 3 gewährleistet.

Aufgrund der unkonkreten Planungsüberlegungen im Bereich der Freiflächen zum Pürkelgut (bspw. kein Aufstellungsbeschluss für ein entsprechendes Bauleitplanverfahren) wurden solche Ideen nicht explizit berücksichtigt; in Bezug auf die Lärmimmissionen wird auf nachfolgende Abhandlung verwiesen.

zu 2. Emissionen und Immissionen:

Für den Bereich der Lärmimmissionen, auf den auch unter Pkt. 1 der Stellungnahme bereits Bezug genommen wird, liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]). Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt. Mit den Immissionsorten IO 3 [MI] und IO 5 [MI] sind entsprechend Immissionsorte, die sogar gesundes Wohnen ermöglichen, in unmittelbarer Nähe untersucht und bei der Emissionskontingentierung berücksichtigt. Ebenso trifft dies für den Bereich der Kleingartenanlage nördlich des Odessa-Rings zu. Dieser Bereich ist durch den Immissionsort IO 2 [MI, Tagwert] geschützt.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Die Beurteilungszeiten von 06:00 bis 22:00 tags und 22:00 bis 06:00 nachts sind nach TA Lärm vorgegeben.

Die Stellungnahme führt zum Thema Verkehrsgutachten nur allgemeine Bedenken an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten. Ein neues Verkehrsgutachten ist nicht vorgesehen.

In Bezug auf die Anwendung der Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) ist anzumerken, dass sich diese auf den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen und die Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen bei einem konkreten Vorhaben, einer konkreten (technischen) Anlage, Betriebe etc. stützt. Insofern der Bebauungsplan 215-I insbesondere im Gl 1 das Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt, fehlt es an dem konkreten und damit prüffähigen Vorhaben, welches bereits im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen wäre. Grundsätzlich sind industriegebietstypisch Vorhaben, die in den Anwendungsbereich der TA Luft fallen könnten, im Bebauungsplan 215-I nicht ausgeschlossen. Deshalb ist darauf hinzuweisen, dass die TA

Luft im Rahmen der Prüfung eines konkreten Vorhabens im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens Anwendung findet.

Auch drängt sich die TA Luft im Bebauungsplanverfahren nicht auf, soweit nach derzeitigem Stand eine konkrete Planung eines privaten Vorhabenträgers für die Teilfläche GI 2 vorliegt. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden.“

Bei diesem geplanten Vorhaben ist nicht davon auszugehen, dass Luftschadstoffe in einem Umfang emittiert werden, dass bereits eine Konfliktbewältigung auf der Ebene der Bauleitplanung erforderlich ist. Bei dem Vorhaben werden voraussichtlich Leercontainer gelagert (gestapelt), bewegt, gewartet bzw. repariert und gereinigt. Neben den containerbezogenen Serviceeinrichtungen sind ebenfalls Büro- und weitere Servicegebäude vorgesehen, die aufgrund der notwendigen Wärmeversorgung emittieren. Für diese Vorhaben gelten wiederum die einschlägigen gesetzlichen Rahmenbedingungen des Immissionsschutzes.

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (Hmax) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereiche zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen.

Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGH, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGH Mannheim, U.v.

29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

Der Bebauungsplan sieht keine konkreten Festsetzungen zum Erschütterungsschutz vor. Das Baugrundgutachten empfiehlt, das Schadensrisiko für Gebäude durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauphase durch Erschütterungsmessungen und eine Bewertung nach DIN 4150 zu minimieren. Konkrete Erschütterungen im Betrieb sind abhängig vom konkreten Vorhaben und können erst im Rahmen der Genehmigungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) geprüft werden.

zu 3. Stadtbild:

Gemäß aktuell gültigem Flächennutzungsplan wird im Bebauungsplan Nr. 215-I ein Industriegebiet (GI) festgesetzt. Dies entspricht somit dem Planungswillen der Stadt Regensburg. Eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch die festgesetzten Höhen ist nicht gegeben, da der Bebauungsplan 215-I von Gewerbe- und Industriegebieten im Nordosten bis Süden und von stark befahrenen Straßen (Osttangente / Odessa-Ring, Max-Planck-Straße) bzw. den Bahnanlagen im Südwesten und Norden umgeben ist. Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb des gewerblich und industriell geprägten Regensburger Ostens. Hier kann nicht mehr von einem Stadteingang ausgegangen werden.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 238 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf 15,5m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 237 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf bis zu 15,0m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ebenfalls ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Die Bebauungspläne stammen vor Ende der 1990er bzw. Anfang der 2000er Jahre.

Bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 252 (Rechtskraft im Jahr 2010) werden bis zu 20,0m Gebäudehöhen festgesetzt.

Die festgesetzten maximalen Höhen entsprechen mithin den Anforderungen an ein zeitgemäßes Industriegebiet.

zu 4. Klima / Umwelt

Zum Thema Entwässerung, Versickerung wird auf Pkt. 3.13 Ver- und Entsorgung; Löschwasser verwiesen:

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Bau Feld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Der Umgang mit den bestehenden öffentlichen Grünflächen bzw. deren Neuplanung richtet sich nach den Handlungsempfehlungen des Freiraumentwicklungskonzeptes der Stadt Regensburg. Für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 215-I sind diesbezüglich keine Empfehlungen vorhanden.

Die grundsätzlichen Auswirkungen auf das Klima wurden bereits in einem Klimagutachten (RSC, 16.08.2018) untersucht und es wurden entsprechende Festsetzungen (Begründung von Flachdächern, nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke, Tiefgaragen, Versickerungsflächen) formuliert. Konkrete Vorhaben, wie die Errichtung eines Containerterminals sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher grundsätzlich nicht Untersuchungsgegenstand.

Um dennoch die in der Stellungnahme getätigte Äußerung zur Aufheizung von (Leer-) Containern und der vermuteten stärkeren Auswirkungen auf die umgebende Siedlungsstruktur quantitativ und qualitativ einschätzen zu können, wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses eine zusätzliche gutachterliche Ersteinschätzung: „Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld“ (GEO-NET, 12.12.2022) veranlasst. Da der Bebauungsplan keine Container festsetzt, kein Vorhabenbezug vorliegt und – wie beschrieben – Gutachten solche beweglichen Güter i.d.R. nicht beurteilen, konnte nur eine modellierende Situation untersucht werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in der nächtlichen Situation von Containern, wie auch von einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen ausgehen. In der Versuchsanordnung fällt die komplett versiegelte Aufstellfläche stärker ins Gewicht.

Über Tag ist mit einer extremen Hitzebelastung im Modellgebiet zu rechnen, die durch Verschattung und Luftströmung (durch Containerstapelung und/ oder Gebäude) gedämpft werden kann. In größerer Entfernung zu den Gebäuden, bzw. der Containergruppe ist eine leichte Verstärkung der Hitzebelastung möglich. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass sich im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden keine signifikanten Unterschiede ergeben. Die gutachterliche Ersteinschätzung ist dem Beschluss beigelegt.

Bei der Reinigung von Containern sind durch den Betreiber die geltenden Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Diese regeln bundesweit einheitlich den Umgang mit Schmutz- bzw. Reinigungswasser. Ein Nachweis erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren. Weitere Regelungen sind im Bebauungsplanverfahren daher nicht notwendig.

zu 5. Denkmalrecht:

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist unter der Bodendenkmal-Nr. D-3-6938-1101 eine vorgeschichtliche Siedlung kartiert. Das Gebiet im Bereich des Bodendenkmals Nr. D-3-6938-1101 wurde 2011 mittels Sondagen untersucht. Hierbei wurde lediglich ein einzelner archäologischer Befund (Ofengrundriss) festgestellt und sachgerecht dokumentiert bzw. ausgegraben.

Angesichts des sonst großräumigen Fehlens archäologischer Befunde wurde die bodendenkmalpflegerische Freigabe für die Flur-Nrn. 2643/25, 2643/36, 2645, 2647, 2649, 2650, 2651, 2653, 2655, 2660, jeweils Gem. Regensburg und Flur-Nrn. 655/1, 656, 660, 661 und 662 Gem. Burgweinting erteilt.

Die Burgfriedensäule Nr. 18 konnte durch die Dombauhütte und Jugendbauhütte zwischenzeitlich restauriert werden. Die Säule kann im Rahmen der Planung und Ausführung zum Straßenbau in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz integriert und wieder aufgestellt werden. Ein exakter Standort wurde bisher noch nicht festgelegt.

Eine Beeinträchtigung des Denkmals Pürkelgut wurde von den Denkmalschutzbehörden nicht gesehen. Zudem ist das städtebauliche Umfeld aus Osttangente / Odessa-Ring in Hochlage, die Bahnanlagen und das Güterverkehrszentrum (GVZ) als stadträumlich mitprägend zu bewerten. Maßnahmen sind deshalb nicht vorgesehen.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 2.:

149 Bürgerinnen und Bürger auf Unterschriftenlisten

Stellungnahme vom 28.11.2021:

In der Auslegung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 215-1 haben wir folgende Einwendungen vorzubringen:

1. Planungsfehler:

Dem Stadtplanungsamt scheinen konkrete Pläne für eine mögliche Nutzung des Planungsbereichs vorzuliegen oder zumindest bekannt zu sein. Weshalb wird hier kein vorhabenbezogenes Bebauungsplanverfahren durchgeführt?

Im Auslegungsbeschluss ist von einem Containerlager der Deutschen Bahn die Rede. Wie erfolgt der Fahr-/ Rangierverkehr, denn ein Rangiergleis ist im Umgriff des Bebauungsplanes nicht enthalten?

Wir zweifeln an, dass das Lärmgutachten den aktuellen rechtlichen Vorgaben entspricht. Wir befürchten, dass die Wohnbebauung im östl. Bereich ehem. Prinz-Leopold-Kaserne gefährdet oder zumindest nur eingeschränkt möglich sein könnte, wegen der zusätzlichen Lärmquelle. Ebenso sehen wir die weitere Wohnbebauung am Ostheim gefährdet, wegen der zusätzlichen Lärmquelle. Wurde dies bei beiden Planungen berücksichtigt? Welche Maßnahmen um Beeinträchtigungen zu unterbinden sind hier vorgesehen?

Ist eine Zufahrt für LKW zu Hallen am Ostbahnhof (Erthallen) weiterhin möglich? Oder muss die Zufahrt künftig über An der Irler Höhe und somit durch das Hohe Kreuz erfolgen?

Laut unseres Kenntnisstandes wird ein S-Bahnähnlicher Verkehr im Großraum Regensburg bisher immer mit dem Argument abgewehrt, die Schienenkapazität sei zu gering.

Regensburg ist verkehrstechnisch insgesamt aber auch auf der Schiene ein Nadelöhr wie man der Presse kürzlich entnehmen konnte. Dieses Projekt wird weitere, ohnehin kaum vorhandene Schienenkapazität beanspruchen. Was ist der Stadt Regensburg wichtiger: der Ausbau des Personennahverkehrs (S-Bahn) oder des Güterverkehrs? Laut unseres Kenntnisstandes ist im Bereich Pürkelgut eine Parkanlage in der langfristigen Planung. Deren Erholungswirkung würde durch ein Containerlager auf der gegenüberliegenden Gleisseite stark eingeschränkt. Welche abschirmenden Maßnahmen sind hier geplant, bzw. wurde dies bei der Planung berücksichtigt?

2. Emissionen und Immissionen:

Die Lärmproblematik in diesem Bereich ist bereits jetzt eine erhebliche Belastung für die Anwohner. Am Odessaring fehlt noch immer jeglicher Lärmschutz. Welche Lärmschutzeinrichtungen gegen Straßen- und Schienenlärm sind vorgesehen, wann sollen diese errichtet werden und welchen genauen Effekt sollen diese haben?

Wir zweifeln das vorhandene Verkehrsgutachten an. Wird im Rahmen der Gesamtplanung ein neues Verkehrsgutachten erstellt, das den aktuellen Verkehr und den bei einer Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels zusätzlich zu erwartenden Verkehr berücksichtigt erstellt? Wann wird dieses vorliegen?

Wir befürchten durch das Projekt eine weitere (Fein-)Staubbelastung für die Anwohner. Abgesehen von den vorhandenen Belastungen durch den Straßenverkehr, wird der Rangierverkehr mittels Dieselloks erfolgen. Welche Auswirkungen auf die Luftqualität im Viertel werden hier erwartet und welche Gegenmaßnahmen sind geplant? Können die Anforderungen der neuen TA Luft (gültig ab 01.12.2021) eingehalten werden?

Die hohen Lichtmasten im geplanten Containerdepot werden zu weiterer Lichtverschmutzung im Viertel führen. Wie ist geplant diese einzudämmen, bzw. abzuschirmen um z.B. die Insekten, Vögel und Säugetiere in der Kleingartenanlage am Ostbahnhof, der Schäferwiese und im Bereich Pürkelgut zu schützen?

Durch das gepl. Containerlager und seinen Verkehr würden erhebliche zusätzliche Erschütterungen entstehen. Aktuell sind bereits die Erschütterungen vom Hafen am Hohen Kreuz zu spüren. Wie ist geplant das Gebiet hiervor abzuschirmen um Schäden an Bauten zu verhindern und die dort lebende Tierwelt zu schützen?

Dem Auslegungsbeschluss ist zu entnehmen, dass das gepl. Projekt sehr lange Betriebszeiten von 6-22 Uhr haben soll. Für Erwachsene mögen 8 Stunden Nachtruhe ausreichend sein, Kindern, die ebenfalls im Stadtteil leben, ist diese Zeitspanne zu kurz um ausreichend Schlaf zu bekommen. Warum ist nicht vorgesehen, die Betriebszeiten auf 8-20 Uhr zu beschränken?

Die Aufenthaltsqualität in Kleingartenanlage am Ostbahnhof ist durch den Odessaring und den bestehenden Schienenverkehr (beides ohne Lärmschutz) bereits jetzt nicht gesundheitsfördernd. Durch das gepl. Projekt wird sie sich weiter verschlechtert. Welche Maßnahmen sind angedacht, um die Gesundheitsgefahr für die Kleingärtner zu unterbinden?

3. Stadtbild:

Warum soll die zulässige Bauhöhe hier ca. 25m + 10m für Lichtmasten und Kräne umfassen (= bis zu 35 m), wenn für den gleichen Zweck im östlich angrenzenden B-Plan 238 nur 15,5 m ausgewiesen sind?

Will die Stadt Regensburg ihren Stadteingang mit Leercontainern vollstellen?

4. Klima/ Umwelt:

Wohin wird allgemein und vor allem im Starkregenfall entwässert? Wo soll das dafür nötige Regenrückhaltebecken entstehen?

Der Regensburger Osten und das Hohe Kreuz im Besonderen verfügt derzeit kaum über öffentliche Grünflächen. Durch das gepl. Projekt würde Grünfläche im Viertel weiter reduziert, da die Ausgleichsfläche nicht vor Ort entstehen soll. Wie ist geplant dies im Viertel zu kompensieren?

Leere Container heizen sich und somit Umgebung im Sommer zusätzlich auf. Welche Auswirkungen wird diese Tatsache auf das Stadtklima und vor allem auf das Klima am Hohen Kreuz und im Kasernenviertel haben? Welche Gegenmaßnahmen sind hier plant? Im Containerdepot sollen Container aus aller Welt gelagert und gereinigt werden. Wo wird das (ggf. kontaminierte) Reinigungswasser der Containerwaschanlage geklärt? Wohin wird das geklärte Wasser geleitet? Wie wird sichergestellt, dass das Klärwasser keine umweltschädlichen oder krankheitserregenden Stoffe oder Keime mehr enthält?

5. Denkmalrecht:

Im Umgriff befindet sich ein Bodendenkmal. Wie lautet die Stellungnahme des Denkmalamtes zu den Planungen?

Die „Burgfriedensäule 18“, die ursprünglich im gepl. Baubereich ihren Standort hatte, wurde restauriert und soll an alten Standort zurück. Ist dies bei der geplanten Bebauung berücksichtigt? Falls nicht, wo ist der Alternativstandort?

Ist es berücksichtigt, dass die Denkmaleigenschaften des Pürkelgutes durch die räumliche Nähe berührt werden und dass eine denkmalgerechte Sanierung desselben durch das Vorhaben ökonomisch erschwert wird? Falls ja, welche Maßnahmen sind hier geplant, um die Beeinträchtigungen gering zu halten? Falls nein, warum nicht?

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1. Planungsfehler:

Der Bebauungsplan Nr. 215-I umfasst ein Industriegebiet (GI), welches in zwei Teilflächen (GI 1 und GI 2) gegliedert ist. Damit soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss

- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Das Gebiet soll demnach langfristig für industriell-gewerbliche Nutzung aktiviert werden.

Mit der durch die Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der Bebauungsplanaufstellung). Dieser Vorhabenträger ist aber nicht Vertragspartner im Bebauungsplanverfahren. Vertragspartner im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sind die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg und die Katholische Bruderhausstiftung in Regensburg.

In Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan ist anzuführen, dass ein Antrag eines Vorhabenträgers nach § 12 Abs. 2 BauGB nicht vorliegt. Somit fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung zur Anwendung des Vorhaben- und Erschließungsplanes (vorhabenbezogener Bebauungsplan) nach § 12 BauGB.

Zudem bestehen für einen wesentlichen (nicht untergeordneten) Teil des Bebauungsplangebietes (GI 1) – wie oben erläutert – gerade keine konkreten Planungen, sodass hier die Stadt Regensburg als Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt. Auch in diesem Zusammenhang fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung nach § 12 BauGB.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist im Baugesetzbuch (BauGB) zudem als Kann-Bestimmung angelegt. Dies versetzt eine Kommune in die Lage, ein konkretes Vorhaben

bauplanungsrechtlich umzusetzen. Beide Planungsinstrumente – der Bebauungsplan sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan – stehen hierbei gleichrangig nebeneinander. Eine Verpflichtung zur Wahl eines bestimmten „Bauleitplanverfahrens“ besteht damit nicht (vgl. hierzu Krautzberger in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 12 Rn. 19 mit Verweis auf OVG Koblenz, Urteil vom 20.01.2010 – Az. 8 C 10725/09).

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen (Stichwort aus der Stellungnahme: Nadelöhr). Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

Die Stellungnahme führt zum Thema Lärmgutachten nur allgemeine Bedenken bezüglich der „aktuellen rechtlichen Vorgaben“ an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten.

Die Erschließung der Liegenschaften und Grundstücke mit den Adressen „Am Ostbahnhof“ ist über die Planstraßen 2 und 4 bzw. Planstraßen 1 und 3 gewährleistet.

Aufgrund der unkonkreten Planungsüberlegungen im Bereich der Freiflächen zum Pürkelgut (bspw. kein Aufstellungsbeschluss für ein entsprechendes Bauleitplanverfahren) wurden solche Ideen nicht explizit berücksichtigt; in Bezug auf die Lärmimmissionen wird auf nachfolgende Abhandlung verwiesen.

zu 2. Emissionen und Immissionen:

Für den Bereich der Lärmimmissionen, auf den auch unter Pkt. 1 der Stellungnahme bereits Bezug genommen wird, liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr.

273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]). Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt. Mit den Immissionsorten IO 3 [MI] und IO 5 [MI] sind entsprechend Immissionsorte, die sogar gesundes Wohnen ermöglichen in unmittelbarer Nähe untersucht und bei der Emissionskontingentierung berücksichtigt. Ebenso trifft dies für den Bereich der Kleingartenanlage nördlich des Odessa-Rings zu. Dieser Bereich ist durch den Immissionsort IO 2 [MI, Tagwert] geschützt.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Aktive Schallschutzmaßnahmen – explizit im Bereich des Odessa-Rings – sind nicht veranlasst und vorgesehen. Der Odessa-Ring ist als Hauptverkehrsstraße in der jetzigen Form planfestgestellt.

Die Beurteilungszeiten von 06:00 bis 22:00 tags und 22:00 bis 06:00 nachts sind nach TA Lärm vorgegeben.

Die Stellungnahme führt zum Thema Verkehrsgutachten nur allgemeine Bedenken an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten. Ein neues Verkehrsgutachten ist nicht vorgesehen.

In Bezug auf die Anwendung der Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) ist anzumerken, dass sich diese auf den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen und die Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen bei einem konkreten Vorhaben, einer konkreten (technischen) Anlage, Betriebe etc. stützt. Insofern der Bebauungsplan 215-I insbesondere im GI 1 das Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt, fehlt es an dem konkreten und damit prüffähigen Vorhaben, welches bereits im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen wäre. Grundsätzlich sind industriegebietstypisch Vorhaben, die in den Anwendungsbereich der TA Luft fallen könnten, im Bebauungsplan 215-I nicht ausgeschlossen. Deshalb ist darauf hinzuweisen, dass die TA Luft im Rahmen der Prüfung eines konkreten Vorhabens im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens Anwendung findet.

Auch drängt sich die TA Luft im Bebauungsplanverfahren nicht auf, soweit nach derzeitigem Stand eine konkrete Planung eines privaten Vorhabenträgers für die Teilfläche GI 2 vorliegt. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden.“

Bei diesem geplanten Vorhaben ist nicht davon auszugehen, dass Luftschadstoffe in einem Umfang emittiert werden, dass bereits eine Konfliktbewältigung auf der Ebene der Bauleitplanung erforderlich ist. Bei dem Vorhaben werden voraussichtlich Leercontainer gelagert (gestapelt), bewegt, gewartet bzw. repariert und gereinigt. Neben den containerbezogenen Serviceeinrichtungen sind ebenfalls Büro- und weitere Servicegebäude vorgesehen, die aufgrund der notwendigen Wärmeversorgung emittieren. Für diese Vorhaben gelten wiederum die einschlägigen gesetzlichen Rahmenbedingungen des Immissionsschutzes.

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (H_{max}) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereiche zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen. Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGH, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGH Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGH, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGH Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

Der Bebauungsplan sieht keine konkreten Festsetzungen zum Erschütterungsschutz vor. Das Baugrundgutachten empfiehlt, das Schadensrisiko für Gebäude durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauphase durch Erschütterungsmessungen und eine Bewertung nach DIN 4150 zu minimieren. Konkrete Erschütterungen im Betrieb sind abhängig vom konkreten Vorhaben und können erst im Rahmen der Genehmigungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) geprüft werden.

zu 3. Stadtbild:

Gemäß aktuell gültigem Flächennutzungsplan wird im Bebauungsplan Nr. 215-I ein Industriegebiet (GI) festgesetzt. Dies entspricht somit dem Planungswillen der Stadt Regensburg. Eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch die festgesetzten Höhen ist nicht gegeben, da der Bebauungsplan 215-I von Gewerbe- und Industriegebieten im Nordosten bis Süden und von stark befahrenen Straßen (Osttangente / Odessa-Ring, Max-Planck-Straße) bzw. den Bahnanlagen im Südwesten und Norden umgeben ist. Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb des gewerblich und industriell geprägten Regensburger Ostens. Hier kann nicht mehr von einem Stadteingang ausgegangen werden.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 238 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf 15,5m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 237 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf bis zu 15,0m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine ebenfalls von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Die Bebauungspläne stammen von Ende der 1990er bzw. Anfang der 2000er Jahre.

Bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 252 (Rechtskraft im Jahr 2010) werden bis zu 20,0m Gebäudehöhen festgesetzt.

Die festgesetzten maximalen Höhen entsprechen mithin den Anforderungen an ein zeitgemäßes Industriegebiet.

zu 4. Klima / Umwelt

Zum Thema Entwässerung, Versickerung wird auf Pkt. 3.13 Ver- und Entsorgung; Löschwasser verwiesen:

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Der Umgang mit den bestehenden öffentlichen Grünflächen bzw. deren Neuplanung richtet sich nach den Handlungsempfehlungen des Freiraumentwicklungskonzeptes der Stadt Regensburg. Für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 215-I sind diesbezüglich keine Empfehlungen vorhanden.

Die grundsätzlichen Auswirkungen auf das Klima wurden bereits in einem Klimagutachten (RSC, 16.08.2018) untersucht und es wurden entsprechende Festsetzungen (Begrünung von Flachdächern, nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke, Tiefgaragen, Versickerungsflächen) formuliert. Konkrete Vorhaben, wie die Errichtung eines Containerterminals sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher grundsätzlich nicht Untersuchungsgegenstand.

Um dennoch die in der Stellungnahme getätigte Äußerung zur Aufheizung von (Leer-)Containern und der vermuteten stärkeren Auswirkungen auf die umgebende Siedlungsstruktur quantitativ und qualitativ einschätzen zu können, wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses eine zusätzliche gutachterliche Ersteinschätzung: „Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld“ (GEO-NET, 12.12.2022) veranlasst. Da der Bebauungsplan keine Container festsetzt, kein Vorhabenbezug vorliegt und – wie beschrieben – Gutachten solche beweglichen Güter i.d.R. nicht beurteilen, konnte nur eine modellierende Situation untersucht werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in der nächtlichen Situation von Containern, wie auch von einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen ausgehen. In der Versuchsanordnung fällt die komplett versiegelte Aufstellfläche stärker ins Gewicht.

Über Tag ist mit einer extremen Hitzebelastung im Modellgebiet zu rechnen, die durch Verschattung und Luftströmung (durch Containerstapelung und/ oder Gebäude) gedämpft werden kann. In größerer Entfernung zu den Gebäuden, bzw. der Containergruppe ist eine leichte Verstärkung der Hitzebelastung möglich. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass sich im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden keine signifikanten Unterschiede ergeben. Die gutachterliche Ersteinschätzung ist dem Beschluss beigefügt.

Bei der Reinigung von Containern sind durch den Betreiber die geltenden Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Diese regeln bundesweit einheitlich den Umgang mit Schmutz- bzw. Reinigungswasser. Ein Nachweis erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren. Weitere Regelungen sind im Bebauungsplanverfahren daher nicht notwendig.

zu 5. Denkmalrecht:

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist unter der Bodendenkmal-Nr. D-3-6938-1101 eine vorgeschichtliche Siedlung kartiert. Das Gebiet im Bereich des Bodendenkmals Nr. D-3-6938-1101 wurde 2011 mittels Sondagen untersucht. Hierbei wurde lediglich ein einzelner archäologischer Befund (Ofengrundriss) festgestellt und sachgerecht dokumentiert bzw. ausgegraben.

Angesichts des sonst großräumigen Fehlens archäologischer Befunde wurde die bodendenkmalpflegerische Freigabe für die Flur-Nrn. 2643/25, 2643/36, 2645, 2647, 2649, 2650, 2651, 2653, 2655, 2660, jeweils Gem. Regensburg und Flur-Nrn. 655/1, 656, 660, 661 und 662 Gem. Burgweinting erteilt.

Die Burgfriedensäule Nr. 18 konnte durch die Dombauhütte und Jugendbauhütte zwischenzeitlich restauriert werden. Die Säule kann im Rahmen der Planung und Ausführung zum Straßenbau in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz integriert und wieder aufgestellt werden. Ein exakter Standort wurde bisher noch nicht festgelegt.

Eine Beeinträchtigung des Denkmals Pürkelgut wurde von den Denkmalschutzbehörden nicht gesehen. Zudem ist das städtebauliche Umfeld aus Osttangente / Odessa-Ring in Hochlage, die Bahnanlagen und das Güterverkehrszentrum (GVZ) als stadträumlich mitprägend zu bewerten. Maßnahmen sind deshalb nicht vorgesehen.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 3.:

Stellungnahme vom 09.12.2021:

Als Einwohner der Stadt Regensburg im Allgemeinen und als Bewohnerin des Ostheims im Stadtosten von Regensburg im Besonderen ist es mir ein Anliegen, mich zu dem von Ihnen entworfenen Bebauungsplan-Entwurf „Industriegebiet am Ostbahnhof unter Bezugnahme der zur Verfügung gestellten Unterlagen, hier insb. der Bebauungsplan-Entwurf-Begründung, zu äußern:

Auf einem Großteil der Fläche soll Nr. 2.1. der Begründung zu Folge ein Leercontainer Umschlagplatz mit privatem Gleisanschluss (2 neue Gleise) entstehen, wobei die Fläche zu

rund 80 Prozent versiegelt werden soll und in einer Höhe von 23 bis 25 Metern Gebäude bzw. Container sowie Kräne und Lichtmasten sogar nochmals 10 Meter höher und damit bis zu 35 Meter hoch zulässig sein sollen.

1. Wasser

Wenngleich es Ausgleichsflächen zur Versickerung des Wassers geben soll und der jetzige Boden Wasser nicht gut aufnehmen soll, so habe ich doch weiterhin Sorge, dass in Verbindung mit dem ohnehin hohen Grundwasserstand, der hohen Versiegelung und dem Mehr an Wasser auch durch das Waschen der Leercontainer, die Gefahr von Hochwasser auch für die Anwohner im Ostheim steigen könnte, zumal das öffentliche Kanalsystem in diesem Bereich ausweislich ihrer Expertise bereits gut ausgelastet ist und eine spätere Nachjustierung schwierig erscheint, sollten sich die jetzt getroffenen Feststellungen zu einem späteren Zeitpunkt als zu optimistisch erweisen.

2. Licht

Die durch das Licht in dieser Höhe nachts entstehende Emission, die den im Ostheim bisher bei klarer Sicht deutlich zu sehenden Sternenhimmel wohl nahezu gänzlich verschwinden lassen dürfte, schenken Sie keinerlei Beachtung.

3. Lärm Verkehrslärmbelästigung

Sie stellen in Nr. 1.3 der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes dar, das im Bebauungsplan ausgewiesene Gebiet sei mit Ausnahme des Anwesens Pürkelgut von Gewerbe- und Industriebereichen umgeben. Dabei wurde die für das Pürkelgut genehmigte Wohnnutzung ausdrücklich nicht in Ihre Betrachtung einbezogen (Nr. 3.14.4). Die an den Bebauungsplan-Entwurf angrenzende Dauerkleingartenanlage wird teils wie Wohnen und teils nachrangig als Freizeiteinrichtung betrachtet, was für Sie zur Folge hat, dass hier im Wesentlichen die Emissionen bei Tag gewürdigt werden, die zu erwartenden Emissionen bei Nacht jedoch vernachlässigt werden können. Das mit umfassender Wohnbebauung direkt an die Dauerkleingartenanlage angrenzende, ca. 360 m entfernte, Wohngebiet Ostheim wird von Ihrer Betrachtung in 83 Seiten Begründung leider gar nicht in den Blick genommen. Auch der in 140 Meter Entfernung geplanten Wohnbebauung mit über 600 Wohneinheiten messen Sie aus meiner Sicht ebenfalls zu wenig Bedeutung bei.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt sei die im Bebauungsplan ausgewiesene Fläche wegen erheblicher Verkehrslärmbelästigung nicht für gesundes Wohnen geeignet, weshalb Sie Betriebswohnungen gänzlich untersagen. Bereits seit langem wird daher von den Anwohnern in unmittelbarer Umgebung Ostheim und Irlter Höhe für den Odessaring an dieser Stelle ein Lärmschutz gefordert, da die Verkehrslärmbelästigung bereits heute den ursprünglich erst für das Jahr 2030 prognostizierten Werten entspricht. In Nr. 3.14.3 der Begründung sprechen Sie bei dem geplanten Vorhaben von einer künftigen Mehrbelastung von 130 PKW sowie 360 LKW täglich und schreiben dieser eine „völlig untergeordnete“ Bedeutung zu.

Insbesondere auf den von Ihnen dargestellten bisherigen LKW-Verkehr von umgerechnet 141 bzw. 176 LKW pro Tag sprechen wir durch die Zunahme um nunmehr 360 LKW von einer Verdreifachung des LKW-Verkehrs pro Tag, worin ich als Anwohner keinesfalls eine nur untergeordnete Bedeutung erkennen kann, sondern eine massive Steigerung der Luft- und Lärmemission durch das Mehr an LKW-Verkehr. An anderer Stelle ist gar von zusätzlich 500 An- und Abfahrenden LKW die Rede (Nr. 2.2). Weitere Planstraßen in unmittelbarer Nähe mit vornehmlich LKW-Verkehr verursachen mit Sicherheit erhöhte Lärmemission und sind aus meiner Sicht keinesfalls vernachlässigbar.

Es bleibt daher fraglich, ob mit dem bereits zum jetzigen Zeitpunkt dringend erforderlichen Lärmschutz auch dem zusätzlichen Lärm aus einer Leercontainerumschlaganlage begegnet werden könnte. Ich denke, jeder kann sich den Hall von leeren Containern vorstellen, die zum Zwecke der Reinigung und des Transportes bewegt werden. Ein hierdurch entstehender Anstieg der Lärmemission von nur 1 dB erscheint doch ziemlich unrealistisch.

Die Stadt sollte hier auf die Einhaltung der Lärmschutzwerte für Wohngebiete wie das Ostheim von 55 dB tags und 40 dB nachts achten bzw. die erforderlichen Maßnahmen (Lärmschutz) treffen, um die Einhaltung der Werte zu gewährleisten, so wie es in anderen

Stadtteilen Regensburgs z.B. in Neubaugebieten nahe Autobahnauffahrten selbstverständlich geschah.

Die im Bebauungsplan-Entwurf festgelegten Höchstwerte gehen mit mind. +12 dB tags und +10 dB nachts deutlich über die Lärmschutzwerte eines Wohngebietes hinaus.

Ich bin nicht der Meinung, dass die Verkehrslärmbelastung, auch soweit bereits gesundheitsgefährdend, hinzunehmen ist (Nr. 3.3)

4. Lärm Gleisverlauf

Auch die zwei neuen Gleise und das damit verbundene mehr an Güterzugaufkommen wirkt sich sicherlich negativ auf die Wohnqualität (insb. auch nachts) im Ostheim aus, zumal der weitere Gleisverlauf direkt hinter dem Ostheim vorbeiführt und die Züge deutlich zu hören sind. Insbesondere das Rangieraufkommen durch die betriebseigene Gleisanlage (Nr. 3.11) und die damit verbundene Lärmbelastung wird sicherlich höher sein als bisher und damit nicht zu vernachlässigen (Nr. 3.14.4). Daher sehe ich die Belange der Wohnbenutzung gerade nicht mehr gewährleistet (Nr. 2.2).

5. Umschlag

Es verwundert auch sehr, dass die Firma BMW wohl mit Abstand größter Nutznießer dieses Umschlagplatzes wäre, dieser jedoch nicht in unmittelbarer Nähe zum BMW Firmengelände angesiedelt wird, was zu einer Vielzahl von weiteren Transporten zwischen dem Gelände Ostbahnhof und BMW führen wird, was wiederum mit einer Steigerung der geschilderten Emissionen verbunden wäre und voll zu Lasten der Anwohner im Wohngebiet Ostheim und hier Höhe ginge. Dieser Umstand wurde in der 83-seitigen Bebauungsplan Begründung leider rein gar nicht gewürdigt.

6. Ausgleichsflächen

Von den zu erbringenden Ausgleichsflächen sollen lediglich rd. 17 % in unmittelbarer Umgebung erbracht werden. Die geplanten, externen Ausgleichsflächen EI bis E 5 befinden sich mit rd. 83 % mitunter Kilometer entfernt am Stadtrand in Lappersdorf auf den Winzerer Höhen oder im Aubachgebiet in Burgweinting. Ein Bezug zum Wohngebiet Ostheim und Irler Höhe ist für die Anwohner nicht herstellbar. Wir erleiden somit einen Verlust an Grünflächen in Höhe von rund 46.000 qm in unserer Heimatumgebung und damit definitiv einen erheblichen Verlust an Wohnqualität.

7. Landschafts- und Ortsbild

Eine deutliche Aufwertung des Landschafts- und Ortsbildes (Nr. 2.3) durch 25 Meter hohe Containeranlagen sowie 35 Meter hohe Kräne und Lichtmasten sind für mich als Anwohner so rein gar nicht erkennbar. Auch bereits da gewesene Planungen für das Pürkelgut wie z.B. eine Bundesgartenschau auf diesem Gelände würden sich durch 35 Meter hohe Kräne und Lichtmasten sowie die Containeranlagen in Sichtweite wohl erübrigen.

Abschließend möchte ich die Frage stellen, warum die Stadt Regensburg die Industrie näher an den Stadtkern und die Wohnbebauung heranholen möchte, anstatt diese, wie in den meisten anderen Städten avisiert, von Stadt und Wohnbebauung fernzuhalten und eher nach außen vor die Stadt zu drängen, zumal sich die örtlichen Gegebenheiten seit dem Jahr 2004 durch die Bebauung des ehemaligen Zuckerfabrikgeländes und die Erschließung durch das REWE-Center doch maßgeblich in Richtung Wohn- und Geschäftsbebauung verändert hat und sich die Wohnnutzung damit eindeutig in Richtung Stadtrand ausbreitet. Der Wohnraum im Stadtgebiet wird knapp und durch eine solch gewaltige Industriebebauung begrenzt sich die Stadt gen Osten quasi selbst. Dies ist für mich als bisher – glücklicher – Anwohner des Regensburger Ostens völlig unverständlich.

Mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen und der Genehmigung weiterer Wohnbebauung mit Grünanlagen mit Projekten wie dem Candis Ostense könnte man die Wohnqualität im Osten Regensburg deutlich aufwerten, so wie dies im Westen der Stadt (z.B. Hochweg) oder auch in der Innenstadt (z.B. Dörnberg) bereits geschehen ist.

Ich möchte noch betonen, dass sich durch die Ansiedlung von beispielsweise weiteren Bürogebäuden von Firmen wie Continental oder Osram Wohn- und Industriebelange sehr gut kombinieren ließen, da hier die Belastung tagsüber in erträglichem Rahmen und nachts bei Null wäre. Bei einer solchen Nutzung könnten größere Flächen für Niederschlagswasser

freigehalten werden und es entstünde kein allzu großes Mehr an Brauchwasser durch die industrielle Nutzung.

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1. Wasser

Zum Thema Entwässerung, Versickerung wird auf Pkt. 3.13 Ver- und Entsorgung; Löschwasser verwiesen:

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

zu 2. Licht

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (H_{max}) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereiche zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen. Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten

sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

zu 3. Lärm Verkehrslärmbelästigung

Für den Bereich der Lärmimmissionen liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]).

Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt.

Somit sind die in der Stellungnahme genannte genehmigte Wohnung im Pürkelgut (als IO 3) und die städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne (als IO A bis C) in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Ebenso trifft dies für den Bereich der Kleingartenanlage nördlich des Odessa-Rings zu. Dieser Bereich ist durch den Immissionsort IO 2 [MI, Tagwert] geschützt. Zur Einstufung der Schutzbedürftigkeit wird auf die Begründung Pkt. 3.14 Schallschutz verwiesen:

Der Schutzanspruch für Friedhöfe, Kleingartenanlagen, soweit sie keine Baugebiete sind und Wohnnutzung nach Bebauungsplan nicht zugelassen ist, und für Parkanlagen ergibt sich in der Regel nur für die Tageszeit. Das Schutzinteresse ist in der Regel hinreichend gewahrt, wenn gem. LAI-Hinweise zur Auslegung der TA Lärm (Fragen und Antworten zur TA Lärm) in der Fassung des Beschlusses zu TOP 9.4 der 133. LAI-Sitzung am 22. und 23. März 2017 ein Immissionsrichtwert von 60 dB(A) für die Tageszeit nicht überschritten wird. Die Einstufung als Mischgebiet ist insbesondere im Hinblick auf die Fremdgeräuschüberdeckung durch den öffentlichen Verkehr (Bahn im Westen und Odessa Ring im Süden) ausreichend und angemessen.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Aktive Schallschutzmaßnahmen – explizit im Bereich des Odessa-Rings – sind nicht veranlasst und vorgesehen. Der Odessa-Ring ist als Hauptverkehrsstraße in der jetzigen Form planfestgestellt.

Die Zunahme des Verkehrslärms auf öffentlichen Verkehrswegen wurde in der Begründung in Pkt. 3.14.3 Lärmzunahme außerhalb des Plangebietes durch Verkehrslärm umfangreich dargestellt. Hier wird explizit unter Anwendung der Regeln der Technik (RLS-90) ein Kriterienkatalog abgearbeitet, der durch den Bay. Verwaltungsgerichtshof (VGH München, Ur. v. 16.05.2017 – 15 N 15.1485) bestätigt wurde.

Es wird sowohl in der schalltechnischen Untersuchung als auch in der Begründung dargestellt, dass die Verkehrsmengen im Prognosehorizont 2030 auf dem Odessa-Ring mit 2.717 Kfz pro Stunde in der Tagzeit (06:00-22:00 Uhr) und 498 Kfz pro Stunde in der Nachtzeit (22:00-06:00 Uhr) – davon 6,5 Prozent Lkw-Anteil (entspricht 177 bzw. 32 Lkw pro Stunde)

sowie auf der Max-Planck-Straße von 1.721 Kfz pro Stunden und 247 Kfz pro Stunde in der Nachtzeit – davon 8,2 Prozent Lkw-Anteil (entspricht 141 bzw. 20 Lkw pro Stunde) angenommen wurden.

Insgesamt bedeutet dies bspw. im Bereich der Max-Planck-Straße ein Verkehrsaufkommen im Prognosehorizont 2030 von 36.180 Kfz DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr). Die Angaben der Verkehrszunahme durch den Bebauungsplan weisen ca. 130 Pkw pro 24 Stunden bzw. 360 Lkw pro 24 Stunden nach. Dies entspricht in Summe aller Kfz einer Erhöhung um 1,4 Prozent.

Die in der Stellungnahme genannte Erhöhung des Beurteilungspegels um 1 dB(A) bezieht sich ausschließlich auf die Verkehrszunahme und ist daher unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und ist daher völlig untergeordnet. Es ist zu unterscheiden zwischen anlagenbezogenen Lärm und Lärm auf öffentlichen Straßen. Verkehrslärm auf dem Betriebsgelände sind der zu beurteilenden Anlage auf dem Betriebsgelände zuzurechnen; die Verkehrslärmzunahme auf öffentlichen Straßen ist davon getrennt zu betrachten.

Aufgrund der umfangreichen gewerblichen Vorbelastungen wurde nicht der Immissionsrichtwert der TA Lärm herangezogen, sondern für die o.g. Immissionsorte sogenannte Planwerte ermittelt (siehe hierzu Seite 13 ff. der schalltechnischen Untersuchung, C. Hentschel Consult, 30.10.2020). Die im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente führen dazu, dass an den Immissionsorten die Planwerte eingehalten werden können. Es ist daher sichergestellt, dass die Gesamt-Lärmimmissionen – verursacht durch Anlagengeräusche, die Immissionsrichtwerte entsprechend der TA Lärm nicht überschreiten.

zu 4. Lärm Gleisverlauf

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem

Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

zu 5. Umschlag

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden.“ In diesem Zusammenhang darf, was die spezifische Lagegunst des Industriegebietes am Ostbahnhof für die Ansiedlung eines Leercontainer Service Centers betrifft, auf die von der Stadt Regensburg beauftragte neutrale „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ von Juli 2015 hingewiesen werden (VO/15/11358/66). Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf Bezug genommen: „Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61). Außerdem bildet die direkte und kürzeste Verbindung für den Lkw-Verkehr zwischen dem Industriegebiet am Ostbahnhof und dem Werk Regensburg der BMW AG die Straße B 15.

Alternative Flächenpotentiale auf Stadtgebiet, die mit mindestens der gleichen Lagegunst, vergleichbarer Größe und dazu noch näher als der Ostbahnhof am Werk Regensburg der BMW AG liegen, konnten im Rahmen der o.g. Studie im Übrigen nicht ermittelt werden.

zu 6. Ausgleichsflächen

Der naturschutzfachliche Ausgleich ist strikt von den öffentlichen Grünflächen zu trennen. Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

zu 7. Landschafts- und Ortsbild

Mit dem Bebauungsplan soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

Mit der „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ aus Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss ebenso unmittelbar realisiert werden, um den sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Markregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 4.:

14 Bürgerinnen und Bürger auf Unterschriftenlisten

Stellungnahme vom 13.12.2021:

Am 26.11.2021 hatten wir Gelegenheit mit Vertretern aus der Politik von Herrn ..., Standortleiter Regensburg, Herrn .., Prokurist, Mainz und Herrn ..., Pressesprecher,

München der DB Intermodal, deren genaue Planung im Bereich des Bebauungsplanes 215-I vorstellen zu lassen. Durch die neuen Erkenntnisse, die wir dort sammeln konnten, müssen wir unsere Kritik, die wir zusammen mit anderen Bürgern mit unserer Unterschrift in die Sammeleinwendung vom 10. Dezember 2021 bereits zum Ausdruck gebracht haben, in folgenden Punkten konkretisieren, bzw. erweitern:

1. Planung bereits konkret:

Die Planungen der DB Intermodal für den Planbereich sind bereits so konkret ausgearbeitet, dass wir auf einem vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren bestehen müssen. Die Fortführung eines offenen Bebauungsplanverfahrens ist diesem Projekt nicht angemessen.

2. Rangierverkehr:

Wie uns von der DB Intermodal mitgeteilt hatte, müsse der Rangierverkehr mittels Diesellok, wie vermutet, auf dem derzeit nicht genutzten Gleis, das zwischen Ertlhalle und Schäferwiese liegt, stattfinden. Zum einen ist zu bemängeln, dass das Gleis nicht im Umgriff des Bebauungsplanes liegt, obwohl der Betrieb der Anlage ohne Rangiergleis nicht möglich ist. Zum anderen fehlt jeglicher Lärmschutz entlang dieses Gleises. Da in das Bebauungsplangebiet aufgrund fehlender Länge nur sog. Halbzüge einfahren könnten, müssten die sog. Ganzzüge auf dem Rangiergleis mehrfach am Tage getrennt, in das Containerareal portionsweise eingefahren, ebenso wieder ausgefahren, auf dem Rangiergleis wieder zusammengefügt und dann wieder ausrangiert werden. Diese komplizierten Rangierbewegungen sind nicht nur für den Betrieb des Terminals an dieser Stelle logistisch unvorteilhaft, sondern vervielfachen die notwendigen An- und Abkoppelvorgänge und somit den daraus resultierenden Rangierlärm. Dieser Lärm und die Abgase durch die Loks sind für die Bewohner des Hohen Kreuzes allgemein und die des Ostheims im Besonderen nicht zumutbar. Deshalb fordern wir eine Verlegung des Rangiergleises mindestens auf die südwestliche Seite der Ertlhallen, die Aufnahme des Rangiergleises in den Bebauungsplan und die Errichtung eines Lärmschutzes zum Gleis, vor Beginn irgendwelcher anderer Arbeiten. Der bereits geäußerte Standpunkt, dass das Rangiergleis nicht Teil des Bebauungsplanumgriffs sei und in einem späteren anderen Verfahren genehmigt werden müsse, kann nicht hingenommen werden, da die entsprechende intensive Nutzung dieses seit langem ungenutzten Gleises erst durch den Bebauungsplan ausgelöst wird und die Funktionsfähigkeit des Containerdepots davon abhängt. Es darf daher erwartet werden, dass die DB Intermodal diese Frage vorab mit ihrem Mutterkonzern klärt und der Stadtrat seine Entscheidung im Interesse seiner Bürger in Kenntnis des Gesamtpakets (Bebauungsplan und Vorschlag für das Rangiergleis inkl. Lösung des Lärmproblems) treffen kann.

3. Verkehrslärm Odessaring:

Durch die Anlage am Ostbahnhof ist von zunehmendem Verkehrslärm auf dem Odessaring auszugehen, dessen Verkehrsaufkommen bereits heute weit über den prognostizierten Werten liegt. Deshalb fordern wir vor Beginn irgendwelcher Arbeiten an diesem Projekt einen Lärmschutz zum Odessaring für das Hohe Kreuz.

4. Arbeiten im Projekt:

Die DB Intermodal hat uns vorgestellt, dass es sich bei dem Projekt um eine Drehscheibe handeln soll, in der Container aus ganz Europa gereinigt, repariert und gelagert werden sollen. Damit wird das bisher in den Vordergrund gestellte Ziel, die Versorgungssicherheit der exportorientierten Betriebe am Standort Regensburg im Kombinierten Verkehr zu gewährleisten, konterkariert. Hauptziel scheint zu sein, überregionalen Containermüll zu reparieren und zu waschen!!! Dass das irgendwo geschehen muss ist verständlich. Aber warum in einem innerstädtischen Areal in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten und potenziellen Erholungsflächen?

Wie wird sichergestellt, dass von dieser Anlage keine Gefahr für Umwelt und Gesundheit ausgeht? Schließlich können die Container mit Keimen und/ oder nichtheimischen Schädlingen kontaminiert sein. Wo wird das Reinigungswasser geklärt? Wie wird sichergestellt, dass es im Starkregenfall zu keinen Überflutungen kommt, die Keime und Ungeziefer in unsere städtische Kanalisation schwemmen?

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1. Konkrete Planungen

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der Bebauungsplanaufstellung). Dieser Vorhabenträger ist aber nicht Vertragspartner im Bebauungsplanverfahren. Vertragspartner im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sind die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg und die Katholische Bruderhausstiftung in Regensburg.

In Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan ist anzuführen, dass ein Antrag eines Vorhabenträgers nach § 12 Abs. 2 BauGB nicht vorliegt. Somit fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung zur Anwendung des Vorhaben- und Erschließungsplanes (vorhabenbezogener Bebauungsplan) nach § 12 BauGB.

Zudem bestehen für einen wesentlichen (nicht untergeordneten) Teil des Bebauungsplangebietes (GI 1) – wie oben erläutert – gerade keine konkreten Planungen, sodass hier die Stadt Regensburg als Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt. Auch in diesem Zusammenhang fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung nach § 12 BauGB.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist im Baugesetzbuch (BauGB) zudem als Kann-Bestimmung angelegt. Dies versetzt eine Kommune in die Lage, ein konkretes Vorhaben bauplanungsrechtlich umzusetzen. Beide Planungsinstrumente – der Bebauungsplan sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan – stehen hierbei gleichrangig nebeneinander. Eine Verpflichtung zur Wahl eines bestimmten „Bauleitplanverfahrens“ besteht damit nicht (vgl. hierzu Krautzberger in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 12 Rn. 19 mit Verweis auf OVG Koblenz, Urteil vom 20.01.2010 – Az. 8 C 10725/09).

zu 2. Rangierverkehr:

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzuarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

zu 3. Verkehrslärm Odessa-Ring

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind im Bebauungsplan keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der relevanten Immissionsorte (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]) zu gewährleisten, und sind deshalb auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Aktive Schallschutzmaßnahmen – explizit im Bereich des Odessa-Rings – sind nicht veranlasst und vorgesehen. Der Odessa-Ring ist als Hauptverkehrsstraße in der jetzigen Form planfestgestellt.

zu 4. Arbeiten im Projekt

Die Planungsabsicht einer gewerblichen/ industriellen Entwicklung war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

Mit der von der Stadt beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Zum Thema Entwässerung, Versickerung wird auf Pkt. 3.13 Ver- und Entsorgung; Löschwasser verwiesen:

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen;

wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Ein Nachweis bzw. eine Darstellung der wasserrechtlichen Belange (Umgang Schmutzwasser, Brauchwasser etc.) erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Nr. 5.:

Stellungnahme vom 16.12.2021

In den Planungsunterlagen in der Auslegung des Bebauungsplanes 215-I ist mir eine Sache aufgefallen, bei der ich um Klärung bitte: die sichere Radwegeverbindung. Derzeit kreuzt der Radweg vom Odessaring kommend Richtung Neutraubling eine außer zu Continental-Schichtwechsel-Zeiten kaum befahrene Straße „Am Ostbahnhof“ und ein ebenso kaum genutztes Gleis Richtung Siemensstraße.

Wie soll in der Umsetzung des Baugebiets die Kreuzung Radweg/ Straße „Am Ostbahnhof“ und die Kreuzung Radweg/ Bahngleises Richtung Siemensstraße gelöst werden? Auf S. 33 der Satzung ist davon die Rede, dass mit einer Verkehrszunahme von 130 PKW und 360 LKW pro 24 Stunden gerechnet wird. Mit einem geplanten Containerterminal wird wahrscheinlich auch der Verkehr auf dem Gleis Richtung Siemensstraße/ Hafen der Verkehr zunehmen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der angesprochene Radverkehr hat auf dem parallel zur Max-Planck-Straße verlaufenden Fahrradweg gegenüber dem motorisierten Verkehr Vorfahrt. Daran ändert sich auch durch den Bebauungsplan nichts.

Die bestehende Zufahrt zum Planungsgebiet soll angepasst werden. Um den Radweg vor allem durch abbiegende Verkehrsteilnehmer, die von der Max-Planck-Straße abfahren, besser wahrnehmbar zu machen und eine erhöhte Aufmerksamkeit zu erzeugen, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den Radweg im Kreuzungsbereich bei Bedarf rot zu markieren. Dies wird in der Ausführungsphase durch das Tiefbauamt und das Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr geprüft und dann ggf. umgesetzt.

Der Bebauungsplan 215-I „Industriegebiet am Ostbahnhof“ hat auf den Verkehr auf dem Gleis Richtung Siemensstraße (städtisches Industriestammgleis, sog. „Maxhüttengleis“) keinen Einfluss. Hier sind bei der Kreuzung Radweg/ Bahngleis keine Veränderungen/ Maßnahmen geplant.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Ausführungsplanung sollen entsprechende Maßnahmen geprüft und nach Bedarf umgesetzt werden.

Nr. 6.:

Stellungnahme vom 17.12.2021:

Durch den Betrieb entstehen erhebliche Lärmbelastungen für die angrenzende Wohnbebauung, die Kleingartenanlage, das Pürkelgut und die geplanten Wohnungen im ehem. Kasernenbereich. Zusätzlich wird das Rangieren (vermutlich mit Dieselloks) zu einer weiteren Belastung führen. Die bereits jetzt bestehenden Lärmemissionen durch den Odessa-Ring werden dadurch nochmals erhöht. Dies könnte leicht durch den Bau eines – schon längst notwendigen – Lärmschutzes vermieden werden.

Was ist vorgesehen, um die Lichtemissionen auf die umliegende Wohnbebauung Am Hohen Kreuz und beim Ostheim durch die sehr hohen Lichtmasten zu verhindern? Die Lichtemissionen sind als Anwohner meiner Meinung nach nicht tolerierbar und führen auf Dauer zu einer Gesundheitsgefährdung.

Soll das zwischen der Bahnlinie und der Kleingartenanlage bestehende aber stillgelegte Gleis für die Rangierarbeiten reaktiviert werden? Die Wohnbebauung ist hier nur ca. 150 m entfernt und die Kleingartenanlage ca. 10 m. Hier werden meiner Meinung nach erforderliche Abstandsflächen nicht eingehalten.

Die sehr langen Betriebszeiten von 6.00 - 22.00 Uhr sind bei einer derart kurzen Entfernung zur vorhandenen und geplanten Wohnbebauung und auch der Kleingartenanlage eine sehr große Belastung der Bevölkerung. Hier wäre sogar ein Gewerbegebiet anstatt eines Industriegebietes viel verträglicher.

Bei der vorgesehenen Reinigung von Containern, die weltweit unterwegs sind, muss davon ausgegangen werden, dass sich gefährliche und gesundheitsschädigende Stoffe im dann entstehenden Abwasser befinden. Welche Schutzmaßnahmen sind hierfür vorgesehen?

Die am Nordende des Bereiches vorhandenen Bäume sollten aus der Fläche herausgenommen und in den geplanten Grünstreifen entlang der Max-Planck-Allee integriert werden. Die restliche zur Verfügung stehende Fläche wäre immer noch ausreichend und es könnte wenigstens ein bisschen Natur vor Ort erhalten bleiben. Die Ausgleichsflächen auf den Winzerer Höhen helfen den Anwohnern da nicht. Die bestehenden Grünflächen Am Hohen Kreuz sind ohnehin sehr überschaubar.

Warum ist es nicht möglich, das beim Ölhafen erst neu errichtete Containerterminal zu erweitern? Die daneben befindliche und jetzt nur als Zwischenlager für hunderte Autos genutzte Fläche würde jederzeit dafür ausreichen. Eine negative Auswirkung auf irgendwelche Wohnbebauung wäre dort jedenfalls ausgeschlossen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind im Bebauungsplan keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der relevanten Immissionsorte (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]) zu gewährleisten, und sind deshalb auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Aktive Schallschutzmaßnahmen – explizit im Bereich des Odessa-Rings – sind nicht veranlasst und vorgesehen. Der Odessa-Ring ist als Hauptverkehrsstraße in der jetzigen Form planfestgestellt.

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (Hmax) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und

sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereich zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen. Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

Die Beurteilungszeiten von 06:00 bis 22:00 tags und 22:00 bis 06:00 nachts sind nach TA Lärm vorgegeben.

Ein Nachweis bzw. eine Darstellung der wasserrechtlichen Belange (Umgang Schmutzwasser, Brauchwasser etc.) erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren.

Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes werden 82 Bestandsbäume entfallen und durch 59 straßenbegleitende Ersatzpflanzungen entsprechend der Festsetzung kompensiert und 23 Bestandsbäume als zu erhaltend festgesetzt. Durch die Ausweisung der entsprechenden Teilflächen GI 1 und GI 2 soll den Anforderungen an ein zeitgemäßes Industriegebiet entsprochen werden.

Der naturschutzfachliche Ausgleich ist strikt von den öffentlichen Grünflächen zu trennen. Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

Mit dem Bebauungsplan soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 7.:

Stellungnahme vom 17.12.2021:

Meiner Meinung nach ergeben sich durch den Betrieb des geplanten neuen Containerterminals erhebliche Lärmbelastungen für die angrenzende Wohnbebauung, die Kleingartenanlage, das Pürkelgut und die geplanten Wohnungen im ehem. Kasernenbereich. Das Rangieren (vermutlich mit Dieselloks) bedeutet lärmtechnisch eine weitere hohe Belastung. Die bereits jetzt bestehenden Lärmemissionen durch den Odessa-Ring vervielfachen sich dadurch weiter. Dies könnte leicht durch den Bau eines – schon längst notwendigen – Lärmschutzes vermieden werden.

Insbesondere stellt sich mir die Frage, welche Maßnahmen vorgesehen sind, um die Lichtemissionen auf die umliegende Wohnbebauung Am Hohen Kreuz und beim Ostheim durch die sehr hohen Lichtmasten zu verhindern? Die Lichtemissionen sind als Anwohner meiner Meinung nach nicht tolerierbar und führen auf Dauer zu einer Gesundheitsgefährdung für die Bevölkerung.

Ebenso besteht derzeit ein Informationsdefizit für die Anwohner darüber, ob das zwischen der Bahnlinie und der Kleingartenanlage bestehende aber stillgelegte Gleis für die Rangierarbeiten reaktiviert werden soll? Dazu möchte ich einwenden, dass die Wohnbebauung hier nur ca. 150 m entfernt liegt und die Kleingartenanlage ca. 10 m. Hier werden meiner Meinung nach erforderliche Abstandsflächen nicht eingehalten und auch hier sind bei einer wirklichen Reaktivierung hohe Lärmemissionen zu erwarten. Hier frage ich mich, ob das Stadtplanungsamt diese erheblichen Belastungen für die Anwohner in seine Planungen tatsächlich mit einbezogen hat.

Die sehr langen Betriebszeiten von 6.00 - 22.00 Uhr sind bei einer derart kurzen Entfernung zur vorhandenen und geplanten Wohnbebauung und auch der Kleingartenanlage eine sehr

große Belastung der Bevölkerung. Hier wäre sogar ein Gewerbegebiet anstatt eines Industriegebietes viel verträglicher.

Bei der vorgesehenen Reinigung von Containern, die weltweit unterwegs sind, muss meines Erachtens davon ausgegangen werden, dass sich gefährliche und gesundheitsschädigende Stoffe im dann entstehenden Abwasser befinden. Welche Schutzmaßnahmen sind hierfür vorgesehen?

Hinsichtlich der Grünflächenplanung hätte ich folgende Einwände:

Die am Nordende des Planungs-Bereiches vorhandenen Bäume sollten aus der Fläche herausgenommen und in den geplanten Grünstreifen entlang der Max-Planck-Allee integriert werden. Die restliche zur Verfügung stehende Fläche wäre immer noch ausreichend und es könnte wenigstens ein bisschen Natur vor Ort erhalten bleiben. Die Ausgleichsflächen auf den Winzerer Höhen helfen den Anwohnern da nicht. Die bestehenden Grünflächen Am Hohen Kreuz sind ohnehin sehr überschaubar.

Als langjährige Anwohnerin in der Straße Ostheim bewegt mich die Frage:

Warum ist es nicht möglich, das beim Ölhafen erst neu errichtete Containerterminal zu erweitern? Die daneben befindliche und jetzt nur als Zwischenlager für hunderte Autos genutzte Fläche würde jederzeit dafür ausreichen. Eine negative Auswirkung auf irgendwelche Wohnbebauung wäre dort jedenfalls ausgeschlossen. Könnte man eine emissionsträchtige Einrichtung wie das Containerterminal nicht an einer von einer Wohnbebauung entfernten Lage errichten?

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind im Bebauungsplan keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der relevanten Immissionsorte (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]) zu gewährleisten, und sind deshalb auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Aktive Schallschutzmaßnahmen – explizit im Bereich des Odessa-Rings – sind nicht veranlasst und vorgesehen. Der Odessa-Ring ist als Hauptverkehrsstraße in der jetzigen Form planfestgestellt.

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (H_{max}) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereiche zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine

Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen.

Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGH, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGH Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGH, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGH Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

Die Beurteilungszeiten von 06:00 bis 22:00 tags und 22:00 bis 06:00 nachts sind nach TA Lärm vorgegeben.

Ein Nachweis bzw. eine Darstellung der wasserrechtlichen Belange (Umgang Schmutzwasser, Brauchwasser etc.) erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren.

Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes werden 82 Bestandsbäume entfallen und durch 59 straßenbegleitende Ersatzpflanzungen entsprechend der Festsetzung kompensiert und 23 Bestandsbäume als zu erhaltend festgesetzt. Durch die Ausweisung der entsprechenden Teilflächen GI 1 und GI 2 soll den Anforderungen an ein zeitgemäßes Industriegebiet entsprochen werden.

Mit dem Bebauungsplan soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Markregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 8.:

Stellungnahme vom 19.12.2021:

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns als Bürger Regensburgs durch die folgenden Einwendungen am o.g. Verfahren beteiligen zu dürfen, die einerseits durch unsere unmittelbare Betroffenheit als Anwohner und andererseits durch die Sorge für die grundsätzliche Wahrung allgemeiner stadtplanerischer Ziele im Interesse der Menschen in Regensburg insgesamt motiviert sind:

1. Die Umwandlung einer der letzten innerstädtischen Grünflächen in ein Industriegebiet sollte hinsichtlich stadtplanerischer und ökologischer Ziele sowie insbesondere angesichts des Klimawandels sehr sorgfältig abgewogen und begründet werden. Wir respektieren zugleich das übergeordnete Ziel der Verlagerung von Gütern auf die Schiene sowie die Berücksichtigung ökonomischer Interessen. Da das geplante Containerterminal nach öffentlichen Verlautbarungen der DB Intermodal aber gar nicht primär den Bedarf Regensburger Unternehmen decken soll, sondern einen überregionalen Bedarf bedienen würde, stellen wir die Frage, welche triftigen Gründe die Stadt Regensburg sieht, eine solche Nutzung mit den dazugehörigen Lärm-, Licht- und sonstigen Emissionen in das Stadtgebiet hereinzuholen und damit die eigenen Bürger entsprechend zu belasten. Eine solche sorgfältige Abwägung der ökonomischen mit den ökologischen Aspekten und der Auswirkungen auf die Lebensqualität der Regensburger Bürger ist dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht zu entnehmen und dieser daher insgesamt in Frage zu stellen.
2. Die grundsätzliche Idee der Umwidmung der Grünfläche in ein Industriegebiet fußt auf einem seit vielen Jahren nicht aktualisierten Flächennutzungsplan. Seitdem hat sich die Realität der Nutzungen im Regensburger Stadtosten wesentlich verändert und es ist eine positive Dynamik eingetreten, die u.a. in der Konversion ehemaliger Industrie- und Militärareale in hochwertige Wohngebiete zum Ausdruck kommt (Schlachthof > Marina-Quartier, Zuckerfabrik > Candis, Prinz-Leopold-Kaserne > „Innovationsquartier für grünes, soziales und innovatives Leben und Arbeiten“). Damit rücken hochwertige Wohnnutzungen und der damit verbundene Bedarf an Grünflächen mit Naherholungswerten weiter nach Osten vor (vgl. Rahmenplanung „innerer Südosten“ 2019). Es ist daher im Jahr 2021 völlig gegen den Trend der tatsächlichen Stadtentwicklung, ein Industriegebiet von Osten kommend in Richtung Westen weiterzuentwickeln und damit u.a. die Chancen auf eine weitere Vernetzung von Grünflächen und Radwegen zu konterkarieren. Wir fordern daher, dass ein möglicher Bebauungsplan für das fragliche Gebiet unbedingt in eine ausgewogene städteplanerische Gesamtplanung für den Regensburger Osten integriert wird, die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen in den Bereichen Wohnen, Ökologie, Ökonomie, Naherholung und Kultur ausgewogen berücksichtigt.
3. Das zur Diskussion stehende Areal ist die unmittelbare Fortsetzung der Grünflächen, die das jenseits der Bahn gelegene denkmalgeschützte Pürkelgut umgeben (BLfD Akten-Nr. D-3-62-000-341). In beide Richtungen bestehen unmittelbare Sicht- und Hörverbindungen. D.h. jede in die Höhe gehende Nutzung (Gebäude oder übereinander gestapelte Container) auf dem Gebiet des Bebauungsplanentwurfs 215-I wäre vom Pürkelgut aus deutlich sichtbar und würde die unbebaute Freifläche um das Denkmal verkleinern. Hierbei ist die dazwischenliegende Bahnlinie nicht von Belang, da diese kein Bauvolumen ausbildet und somit den Landschafts-Kulturraum visuell nur bedingt trennt. Dass ein über die Bahnlinie hinweg reichender Bezug besteht, nimmt die Begründung des Bebauungsplanentwurfs an anderer Stelle selbst in Anspruch (S. 67: *„Die genannten Ersatzflächen liegen unmittelbar auf der anderen Seite der Gleise, so dass ein ökologisch funktionaler Zusammenhang zum Plangebiet unterstellt werden kann...“*). Die Entstehung des Pürkelgutes ist wiederum unmittelbar durch die Lage in dem die Stadt einst zusammenhängend umgebenden Grüngürtel begründet und die Ablesbarkeit dieses Aspekts seiner ortsgeschichtlichen und

- kulturlandschaftlichen Denkmaleigenschaft durch die Aufstellung des Bebauungsplans 215-1 gefährdet. Eine Prüfung der Verletzung von Denkmalwerten des Pürkelgutes durch die dafür zuständigen Fachbehörden ist dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht zu entnehmen und wird daher dringend angeraten. Außerdem ist zu befürchten, dass eine Nutzung des Bebauungsplanareals als Containerdepot einer mittel- und langfristigen Perspektive für das Pürkelgutareal als Naherholungs- und Kulturstandort insgesamt abträglich wäre und auch die Chancen verschlechtern würde, eine ökonomisch seriös darstellbare Finanzierung für die aufwendige denkmalgerechte Sanierung des hochrangigen aber in schlechtem Zustand befindlichen Baudenkmals zu finden.
4. Über das Bebauungsplanareal verläuft von West nach Ost eine lang gestreckte Bodenerhebung mit Buschwerkbewuchs, die das südöstliche Drittel des Areals von den nordwestlichen Dritteln trennt. Ein Vergleich mit den Flurnummern zeigt, dass das südöstliche Drittel historisch zur Gemarkung Burgweinting gehört, während das nordwestliche Teilgebiet schon immer zur Gemarkung Regensburg gehört. Die Bodenerhebung mit Buschwerk spiegelt also die ehemaligen Stadtgrenzen Regensburgs als Landschaftsmerkmal wider. In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert, dass sich am westlichen Ende dieses Landschaftsmerkmals der historische Standort einer der Regensburger Burgfriedenssäule befindet, welche vor einigen Jahren entfernt und derzeit wohl in einem Depot verwahrt wird (?). Das o.g. Landschaftsmerkmal verweist als kulturhistorisches Zeugnis also zurück auf das reichsstädtische Hoheitsgebiet und ist damit von gesamtstädtischer historischer Bedeutung. Auch zu diesem Aspekt lässt der vorliegende Bebauungsplanentwurf eine denkmalfachliche Stellungnahme der zuständigen Fachbehörden vermissen.
 5. Der Regensburger Osten ist insgesamt mit Grünflächen unterversorgt. Dies gilt nicht nur für den Aspekt der Naherholung, sondern vor allem auch für den der Kühlung in zunehmend heißen Sommernächten. Durch den Wegfall der derzeitigen Grünfläche würde nicht nur ihre derzeitige Kühlungsfunktion entfallen, sondern eine Nutzung als Depot für hunderte (oder tausende?) sich in der Sonne aufheizender Container würde diesen Effekt sogar in das Gegenteil umkehren! Die Stadt Regensburg hat sich selbst das löbliche Ziel gesetzt, bei ihren Planungen „*mindestens 50 % des Ausgleichs innerhalb des jeweiligen Bebauungsplans zu erbringen*“ (Begründung Bebauungsplan Nr. 215-I S. 67 von 83). Dieses Ziel wird aber bei Weitem nicht erreicht. Von den erforderlichen Ausgleichsflächen im Umfang von 56.663 qm werden selbst unter Hinzurechnung der außerhalb des Planungsriffs jenseits der Bahnlinie gelegenen Ersatzflächen E1 und E2 nur gerade 28% des Ausgleichsbedarfs zumindest in der Nähe nachgewiesen. Die übrigen rechnerisch herangezogenen Ausgleichsflächen auf den Winzerer Höhen etc. sind für die lokale ökologische und klimatische Situation im Regensburger Stadtosten ohne Relevanz. Unterm Strich würde der Stadtosten 40.797 qm Grünfläche ohne ortsnahe Ersatz verlieren. Der Bebauungsplanentwurf enthält keine Begründung, warum dieses drastische Missverhältnis zwischen selbstdefinierten Zielen und nicht vorhandenen ortsnahe Ausgleichsfläche dennoch hingenommen werden soll!? Wir fragen explizit: Warum setzt sich die Stadt vornehme Ziele, wenn sie diese ohne Erklärung selbst nicht einhält?
 6. Der Bebauungsplanentwurf 215-I sieht vor, dass auf dem Areal Bauten (oder Containerstapel) in Höhe von durchschnittlich 25 m über derzeitigem Bodenniveau errichtet werden dürfen. Bei einer Höhe von 2,60 m pro Container ermöglicht diese Planung also das Stapeln von bis zu 9 Containern übereinander — was von allen Seiten sowie insbesondere auch für die Insassen des Kfz-Verkehrs auf dem Odessa-Ring eine sehr stadtbildprägende Wirkung erzielen würde! Ist das das Bild, mit dem die Stadt Regensburg von der A3 kommende Besucher empfangen will? Demgegenüber sind in allen bisherigen Containerdepots im Stadtgebiet von Regensburg „nur“ bis zu 6 übereinander gestapelte Container üblich und auch der südöstlich angrenzende Bebauungsplan 238 (Containeranlage DUSS) weist „nur“ eine zulässige Bebauungshöhe von 15,5 m aus (= 6 Container). Wir stellen daher die Frage, warum das stadtnähere Areal 215-I eine um 9,5 m höhere zulässige Bauhöhe erhalten soll, als das Areal 238? Außerdem sieht der Bebauungsplanentwurf 215-1 vor, dass Kräne und Lichtmasten sogar nochmals um 10 m über die Bebauungs- oder

Containerstapelhöhe von 25 m hinausragen dürfen und damit eine Gesamthöhe von 35 m zulässig wäre. Im Gegensatz zu den im Bebauungsplanentwurf ausgeführten Darlegungen halten wir derlei technische Bauten für räumlich durchaus relevant wahrnehmbar und somit stadtbildprägend. Insbesondere bei Dunkelheit würde ein Feld von 35 m hohen Lichtmasten weithin sichtbar sein und seine Lichtemissionen mit störender Wirkung für Mensch und Tier in weitem Umfeld verteilen. Wir bitten daher um eine im bisherigen Bebauungsplanentwurf nicht enthaltene Erklärung, warum eine derart über die benachbarten Areale hinausgehende Bebauungshöhe notwendig oder wünschenswert sein soll und erwarten, dass zumindest die zusätzlichen 10 m für Kräne und Lichtmasten ernsthaft hinterfragt und begründet werden.

7. Sollte die sorgfältige Abwägung aller planungsrelevanten Aspekte in die rechtskräftige Aufstellung eines Bebauungsplans für das fragliche Areal mit dem kurz- oder mittelfristigen Ziel einer Containernutzung münden, dann ist offensichtlich auch mit der Einrichtung eines Gleisanschlusses für das Gelände zu rechnen, welcher wohl von Westen auf das Areal geführt werden soll und ein Rangiergleis im Bereich der sog. „Ertl-Hallen“ erfordert. Da das Bebauungsplanareal 215-1 wegen seiner gegebenen Länge nur die Befahrung mit „Halbzügen“ gestattet (weshalb seine betriebslogistische Eignung als Containerdepot mit Schienenverkehrsanbindung daher grundsätzlich fragwürdig ist), müssten die „Ganzzüge“ auf dem Rangiergleis neben den Ertl-Hallen mehrmals täglich getrennt und in Hälften in das Containerareal eingefahren werden sowie umgekehrt wieder auf dem Rangiergleis zusammengestellt werden. Dieses Rangiergleis liegt zwar außerhalb des Bebauungsplanentwurfs 215-1, aber der dort zusätzlich entstehende Lärm durch ganztägigen Rangierverkehr mit aneinanderstoßenden Pollern, quietschenden Bremsen und akustischen Warnsignalen würde ursächlich durch die Aufstellung des Bebauungsplanentwurfs 215-1 ausgelöst und ist daher verfahrenstechnisch unbedingt im Zusammenhang zu sehen, auch wenn die Betriebsgenehmigung des Rangiergleises selbst anderen bahnrrechtlichen Stellen obliegt. Da die unmittelbar intendierte Nutzerin (die DB Intermodal) ein direktes Tochterunternehmen der Deutschen Bahn ist, kann davon ausgegangen und erwartet werden, dass die bahnrrechtliche Betriebsgenehmigung für das Rangiergleis nur eine Formsache ist und erteilt werden wird. Daher kann folglich auch erwartet werden, dass die aus diesem Betrieb auf dem Rangiergleis zukünftig neu entstehenden Lärmemissionen im Rahmen des hier diskutierten Bebauungsplanentwurfs Berücksichtigung finden, was im bislang vorliegenden Entwurf nicht der Fall ist.
8. Ebenso ist davon auszugehen, dass die Nutzung als Containerdepot auf dem Bebauungsplanareal 215-1 selbst erheblichen Lärm durch Maschinenbetrieb und aneinanderstoßende leere Container („Glockeneffekt“) verursachen wird, der die umliegenden bestehenden (Ostheim/Hohes Kreuz) und zukünftigen (Prinz-Leopold) Wohngebiete belasten wird.
Der Bebauungsplan 215-1 lässt jegliche Angaben zu geplanten Schallschutzmaßnahmen vermissen und verweist auf Lärmgutachten, welche relevante Lärmquellen wie den neu hinzukommenden Rangierverkehr nicht als Quelle berücksichtigen, da diese ja außerhalb des Bebauungsplanareals liegen. Wir fordern daher, dass auch die Errichtung substanzieller Schallschutzmaßnahmen zwischen der Bahnlinie, dem Odessa-Ring und dem Containerareal einerseits und den nordwestlich des Odessa-Rings anschließenden Wohngebieten, der Kleingartenanlage und sonstigen Grünflächen („Schäferwiese“) andererseits, rechtlich bindend festgeschrieben und vor der möglichen Inbetriebnahme eines Containerdepots realisiert wird, um den berechtigten Interessen der Anwohner mit ihren Familien und Kindern nach gleichwertigen Wohnverhältnissen nachzukommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

- zu 1. Der Bebauungsplan Nr. 215-I umfasst ein Industriegebiet (GI), welches in zwei Teilflächen (GI 1 und GI 2) gegliedert ist. Damit soll dem wachsenden Flächenbedarf

an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt.

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastuktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der Bebauungsaufstellung). Dieser Vorhabenträger ist aber nicht Vertragspartner im Bebauungsplanverfahren. Vertragspartner im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sind die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg und die Katholische Bruderhausstiftung in Regensburg.

- zu 2. Gemäß aktuell gültigem Flächennutzungsplan wird im Bebauungsplan Nr. 215-I ein Industriegebiet (GI) festgesetzt. Dies entspricht somit dem Planungswillen der Stadt Regensburg. Eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch die festgesetzten Höhen ist nicht gegeben, da der Bebauungsplan 215-I von Gewerbe- und Industriegebieten im Nordosten bis Süden und von stark befahrenen Straßen (Osttangente / Odessa-Ring, Max-Planck-Straße) bzw. den Bahnanlagen im Südwesten und Norden umgeben ist. Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb des gewerblich und industriell

geprägten Regensburger Osten. Hier kann nicht mehr von einem Stadteingang ausgegangen werden.

Das Hauptradroutennetz (VO/22/18688/61) ist im Übrigen weder im Bestand noch in der langfristigen Planung vom Bebauungsplan nachteilig betroffen. Bestehende Radwegeverbindungen werden vielmehr gestärkt, indem im Plangebiet künftig ein eigenständiger Geh- und Radweg (entlang der östlichen Grenze des Planungsgebietes) – im Sinne des Hauptradroutennetzes – festgesetzt wird.

- zu 3. Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist unter der Bodendenkmal-Nr. D-3-6938-1101 eine vorgeschichtliche Siedlung kartiert. Das Gebiet im Bereich des Bodendenkmals Nr. D-3-6938-1101 wurde 2011 mittels Sondagen untersucht. Hierbei wurde lediglich ein einzelner archäologischer Befund (Ofengrundriss) festgestellt und sachgerecht dokumentiert bzw. ausgegraben.

Angesichts des sonst großräumigen Fehlens archäologischer Befunde wurde die bodendenkmalpflegerische Freigabe für die Flur-Nrn. 2643/25, 2643/36, 2645, 2647, 2649, 2650, 2651, 2653, 2655, 2660, jeweils Gem. Regensburg und Flur-Nrn. 655/1, 656, 660, 661 und 662 Gem. Burgweinting erteilt.

Eine Beeinträchtigung des Denkmals Pürkelgut wurde von den Denkmalschutzbehörden nicht gesehen. Zudem ist das städtebauliche Umfeld aus Osttangente / Odessa-Ring in Hochlage, die Bahnanlagen und das Güterverkehrszentrum (GVZ) als stadträumlich mitprägend zu bewerten. Maßnahmen sind deshalb nicht vorgesehen.

- zu 4. Die Burgfriedensäule Nr. 18 konnte durch die Dombauhütte und Jugendbauhütte zwischenzeitlich restauriert werden. Die Säule kann im Rahmen der Planung und Ausführung zum Straßenbau in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz integriert und wieder aufgestellt werden. Ein exakter Standort wurde bisher noch nicht festgelegt.

- zu 5. Der naturschutzfachliche Ausgleich ist strikt von den öffentlichen Grünflächen zu trennen. Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

- zu 6. Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (H_{max}) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der

Arbeitsbereiche zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen.

Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 238 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf 15,5m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 237 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf bis zu 15,0m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Die Bebauungspläne stammen von Ende der 1990er bzw. Anfang der 2000er Jahre.

Bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 252 (Rechtskraft im Jahr 2010) werden bis zu 20,0m Gebäudehöhen festgesetzt.

Die festgesetzten maximalen Höhen entsprechen mithin den Anforderungen an ein zeitgemäßes Industriegebiet.

- zu 7. In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzuarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

- zu 8. Für den Bereich der Lärmimmissionen liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]). Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht

vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 9.:

Stellungnahme vom 20.12.2021:

In der Auslegung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 215-I schließen wir uns den Ihnen bereits von anderer Seite unten aufgeführten Einwendungen an.

Zusätzlich möchten wir darauf aufmerksam machen, dass wir in der Wohnanlage Hohes Kreuz; Plattlinger Straße; Deggendorfer Straße mit erheblichen Investitionen in die Aufwertung des Wohngebietes investiert haben, um ein schöneres und besseres Wohnumfeld für die Bewohner zu schaffen. Weiterhin planen wir weitere hohe Investitionskosten zur Schaffung neuen Wohnraumes in Form von Dachgeschossausbauten / Aufstockungen und Nachverdichtungen. Mit dem neuen Vorhaben des Bebauungsplanverfahrens ist mit einer deutlichen Wertminderung unserer Immobilien aufgrund erhöhter Lärmbelastigung und zusätzlicher Verkehrsbelastung zu rechnen, die die gesunden Lebensbedingungen in der näheren Umgebung deutlich einschränken.

Ergänzend wird noch die Stellungnahme nach Nr. 2 der Beschlussvorlage zitiert.

Stellungnahme der Verwaltung:

zu Einleitung:

Die Zunahme des Verkehrslärms auf öffentlichen Verkehrswegen wurde in der Begründung in Pkt. 3.14.3 Lärmzunahme außerhalb des Plangebietes durch Verkehrslärm umfangreich dargestellt. Hier wird explizit unter Anwendung der Regeln der Technik (RLS-90) ein Kriterienkatalog abgearbeitet, der durch den Bay. Verwaltungsgerichtshof (VGH München, Ur. v. 16.05.2017 – 15 N 15.1485) bestätigt wurde.

Es wird sowohl in der schalltechnischen Untersuchung als auch in der Begründung dargestellt, dass die Verkehrsmengen im Prognosehorizont 2030 auf dem Odessa-Ring mit 2.717 Kfz pro Stunde in der Tagzeit (06:00-22:00 Uhr) und 498 Kfz pro Stunde in der Nachtzeit (22:00-06:00 Uhr) – davon 6,5 Prozent Lkw-Anteil (entspricht 177 bzw. 32 Lkw pro Stunde)

sowie auf der Max-Planck-Straße von 1.721 Kfz pro Stunden und 247 Kfz pro Stunde in der Nachtzeit – davon 8,2 Prozent Lkw-Anteil (entspricht 141 bzw. 20 Lkw pro Stunde) angenommen wurde.

Insgesamt bedeutet dies bspw. im Bereich der Max-Planck-Straße ein Verkehrsaufkommen im Prognosehorizont 2030 von 36.180 Kfz DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr). Die Angaben der Verkehrszunahme durch den Bebauungsplan weist ca. 130 Pkw pro 24 Stunden bzw. 360 Lkw pro 24 Stunden nach. Dies entspricht in Summe aller Kfz einer Erhöhung um 1,4 Prozent.

zu 1. Planungsfehler:

Der Bebauungsplan Nr. 215-I umfasst ein Industriegebiet (GI), welches in zwei Teilflächen (GI 1 und GI 2) gegliedert ist. Damit soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt.

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der Bebauungsplanaufstellung). Dieser Vorhabenträger ist aber nicht Vertragspartner im Bebauungsplanverfahren. Vertragspartner im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sind die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg und die Katholische Bruderhausstiftung in Regensburg.

In Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan ist anzuführen, dass ein Antrag eines Vorhabenträgers nach § 12 Abs. 2 BauGB nicht vorliegt. Somit fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung zur Anwendung des Vorhaben- und Erschließungsplanes (vorhabenbezogener Bebauungsplan) nach § 12 BauGB. Zudem bestehen für einen wesentlichen (nicht untergeordneten) Teil des Bebauungsplangebietes (GI 1) – wie oben erläutert – gerade keine konkreten Planungen,

sodass hier die Stadt Regensburg als Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt. Auch in diesem Zusammenhang fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung nach § 12 BauGB.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist im Baugesetzbuch (BauGB) zudem als Kann-Bestimmung angelegt. Dies versetzt eine Kommune in die Lage, ein konkretes Vorhaben bauplanungsrechtlich umzusetzen. Beide Planungsinstrumente – der Bebauungsplan sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan – stehen hierbei gleichrangig nebeneinander. Eine Verpflichtung zur Wahl eines bestimmten „Bauleitplanverfahrens“ besteht damit nicht (vgl. hierzu Krautzberger in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 12 Rn. 19 mit Verweis auf OVG Koblenz, Urteil vom 20.01.2010 – Az. 8 C 10725/09).

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

Die Stellungnahme führt zum Thema Lärmgutachten nur allgemeine Bedenken bezüglich der „aktuellen rechtlichen Vorgaben“ an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten.

Die Erschließung der Liegenschaften und Grundstücke mit den Adressen „Am Ostbahnhof“ ist über die Planstraßen 2 und 4 bzw. Planstraßen 1 und 3 gewährleistet.

Aufgrund der unkonkreten Planungsüberlegungen im Bereich der Freiflächen zum Pürkelgut (bspw. kein Aufstellungsbeschluss für ein entsprechendes Bauleitplanverfahren) wurden solche Planungen nicht explizit berücksichtigt; in Bezug auf die Lärmimmissionen wird auf nachfolgende Abhandlung verwiesen.

zu 2. Emissionen und Immissionen:

Für den Bereich der Lärmimmissionen, auf den auch unter Pkt. 1 der Stellungnahme bereits Bezug genommen wird, liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel

erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]). Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt. Mit den Immissionsorten IO 3 [MI] und IO 5 [MI] sind entsprechend Immissionsorte, die sogar gesundes Wohnen ermöglichen in unmittelbarer Nähe untersucht und bei der Emissionskontingentierung berücksichtigt. Ebenso trifft dies für den Bereich der Kleingartenanlage nördlich des Odessa-Rings zu. Dieser Bereich ist durch den Immissionsort IO 2 [MI, Tagwert] geschützt.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Die Stellungnahme führt zum Thema Verkehrsgutachten nur allgemeine Bedenken an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten. Ein neues Verkehrsgutachten ist nicht vorgesehen.

In Bezug auf die Anwendung der Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) ist anzumerken, dass sich diese auf den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen und die Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen bei einem konkreten Vorhaben, einer konkreten (technischen) Anlage, Betriebe etc. stützt. Insofern der Bebauungsplan 215-I insbesondere im GI 1 das Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt, fehlt es an dem konkreten und damit prüffähigen Vorhaben, welches bereits im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen wäre. Grundsätzlich sind industriegebietstypisch Vorhaben, die in den Anwendungsbereich der TA Luft fallen könnten, im Bebauungsplan 215-I nicht ausgeschlossen. Deshalb ist darauf hinzuweisen, dass die TA Luft im Rahmen der Prüfung eines konkreten Vorhabens im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens Anwendung findet.

Auch drängt sich die TA Luft im Bebauungsplanverfahren nicht auf, soweit nach derzeitigem Stand eine konkrete Planung eines privaten Vorhabenträgers für die Teilfläche GI 2 vorliegt. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden.“

Bei diesem geplanten Vorhaben ist nicht davon auszugehen, dass Luftschadstoffe in einem Umfang emittiert werden, dass bereits eine Konfliktbewältigung auf der Ebene der Bauleitplanung erforderlich ist. Bei dem Vorhaben werden voraussichtlich Leercontainer gelagert (gestapelt), bewegt, gewartet bzw. repariert und gereinigt. Neben den containerbezogenen Serviceeinrichtungen sind ebenfalls Büro- und weitere Servicegebäude vorgesehen, die aufgrund der notwendigen Wärmeversorgung emittieren. Für diese Vorhaben gelten wiederum die einschlägigen gesetzlichen Rahmenbedingungen des Immissionsschutzes.

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (H_{max}) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereiche zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen. Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGH, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGH Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGH, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGH Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

Der Bebauungsplan sieht keine konkreten Festsetzungen zum Erschütterungsschutz vor. Das Baugrundgutachten empfiehlt das Schadensrisiko für Gebäude durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauphase durch Erschütterungsmessungen und eine Bewertung nach DIN 4150 zu minimieren. Konkrete Erschütterungen im Betrieb sind abhängig vom konkreten Vorhaben und können erst im Rahmen der Genehmigungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) geprüft werden.

zu 3. Stadtbild:

Gemäß aktuell gültigem Flächennutzungsplan wird im Bebauungsplan Nr. 215-I ein Industriegebiet (GI) festgesetzt. Dies entspricht somit dem Planungswillen der Stadt Regensburg. Eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch die festgesetzten Höhen ist nicht gegeben, da der Bebauungsplan 215-I von Gewerbe- und Industriegebieten im Nordosten bis Süden und von stark befahrenen Straßen (Osttangente / Odessa-Ring, Max-Planck-Straße) bzw. den Bahnanlagen im Südwesten und Norden umgeben ist. Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb des gewerblich und industriell geprägten Regensburger Ostens. Hier kann nicht mehr von einem Stadteingang ausgegangen werden.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 238 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf 15,5m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 237 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf bis zu 15,0m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Die Bebauungspläne stammen von Ende der 1990er bzw. Anfang der 2000er Jahre.

Bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 252 (Rechtskraft im Jahr 2010) werden bis zu 20,0m Gebäudehöhen festgesetzt.

Die festgesetzten maximalen Höhen entsprechen mithin den Anforderungen an ein zeitgemäßes Industriegebiet.

zu 4. Klima / Umwelt

Zum Thema Entwässerung, Versickerung wird auf Pkt. 3.13 Ver- und Entsorgung; Löschwasser verwiesen:

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Bau Feld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Der Umgang mit den bestehenden öffentlichen Grünflächen bzw. deren Neuplanung richtet sich nach den Handlungsempfehlungen des Freiraumentwicklungskonzeptes der Stadt Regensburg. Für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 215-I sind diesbezüglich keine Empfehlungen vorhanden.

Die grundsätzlichen Auswirkungen auf das Klima wurden bereits in einem Klimagutachten (RSC, 16.08.2018) untersucht und es wurden entsprechende Festsetzungen (Begrünung von Flachdächern, nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke, Tiefgaragen, Versickerungsflächen) formuliert. Konkrete Vorhaben, wie die Errichtung eines Containerterminals sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher grundsätzlich nicht Untersuchungsgegenstand.

Um dennoch die in der Stellungnahme getätigte Äußerung zur Aufheizung von (Leer-) Containern und der vermuteten stärkeren Auswirkungen auf die umgebende Siedlungsstruktur quantitativ und qualitativ einschätzen zu können, wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses eine zusätzliche gutachterliche Ersteinschätzung: „Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld“ (GEO-NET, 12.12.2022) veranlasst. Da der Bebauungsplan keine Container festsetzt, kein Vorhabenbezug vorliegt und – wie beschrieben – Gutachten solche beweglichen Güter i.d.R. nicht beurteilen, konnte nur eine modellierende Situation untersucht werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in der nächtlichen Situation von Containern, wie auch von einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen ausgehen. In der Versuchsanordnung fällt die komplett versiegelte Aufstellfläche stärker ins Gewicht. Über Tag ist mit einer extremen Hitzebelastung im Modellgebiet zu rechnen, die durch Verschattung und Luftströmung (durch Containerstapelung und/ oder Gebäude) gedämpft werden kann. In größerer Entfernung zu den Gebäuden, bzw. der Containergruppe ist eine leichte Verstärkung der Hitzebelastung möglich. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass sich im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden keine signifikanten Unterschiede ergeben. Die gutachterliche Ersteinschätzung ist dem Beschluss beigefügt.

Bei der Reinigung von Containern sind durch den Betreiber die geltenden Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Diese regeln bundesweit einheitlich den Umgang mit Schmutz- bzw. Reinigungswasser. Ein Nachweis erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren. Weitere Regelungen sind im Bebauungsplanverfahren nicht notwendig.

zu 5. Denkmalrecht:

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist unter der Bodendenkmal-Nr. D-3-6938-1101 eine Vorgeschichtliche Siedlung kartiert. Das Gebiet im Bereich des Bodendenkmals Nr. D-3-6938-1101 wurde 2011 mittels Sondagen untersucht. Hierbei wurde lediglich ein einzelner archäologischer Befund (Ofengrundriss) festgestellt und sachgerecht dokumentiert bzw. ausgegraben.

Angesichts des sonst großräumigen Fehlens archäologischer Befunde wurde die bodendenkmalpflegerische Freigabe für die Flur-Nrn. 2643/25, 2643/36, 2645, 2647, 2649, 2650, 2651, 2653, 2655, 2660, jeweils Gem. Regensburg und Flur-Nrn. 655/1, 656, 660, 661 und 662 Gem. Burgweinting erteilt.

Die Burgfriedensäule Nr. 18 konnte durch die Dombauhütte und Jugendbauhütte zwischenzeitlich restauriert werden. Die Säule kann im Rahmen der Planung und Ausführung zum Straßenbau in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz integriert und wieder aufgestellt werden. Ein exakter Standort wurde bisher noch nicht festgelegt.

Eine Beeinträchtigung des Denkmals Pürkelgut wurde von den Denkmalschutzbehörden nicht gesehen. Zudem ist das städtebauliche Umfeld aus Osttangente / Odessa-Ring in Hochlage, die Bahnanlagen und das Güterverkehrszentrum (GVZ) als stadträumlich mitprägend zu bewerten. Maßnahmen sind deshalb nicht vorgesehen.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 10.:

Stellungnahme vom 20.12.2021:

Wir haben am Hohen Kreuz die Wohnanlage Hoher-Kreuz-Weg 34 und 36 saniert. Wir waren uns bei der Investition durchaus bewusst, dass in diesem Stadtteil diverse Interessen aufeinanderprallen. Inzwischen haben wir die Gebäude verkauft und sind als Verwalter der Wohnanlagen tätig.

Wir müssen als Verwalter für unsere Eigentümer und Mieter sicherstellen, dass sich für die Nutzer der Gebäude die Situation nicht verschlechtert, weshalb wir uns den Einwendungen im Auslegungsverfahren des Bebauungsplanes 215-1 anschließen.

Ergänzend wird noch die Stellungnahme nach Nr. 2 der Beschlussvorlage zitiert.

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1. Planungsfehler:

Der Bebauungsplan Nr. 215-I umfasst ein Industriegebiet (GI), welches in zwei Teilflächen (GI 1 und GI 2) gegliedert ist. Damit soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt.

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der Bebauungsplanaufstellung). Dieser Vorhabenträger ist aber nicht Vertragspartner im Bebauungsplanverfahren. Vertragspartner im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sind die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg und die Katholische Bruderhausstiftung in Regensburg.

In Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan ist anzuführen, dass ein Antrag eines Vorhabenträgers nach § 12 Abs. 2 BauGB nicht vorliegt. Somit fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung zur Anwendung des Vorhaben- und Erschließungsplanes (vorhabenbezogener Bebauungsplan) nach § 12 BauGB.

Zudem bestehen für einen wesentlichen (nicht untergeordneten) Teil des Bebauungsplangebietes (GI 1) – wie oben erläutert – gerade keine konkreten Planungen, sodass hier die Stadt Regensburg als Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt. Auch in diesem Zusammenhang fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung nach § 12 BauGB.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist im Baugesetzbuch (BauGB) zudem als Kann-Bestimmung angelegt. Dies versetzt eine Kommune in die Lage, ein konkretes Vorhaben bauplanungsrechtlich umzusetzen. Beide Planungsinstrumente – der Bebauungsplan sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan – stehen hierbei gleichrangig nebeneinander. Eine Verpflichtung zur Wahl eines bestimmten „Bauleitplanverfahrens“ besteht damit nicht (vgl. hierzu Krautzberger in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 12 Rn. 19 mit Verweis auf OVG Koblenz, Urteil vom 20.01.2010 – Az. 8 C 10725/09).

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzuarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

Die Stellungnahme führt zum Thema Lärmgutachten nur allgemeine Bedenken bezüglich der „aktuellen rechtlichen Vorgaben“ an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten.

Die Erschließung der Liegenschaften und Grundstücke mit den Adressen „Am Ostbahnhof“ ist über die Planstraßen 2 und 4 bzw. Planstraßen 1 und 3 gewährleistet.

Aufgrund der unkonkreten Planungsüberlegungen im Bereich der Freiflächen zum Pürkelgut (bspw. kein Aufstellungsbeschluss für ein entsprechendes Bauleitplanverfahren) wurden solche Planungen nicht explizit berücksichtigt; in Bezug auf die Lärmimmissionen wird auf nachfolgende Abhandlung verwiesen.

zu 2. Emissionen und Immissionen:

Für den Bereich der Lärmimmissionen, auf den auch unter Pkt. 1 der Stellungnahme bereits Bezug genommen wird, liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]). Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt. Mit den Immissionsorten IO 3 [MI] und IO 5 [MI] sind entsprechend Immissionsorte, die sogar gesundes Wohnen ermöglichen in unmittelbarer Nähe untersucht und bei der Emissionskontingentierung berücksichtigt. Ebenso trifft dies für den Bereich der Kleingartenanlage nördlich des Odessa-Rings zu. Dieser Bereich ist durch den Immissionsort IO 2 [MI, Tagwert] geschützt.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Die Stellungnahme führt zum Thema Verkehrsgutachten nur allgemeine Bedenken an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten. Ein neues Verkehrsgutachten ist nicht vorgesehen.

In Bezug auf die Anwendung der Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) ist anzumerken, dass sich diese auf den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen und die Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen bei einem konkreten Vorhaben, einer konkreten (technischen) Anlage, Betriebe etc. stützt. Insofern der Bebauungsplan 215-I insbesondere im GI 1 das Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt, fehlt es an dem konkreten und damit prüffähigen Vorhaben, welches bereits im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen wäre. Grundsätzlich sind industriegebietstypisch Vorhaben, die in den Anwendungsbereich der TA Luft fallen könnten, im Bebauungsplan 215-I nicht ausgeschlossen. Deshalb ist darauf hinzuweisen, dass die TA Luft im Rahmen der Prüfung eines konkreten Vorhabens im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens Anwendung findet.

Auch drängt sich die TA Luft im Bebauungsplanverfahren nicht auf, soweit nach derzeitigem Stand eine konkrete Planung eines privaten Vorhabenträgers für die Teilfläche GI 2 vorliegt. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden.“

Bei diesem geplanten Vorhaben ist nicht davon auszugehen, dass Luftschadstoffe in einem Umfang emittiert werden, dass bereits eine Konfliktbewältigung auf der Ebene der

Bauleitplanung erforderlich ist. Bei dem Vorhaben werden voraussichtlich Leercontainer gelagert (gestapelt), bewegt, gewartet bzw. repariert und gereinigt. Neben den containerbezogenen Serviceeinrichtungen sind ebenfalls Büro- und weitere Servicegebäude vorgesehen, die aufgrund der notwendigen Wärmeversorgung emittieren. Für diese Vorhaben gelten wiederum die einschlägigen gesetzlichen Rahmenbedingungen des Immissionsschutzes.

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (H_{max}) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereiche zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen. Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

Der Bebauungsplan sieht keine konkreten Festsetzungen zum Erschütterungsschutz vor. Das Baugrundgutachten empfiehlt das Schadensrisiko für Gebäude durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauphase durch Erschütterungsmessungen und eine Bewertung nach DIN 4150 zu minimieren. Konkrete Erschütterungen im Betrieb sind abhängig vom konkreten Vorhaben und können erst im Rahmen der Genehmigungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) geprüft werden.

zu 3. Stadtbild:

Gemäß aktuell gültigem Flächennutzungsplan wird im Bebauungsplan Nr. 215-I ein Industriegebiet (GI) festgesetzt. Dies entspricht somit dem Planungswillen der Stadt Regensburg. Eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch die festgesetzten Höhen ist nicht gegeben, da der Bebauungsplan 215-I von Gewerbe- und Industriegebieten im Nordosten bis Süden und von stark befahrenen Straßen (Osttangente / Odessa-Ring, Max-Planck-Straße) bzw. den Bahnanlagen im Südwesten und Norden umgeben ist. Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb des gewerblich und industriell geprägten Regensburger Ostens. Hier kann nicht mehr von einem Stadteingang ausgegangen werden. Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 238 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf 15,5m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 237 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf bis zu 15,0m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Die Bebauungspläne stammen von Ende der 1990er bzw. Anfang der 2000er Jahre.

Bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 252 (Rechtskraft im Jahr 2010) werden bis zu 20,0m Gebäudehöhen festgesetzt.

Die festgesetzten maximalen Höhen entsprechen mithin den Anforderungen an ein zeitgemäßes Industriegebiet.

zu 4. Klima / Umwelt

Zum Thema Entwässerung, Versickerung wird auf Pkt. 3.13 Ver- und Entsorgung; Löschwasser verwiesen:

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Der Umgang mit den bestehenden öffentlichen Grünflächen bzw. deren Neuplanung richtet sich nach den Handlungsempfehlungen des Freiraumentwicklungskonzeptes der Stadt Regensburg. Für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 215-I sind diesbezüglich keine Empfehlungen vorhanden.

Die grundsätzlichen Auswirkungen auf das Klima wurden bereits in einem Klimagutachten (RSC, 16.08.2018) untersucht und es wurden entsprechende Festsetzungen (Begrünung von Flachdächern, nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke, Tiefgaragen, Versickerungsflächen) formuliert. Konkrete Vorhaben, wie die Errichtung eines Containerterminals sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher grundsätzlich nicht Untersuchungsgegenstand.

Um dennoch die in der Stellungnahme getätigte Äußerung zur Aufheizung von (Leer-) Containern und der vermuteten stärkeren Auswirkungen auf die umgebende Siedlungsstruktur quantitativ und qualitativ einschätzen zu können, wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses eine zusätzliche gutachterliche Ersteinschätzung: „Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld“ (GEO-NET, 12.12.2022) veranlasst. Da der Bebauungsplan keine Container festsetzt, kein Vorhabenbezug vorliegt und – wie beschrieben – Gutachten solche beweglichen Güter i.d.R. nicht beurteilen, konnte nur eine modellierende Situation untersucht werden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in der nächtlichen Situation von Containern, wie auch von einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen ausgehen. In der Versuchsanordnung fällt die komplett versiegelte Aufstellfläche stärker ins Gewicht. Über Tag ist mit einer extremen Hitzebelastung im Modellgebiet zu rechnen, die durch Verschattung und Luftströmung (durch Containerstapelung und/ oder Gebäude) gedämpft werden kann. In größerer Entfernung zu den Gebäuden, bzw. der Containergruppe ist eine leichte Verstärkung der Hitzebelastung möglich. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass sich im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden keine signifikanten Unterschiede ergeben. Die gutachterliche Ersteinschätzung ist dem Beschluss beigefügt.

Bei der Reinigung von Containern sind durch den Betreiber die geltenden Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Diese regeln bundesweit einheitlich den Umgang mit Schmutz- bzw. Reinigungswasser. Ein Nachweis erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren. Weitere Regelungen sind im Bebauungsplanverfahren nicht notwendig.

zu 5. Denkmalrecht:

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist unter der Bodendenkmal-Nr. D-3-6938-1101 eine Vorgeschichtliche Siedlung kartiert. Das Gebiet im Bereich des Bodendenkmals Nr. D-3-6938-1101 wurde 2011 mittels Sondagen untersucht. Hierbei wurde lediglich ein einzelner archäologischer Befund (Ofengrundriss) festgestellt und sachgerecht dokumentiert bzw. ausgegraben.

Angesichts des sonst großräumigen Fehlens archäologischer Befunde wurde die bodendenkmalpflegerische Freigabe für die Flur-Nrn. 2643/25, 2643/36, 2645, 2647, 2649, 2650, 2651, 2653, 2655, 2660, jeweils Gem. Regensburg und Flur-Nrn. 655/1, 656, 660, 661 und 662 Gem. Burgweinting erteilt.

Die Burgfriedensäule Nr. 18 konnte durch die Dombauhütte und Jugendbauhütte zwischenzeitlich restauriert werden. Die Säule kann im Rahmen der Planung und Ausführung zum Straßenbau in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz integriert und wieder aufgestellt werden. Ein exakter Standort wurde bisher noch nicht festgelegt.

Eine Beeinträchtigung des Denkmals Pürkelgut wurde von den Denkmalschutzbehörden nicht gesehen. Zudem ist das städtebauliche Umfeld aus Osttangente / Odessa-Ring in Hochlage, die Bahnanlagen und das Güterverkehrszentrum (GVZ) als stadträumlich mitprägend zu bewerten. Maßnahmen sind deshalb nicht vorgesehen.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 11.:

Stellungnahme vom 26.11.2021:

Uns liegen Informationen aus der Presse und Ihrer Internet-Site betreffend die Ansiedlung des Container-Bahnhofs im Industriegebiet am Ostbahnhof vor, auch die Stellungnahmen des BUND und des ... (Nr. 7 Behörden/ TÖB der Beschlussvorlage). Diese beiden Stellungnahmen sind inhaltlich überzeugend.

Aus unserer Sicht ist weiter zu berücksichtigen:

Die Förderung der Ansiedlung von mehreren mittelständischen Betrieben ist der Ansiedlung eines großen Unternehmens deutlich vorzuziehen. Gewerbe- wie Wohnflächen sind nur beschränkt verfügbar; dies gilt insbesondere für Regensburg.

Regensburg verliert für viele Gewerbetreibenden inzwischen an Attraktivität, so dass es zu Abwanderung kommt. Dem muss die Stadt entgegenwirken, um nicht in einer „Lawine“ mittelständische Unternehmen zu verlieren.

Insbesondere brauchen wir Flächen für innovative Betriebe in Stadtnähe.

Durch die Vergabe dieser Fläche an einen einzigen Investor nimmt sich die Stadt die Attraktivität für viele kleinere mittelständische Investoren, die in Ihrer Gesamtheit mehr Wirtschaftskraft generieren, das Gewerbesteueraufkommen eher sichern bzw. mögliche Ausfälle eher abfedern, mehr Mitarbeiter beschäftigen, auch in Krisen für Standorttreue stehen, durch weniger Lärm und Lichtlärm die umliegende Wohnbebauung weniger beeinträchtigen, weniger Grünfläche versiegeln, für das Vorhaben "Pürkelgut" die Planungsmöglichkeiten nicht vermindern.

Wir lehnen deswegen die Ansiedlung des Containerbahnhofs/Umschlags in dieser Lage ab. Eine Ansiedlung dieser Größenordnung innerhalb einer Stadt, unserer Stadt ist schlichtweg weder zeitgemäß, noch bürgerfreundlich, noch unternehmerfreundlich.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme bezieht sich explizit auf die Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Dr.-Johann-Maier-Straße 4, 93049 Regensburg vom 18.12.2021 [Nr. 10 der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange]. Deshalb erfolgt ebenso eine Stellungnahme der Verwaltung.

zu Einleitung

In der Einleitung zur Stellungnahme wird auf grundsätzliche Inhalte der nachfolgenden Stellungnahme eingegangen. Die Themen „Standortprüfung“, „Artenschutz“ und „Ausgleichsflächen“ werden durch eigene Punkte innerhalb der Stellungnahme näher ausgeführt. Das Thema Schallschutz wird nur in der Einleitung genannt, weshalb an dieser Stelle auf diesen Punkt eingegangen wird.

Für den Bereich der Lärmimmissionen, auf den auch unter Pkt. 1 der Stellungnahme bereits Bezug genommen wird, liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel

erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]). Innerhalb des Bebauungsplanes werden die Emissions-/ Geräuschkontingente so ausgelegt, dass an den Immissionsorten der Immissionsrichtwert der TA-Lärm bzw. die ermittelten Planwerte eingehalten werden müssen.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt. Somit ist die in der Stellungnahme genannte städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne (als IO A bis C) in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Zu der Stellungnahme vom 19.12.2016 wird auf die entsprechende Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen des Beschlusses zur öffentlichen Auslegung vom 19.10.2021 (VO/21/18334/61) und die Anlage BP215-I_ Stellungnahmen_ Öffentlichkeit_ TÖB verwiesen.

zu 1. Flächennutzungsplan

Die Planungsabsicht einer gewerblichen/ industriellen Entwicklung war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

zu 2. Standortprüfung

Mit der „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ aus Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss ebenso unmittelbar realisiert werden, um den sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes,

die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) definiert in § 1 Abs. 1 Nr. 2 bzw. 3 den Anwendungsbereich in Bezug auf (sonstige) Pläne und Programme. Anlage 4 führt unter Nr. 1.8 Strategische Umweltprüfungen (SUP) Bauleitplanungen nach den §§ 6 und 10 des Baugesetzbuchs auf. Die Strategische Umweltprüfung erfolgt in der Bauleitplanung im Rahmen des Umweltberichtes nach § 2a BauGB i.V.m. § 2 Abs. 4 BauGB. Auf die Inhalte des Umweltberichtes in diesem Bauleitplanverfahren Nr. 215-I, Industriegebiet am Ostbahnhof wird verwiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass es bei der Varianten- oder Alternativenprüfung nicht um die grundsätzliche Fragestellung – also die Frage nach dem Standort bzw. des Planungserfordernisses nach § 1 Abs. 3 BauGB des konkreten Planungsgebietes – geht. Hier ist die Flächennutzungsplanung als gesamtstädtische räumliche Ordnung- und Entwicklung zu nennen. Hierzu wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 1 und Nr. 2 verwiesen. Vielmehr ist auf der Ebene des Bebauungsplanes auf § 3 Abs. 1 BauGB zu verweisen, in dem auf „sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung des Gebietes in Betracht kommen“. Es geht somit um alternative Planungen im Planungsgebiet, d.h. um Optimierungen unter Berücksichtigung der Planungsziele innerhalb des Geltungsbereiches. Hierzu wird auf Pkt. 2.4 des Umweltberichtes zum Bebauungsplan verwiesen.

zu 3. Artenschutz

Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 12.12.2017 methodisch wie inhaltlich anzuzweifeln sind. Es wird ebenfalls auf die Stellungnahme des Umweltamtes als Untere Naturschutzbehörde vom 20.12.2021 [Nr. 11] verwiesen.

In Bezug auf die Zitierung der saP in der Stellungnahme wird auf die Vollständigkeit der Textstelle hingewiesen: „Deshalb konzentrierten sich die Untersuchungen auf diese Bereiche. Untersucht wurden darüber hinaus potenziell geeignete Habitats wie Weg- und Gebüschränder, Böschungen, wenig bewachsene Standorte und lückige Ruderalflure. Zauneidechsen wurde in Einzelexemplaren an mehreren Stellen an den und in der Nähe der Bahngleise nachgewiesen (Pkt. 4.1.2 Reptilien, Seite 8, Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung als Grundlage für das B-Planverfahren für das geplante Betriebs-gelände der DB-Intermodal Services GmbH am Ostbahnhof Regensburg, Büro für Landschaftsökologie, Donaustauf, 12.12.2017).“

zu 4. Ausgleichsflächen, zu 6. Naherholung

Der naturschutzfachliche Ausgleich ist strikt von den öffentlichen Grünflächen zu trennen. Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im

Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

Der Umgang mit den bestehenden öffentlichen Grünflächen bzw. deren Neuplanung richtet sich nach den Handlungsempfehlungen des Freiraumentwicklungskonzeptes der Stadt Regensburg. Für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 215-I sind hier keine Empfehlungen vorhanden.

zu 5. Umweltverbund

Wie im Bebauungsplan beschrieben bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzuarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

zu 7. Klima

Die grundsätzlichen Auswirkungen auf das Klima wurden bereits in einem Klimagutachten (RSC, 16.08.2018) untersucht und es wurden entsprechende Festsetzungen (Begrünung von Flachdächern, nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke, Tiefgaragen, Versickerungsflächen) formuliert. Konkrete Vorhaben, wie die Errichtung eines Containerterminals sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher grundsätzlich nicht Untersuchungsgegenstand.

Um dennoch die in der Stellungnahme getätigte Äußerung zur Aufheizung von (Leer-) Containern und der vermuteten stärkeren Auswirkungen auf die umgebende Siedlungsstruktur quantitativ und qualitativ einschätzen zu können, wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses eine zusätzliche gutachterliche Ersteinschätzung: „Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld“ (GEO-NET, 12.12.2022) veranlasst. Da der Bebauungsplan keine Container festsetzt, kein Vorhabenbezug vorliegt und – wie beschrieben – Gutachten solche beweglichen Güter i.d.R. nicht beurteilen, konnte nur eine modellierende Situation untersucht werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in der nächtlichen Situation von Containern, wie auch von einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen ausgehen. In der Versuchsanordnung fällt die komplett versiegelte Aufstellfläche stärker ins Gewicht.

Über Tag ist mit einer extremen Hitzebelastung im Modellgebiet zu rechnen, die durch Verschattung und Luftströmung (durch Containerstapelung und/ oder Gebäude) gedämpft werden kann. In größerer Entfernung zu den Gebäuden, bzw. der Containergruppe ist eine leichte Verstärkung der Hitzebelastung möglich. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass sich im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden keine signifikanten Unterschiede ergeben. Die gutachterliche Ersteinschätzung ist dem Beschluss beigelegt.

Zum Thema Ansiedlung von kleinen und mittelständischen Betrieben im Gegensatz zu großen Unternehmen wird auf das Entwicklungskonzept „Gewerbliche Bauflächen“ für die Stadt Regensburg (VO/20/16493/85) vom 08.10.2020 verwiesen. Hierin wird der strategische Rahmen für die zukünftige Gewerbeflächenpolitik der Stadt Regensburg skizziert. Im Übrigen betreibt die Stadt Regensburg Flächenvorsorge sowohl für KMU als auch für größere Betriebe. Im konkreten Fall handelt es sich um ein Industriegebiet, das bevorzugt für diese Gebietskategorie einschlägige Nutzungen, noch dazu unter Einbeziehung der Anschlussoption an die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG, ermöglichen soll. Ferner wird hier keine Fläche durch die Stadt „vergeben“, insofern die Kommune nicht selbst Eigentümer der Grundstücke ist, sondern es werden im Einvernehmen mit den Eigentümern Potentiale für bestimmte, planungsrechtlich gesicherte Nutzungsoptionen im Rahmen der festgesetzten Gebietskategorie eröffnet.

Neben einer Innenentwicklung – bauplanungsrechtlich im Zusammenhang bebaute Ortsteile (§ 34 BauGB) – sind auch noch Flächenpotenziale im rechtsgültigen Flächennutzungsplan und in Ergänzung durch bspw. das Rahmenkonzept Regensburg Ost (VO/19/15392/61) vom 30.04.2019 enthalten. Ein weiteres Potenzial liegt in noch nicht ausgeschöpften Baurecht in

gültigen Bebauungsplänen, beispielsweise im BP Nr. 252, Erweiterung Gewerbe- und Industriegebiet Burgweinting Ost.

Die Planungsabsicht einer gewerblichen/ industriellen Entwicklung war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Nr. 12.:

Stellungnahme vom 21.12.2021:

Der Bebauungsplan „Industriegebiet am Ostbahnhof“ ist ein Baustein zur städtebaulichen Weiterentwicklung der Schwarmstadt Regensburg. Bereits seit 2006 stellt der Flächennutzungsplan der Stadt Regensburg die Flächen des Geltungsbereichs als Industriegebiet dar und dokumentiert damit klar die Planungsabsicht der Stadt für diesen Bereich. Mit dem Bebauungsplan sollen Entwicklungsflächen für das nord-östlich angrenzende Gewerbe- und Industriegebiet Regensburg - Ost gesichert werden. Vorrangig soll das Gebiet als Erweiterungsfläche für das südlich des Planungsgebiets liegende Güterverkehrszentrum (GVZ) dienen, konkret als Stellfläche für Leercontainer verbunden mit Serviceeinrichtungen.

Da sich die Stadt – nicht zuletzt durch eine sehr erfolgreiche Cluster- und Netzwerkpolitik – in den letzten Jahrzehnten wirtschaftlich sehr erfolgreich entwickelte, scheint der Bedarf weiterer Flächenausweisungen durchaus gegeben. Die sehr positive Entwicklung generiert

aber auch zunehmend negative Folgen für die Stadt: Flächenknappheit und Flächenkonkurrenzen stellen inzwischen eine hohe Herausforderung für die Stadt dar. Bauland ist knapp, Frei- und Erholungsflächen schwinden, die Verkehrsüberlastung steigt. Parallel muss sich Regensburg den Auswirkungen der globalen Transformationsprozesse stellen: Klimawandel, Umweltkatastrophen und zunehmende soziale Spannungen zwingen Städte weltweit aktiv zu werden, um ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern. Regensburg steht vor der Herausforderung, in diesem Spannungsfeld die richtigen Weichen zu stellen: Für die ökonomische Entwicklung scheinen Ausweisungen von Bauland zwingend erforderlich, ebenso stark müssen aber die auch in Deutschland immer häufiger auftretenden Auswirkungen des Klimawandels sowie die sozialen Folgen von wachsenden Ungleichheiten aufgrund verdichteter Lebens- und Arbeitsverhältnisse gewichtet werden, um langfristige ökologische und soziale Schäden zu vermeiden.

In diesem Spannungsfeld ist vorliegender Bebauungsplan zu beurteilen: Zwar scheint mit dem verbindlichen Bauleitplan eine seit langem strategisch vorbereitete und aufgrund der wirtschaftlichen Prosperität der Stadt notwendige Entwicklung planungsrechtlich zielführend umgesetzt zu werden. Die für die Weiterentwicklung des Stadtteils ebenso wichtigen Belange Ökologie und Soziales müssen hierfür aber zurückstehen und werden lediglich – so gut wie möglich – ausgeglichen. Entspricht dies dem Leitbild der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung?

Auch unter Fachleuten gibt es durchaus differierende Einschätzungen, wie bei der Diskussion in Vorstand und Beirat des Architekturkreises offenkundig wurde. Dies zeigt die Komplexität und Schwierigkeit der mit dem Bebauungsplan zusammenhängenden Fragestellungen:

1. Gewichtung Ökonomie – Ökologie

Ist es erforderlich die ökonomische Entwicklung durch Ausweisung von rund 85% der zur Verfügung stehenden Fläche (rund 12 ha) als Bauflächen für industrielle Nutzung klar zu forcieren und damit ökologische Belange zumindest vor Ort zurückzustellen? Ist ein Ausgleich der Eingriffe in wertvolle großflächige Biotopflächen im Ostenviertel vor allem durch Ausgleich in anderen Stadtteilen zielführend? (nur 28% des erforderlichen Ausgleichs erfolgt in Nähe des Eingriffs) Verursacht der Verlust der hochwertigen Vegetationsstrukturen im Ostenviertel langfristig zu hohe negative Auswirkungen? Ist der Verlust der „nachts hohen bis sehr hohen klimatischen Ausgleichsleistung“ laut Klimabestandskarte im Stadtosten hinnehmbar? Erfüllt der verbleibende verbreiterte Grünzug entlang der Max-Planck Straße annähernd die notwendige Funktion als Klimafunktionsfläche? Reichen die wenigen Grünflächen, um planerisch und gestalterisch ausreichende Vorkehrungen für das Regenwassermanagement zu treffen, insbesondere vor dem Hintergrund in Zukunft wohl vermehrt auftretender Starkregenereignissen?

Obwohl die Fläche strategisch unzweifelhaft richtig als Potentialfläche vorgesehen und die Weichen für die Ausweisung als Industriefläche zielführend gestellt wurden, muss aufgrund der dramatisch vorangeschrittenen Transformationsprozesse die Gewichtung der ökologischen Belange sehr hoch angesetzt werden. Entsprechend des Leitbildes der Nachhaltigen Entwicklung – dem sich Regensburg ausdrücklich verschrieben hat (siehe Regensburg Plan 2040) ist die Entwicklung abgewogen zwischen den Belangen von Ökologie und Ökonomie zu treffen.

2. Gewichtung Ökonomie – Soziales

Werden die sozialen Belange im Stadtteil ausreichend gewichtet? Kann die nur durch die Barriere der Bahntrasse abgetrennte Fläche um das Pürkelgut (wie im Rahmenplan Innerer Südosten geplant) als Grün- und Erholungsfläche für den gesamten Stadtosten wirkungsvoll entwickelt werden, wenn die bisher vorgesehene Offenheit in der Nutzung des Industriegebietes wie vorgesehen festgesetzt wird? Sind hierfür ausreichend und die richtigen Immissionsorte gewählt? Müssen neben den Lärmwerten nicht auch andere Kriterien berücksichtigt werden wie Lichtemissionen oder generell visuelle Auswirkungen der Versiegelung und zulässigen Nutzung? Diese können die sozio-ökonomische Nutzung der benachbarten Flächen u. U. stark beeinträchtigen. Auflagen an die Gestaltung der Bauflächen und Gebäude sollten daher dringend diskutiert werden.

3. Nachhaltigkeit, Suffizienz und Flächensparsamkeit

Ist der Standort für die Nutzung als Leercontainerfläche in Ergänzung des vorhandenen Güterverkehrszentrums an der Robert-Bosch-Straße nachhaltig zielführend gewählt? Da im Bebauungsplan nicht explizit eine Erweiterung des GVZ, sondern ein Allgemeines Industriegebiet festgesetzt wird um „vorausschauende Erweiterungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen“, scheinen hier offenbar Bedenken zu bestehen. Damit stellt sich aber die konkrete Frage nach der richtigen Gewichtung (siehe Punkte 1 und 2) umso dringlicher. Die Studie zur Beurteilung des Bedarfs, der Notwendigkeit und der Eignung von Standorten für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg aus dem Jahr 2015 empfiehlt den Ausbau des bisherigen GVZ am Ostbahnhof als „letzte Option“, da die maximale Infrastrukturbelastung der Schiene in diesem Bereich bereits damals erreicht war. Zudem handle es sich hier lediglich um ein sog. Halbzugterminal, was die Arbeitsabläufe erschwere.

Die Studie attestiert aber klar die Notwendigkeit des Ausbaus der Umschlagkapazitäten in der Region. Der Standort Burgweinting wird hierfür als am besten geeigneter Standort benannt, u.a. weil er einen direkten Anschluss an das Haupteisenbahnnetz besitzt. Dieser Standort würde auch die gewünschte logistische Service-Funktion für die gesamte süddeutsche Automobil- und Maschinenbauindustrie wesentlich besser übernehmen können – ohne gravierende ökonomische und soziale Auswirkungen kompensieren zu müssen wie am innerstädtischen Standort Ostbahnhof.

Zudem verfügt der Bereich des vorliegenden Bebauungsplanes nicht über den klaren Standortvorteil einer Gleisanbindung. Der Bauleitplan soll laut Begründung dazu beitragen, die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene voranzutreiben. Eine auch unter ökologischen Aspekten sehr zielführende und zu forcierende Maßnahme. Inwiefern das Bebauungsplangebiet hierfür – wie in der Begründung aufgeführt – ein „sehr gut geeigneter Standort“ ist, erschließt sich nicht lückenlos: Nur „optional ist ein Gleisanschluss (des Gebietes) geplant“. Der Bebauungsplan sieht hierfür keine Trasse oder entsprechende Festsetzungen vor. Es wird darauf verwiesen, dass „im Bedarfsfall ein entsprechendes – wohl langwieriges und ungewisses – eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren erforderlich und durchzuführen ist.“ Demzufolge können die Container (zumindest kurz- und mittelfristig) nicht auf Gleisen in die/aus der Leercontainerfläche transportiert werden. Es stellt sich hierbei die Frage, ob mit der Planung tatsächlich eine wesentliche Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene erreicht werden kann oder nicht im schlimmsten Falle mehr Verkehr produziert wird.

Alternative Standorte sollten daher dringend vertieft untersucht werden. Für das Planungsgebiet sollte in einem großräumigen Umgriff unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit und Suffizienz eine insgesamt ökonomische Variante der Art und des Maßes der Nutzung ermittelt werden. Eine Verschlechterung der ökologischen und sozialen Verhältnisse des Stadtquartiers zu riskieren, sollte auf jeden Fall verhindert werden. Ökonomische Vorteile in allen Dimensionen müssen langfristig gegeben sein. Sicherlich ist die Fläche nicht für Wohnbebauung geeignet. Jedoch wären durchaus Alternativen der Ausweisung denkbar, etwa eine abgestufte oder zonierte Ausweisung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung zwischen der bestehenden industriellen Nutzung im Osten hin zu der geplanten Freizeit- und Erholungsnutzung im Westen bzw. der geplanten bzw. bestehenden verdichteten Wohnnutzung im Norden. Bestenfalls gelingt es mit der Ausweisung erforderlicher Gewerbe- bzw. Industrieflächen, verbunden mit weitreichenden Klimaanpassungsmaßnahmen vor Ort, die bestehenden städtebaulichen Missstände im Viertel zu verbessern und so den Stadtteil für alle Bereiche ausgewogen positiv zu entwickeln.

Der Vorstand und der Beirat des Architekturkreises unterstützen ausdrücklich die strukturierte städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt durch die Aufstellung des Bebauungsplans. Aufgrund der komplexen Thematik und der Auswirkungen möchten wir aber anregen, die Festsetzungen des Bebauungsplanes nochmals ausführlich und in einer deutlich tieferen Betrachtungsweise im Sinne der Nachhaltigen Stadtentwicklung zu durchleuchten:

Hierbei sollte die hohe kritische Resonanz in der Stadtgesellschaft zum Anlass genommen werden, neben den im Baugesetzbuch vorgeschriebenen Beteiligungsschritten zusätzliche Formate zur Einbeziehung der Stadtgesellschaft Regensburgs anzubieten.

Die bereits 2016 bei der vorgezogenen Bürgerbeteiligung eingereichten Stellungnahmen und auch die Bürgerbefragung 2019 im Vorfeld des Regensburg Planes 2040 haben aufgezeigt, dass den Bürgern Klimaschutz- und Klimaanpassung wichtige Anliegen sind. Generell fordern die Bürger mehr Information und Mitspracherecht bei der Entwicklung der Stadt. Auch legen die bereits lange zurückliegenden Planungskonzepte und der lange Planungsprozess (die Scoping-Runde fand 2016 statt) nahe, nochmals in großer Runde die Konzeption unter Einbeziehung der aktuellen Verschärfungen der globalen Transformationsprozesse zu überdenken.

Entsprechend den Empfehlungen der Neuen Leipzig Charta für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung sollte der integrierte Ansatz auch hier wie bei vielen anderen Verfahren der Stadt durch einen offenen Beteiligungsprozess zusammen mit allen Stakeholdern und der Stadtgesellschaft umgesetzt werden. Damit die Weiterentwicklung Regensburgs entsprechend den Handlungsdimensionen der Charta „gerecht – grün – produktiv“ von einer breiten Basis entwickelt und damit mitgetragen wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

zu Einleitung:

Mit dem Bebauungsplan soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

zu 1. Gewichtung Ökonomie – Ökologie

In der Stellungnahme werden unter dem Punkt Gewichtung Ökonomie – Ökologie allgemeine planerische Fragen zu einzelnen Inhalten des Bebauungsplanes gestellt. Es werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten. Dennoch wird auf die einzelnen Punkte in Kürze eingegangen:

Erforderlichkeit:

Der Bebauungsplan entspricht den stadtentwicklungsplanerischen Zielen. Zudem ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen.

Ausgleich:

Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes

erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

Klima:

Die grundsätzlichen Auswirkungen auf das Klima wurden bereits in einem Klimagutachten (RSC, 16.08.2018) untersucht und es wurden entsprechende Festsetzungen (Begrünung von Flachdächern, nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke, Tiefgaragen, Versickerungsflächen) formuliert. Konkrete Vorhaben, wie die Errichtung eines Containerterminals sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher grundsätzlich nicht Untersuchungsgegenstand.

Um dennoch die in der Stellungnahme getätigte Äußerung zur Aufheizung von (Leer-)Containern und der vermuteten stärkeren Auswirkungen auf die umgebende Siedlungsstruktur quantitativ und qualitativ einschätzen zu können, wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses eine zusätzliche gutachterliche Ersteinschätzung: „Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld“ (GEO-NET, 12.12.2022) veranlasst. Da der Bebauungsplan keine Container festsetzt, kein Vorhabenbezug vorliegt und – wie beschrieben – Gutachten solche beweglichen Güter i.d.R. nicht beurteilen, konnte nur eine modellierende Situation untersucht werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in der nächtlichen Situation von Containern, wie auch von einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen ausgehen. In der Versuchsanordnung fällt die komplett versiegelte Aufstellfläche stärker ins Gewicht.

Über Tag ist mit einer extremen Hitzebelastung im Modellgebiet zu rechnen, die durch Verschattung und Luftströmung (durch Containerstapelung und/ oder Gebäude) gedämpft werden kann. In größerer Entfernung zu den Gebäuden, bzw. der Containergruppe ist eine leichte Verstärkung der Hitzebelastung möglich. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass sich im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden keine signifikanten Unterschiede ergeben. Die gutachterliche Ersteinschätzung ist dem Beschluss beigefügt.

Grünzug Max-Planck-Straße:

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Innerer Südosten, das Rahmenkonzept Regensburg Ost, welche den Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht oder nur am Rande berühren, bilden planerische Grundlagen für dieses Bebauungsplanverfahren. Das Ziel der grünen Vernetzung über den Odessa-Ring, entlang der Max-Planck-Straße wird durch die Situierung der Ausgleichsflächen im Bebauungsplangebiet befördert.

Regenwassermanagement:

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Abwägung:

Die Abwägung der unterschiedlichen Belange (hier: Ökonomie – Ökologie) erfolgt auf der Grundlage von § 1 Abs. 7 BauGB und beinhaltet auch bspw. die gesetzliche Klarstellung

nach § 1a Abs. 5 BauGB zu Erfordernissen des Klimaschutzes und deren Berücksichtigung in der Abwägung.

zu 2. Gewichtung Ökonomie – Soziales

In der Stellungnahme werden unter dem Punkt Gewichtung Ökonomie – Soziales allgemeine planerische Fragen zu einzelnen Inhalten des Bebauungsplanes gestellt. Es werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten. Dennoch wird auf die einzelnen Punkte in Kürze eingegangen:

Pürkelgut:

Eine Beeinträchtigung des Denkmals Pürkelgut wurde von den Denkmalschutzbehörden nicht gesehen. Zudem ist das städtebauliche Umfeld aus Osttangente / Odessa-Ring in Hochlage, die Bahnanlagen und das Güterverkehrszentrum (GVZ) als stadträumlich mitprägend zu bewerten. Maßnahmen sind deshalb nicht vorgesehen.

Aufgrund der unkonkreten Planungsüberlegungen im Bereich der Freiflächen zum Pürkelgut (bspw. kein Aufstellungsbeschluss für ein entsprechendes Bauleitplanverfahren) wurden solche Ideen nicht explizit berücksichtigt.

Immissionsorte:

Für den Bereich der Lärmimmissionen, auf den auch unter Pkt. 1 der Stellungnahme bereits Bezug genommen wird, liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte (IO) 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]). Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt. Dies trifft mitunter auch für die Freiflächen des Pürkelguts zu.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Lichtimmissionen:

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (H_{max}) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereiche zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen.

Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGh, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGh Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

Gestaltungsvorgaben:

Der Bebauungsplan enthält umfassende grünordnerische Festsetzungen (§ 12 der Satzung). Weitere gestalterische Festsetzungen beziehen sich auf die Dachgestaltung (§ 7 der Satzung), Werbeanlagen (§ 9 der Satzung) sowie Einfriedungen und Außenbeleuchtung (§ 11 der Satzung). Die Festsetzungen berücksichtigen in ihrer Regelungsdichte die Anforderungen an ein zeitgemäßes Industriegebiet.

zu 3. Nachhaltigkeit, Suffizienz und Flächensparsamkeit

In der Stellungnahme werden unter dem Punkt Nachhaltigkeit, Suffizienz und Flächensparsamkeit allgemeine planerische Fragen zu einzelnen Inhalten des Bebauungsplanes gestellt. Es werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten. Dennoch wird auf die einzelnen Punkte in Kürze eingegangen:

Standort:

Mit dem Bebauungsplan soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der Bebauungsplanaufstellung).

Infrastruktur Schiene:

Wie im Bebauungsplan beschrieben bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzuarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Standortalternativen:

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der

Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Der Neubau eines Umschlagbahnhofs bzw. eines Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV) im Bereich Burgweinting bezieht sich auf Flächen, die im Flächennutzungsplan als Bahnanlage dargestellt sind. Grundsätzlich konkurriert die Planungshoheit der Gemeinde (Art. 28 Abs. 2 Grundgesetz [GG], Art. 11 Abs. 2 Bayerische Verfassung [BV], auszuüben bspw. über den Bebauungsplan) mit der privilegierten Fachplanung [Eisenbahnanlagen] (§ 23 Abs. 1 S. 5 AEG). § 38 BauGB räumt insoweit Maßnahmen mit überörtlicher Bedeutung den Vorrang vor der Bauleitplanung ein. Unabhängig davon kann die Bauleitplanung stets nur den Rahmen bilden für das sachnähere eisenbahnrechtliche Fachplanungsverfahren.

Die Stellungnahme vermengt im Übrigen bei der Auseinandersetzung mit der Frage, ob es sich beim Industriegebiet am Ostbahnhof um den geeigneten Standort für ein Service Center (Containerdepot) handeln kann, zwei voneinander getrennte und unabhängige Vorhaben, die jeweils ganz verschiedenen betrieblichen Anforderungen und Voraussetzungen unterliegen. Dieser Umstand fand in der zitierten, von der Stadt beauftragten Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs auch Würdigung. Aufgrund des sehr spezifischen Anforderungsprofils eines Umschlagbahnhofs wurde der Ostbahnhof in besagtem Gutachten für den Neubau eines KV-Terminals aus guten Gründen als „letzte Option“ bezeichnet. Diese Einschätzung des Gutachters hingegen erstreckt sich nicht auf das Vorhaben eines Containerdepots oder Service Centers an besagtem Standort. Im Gutachten wird vielmehr die Notwendigkeit unterstrichen, den Ostbahnhof als Containerdepot zu nutzen (siehe Seite 11 der Studie).

Vorgeschlagene Planungsalternativen:

Der Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren wurde mit dem Ziel Industriegebiet gefasst. Auf die Darstellung im Flächennutzungsplan wird nochmals verwiesen. Andere Nutzungskonzepte sind nicht vorgesehen.

Beteiligungsformate:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die gesetzlich vorgesehenen Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit nach § 3 BauGB durchgeführt.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 13.:

Stellungnahme vom 26.11.2021:

Zu den bereits per Mail versandten Listen der Sammelunterschriften „Einwendungen gegen den Bebauungsplan 215 I“ (... vom 13.12.2021) (*Nr. 4 der Beschlussvorlage*) möchte ich nun als einzelner Bürger darauf hinweisen, dass aus meiner Sicht in Regensburg mit sehr unterschiedlichen Maßstäben gebaut und genehmigt wird:

Eine Lärmquelle dieses Ausmaßes würde im Regensburger Westen nie beantragt und genehmigt.

Die im Regensburg Plan 2040 bereits vorformulierten Flächenverbräuche für Industrie-
Gewerbe und Dienstleistung gehen eindeutig zu Lasten des Regensburger Ostens. Hier
findet eine merkliche Verschlechterung der Lebensqualität statt.

Ein Ausgleich findet, wenn überhaupt, im Wesentlichen an anderen Stellen im Stadtgebiet
statt. Deswegen ist der RP 2040 in seiner vorliegenden Form abzulehnen.

Die seit vielen Jahren verschleppte Neuaufstellung des FNP für die Gesamtstadt ist auch
hier wieder einmal schmerzlich zu spüren.

Ich lehne daher weitere derartig flächenverbrauchende Großprojekte grundsätzlich in
Regensburg ab. Dazu gehört auch die Fläche des B-215 I.

Ich bitte daher diese Fläche – wie ursprünglich vorgesehen - für geräuscharme, die Umwelt
schonende Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen zu reservieren und die
Ausgleichsflächen weitestgehend vor Ort zu schaffen, insbesondere auf dem Gebiet des
Pürkelguts.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme bezieht sich nur bedingt auf das Verfahren Bebauungsplan Nr. 215-I,
Industriegebiet am Ostbahnhof und ist, sofern Bezug auf dieses Verfahren genommen wird,
nur bedingt substantiiert.

Für den Bereich der Lärmimmissionen liegen entsprechende schalltechnische
Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C.
Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan
sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte
Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit
dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische
und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen
(einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des
Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel
erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt
würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden
Immissionsorte (IO) 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume
(IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2:
Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung
befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg
21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche
Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]).

Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt,
dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die
ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im
Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung
der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen
geschützt.

Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan
verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen
Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in
diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan
überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und
Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu
verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen
der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können
die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes

erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Nr. 14.:

Stellungnahme vom 21.12.2021:

Folgende Einwendungen erhebe ich als Anwohner gegen den o.g. Bebauungsplan:

1. Höhe, die die Container gestapelt werden dürfen

Lt. Stadtratsbeschluss sollen die Container 25m hoch gestapelt werden dürfen. Die Kräne und die Lichtmasten dürfen 10m höher, also 35m hoch sein.

Wenn Stahlcontainer 25m hoch gestapelt werden, entsteht eine Stahlwand, die direkt von der Sonne angestrahlt wird. Im Süden ist an dem Gelände keine Bebauung, die die Sonnenstrahlen abfangen würde, sondern dort befinden sich die Bahngleise. Durch diese ganztägige Bestrahlung erhitzt sich diese Stahlwand. Die Hitze wird dann wieder abgegeben. Die ganze Welt spricht von Klimaerwärmung und der Notwendigkeit Städte zu kühlen. Diese Stahlwand ist genau das Gegenteil. Sie trägt zur deutlich stärkeren Erhitzung bei. Ein solcher Hitzespeicher wirkt sich auch auf die Luftzirkulation im gesamten Umfeld aus. Ein solches Bauvorhaben in der Nähe zu meiner Wohnung, wirkt sich wegen der Hitze negativ auf meine Wohnqualität aus.

In der Textziffer 1.1.3. des Bebauungsplan Nr. 215-1 Industriegebiet am Ostbahnhof wird erläutert:

„Die auszuweisende Fläche gilt als Offenland ohne signifikante Klimafunktion mit geringer klimarelevanter Aktivität. Sie ist umgeben von Gewerbe und Industriebereichen mit erhöhter thermischer und lufthygienischer Belastung mit Ausnahme des Westens bis Südens. Dort schließt sich wieder ein Offenland ohne signifikante Klimafunktion um das Pürkelgut an. Die genannten Flächen sind durch Bahntrassen und Straßen von der Planungsfläche getrennt. Erstere können teilweise Luftleitbahnfunktionen erfüllen, von letzteren kann eine Immissionsbelastung ausgehen.“

Dazu nehme ich wie folgt Stellung:

Das Areal ist aktuell als Acker und ehemalige Gartenanlage bewachsen. Von ihr geht keine Erhitzung aus, sondern sie trägt zur Kühlung der Umgebung bei (vgl. Tz. 11.2.1: S. 51).

Damit hat sie für uns eine signifikante Klimafunktion. Wir als Wohnanlieger werden in der Begründung des Bebauungsplans gar nicht erwähnt. Wie wenn es uns gar nicht gäbe. Aber meine Wohnung ist lediglich 600m von dem Areal entfernt und zwischen mir und dem Areal befinden sich weitere Wohnhäuser, die damit noch näher an dem Areal gelegen sind und somit noch stärker von der Erhitzung betroffen wären. Dass die Stahlcontainerwände sich auf die Luftzirkulation und das Klima auswirken, sieht auch der Bund Naturschutz so (vgl. Stellungnahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB: Nr. 1 und 2).

Warum werden unsere Anliegen gar nicht beachtet?

In den letzten 30 Jahren wurden im Osten der Stadt Regensburg hunderte von Hektar mit Gewerbe- und Industrieflächen bebaut, ohne dass für uns 1 qm Ausgleichsfläche ausgewiesen wurde. Auf dem neuen Bebauungsplan 215-1 werden bloß 15% der

Ausgleichsflächen bei uns vor Ort sein. Die übrigen Flächen sind über das restliche Stadtgebiet verteilt. Sie haben für unser Quartier keine Auswirkung. Was passiert, wenn in Zukunft hunderte von Stahlcontainern auf dem Gelände lagern und sich bei Hitze auf über 60°C aufheizen?

2. Desinfektion der Container

Es sollen Container, die für den Transport auf der ganzen Welt verwendet werden, auf dem Areal nahe dem Ostbahnhof gelagert werden. Es ist auch nötig diese zu desinfizieren. Wie werden diese Desinfektionsmittel danach entsorgt? Die Mengen an Desinfektionsmitteln ist bei der hohen Anzahl von Containern (25m Höhe auf diesen Areal) sehr hoch. Wenn sie versprüht werden, kann ich neben dem Gelände noch spazieren gehen oder joggen ohne dass ich diese Desinfektionsmittel einatme? Kann ich mein Gemüse aus meinem Garten noch essen. wenn diese Desinfektionsmittel über den Wind in der Luft oder über das Grundwasser im Boden verteilt werden?

3. Lärm

In Tz. 1.3.14.3 Begründung Bebauungsplan Nr. 215-1 wird erläutert:

„Unter Berücksichtigung der Planungsziele, nämlich der Schaffung dringend benötigter gewerblicher Fläche im Anschluss an das Güterverteilzentrum in gut erreichbarer Lage mit potenziellen Anschluss an die Gleisanlagen, sind die zusätzlich entstehenden Verkehrslärmbelastungen, auch soweit sie bereits im Bestand im gesundheitsgefährdenden Bereich liegende Belastungen betreffen, hinzunehmen. Die großflächige und intensive Entwicklung des Plangebiet liegt im öffentlichen Interesse. Eine deutliche Zurücknahme der Bebauung zur Reduzierung des entstehenden Verkehrs widerspräche der gebotenen Innenverdichtung, dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und den städteplanerischen Zielen für diesen Bereich. Aufgrund der geringen Zunahme der Lärmbelastung wurde von Kompensationsmaßnahmen für den OdessaRing und die Max-Plank-Straße abgesehen.

Die Absicht der Stadt Regensburg ist es, im Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet, mit Anbindung an den Schienenverkehr ein Industriegebiet auszuweisen. Dies sieht der Flächennutzungsplan bereits seit 2006 vor. An dem Standort besteht zudem die Möglichkeit, den gesamten Kfz-Verkehr nach Osten durch das Gewerbegebiet mit unmittelbarem Anschluss an die BAB A 3 abzuwickeln, so dass Wohnbebauung nur untergeordnet tangiert wird. Ferner wird ein konkreter Nachweis über die zu erwartende Verkehrszunahme im Rahmen der TA Lärm mit dem Bauantrag vorgelegt und ggf. notwendige Maßnahmen können in der Betriebsgenehmigung vorgesehen werden.“

Die Stadt Regensburg wiegt somit die Interessen von uns Anwohnern mit der Ansiedlung des Containerterminals ab. Ihr Ergebnis dabei ist, dass das Containerterminal gebaut werden soll. Unser Interesse an einem gesunden Wohnen soll dabei nicht beachtet werden. Nicht einmal ein Schallschutz muss gebaut werden. Wir sind sowieso schon mit dem Verkehrslärm des Odessarings belastet. Dann braucht die Stadt auch wegen des Containerterminals keine Rücksicht auf uns zu nehmen.

Warum besteht nicht die Stadt auf einem Lärmschutz an der Westseite des Odessarings? Dann wären wir auch endlich von dem Verkehrslärm vom Odessaring geschützt. Aber diese Entscheidung der Stadt macht auf mich den Eindruck, wie wenn die Anliegerinteressen der Stadt gleichgültig sind. Da fühle ich mich von der Stadtverwaltung alleine gelassen. Eigentlich ist es gerade ihre Aufgabe, die unterschiedlichen Interessen auszugleichen und nicht die Interessen einer Seite zu 100% zu erfüllen und die gegenläufigen Interessen niederzubügeln.

Durch das Stapeln der Container schlägt Stahl auf Stahl. Das ist laut. Bei einem Betrieb von 06.00 - 22.00 Uhr ist das Stapeln über den gesamten Tag, Abend und den Beginn der Nacht zu hören. Wenn ich Zeit im Garten verbringe oder auch nur das Fenster in der Wohnung öffne, werde ich von dem Lärm belästigt. Ein gesundes Wohnen ist dann nicht möglich. Dadurch werde ich von Krankheit bedroht.

4. Niederschlagswasser

Das geplante Areal ist zur Zeit ein Acker und eine ehemalige Kleingartenanlage. Es liegt lt. Tz. 1.1.4 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 215-1 auf 331.5 bis 334.0 ü. NHN. Lt. Tz.

1.1.5 liegen die Grundwasserstände zwischen 330,27 und 330,73m ü NHN. Somit erreicht das Grundwasser zum Teil eine Höhe von nur 1 m unter der Oberfläche. Es handelt sich zurzeit um eine unversiegelte Fläche. Bei Regenfällen kann das Regenwasser versickern. Wenn das Areal wie geplant bebaut wird, wird nahezu die gesamte Fläche versiegelt. Da es keinen Kanalanschluss gibt, soll das Regenwasser auf dem Areal des Containerterminals in Flutmulden versickern. Künftig wird es deutlich öfter sehr starke Regenfälle (viel Wasser in kurzer Zeit) geben. Wohin dann mit dem Wasser, wenn der Grundwasserspiegel nur 1 m unter der Oberfläche ist? Ein Versickern ist dann nicht möglich. Führt dieses Projekt zu regelmäßigen Überschwemmungen im Stadtofen?

Unter Nr. (3) der Hinweise zur Satzung (S. 9 von 125) wird festgelegt:

„Befestigte Flächen auf Privatgrund dürfen nicht auf die öffentliche Fläche entwässern. Auch bei einem versickerungsfähigen Belag ist eine Entwässerungseinrichtung auf Privatgrund an der Grundstücksgrenze vorzusehen, wenn die Privatflächen zum öffentlichen Grund geneigt sind.“

Bei Starkregen von 100 lit/qm innerhalb kurzer Zeit (das sind bei 7 ha versiegelter Fläche: 7 Millionen lit Niederschlagswasser!) kann das Niederschlagswasser im Plangebiet nicht über die Flutmulden versickern.

Lt. Tz. 3.13 der Begründung Bebauungsplan Nr. 215-1:

„Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt.“

Bei einem Starkregen ist daher damit zu rechnen, dass das Niederschlagswasser nicht entsorgt werden kann. Verschlimmert wird diese Situation, wenn die Donau Hochwasser führt und damit der Grundwasserspiegel nochmals höher ist.

Auch der Bund Naturschutz ist der Meinung, dass zu wenig Versickerungsflächen ausgewiesen wurden (vgl. Stellungnahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB: Nr. 1). Das Wasserwirtschaftsamt bringt diese Bedenken auch vor: vgl. Stellungnahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB: Nr. 8: Anregung Nr. 5). Hinzu kommt, dass das versickerte Wasser durch den Reifenabrieb und durch Verschmutzung auf der Fahrbahn (z.B. Kunststoff-Mikroteile) sowie die Container verunreinigt ist. Dieses verunreinigte Wasser gelangt in unser Grundwasser. Davor habe ich Angst.

Hier kommt auch noch die Desinfektionsproblematik dazu. Wenn viel Regen fällt, und das Wasser dann aus dem Areal herausläuft, wäscht es die Desinfektionsmittel von den Containern und von dem versiegelten Boden ab und trägt sie mit in die Umgebung.

Desinfektionsmittel (nicht solche für die Hände sondern für Stahlcontainer) sind sicherlich nicht gesund. Sie gelangen auf Geh- und Radwege sowie auf nicht versiegelte Flächen und damit in das Grundwasser. Das Grundwasser verteilt sie dann über die ganze Stadt und darüber hinaus. Über Gemüse aus dem Garten landen sie dann auf meinem Tisch. Davor habe ich Angst.

5. Lage für ein solches Containerterminal

Die Stadt Regensburg hat aus historischen Gründen eine sehr eingeschränkte Fläche. Ihr fehlen Flächen wie sie z.B. die Stadt Nürnberg mit dem Reichswald hat. Die Bebauung ist in Regensburg sehr gedrängt. Warum muss auf der begrenzten Fläche der Stadt Regensburg ein Containerterminal errichtet werden, auf dem Container aus der ganzen Welt gelagert werden? Wäre das nicht in einer weniger besiedelten Gegend besser angesiedelt? Dort gäbe es auch nicht die Probleme mit dem Regenwasser. Das könnte in einer weniger besiedelten Gegend auch versickern.

Als Alternative würde sich hier anbieten, die Leercontainer auf dem Gebiet des BMW-Werks, das vor allem mit den Containern beliefert wird, zu lagern. Dort wäre auch ein Bahnanschluss vorhanden. Eine Wohnbebauung befindet sich dort nicht. Es wären auch viel mehr Ausgleichsflächen als beim Ostbahnhof vorhanden.

6. Bebauungsplan

Tz. 1.1.9.2 der Begründung des Bebauungsplans Nr. 215-1:

„Derzeit liegen die Flächen für die geplante Entwicklung des Gebietes im Außenbereich (§ 35 BauGB) bzw. im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 215, Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof; in Kraft getreten am 06.03.1995“

Hier wird auf einen bereits aufgehobenen Bebauungsplan Bezug genommen. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 11.05.2004 wurde dieser Bebauungsplan aufgehoben.

Es wurde der Bebauungsplan 215 (neu) „Industriegebiet am Ostbahnhof“ aufgestellt. In diesem werden unter Tz. 3 „Planungsziele“ wie folgt festgelegt:

„... Dabei ist neben wirtschaftlichen Aspekten besonderer Wert auf eine nachhaltige städtebauliche Planung der Frei- und Bauflächen zu legen.“

Dieser Vorgabe wird in dem Bebauungsplan 215-1 nicht Rechnung getragen.

Es liegt ein Verfahrensfehler vor, da auf den Bebauungsplan 215 (neu) vom 11.05.2004 nicht Bezug genommen wird.

7. Verkehr

Vor einigen Tagen hatte ich ein Informationsschreiben der DB Cargo in meiner Post. Darin wird mitgeteilt, dass sich durch das Terminal der Straßenverkehr bei uns verringert. Das kann ich nicht nachvollziehen. Dieses Terminal wird natürlich auch ein Umschlagplatz von der Schiene auf die Straße. In dem Schreiben selbst wird ja mitgeteilt, dass auch die Regensburger Produktionsbetriebe mit den Waren aus den Containern beliefert werden. Für den Transport von Terminal zum Betrieb werden jedoch LKW benötigt. Also wird der Verkehr zunehmen und nicht abnehmen.

Mir ist bewusst, dass Regensburg an der Hafenverbindung von Rotterdam nach Triest liegt. Aber die Strecke von Rotterdam nach Triest ist sehr lang. Auf dieser Strecke gibt es sicherlich Gegenden mit weniger Besiedelung. Dort wäre ein solches Terminal besser angesiedelt wie in der dicht besiedelten Stadt Regensburg mit ihrer beschränkten Fläche.

8. Frage zu Flächen in der Umgebung

Unter Tz. 3.15 (letzter Absatz auf S. 38) wird erklärt:

„Gemäß Rahmenplan Innerer Südosten sollen im Hohen Kreuz weitere Flächen für Wohnnutzung ausgewiesen werden (WA gemäß Bebauungsplan Nr. 161). Die kürzeste Entfernung vom Industriegebiet des Bebauungsplans zum geplanten Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 161 beträgt ca. 600 m. Die Flächen im Hohen Kreuz – nördlich der Kleingartenanlage – sollen außerdem der Naherholung dienen und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.“

Hier würde mich interessieren, welche Fläche nördlich der Kleingartenanlage gemeint ist. Wo sollen hier Wohnungen gebaut werden?

Wie viele Wohnungen sollen gebaut werden?

Welche Art von Wohnbebauung ist geplant (Mehrfamilienhäuser oder Zweifamilienhäuser oder Einfamilienhäuser)?

Welche Fläche soll der Öffentlichkeit zur Naherholung zugänglich gemacht werden? Wer ist zur Zeit Eigentümer dieser Flächen? Hat sich die Stadt bereits mit dem Eigentümer über einen Kauf geeignet, damit das Naherholungsgebiet angelegt werden kann? Soll es ein Park werden?

9. Offenhalten der weiteren Entwicklung

In Tz. II.1.1 Begründung Bebauungsplan Nr. 215-1 wird erläutert:

„Die Fläche soll nach derzeitiger Planung als Umschlagplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Gebietsfestsetzung als Industriegebiet offengehalten, damit eine Anpassung an künftige Entwicklungen ermöglicht wird.“

Mit dieser Passage wird uns Anwohnern angedroht, dass künftig noch mehr Lärm hier entstehen wird. Wenn erst mal das Containerterminal steht, befürchte ich, dass die Stadt bei weiteren Lärmsiedlungen wieder entscheiden wird: "Es ist sowieso schon laut. Einen Lärmschutz braucht es daher nicht." So wie es mit dem Bebauungsplan Nr. 215-1 auch entschieden wird. Ein Vertrauen zu meiner Stadtverwaltung aufzubauen, dass sie bei künftigen Entscheidungen mein Interesse an einer ruhigen Wohnung schützt, ist mir nach dem Bebauungsplan Nr. 215-1 nicht möglich.

10. Grünflächen

In Tz. II.1.1 Begründung Bebauungsplan Nr. 215-1 wird erläutert:

„Auf ca. 1,8 ha (ca. 15% des Planungsgebietes) werden neue Grünflächen für naturschutzfachliche und vorgezogene artenschutzrechtliche Maßnahmen hergestellt bzw. bleiben im Bestand erhalten.“

Welche Flächen sollen als Grünflächen ausgewiesen werden? M.E. handelt es sich nur um Straßenbegleit-Grünstreifen an der Max-Planck-Str. Das sind keine Ausgleichsflächen. Grundsätzlich sind 50% der Versiegelungsfläche als Ausgleichsfläche in der nahen Umgebung auszuweisen. Beim Bebauungsplan 215-1 werden nur 15% ortsnah ausgewiesen. Das ist für den Regensburger Osten zu wenig. Es ist hier sowieso großer Bedarf an Grün- und Naherholungsflächen. Es wäre sehr sinnvoll die Ausgleichsflächen am Hohen Kreuz auszuweisen und nicht auf den Winzerer Höhen oder in Lappersdorf. Dort sind Grünflächen in großem Ausmaß bereits vorhanden. Eine gleichmäßigere Verteilung innerhalb der Stadt wäre insgesamt gerecht und für die Bewohner des Regensburger Ostens sehr wichtig.

11. Freiflächengestaltungssatzung

§ 12 Abs. 5 der Satzung „Bebauungsplan Nr. 215-1“ lautet:

Die Freiflächengestaltungssatzung der Stadt Regensburg findet auf das Plangebiet keine Anwendung.

Warum findet die Freiflächengestaltungssatzung auf das Gebiet keine Anwendung?

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1. Höhe, die die Container gestapelt werden dürfen

Die grundsätzlichen Auswirkungen auf das Klima wurden bereits in einem Klimagutachten (RSC, 16.08.2018) untersucht und es wurden entsprechende Festsetzungen (Begrünung von Flachdächern, nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke, Tiefgaragen, Versickerungsflächen) formuliert. Konkrete Vorhaben, wie die Errichtung eines Containerterminals sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher grundsätzlich nicht Untersuchungsgegenstand.

Um dennoch die in der Stellungnahme getätigte Äußerung zur Aufheizung von (Leer-)Containern und der vermuteten stärkeren Auswirkungen auf die umgebende Siedlungsstruktur quantitativ und qualitativ einschätzen zu können, wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses eine zusätzliche gutachterliche Ersteinschätzung: „Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld“ (GEO-NET, 12.12.2022) veranlasst. Da der Bebauungsplan keine Container festsetzt, kein Vorhabenbezug vorliegt und – wie beschrieben – Gutachten solche beweglichen Güter i.d.R. nicht beurteilen, konnte nur eine modellierende Situation untersucht werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in der nächtlichen Situation von Containern, wie auch von einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen ausgehen. In der Versuchsanordnung fällt die komplett versiegelte Aufstellfläche stärker ins Gewicht.

Über Tag ist mit einer extremen Hitzebelastung im Modellgebiet zu rechnen, die durch Verschattung und Luftströmung (durch Containerstapelung und/ oder Gebäude) gedämpft werden kann. In größerer Entfernung zu den Gebäuden, bzw. der Containergruppe ist eine leichte Verstärkung der Hitzebelastung möglich. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass sich im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden keine signifikanten Unterschiede ergeben. Die gutachterliche Ersteinschätzung ist dem Beschluss beigefügt.

Der naturschutzfachliche Ausgleich ist strikt von den öffentlichen Grünflächen zu trennen. Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

zu 2. Desinfektion der Container

Bei der Reinigung von Containern sind durch den Betreiber die geltenden Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Diese regeln bundesweit einheitlich den Umgang mit Schmutz- bzw. Reinigungswasser. Ein Nachweis erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren. Weitere Regelungen sind im Bebauungsplanverfahren nicht notwendig.

zu 3. Lärm

Für den Bereich der Lärmimmissionen liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte (IO) 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]).

Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind im Bebauungsplan keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der relevanten Immissionsorte (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]) zu gewährleisten, und deshalb auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Aktive Schallschutzmaßnahmen – explizit im Bereich des Odessa-Rings – sind nicht veranlasst und vorgesehen. Der Odessa-Ring ist als Hauptverkehrsstraße in der jetzigen Form planfestgestellt.

zu 4. Niederschlagswasser

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Ein Nachweis bzw. eine Darstellung der wasserrechtlichen Belange (Umgang Schmutzwasser, Brauchwasser etc.) erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren.

zu 5. Lage für ein solches Containerterminal

Die Planungsabsicht, im Bereich des Ostbahnhofes eine gewerbliche/ industrielle Entwicklung vorzusehen, war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofes wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

zu 6. Bebauungsplan

Im Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen wurde bereits am 11.05.2004 für dieses Gebiet die Aufstellung eines Bebauungsplanes für ein Industriegebiet beschlossen.

Gleichzeitig mit dem Beschluss wurde die Einleitung des Verfahrens zur Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 215 - Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof beschlossen. Darin liegt noch nicht die Aufhebung selbst, sondern zunächst nur die Einleitung des Aufhebungsverfahrens.

Das dazu notwendige Verfahren zur 34. Änderung des Flächennutzungsplans im Bereich Ostbahnhof wurde durch den Beschluss des Ausschusses bereits am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt.

Mit dem Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 215-I, Industriegebiet am Ostbahnhof am 15.11.2016 wurde der Beschluss aus 2004 an die aktuellen Entwicklungsziele angepasst und ersetzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 215-I wird gleichzeitig der Bebauungsplan Nr. 215 „Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof“ aufgehoben.

zu 7. Verkehr

Es wird sowohl in der schalltechnischen Untersuchung als auch in der Begründung dargestellt, dass die Verkehrsmengen im Prognosehorizont 2030 auf dem Odessa-Ring mit 2.717 Kfz pro Stunde in der Tagzeit (06:00-22:00 Uhr) und 498 Kfz pro Stunde in der Nachtzeit (22:00-06:00 Uhr) – davon 6,5 Prozent Lkw-Anteil (entspricht 177 bzw. 32 Lkw pro Stunde)

sowie auf der Max-Planck-Straße von 1.721 Kfz pro Stunden und 247 Kfz pro Stunde in der Nachtzeit – davon 8,2 Prozent Lkw-Anteil (entspricht 141 bzw. 20 Lkw pro Stunde) angenommen wurde.

Insgesamt bedeutet dies bspw. im Bereich der Max-Planck-Straße ein Verkehrsaufkommen im Prognosehorizont 2030 von 36.180 Kfz DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr). Die Angaben der Verkehrszunahme durch den Bebauungsplan weisen ca. 130 Pkw pro 24 Stunden bzw. 360 Lkw pro 24 Stunden nach. Dies entspricht in Summe aller Kfz einer Erhöhung um 1,4 Prozent.

zu 8. Fragen zu Flächen in der Umgebung

Hierzu ist auf den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 161, Gleisdreieck - Ostheim zu verweisen (Aufstellungsbeschluss am 08.04.2014, VO/14/9693/61). Hier ist im Teilgebiet 2 (südlich Ostheim bzw. Vilshofener Straße) eine entsprechende Bebauung geplant. In diesem Zusammenhang wird auch das Thema Zugang zu (öffentlichen) Flächen zur Naherholung im Hohen Kreuz diskutiert.

zu 9. Offenhalten der weiteren Entwicklung

Der Bebauungsplan Nr. 215-I umfasst ein Industriegebiet (GI), welches in zwei Teilflächen (GI 1 und GI 2) gegliedert ist. Damit soll dem wachsenden Flächenbedarf an Industrieflächen im Stadtgebiet Rechnung getragen werden. An dieser Stelle ist auf die Begründung Pkt. 2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung zu verweisen. Die dortige Beschreibung wird wie folgt an dieser Stelle zusammengefasst:

- optionaler Gleisanschluss
- Lückenschluss zwischen Rahmenplanung Innerer Südosten und Rahmenkonzept Regensburg Ost in der gewerblichen Entwicklung.

Diese Planungsabsicht war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt.

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als

Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der Bebauungsplanaufstellung). Dieser Vorhabenträger ist aber nicht Vertragspartner im Bebauungsplanverfahren. Vertragspartner im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sind die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg und die Katholische Bruderhausstiftung in Regensburg.

zu 10. Grünflächen

Der naturschutzfachliche Ausgleich ist strikt von den öffentlichen Grünflächen zu trennen. Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

zu 11. Freiflächengestaltungssatzung

Der Bebauungsplan enthält umfassende und abschließende grünordnerische Festsetzungen (§ 12 der Satzung), die somit an die Stelle der Freiflächengestaltungssatzung treten. Durch die expliziten Regelungen im Bebauungsplan kann auf die Ausweisung eines Industriegebietes und die frei-/ grünraumplanerischen Belange zielgenau eingegangen werden (siehe hierzu auch Pkt. 3.9 der Begründung, Grünstruktur / Grünordnerische Festsetzung). Um Widersprüche zwischen den beiden Regelungen zu vermeiden, war die Anwendung der Freiflächengestaltungssatzung auszuschließen.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Nr. 15.:

Stellungnahme vom 21.12.2021:

In der oben genannten Angelegenheit nehmen wir Bezug auf den derzeit ausliegenden Bebauungsplan („Industriegebiet am Ostbahnhof“) und bringen Ihnen mit Vollmacht in Anlage zur Kenntnis, dass wir Herrn ... in seinen rechtlichen Interessen anwaltlich vertreten, den Eigentümer des Grundstücks mit der Fl.Nr. ... der Gemarkung Regensburg (...). Namens und im Auftrag unseres Mandanten erheben wir gegen diesen Bauleitplan ausdrücklich und förmlich folgende Einwendungen und Bedenken:

Formelle Rechtswidrigkeit

Bereits die Bekanntmachung erscheint formell fehlerhaft. So genügt sie mit ihren recht pauschalen Angaben der vorliegenden Umweltinformationen nicht den Anforderungen der Rechtsprechung für die erforderliche Anstoßwirkung. Die Wiedergabe beschränkt sich auf wenig aussagekräftige Stichpunkte, die noch nicht einmal hinsichtlich Gegenstand oder Datum konkretisiert sind.

Materielle Rechtswidrigkeit

Darüber hinaus erscheint der Bebauungsplan in vielerlei Hinsicht materiell mangelhaft.

1. Angebotsbepauungsplan?

Fraglich ist bereits, warum offenbar ein Angebotsbepauungsplan aufgestellt werden soll. Es geht ja wohl um ein ganz konkretes Projekt, so dass der Sache nach ein vorhabenbezogener Bebauungsplan naheläge. So soll nach dem Entwurf der Begründung (Seite 12) ein Großteil der Fläche nach derzeitiger Planung als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtung genutzt werden. Fraglich ist, inwiefern die Umsetzung dieser Planung gesichert ist (wenn eben kein vorhabenbezogener Bebauungsplan mit entsprechendem Durchführungsvertrag aufgestellt wird). Vorsorglich ist daher die Erforderlichkeit der Planung im Sinn von § 1 Abs. 3 BauGB zu rügen. Demgegenüber ist im Auslegungsbeschluss von einem Containerlager der Deutschen Bahn die Rede. Nicht ersichtlich ist aber, was für vertragliche Vereinbarungen mit dieser bereits geschlossen wurden.

2. Fehlplanung?

Tatsächlich soll der Rangierverkehr wohl zwischen Ertlhalle und Schäferwiese auf einem aktuell nicht genutzten Gleis abgewickelt werden. Hierzu ist freilich zu bemängeln, dass das Gleis gar nicht im Umgriff des Bebauungsplans liegt, obwohl der Betrieb der Anlage ohne Rangiergleis natürlich nicht möglich ist. Dabei fehlt auch jeglicher Lärmschutz entlang dieses Gleises (hierzu noch sogleich). Es dürfte auch schwierig sein, alle Folgen (Belästigungen und Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase) überhaupt sachgerecht abzuwägen, wenn dieses Gleis überhaupt nicht im Bebauungsplan enthalten ist (ergo wohl auch kein Lärmschutz, etc.). Dabei hängt die Funktionsfähigkeit des Containerdepots ja wohl von diesem Gleis ab, so dass natürlich alle damit einhergehenden Probleme in die Abwägung einbezogen werden müssen. Aktuell zeigt sich die ausgelegte Planung demgegenüber als völlige Fehlplanung.

3. Lärmimmissionen

Ein Lärmgutachten liegt offenbar vor; es ist allerdings zu bezweifeln, dass dieses den aktuellen rechtlichen Vorgaben entspricht. Außerdem wurde das Grundstück unseres Mandanten nicht in die Begutachtung einbezogen. Die Lärmproblematik in diesem Bereich ist allerdings bereits jetzt eine erhebliche Belastung für die Anwohner. Am Odessaring fehlt noch immer jeglicher Lärmschutz. Was für Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen sind, ist völlig offen.

4. Verkehr

Auch das insoweit vorliegende Gutachten ist anzuzweifeln. Dabei wird auch die Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels weiteren Verkehr bringen. Der mit dem Projekt und seiner Realisierung einhergehende zusätzliche Verkehr wird (auch) zu Lasten unseres Mandanten eine weitere Belastung mit Staub und Feinstaub, Abgasen und sonstigen Giften bringen. Der Rangierverkehr wird wohl über Dieselloks bewerkstelligt werden. Auch dies wird negative Auswirkungen auf die Luftqualität haben, die offenbar noch nicht berücksichtigt wurden. Dabei gilt seit 01.12.21 die neue TA-Luft.

5. Lichtimmissionen

Die hohen Lichtmasten im geplanten Containerdepot werden zu weiterer Lichtverschmutzung führen. Auch insoweit ist nicht klar, was für Gegenmaßnahmen geplant sind. Ein Lichtgutachten fehlt offenbar, wurde jedenfalls nicht ausgelegt.

Dabei ist auch nicht ersichtlich, warum die zulässige Bauhöhe auf 25 m sowie weitere 10 m für Lichtmasten und Kräne zugelassen werden soll (insgesamt also 35 m); zum Vergleich: im östlich angrenzenden Bebauungsplan (238) sind hierfür nur 15,5 m ausgewiesen.

6. Erschütterungen

Durch das geplante Containerlager und seinen Verkehr werden außerdem erhebliche zusätzliche Erschütterungen auftreten. Aktuell sind bereits erhebliche Erschütterungen vom Hafen am Hohen Kreuz zu vermelden. Auch hier scheint ungeklärt, wie die vorhandene Wohnbebauung einschließlich unseres Mandanten abgeschirmt werden soll, um Schäden an Bauten zu verhindern und auch die Gesundheit der Menschen zu schützen.

7. Klima und Umwelt, Niederschläge und Entwässerung

Leere Container heizen sich und somit die Umgebung im Sommer erheblich auf. Dies wird bislang offenbar auch nicht untersuchte Auswirkungen auf das Stadtklima, insbesondere am Hohen Kreuz (auch wieder zu Lasten unseres Mandanten) haben.

Offen ist auch, wo das Reinigungswasser der Containerwaschanlage geklärt werden soll, wohin das geklärte Wasser eingeleitet und wie sichergestellt werden soll, dass das Klärwasser keine umweltschädlichen oder krankheitserregenden Stoffe oder Keime enthält. Insgesamt erscheint die Entwässerungsfrage ebenfalls ungeklärt, wozu wir uns darüber hinaus der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Regensburg vom 05.12.16 im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung und den dort vorgebrachten Einwendungen und Bedenken anschließen dürfen.

Offenbar soll hier eine Drehscheibe für Container aus ganz Europa eröffnet werden, die an Ort und Stelle gereinigt, repariert und gelagert werden sollen. Es geht also entgegen früheren Angaben wohl nicht um die Versorgungssicherheit der exportorientierten Betriebe am Standort Regensburg, sondern um die Reparatur und Wäsche überregionalen Containermülls. Unverständlich ist, warum dies in einem innerstädtischen Areal in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten und potenziellen Erholungsflächen erfolgen soll, und nicht an einem konfliktfreieren Ort. Dabei ist derzeit wohl keineswegs sichergestellt, dass von dieser Anlage keine Gefahr für Umwelt und Gesundheit ausgeht. Schließlich können die Container mit Keimen bzw. nicht heimischen Schädlingen kontaminiert sein. Umso wichtiger wäre es, festzulegen, wo das Reinigungswasser geklärt und sichergestellt wird, dass es im Starkregenfall zu keinen Überflutungen kommt, die solche Keime (und Ungeziefer) in die städtische Kanalisation schwemmen.

Stellungnahme der Verwaltung:

zu formeller Rechtswidrigkeit:

Die ortsübliche Bekanntmachung soll Angaben dazu enthalten, welche Arten von umweltbezogenen Informationen zur Verfügung stehen. Die vorliegenden Informationen (Stellungnahmen und Unterlagen) können nach Themenblöcken bzw. thematischen Schwerpunkten zusammengefasst werden und sind schlagwortartig zu beschreiben.

Die Bekanntmachung der Beteiligung der Öffentlichkeit im Amtsblatt der Stadt Regensburg vom Montag, 15. November 2021 (Nummer 46, 77. Jahrgang) entspricht diesen Vorgaben und orientiert sich an den einschlägigen Urteilen des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Ur. v. 18.07.2013 – 4 CN 3.12 sowie BVerwG, Ur. v. 06.06.2019 – 4 CN 7.28).

zu materieller Rechtswidrigkeit

zu 1. Angebotsbebauungsplan?

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der

Bebauungsplanaufstellung). Dieser Vorhabenträger ist aber nicht Vertragspartner im Bebauungsplanverfahren. Vertragspartner im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sind die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg und die Katholische Bruderhausstiftung in Regensburg.

In Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan ist anzuführen, dass ein Antrag eines Vorhabenträgers nach § 12 Abs. 2 BauGB nicht vorliegt. Somit fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung zur Anwendung des Vorhaben- und Erschließungsplanes (vorhabenbezogener Bebauungsplan) nach § 12 BauGB.

Zudem bestehen für einen wesentlichen (nicht untergeordneten) Teil des Bebauungsplangebietes (Gl 1) – wie oben erläutert – gerade keine konkreten Planungen, sodass hier die Stadt Regensburg als Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt. Auch in diesem Zusammenhang fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung nach § 12 BauGB.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist im Baugesetzbuch (BauGB) zudem als Kann-Bestimmung angelegt. Dies versetzt eine Kommune in die Lage, ein konkretes Vorhaben bauplanungsrechtlich umzusetzen. Beide Planungsinstrumente – der Bebauungsplan sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan – stehen hierbei gleichrangig nebeneinander. Eine Verpflichtung zur Wahl eines bestimmten „Bauleitplanverfahrens“ besteht damit nicht (vgl. hierzu Krautzberger in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 12 Rn. 19 mit Verweis auf OVG Koblenz, Urteil vom 20.01.2010 – Az. 8 C 10725/09).

zu 2. Fehlplanung?

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

zu 3. Lärmimmissionen

Die Stellungnahme führt zum Thema Lärmgutachten nur allgemeine Bedenken bezüglich der „aktuellen rechtlichen Vorgaben“ an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten.

Für den Bereich der Lärmimmissionen liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen

(einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte (IO) 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]). Die Emissionskontingente der Flächen des Bebauungsplangebietes werden so ausgelegt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die ermittelten Planwerte nicht überschritten werden.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt. Das Grundstück des Mandanten liegt nördlich des IO 1 [WA].

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Aktive Schallschutzmaßnahmen – explizit im Bereich des Odessa-Rings – sind nicht veranlasst und vorgesehen. Der Odessa-Ring ist als Hauptverkehrsstraße in der jetzigen Form planfestgestellt.

Die Stellungnahme führt zum Thema Verkehrsgutachten nur allgemeine Bedenken an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten. Ein neues Verkehrsgutachten ist nicht vorgesehen.

zu 4. Verkehr

Die Stellungnahme führt zum Thema Verkehrsgutachten nur allgemeine Bedenken an. Hierzu werden keine substantiierten Angaben gemacht, die in einer Abwägung entsprechend behandelt werden könnten. Ein neues Verkehrsgutachten ist nicht vorgesehen.

In Bezug auf die Anwendung der Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) ist anzumerken, dass sich diese auf den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen und die Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen bei einem konkreten Vorhaben, einer konkreten (technischen) Anlage, Betriebe etc. stützt. Insofern der Bebauungsplan 215-I insbesondere im GI 1 das Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbebauungsplanes“ verfolgt, fehlt es an dem konkreten und damit prüffähigen Vorhaben, welches bereits im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen wäre. Grundsätzlich sind industriegebietstypisch Vorhaben, die in den Anwendungsbereich der TA Luft fallen könnten, im Bebauungsplan 215-I nicht ausgeschlossen. Deshalb ist darauf hinzuweisen, dass die TA Luft im Rahmen der Prüfung eines konkreten Vorhabens im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens Anwendung findet.

Auch drängt sich die TA Luft im Bebauungsplanverfahren nicht auf, soweit nach derzeitigem Stand eine konkrete Planung eines privaten Vorhabenträgers für die Teilfläche GI 2 vorliegt. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden.“

Bei diesem geplanten Vorhaben ist nicht davon auszugehen, dass Luftschadstoffe in einem Umfang emittiert werden, dass bereits eine Konfliktbewältigung auf der Ebene der Bauleitplanung erforderlich ist. Bei dem Vorhaben werden voraussichtlich Leercontainer

gelagert (gestapelt), bewegt, gewartet bzw. repariert und gereinigt. Neben den containerbezogenen Serviceeinrichtungen sind ebenfalls Büro- und weitere Servicegebäude vorgesehen, die aufgrund der notwendigen Wärmeversorgung emittieren. Für diese Vorhaben gelten wiederum die einschlägigen gesetzlichen Rahmenbedingungen des Immissionsschutzes.

zu 5. Lichtimmissionen

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (H_{max}) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereiche zu gewährleisten. Solche Beleuchtungsanlagen erzeugen aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung üblicherweise keine städtebauliche Wirkung, wie sie von Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen ausgehen. Gleichwohl erzeugen solche Anlagen Lichtkegel, die sich u.U. auf die Nachbarschaft auswirken können. Bei der Betrachtung der näheren Umgebung des Bebauungsplangebietes ist anzumerken, dass das Plangebiet im Norden durch die Osttangente (Odessa-Ring), in Hochlage und beleuchtet, nach Nordosten durch die Max-Planck-Straße, beleuchtet, mit den angrenzenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie im Südosten bzw. Süden durch die baulichen und technischen Anlagen des Güterverkehrszentrums (GVZ) eingerahmt wird. Im späteren bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren wird durch Art. 14 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) sichergestellt, dass durch solche technischen Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet werden darf. Dies bedeutet, dass eine Rücksichtnahme bereits aufgrund der angrenzenden Straßen notwendig sein wird. Durch die Trennwirkung der Verkehrsanlagen ist davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung von schutzbedürftigen Nutzungen (bspw. Blendwirkung bei Wohnen) ausgeschlossen werden kann.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, wird als Hinweis zur Satzung und in der Begründung aufgenommen, dass in den jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren Lichtgutachten zu empfehlen sind, um vor dem Hintergrund eines konkreten Vorhabens und konkreten Standorten die Auswirkungen im Sinne des § 15 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu prüfen.

Ergänzend wird an dieser Stelle noch auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 30.04.2020 (Az. W 5 S 20.466) in Bezug auf Lichtimmissionen verwiesen: „[...] derzeit liegen rechtsverbindliche Vorschriften darüber, ab welcher Erheblichkeitsgrenze Lichtimmissionen zu einem erheblichen Nachteil bzw. einer erheblichen Belästigung für den Nachbarn führen und von diesem im Rahmen des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots nicht mehr hinzunehmen sind, nicht vor. Auch rechtsverbindliche Vorschriften dazu, mit welchen Methoden Lichtimmissionen zu ermitteln und zu bewerten sind, existieren derzeit nicht. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 empfohlene „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ (Licht-Leitlinie), die in der überarbeiteten Version als „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) unter dem Stand 8. Oktober 2012/3, November 2015 vorliegt (abgedruckt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. Erg.Lief. Juni 2019, Bd. IV unter 4.3), hat ebenfalls keinen normativen oder quasi-normativen Charakter und kann deshalb keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen (vgl. BayVGH, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465 - juris; VGH Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636). Bei der gerichtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen des Gebots der Rücksichtnahme kann die LAI-Licht-Leitlinie bzw. die LAI-Hinweise aber als sachverständige Beurteilungshilfe herangezogen werden (vgl. BayVGH, B.v. 1.7.2010 - 15 ZB 09.2465; VGH Mannheim, U.v. 29.3.2012 - 3 S 2658/10 - NVwZ-RR 2012, 636; OVG Lüneburg, U.v. 26.2.2003 - 1 LC 75/02 - NVwZ-RR 2003, 820).

zu 6. Erschütterungen

Der Bebauungsplan sieht keine konkreten Festsetzungen zum Erschütterungsschutz vor. Das Baugrundgutachten empfiehlt das Schadensrisiko für Gebäude durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauphase durch Erschütterungsmessungen und eine Bewertung nach DIN 4150 zu minimieren. Konkrete Erschütterungen im Betrieb sind abhängig vom konkreten Vorhaben und können erst im Rahmen der Genehmigungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) geprüft werden.

zu 7. Klima und Umwelt, Niederschläge und Entwässerung

Die grundsätzlichen Auswirkungen auf das Klima wurden bereits in einem Klimagutachten (RSC, 16.08.2018) untersucht und es wurden entsprechende Festsetzungen (Begrünung von Flachdächern, nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke, Tiefgaragen, Versickerungsflächen) formuliert. Konkrete Vorhaben, wie die Errichtung eines Containerterminals sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher grundsätzlich nicht Untersuchungsgegenstand.

Um dennoch die in der Stellungnahme getätigte Äußerung zur Aufheizung von (Leer-)Containern und der vermuteten stärkeren Auswirkungen auf die umgebende Siedlungsstruktur quantitativ und qualitativ einschätzen zu können, wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses eine zusätzliche gutachterliche Ersteinschätzung: „Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld“ (GEO-NET, 12.12.2022) veranlasst. Da der Bebauungsplan keine Container festsetzt, kein Vorhabenbezug vorliegt und – wie beschrieben – Gutachten solche beweglichen Güter i.d.R. nicht beurteilen, konnte nur eine modellierende Situation untersucht werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in der nächtlichen Situation von Containern, wie auch von einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen ausgehen. In der Versuchsanordnung fällt die komplett versiegelte Aufstellfläche stärker ins Gewicht. Über Tag ist mit einer extremen Hitzebelastung im Modellgebiet zu rechnen, die durch Verschattung und Luftströmung (durch Containerstapelung und/ oder Gebäude) gedämpft werden kann. In größerer Entfernung zu den Gebäuden, bzw. der Containergruppe ist eine leichte Verstärkung der Hitzebelastung möglich. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass sich im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden keine signifikanten Unterschiede ergeben. Die gutachterliche Ersteinschätzung ist dem Beschluss beigefügt.

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Ein Nachweis bzw. eine Darstellung der wasserrechtlichen Belange (Umgang Schmutzwasser, Brauchwasser etc.) erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren.

Bei der Reinigung von Containern sind durch den Betreiber die geltenden Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Diese regeln bundesweit einheitlich den Umgang mit Schmutz- bzw. Reinigungswasser. Ein Nachweis erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren. Weitere Regelungen sind im Bebauungsplanverfahren nicht notwendig.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Bezüglich der Anregung zum Thema Lichtemissionen wird der Stellungnahme dahingehend gefolgt, dass ein Lichtgutachten im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren im Bebauungsplan als Empfehlung aufgenommen wird.

Nr. 16.:

Stellungnahme vom 22.12.2021:

Vom oben genannten Bebauungsplan sind wir als Eigentümer folgender Grundstücke betroffen:

1. Flurnummer: 2352/13, 2352/14, 2352/43, 2352/11, 2352/53, 2352/52, 2552/50 (mit Vormerkung gesichert), 2352/21, sowie 1984/119 (mit 3 Wohnungseigentumseinheiten), 1981/2, 1981/39, letztere auch mit Wohnnutzung.

Auf folgenden Grundstücken halten wir Grundstücksgleiche Rechte (Vorrangige Fahrtrechte), welche im Wesentlichen die Erschließung der sogenannten Ertlhallen sichern.

2. Flurnummer: 2352/20, 2643/83, 2643/82, 2643/18, 2643/19.

Alle Grundstücke und Rechte werden entweder von den Firmen ... oder ... geeignet, welche sich jeweils zur Hälfte im Eigentum meines Bruders ... und mir, ..., befinden.

Zum oben genannten Bebauungsplan dürfen wir folgende Einwendungen vorbringen:

- I. Die Firma ... betreibt die sogenannten „Ertlhallen“ als Lager/Industriehallen und vermietet diese an unterschiedliche Nutzer. Sie sind durch die unter 2. aufgeführten Flurstücke verkehrlich erschlossen und werden über diese angefahren. Diese Flurstücke grenzen derzeit und nach der Planzeichnung und wohl auch in der Zukunft unmittelbar an das im Bebauungsplan dargestellte Straßensystem an. Unmittelbar an der Anschlussstelle existiert derzeit eine Gleisquerung (Bahnübergang), über dessen Zukunft sich sowohl die Planzeichnung (weil außerhalb des Umgriffs liegend), als auch die Textliche Behandlung im Kapitel Verkehrserschließung vollständig ausschweigt. Vielmehr bindet die Planstraße 4 aus dem B-Plan, anders als bisher an die Gleisquerung so an, dass die Benutzung mit dem zur erwartenden LKW-Verkehr technisch unmöglich wird und somit unsere bestehenden Erschließungsrechte nicht gesichert sind. Mit Festsetzung des vorgeschlagenen B-Plans würde somit eine erhebliche bodenrechtliche Spannung hervorgerufen werden, die ja durch ein B-Plan Verfahren gerade vermieden oder ausgeschlossen werden soll. Planerisch müsste dieser Punkt nach unserer Meinung in dem B-Plan Umgriff gerade einbezogen und auf seine künftige Funktionalität untersucht werden, welche sich natürlich nicht im Vergleich zum bisherigen Zustand verschlechtern darf. Im gesamten Verfahren wird leider die derzeitige und schon gar nicht eine möglich künftige Nutzung, welche unser Bestand hergäbe, auf die daraus sich ergebenden Verkehrlichen Anforderungen betrachtet und untersucht, obwohl wir im Rahmen der frühen ersten Beteiligung im November 2017 auf diesem Umstand bereits hingewiesen haben.
- II. Der Bebauungsplan sieht die Errichtung eines Containerterminals mit einem neu zu errichtenden Gleisauszug vor, der in den Rangiergleis Nr. 27 einschleift. Der Gleis Nr. 27 ist ein stillgelegtes Gleis, welches auch vor seiner Stilllegung nur sehr sporadisch genutzt wurde und an welches wir allseitig mit unserem Grundstück angrenzen. Es verfügt weder über Gleissicherungsanlagen und schon gar nicht über Schallschutzanlagen. Da es in der Vergangenheit (solange das Gleis noch nicht gesperrt war) bereits zu Konflikten mit den anliegenden Nutzern (Betriebssicherheit beim Rangieren) gekommen ist, obwohl täglich höchstens vier Rangierbewegungen stattfanden, ist fraglich wie künftig der Betrieb der Containerterminals funktionieren soll, wenn dieses elementare Erschließungsmoment nicht im B-Plan Verfahren untersucht wurde. Eine Nutzung mit bis zu 60 Rangierbewegungen und mehr, ist jedenfalls aus unserer Sicht schon physisch und technisch unmöglich. Ich weiß

darauf hin, dass sich derzeit auf dem Gleis mehrere Querungen befinden. Da es sich bei dem ausgelegten Bebauungsplan defacto um die rechtliche Ermöglichung eines konkreten Bebauungszwecks handelt, muss gerade zur Klärung solcher genannten Konfliktpotentiale ein vorhabensbezogener Bebauungsplan durchgeführt werden, in dem konkret die Konflikte und deren vorgeschlagenen Lösungen und Abhilfemaßnahmen dann auch rechtsverbindlich festgesetzt werden können.

- III. In der Sektorenschallberechnung wird angenommen, dass die von uns betriebenen Hallen fortwährend bestehen bleiben. Dafür gibt es jedoch keinerlei rechtliche Sicherung und tatsächlich ist auch nicht davon auszugehen, da die Gebäude bereits über 60 Jahre existieren und von daher gegebenenfalls abgerissen werden, wenn der Erhalt nicht lohnt. Die Hallen bieten derzeit einen hoch effizienten Schallschutz für das gesamte Gebiet am Hohen Kreuz, gegen den Bahnlärm. Mit der Einschleifung des neuen Gleis Nr. 27 verlagert sich der Rangierbetrieb der bisherigen Bahnanlage auf dem hinter dieser Bahnanlage befindlichen Gleis Nr. 33 und dieser Lärm – jetzt gut abgeschirmt durch die bestehenden Hallen – träge dann zusätzlich zum Lärm aus Gleis Nr. 27 das gesamte Viertel und unseren Garten (Flurstück 2352/11). Aus unserer Sicht wäre es daher zwingend, sowohl den gesamten Gleis Nr. 27 als auch die Anbindung des Gebiets ans restliche vorhandene Straßen- und Gleisnetz in den Umgriff des Bebauungsplans aufzunehmen, da ansonsten eine Festsetzung rechtsfehlerhaft wäre.

Wir verzichten auf den Vortrag der formalrechtlichen Mängel des Zustandekommens dieses Bebauungsplans sowie seiner Auslegung, da sie wohl bereits andererseits eingewendet wurden. Deshalb verzichten wir bis jetzt noch auf die Zuziehung eines Verwaltungsanwalts. Sollte allerdings unseren Einwendungen nicht abgeholfen werden, so behalten wir uns eine Klageverfahren vor.

Stellungnahme der Verwaltung:

- zu I. Die Erschließung der Liegenschaften und Grundstücke mit den Adressen „Am Ostbahnhof“ ist über die Planstraßen 2 und 4 bzw. Planstraßen 1 und 3 gewährleistet.

Die Planstraße 4 schließt im nordwestlichen Bereich direkt an die bereits bestehende Straße „Am Ostbahnhof“ (im Bereich der Anwesen „Am Ostbahnhof“ 2 und 4) an. Damit übernimmt die Planstraße 4 nahezu identisch die derzeitige Wegeverbindung. Mit einem Querschnitt von 9 m (geplant 6,0m Fahrbahn und 3,0 m Straßenbegleitgrün) ist diese Planstraße für die Erschließungsverkehre – auch der nördlichen Grundstücke im Bereich der Anwesen „Am Ostbahnhof“ 9 und 11 – ausreichend dimensioniert. Zudem wird auf die Behandlung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Auslegungsbeschlusses verwiesen: „Die Erschließung der Grundstücke „Am Ostbahnhof“ 2 und 4 erfolgt wie bisher über die Planstraße 2 und 4. Eine Querung der Gleise erfolgt erst wie im Bestand außerhalb des Geltungsbereiches. Eine zusätzliche Gleisquerung ist nicht notwendig. Die Straße „Am Ostbahnhof“ parallel zur Max-Planck-Straße ist bisher nicht gewidmet und ist zudem für LKW gesperrt.“

- zu II. In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens). Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen

Genehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzuarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

- zu III. Entsprechend der schalltechnischen Untersuchung (Pkt. 5.4 Geräuschkontingentierung, C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) erfolgt die Geräuschkontingentierung gemäß DIN 45691 bei freier Schallausbreitung ausschließlich unter Berücksichtigung der geometrischen Ausbreitungsdämpfung. Abschirmungen in Form von Bebauung oder dergleichen werden nicht berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Nr. 17.:

Stellungnahme vom 22.12.2021:

Am 26.11.2021 hatte Frau ... zusammen mit anderen Bürgern und Vertretern aus der Politik von Herrn ..., Standortleiter Regensburg, Herrn ..., Prokurist, Mainz und Herrn ..., Pressesprecher, München der DB Intermodal, deren genaue Planung im Bereich des Bebauungsplanes 215-I vorstellen lassen. Durch die neuen Erkenntnisse, die sie dort sammeln konnte, hat sie ihre Kritik zusammen mit anderen Bürgern mit Unterschrift in unserer Sammeleinwendung vom 10. Dezember 2021 (*Nr. 4 der Beschlussvorlage*) bereits zum Ausdruck gebracht und in folgenden Punkten konkretisieren, bzw. erweitert:

Die Stellungnahme nach Nr. 4 der Beschlussvorlage wird nachfolgend zitiert.

Ausgleichsflächen an anderer Stelle sind für uns Bewohner keine Lösung. Wir haben im Osten sehr wenig Grünflächen welche für ein Wohn- und Gewerbegebiet sehr wichtig sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1. Konkrete Planungen

Für die Teilfläche GI 2 liegt nach derzeitigem Stand eine entsprechende Planung eines privaten Vorhabenträgers vor. Hierzu führt die Begründung aus: „Diese Fläche soll als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Festsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen.“ (siehe Pkt. 2.1 der Begründung: Anlass der Bebauungsplanaufstellung). Dieser Vorhabenträger ist aber nicht Vertragspartner im Bebauungsplanverfahren. Vertragspartner im Rahmen des städtebaulichen Vertrages sind

die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg und die Katholische Bruderhausstiftung in Regensburg.

In Bezug auf den Vorhaben- und Erschließungsplan ist anzuführen, dass ein Antrag eines Vorhabenträgers nach § 12 Abs. 2 BauGB nicht vorliegt. Somit fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung zur Anwendung des Vorhaben- und Erschließungsplanes (vorhabenbezogener Bebauungsplan) nach § 12 BauGB.

Zudem bestehen für einen wesentlichen (nicht untergeordneten) Teil des Bebauungsplangebietes (GI 1) – wie oben erläutert – gerade keine konkreten Planungen, sodass hier die Stadt Regensburg als Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit im Sinne eines „Angebotsbaugebietes“ verfolgt. Auch in diesem Zusammenhang fehlt eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung nach § 12 BauGB.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist im Baugesetzbuch (BauGB) zudem als Kann-Bestimmung angelegt. Dies versetzt eine Kommune in die Lage, ein konkretes Vorhaben bauplanungsrechtlich umzusetzen. Beide Planungsinstrumente – der Bebauungsplan sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan – stehen hierbei gleichrangig nebeneinander. Eine Verpflichtung zur Wahl eines bestimmten „Bauleitplanverfahrens“ besteht damit nicht (vgl. hierzu Krautzberger in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 12 Rn. 19 mit Verweis auf OVG Koblenz, Urteil vom 20.01.2010 – Az. 8 C 10725/09).

zu 2. Rangierverkehr:

In Bezug auf den schienenbezogenen Verkehr werden in der schalltechnischen Untersuchung (C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) vier zusätzliche Züge in der Tagzeit, welche durch den Bebauungsplan veranlasst sein könnten, prognostiziert und berücksichtigt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass diese vier Züge unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Züge im betroffenen Gleisabschnitt für den Prognosehorizont 2030 (313 Züge tags, davon 134 Güterzüge) schalltechnisch zu vernachlässigen sind (Seite 27 des Gutachtens).

Wie im Bebauungsplan darüber hinaus beschrieben, bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzuarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn (DB) Netz AG vom 08. Februar 2022 handelt es sich beim bestehenden Rangiergleis, dem sogenannten Gleis 27, um eine gewidmete öffentliche Eisenbahninfrastruktur, die sich in Betrieb befindet und auch weiterhin für den Betrieb vorgesehen ist.

Somit besteht bereits eine Nutzung und auch eine zukünftige (Weiter-)Nutzung im Rahmen der Widmung ist möglich und zulässig. Bezüglich des Rangiergleises bedarf es – unabhängig von der originären Zuständigkeit des AEG – keiner bauplanungsrechtlichen Regelung im Bebauungsplanverfahren.

zu 3. Verkehrslärm Odessa-Ring

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind im Bebauungsplan keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der relevanten Immissionsorte (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]) zu gewährleisten, und sind deshalb auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Aktive Schallschutzmaßnahmen – explizit im Bereich des Odessa-Rings – sind nicht veranlasst und vorgesehen. Der Odessa-Ring ist als Hauptverkehrsstraße in der jetzigen Form planfestgestellt.

zu 4. Arbeiten im Projekt

Die Planungsabsicht, im Bereich des Ostbahnhofes eine gewerbliche/ industrielle Entwicklung vorzusehen, war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofes wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ vom Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um den sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Zum Thema Entwässerung, Versickerung wird auf Pkt. 3.13 Ver- und Entsorgung; Löschwasser verwiesen:

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Ein Nachweis bzw. eine Darstellung der wasserrechtlichen Belange (Umgang Schmutzwasser, Brauchwasser etc.) erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren.

Der naturschutzfachliche Ausgleich ist strikt von den öffentlichen Grünflächen zu trennen. Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen

Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Nr. 18.:

Stellungnahme außerhalb des Verfahrens:

1. Die Gesamtidee der Umnutzung der derzeitigen Grünfläche zu einem Industriegebiet fußt auf Planungen der frühen 1990 Jahre (Güterverkehrszentrum), die in Etappen über einen Flächennutzungsplan sowie Vorversionen des heutigen Bebauungsplanentwurfs aus den Jahren 2004 und 2016 weiterverfolgt wurden. Seitdem hat sich das östliche Regensburger Stadtgebiet sehr dynamisch weiterentwickelt (Schließung der Zuckerfabrik, Entstehung des Wohnquartiers Candis, Projektierung des Wohnquartiers Prinz-Leopold-Kaserne, neues Sportzentrum, etc.). In diesem inzwischen eingetretenen Szenario gilt es, die jahrzehntealte Planungsidee insgesamt kritisch zu überprüfen, um das Areal verantwortungsbewusst und nachhaltig für die kommenden Generationen nutzen zu können (Stichwort: Regensburgplan 2040).
2. Die Rahmenplanung „Innerer Südosten“ (2019) schlägt eine Fortführung des Grünzugs über den Odessa-Ring hinaus ja bereits implizit vor, was mit dem Industriegebiet 215-I nicht mehr seriös möglich wäre. Auch das Rahmenkonzept „Regensburg Ost“ aus dem Jahr 2019 spricht sich eindeutig für eine Konzentration von Gewerbe- und Industrieentwicklung weit östlich des hier zur Diskussion stehenden Areals aus. Dieses ist definitiv nicht Teil des Rahmenkonzepts Regensburg-Ost. Das Industriegebiet würde daher nicht dem „Lückenschluss“ zwischen den vorgenannten Konzepten dienen (wie es Absatz 2.2 „Ziel und Zweck /Erforderlichkeit der Planung“ postuliert), sondern stattdessen einen Keil zwischen den vorgenannten Grünzug und das Pürkelgut-Areal treiben, der nicht einmal vom Rahmenkonzept Regensburg-Ost intendiert ist!
3. Es soll um eine alleine an ökonomischen Zielen orientierte Planung gehen, die jegliche andere Interessen der Allgemeinheit oder der Bürger negiert „Die Entwicklung der Flächen am Ostbahnhof von einer ursprünglichen Grünfläche (...) hin zu einem Industriegebiet bilden die Ziele der Stadt Regensburg ab (...) den gewerblichen Standort zu stärken.“ (Absatz 2.1, S. 13). Diese einseitige Schwerpunktsetzung ist angesichts der aktuellen Debatte um eine nachhaltige

Wirtschaftsentwicklung als fragwürdig anzusehen. Können wir es uns leisten, eine der letzten großen innerstädtischen Grünflächen dauerhaft in eine Nutzung umzuwandeln, die explizit die „Ansiedlung störender Betriebe“ vorsieht (Absatz 3.2 Art der baulichen Nutzung, S. 14).

4. Die Argumente des Natur- und Lärmschutzes sind von anderer Seite mehrfach vorgetragen worden und müssen an dieser Stelle nicht wiederholt werden, stattdessen sollen im Folgenden die städtebaulichen und baukulturellen Aspekte angesprochen werden, die bislang kaum thematisiert wurden:
Selbst wenn eine Bebauung an dieser Stelle (nach auf aktuellem Stand noch zu führender Diskussion) grundsätzlich dem Allgemeinwohl entsprechen sollte (?), dann wäre doch unbedingt auf eine städtebaulich qualitätvolle Umsetzung zu achten, denn schließlich ist *„das Plangebiet von allen Seiten einsehbar“* (Absatz 3.3, S. 15). Dabei ist nicht akzeptabel, dass die maximale Bebauungshöhe mit insgesamt bis zu 35 m (25 m Gebäudehöhe + 10 m für Krane und Lichtmasten), die der angrenzenden Continentaltürme sogar noch übersteigen würde. Von einer „verträgliche(n) Einbettung in das bestehende Ortsbild“ (Absatz 3.3, S. 15) kann keineswegs die Rede sein. Hier wäre vielmehr eine allmähliche Abnahme der Bebauungshöhe und Überleitung in Richtung Süden geboten. Vielmehr wird mit einer GRZ von 0,8 das Maß der Bebauungsdichte vollumfänglich ausgeschöpft und auch auf jede andere Art von städtebaulicher Qualitätssicherung komplett verzichtet: *„Die überbaubaren Grundstücksflächen wurden derart weitreichend gewählt, dass eine flexible Umsetzung der Planung möglich ist. Auf die Festsetzung einer Bauweise nach § 22 BauNVO wird bewusst verzichtet.“* (Absatz 3.4, S. 15). Das heißt, die Eigentümer werden machen dürfen was Sie wollen und die Stadt gibt mit diesem Bebauungsplan quasi jedes städtebauliche Mitspracherecht für alle Zeiten an die Bauherren ab. Das mag dem kurzfristigen Nutzungsziel Containerlager geschuldet sein, dem man wohl unbedingt alle Flexibilität einräumen will, würde dann aber langfristig auch für jedes sonstige Industriebauprojekt gelten! Hier bräuchte es unbedingt städtebauliche Qualität!!!
5. Insbesondere von Süden blickend (also von Landshuter Straße und Odessa-Ring) entstünde hier eine regelrechte „Industriewand“, vor der das denkmalgeschützte Pürkelgut seinen landschaftsräumlichen und stadträumlichen Kontext komplett verlieren würde.
Die denkmalrechtlichen Zusammenhänge mit dem Pürkelgut wurden offenbar auch noch gar nicht geprüft, denn es ist mehrfach nur von der Bodendenkmalpflege die Rede, nicht aber von der Baudenkmalpflege.
Dazu relevant das Bayerische Denkmalschutzgesetz Art. 6, Abs. 2 (Satz 2):
„Der Erlaubnis bedarf auch, wer in der Nähe von Baudenkmalern Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, wenn sich dies auf Bestand oder Erscheinungsbild eines der Baudenkmalere auswirken kann.“
Dass sich eine derart voluminöse Industriebebauung auf das Erscheinungsbild des Pürkelgutes auswirken würde, ist offensichtlich. Es verlöre einen Großteil seines landschaftsräumlichen und kulturhistorischen Kontextes und würde durch den Maßstab der nahen neuen Bebauung architektonisch aus dem Maßstab gebracht. Dabei kann das vorhersehbare Gegenargument der trennenden Bahnlinie nicht gelten, denn an anderer Stelle (3.10, Ausgleichsflächen, S. 21) wird bzgl. der Flächen E1 und E2 auf der anderen Seite der Gleisanlagen (noch südlich des Pürkelgutes!) argumentiert, *„dass ein ökologisch-funktionaler Zusammenhang zum Plangebiet unterstellt werden kann“*. Wenn dazu, dann ja wohl erst recht zum Pürkelgut!
6. Abgesehen von den Dimensionen einer neuen Bebauung wäre insbesondere die kurz- und mittelfristige Nutzung der Fläche als Containerdepot mit den denkmalwerten des Pürkelgutes wohl unvereinbar.

FAZIT:

In einem, sämtliche Akteure und Interessengruppen umfassenden, Prozess sollten die gemeinsamen Ziele für das Areal im Sinne des Regensburg-Plan 2040 angemessen diskutiert werden. Falls das Ergebnis dazu lauten sollte, dass das Gebiet von einer Grünfläche in eine andere Nutzung umgewandelt werden soll, dann müsste dies in einer qualitätvollen Weise geschehen, die neben ökonomischen Zielen auch städteplanerische, baukulturelle und ökologische Aspekte gleichwertig berücksichtigt, was mit der vorliegenden Planung in keiner Weise gegeben ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1., 2. und 3.

Die Planungsabsicht einer gewerblichen/ industriellen Entwicklung war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt.

Mit der von der Stadt Regensburg beauftragten „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ aus Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um den sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Das integrierte städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Innerer Südosten, das Rahmenkonzept Regensburg Ost, welche den Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht oder nur am Rande berühren, stehen nicht im Widerspruch zum Bebauungsplan. Das Ziel bspw. der grünen Vernetzung über den Odessa-Ring, entlang der Max-Planck-Straße wird durch die Situierung der Ausgleichsflächen im Bebauungsplangebiet befördert.

Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

zu 4.

Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Kräne und Lichtmasten die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (Hmax) um bis zu 10,00 Meter übersteigen können. Dies bedeutet, dass solche technischen Anlagen aufgrund der Möglichkeit der Abgrabung auf bis zu 331,5m ü.NHN und einer maximalen Höhe von 357,0m ü.NHN eine Höhe von bis zu 367,0m ü.NHN (entspricht absolut 35,5m) aufweisen dürfen. Dies ist deshalb notwendig und sinnvoll, um innerhalb eines Industriegebietes mit einer maximal festgesetzten Höhe der baulichen Anlagen von absolut 25,5m eine betriebliche Abwicklung durch die Ausleuchtung der Arbeitsbereiche zu gewährleisten.

Eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch die festgesetzten Höhen ist nicht gegeben, da der Bebauungsplan 215-I von Gewerbe- und Industriegebieten im Nordosten bis Süden und von stark befahrenen Straßen (Osttangente / Odessa-Ring, Max-Planck-Straße) bzw. den Bahnanlagen im Südwesten und Norden umgeben ist. Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb des gewerblich und industriell geprägten Regensburger Osten. Hier kann nicht mehr von einem Städteingang ausgegangen werden.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 238 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf 15,5m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 237 ist die maximale Höhe baulicher Anlagen (gilt nicht für technische Dachaufbauten) auf bis zu 15,0m festgesetzt, allerdings sind Belichtung und freistehende Kamine von der Höhenfestsetzung ohne weitere Einschränkung ausgenommen. Die Bebauungspläne stammen von Ende der 1990er bzw. Anfang der 2000er Jahre.

Bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 252 (Rechtskraft im Jahr 2010) werden bis zu 20,0m Gebäudehöhen festgesetzt.

Die festgesetzten maximalen Höhen entsprechen mithin den Anforderungen an ein zeitgemäßes Industriegebiet.

zu 5. und 6.

Eine Beeinträchtigung des Denkmals Pürkelgut wurde von den Denkmalschutzbehörden nicht gesehen. Zudem ist das städtebauliche Umfeld aus Osttangente / Odessa-Ring in Hochlage, die Bahnanlagen und das Güterverkehrszentrum (GVZ) als stadträumlich mitprägend zu bewerten.

zu Fazit:

Der Bebauungsplan entspricht den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB:

Nr. 1.:

Deutsche Telekom GmbH, Süd PTI 12, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg

Stellungnahme vom 23.11.2021:

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o.g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Zur Versorgung des Planbereichs mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Plangebiet und außerhalb des Plangebiets einer Prüfung vorbehalten.

Bitte teilen Sie uns zum Zweck der Koordinierung mit, welche eigenen oder Ihnen bekannten Maßnahmen Dritter im Bereich des Plangebietes stattfinden werden.

Bei positivem Ergebnis der Prüfung machen wir darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine unterirdische Versorgung des Neubaugebietes durch die Telekom Deutschland GmbH nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung möglich ist. Wir beantragen daher, sicherzustellen, dass

- für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet die ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftig gewidmeten Verkehrswege möglich ist,
- auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zu Gunsten der Telekom Deutschland GmbH als zu belastende Fläche festgesetzt und entsprechend § 9 Abs. 1 Ziffer 21 BauGB eingeräumt wird,
- eine rechtzeitige und einvernehmliche Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt, wie ausdrücklich im Telekommunikationsgesetz § 68 Abs. 3 beschrieben,
- die geplanten Verkehrswege nach der Errichtung der Telekommunikationsinfrastruktur in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden.
- dem Erschließungsträger auferlegt wird, dass dieser für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufstellt und bei Bedarf verpflichtet ist, in Abstimmung mit uns im erforderlichen Umfang Flächen für die Aufstellung von oberirdischen Schaltgehäusen auf privaten Grundstücken zur Verfügung zu stellen und diese durch Eintrag einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zu Gunsten der Telekom Deutschland GmbH im Grundbuch kostenlos zu sichern.
- Das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist zu beachten.

Wir machen besonders darauf aufmerksam, dass eine Erweiterung unserer Telekommunikationsinfrastruktur außerhalb des Plangebietes aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus auch in oberirdischer Bauweise erfolgen kann.

Zur Abstimmung der Bauweise und für die rechtzeitige Bereitstellung der Telekommunikations-dienstleistungen sowie zur Koordinierung mit Straßenbau- bzw. Erschließungsmaßnahmen der anderen Versorger, ist es dringend erforderlich, dass Sie sich

rechtzeitig, mindestens jedoch 3 Monate vor Baubeginn, mit dem zuständigen Ressort in Verbindung setzen:

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird, soweit notwendig und möglich, im Rahmen der konkreten Bauplanung und Bauausführung berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nr. 2.:

REWAG & Co KG, Postfach 11 05 55, 93018 Regensburg

Stellungnahme vom 26.11.2021:

Sparten Erdgas und Trinkwasser

Die Versorgung mit Trinkwasser ist aus dem Bestandsnetz gesichert. Die Maßnahmen zur Löschwasserbereitstellung für die benötigten 192 m³/h als Grundschutz sind zwischen der Stadt Regensburg und der REWAG KG in einer Einzelvereinbarung zum konkreten Einzelvorhaben „Sicherstellung der Löschwasserversorgung im Bereich des zukünftigen Bebauungsplanes 215-I (Industriegebiet am Ostbahnhof)“ festgelegt. Die REWAG plant eigenwirtschaftlich keine Erdgaserschließung. Sollte eine Erschließung mit Kostenbeteiligung erwünscht sein, wird die Wirtschaftlichkeit geprüft.

Sparte Strom

Die Erschließung des aufgezeigten Planungsbereiches mit elektrischer Energie ist durch die Erweiterung der bestehenden Netze sichergestellt. Anzahl und Lage der benötigten Trafostationen sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt und müssen im weiteren Planungsverlauf abgestimmt werden. Auf der Flurnummer 2462 der Gemarkung Regensburg verläuft ein Mittelspannungskabel. Ist der Trassenverlauf im Zuge Erschließungsarbeiten anzupassen, so ist dies frühzeitig mit uns abzustimmen. Vor Beginn von Baumaßnahmen sind aktuelle Planunterlagen einzuholen und eine örtliche Einweisung anzufordern.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bzgl. der Löschwasserversorgung wird, ergänzend zu Stellungnahme, auf Pkt. 3.13 Ver- und Entsorgung; Löschwasser der Begründung, Seite 28, verwiesen.

Die Stellungnahme wird, soweit notwendig und möglich, im Rahmen der konkreten Bauplanung und Bauausführung berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nr. 3.:

Umweltamt, Abteilung Abfallentsorgung

Stellungnahme vom 01.12.2021:

Gemäß §12 Abfallwirtschaftssatzung (AbfS) werden von die der Stadt zu entsorgenden Abfälle im Rahmen des Bringsystems (§§ 13 — 15) oder im Rahmen des Holsystems (§§ 16-20) entsorgt.

Die Grundstücke unterliegen der Anschlusspflicht an die städtische Abfallentsorgungseinrichtung (§ 7 Abfallwirtschaftssatzung der Stadt Regensburg). Es wird auf die grundstücksbezogene Anschlusspflicht hingewiesen, für jedes eigenständige Anwesen bzw. Grundstück ist ein eigener Stellplatz für Restmüll- und Papierbehälter einzuplanen.

Gemäß § 17 Abs. 9 AbfS sind die Restmüllbehälter an einem geeigneten und gut zugänglichen Platz des Grundstücks aufzustellen. Das bedeutet:

Der Abstellplatz der Restmülltonnen darf nicht mehr als 10 m Weglänge vom regelmäßigen Halteort des Müllfahrzeugs entfernt sein, wobei der Transportweg frei von Treppen und Stufen sein muss.

Auf Anfahrbarkeit und technische Voraussetzungen für die Leerung der Abfallbehälter ist zu achten.

Der Transportweg muss so befestigt sein (berollbarer Belag), dass der Transport der Abfallbehälter nicht erschwert wird. Es wird ausdrücklich auf die Arbeitsschutzregeln in den DGUV-Vorschriften 43 und 44 sowie die DGUV-Regel 114-601 hingewiesen.

Es sind geeignete Stellplätze einzuplanen, gemäß den Standortkriterien (s. Anlage).

Gewerbegebiete: In Gewerbeeinheiten gelten die Vorgaben der städtischen Abfallwirtschaftssatzung zur Abfalltrennung ebenfalls. Außerdem schreibt die Gewerbeabfallverordnung die getrennte Erfassung verwertbarer Abfälle vor.

Restmüll

Gemäß § 17 (1) AbfS ist pro Beschäftigten in Verwaltungen ein Restmüllvolumen von 8 l vorzuhalten. Bei Industrie- und Handwerksbetrieben, Groß- und Einzelhandel, Logistik u.a. ist ein Restmüllvolumen von 15 l pro beschäftigten vorzuhalten.

In Gastronomiebetrieben mit Speisebewirtschaftung und Imbissbetrieben ist ein Restmüllvolumen von 80 l pro Beschäftigten vorzuhalten. In Gaststätten, die nur als Schankbetriebe konzessioniert sind, wie Cafés, ist ein Restmüllvolumen von 40 l pro Beschäftigten vorzuhalten.

Biomüll:

Biologisch abbaubare Abfälle aus Gastronomie und Handel sind gemäß den Vorschriften der Gewerbeabfallverordnung sowie des Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetzes zu entsorgen. Die Entsorgung dieser Abfälle geschieht mittels 120 l - MGB-Gefäßen, diese sind gekühlt aufzustellen.

Verpackungsabfälle

Verpackungsabfälle sind getrennt zu erfassen und zu entsorgen. Verkaufsverpackungen werden in den DSD - Wertstoffsammelsäcken entsorgt, für Transportverpackungen sieht die Verpackungsverordnung die Mitnahme durch den Lieferanten, u.U. auch bei der nächsten Belieferung, oder durch einen von diesem beauftragten Entsorger vor. Es ist also zusätzlich zu den o.g. Gefäßen weiterer Platz für Wertstoffsäcke sowie Rollwagen oder MGB-Gefäße erforderlich (Platzbedarf für Kartonagen-Rollwagen: 0,60 m x 0,80 m, Rollwagen für Wertstoffsäcke: 0,83 m x 1,35 m).

Leichtverpackungsabfälle werden in den gelben Wertstoffsäcken der Dualen Systeme gesammelt (§ 20 AbfS). Die Wertstoffsäcke fassen jeweils 90 l und werden 14-täglich abgeholt. Altglas wird nach Farben getrennt in drei 1,5 m³-Depotcontainern pro Standort gesammelt.

Weitere Gewerbeabfälle

Es ist Platz für die Aufstellung weiterer Container für weitere Abfälle wie Produktionsabfälle, Transportverpackungen (Folien, Kartonagen, Holzkisten), Batterien und Akkus, Elektroaltgeräte, Schrott, verpackte und unverpackte Lebensmittel, Sonderabfälle u.a., je nach Art und Branche der anzusiedelnden Betriebe einzuplanen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Inhalte der Stellungnahme werden in den Hinweisen zur Satzung aufgenommen.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Nr. 4.:

Bayernwerk Netz GmbH, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg

Stellungnahme vom 02.12.2021:

Im Planungsbereich befindet sich die Richtfunkstrecke RF98470803; der Bayernwerk Netz GmbH.

Gegen das Planungsvorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb unserer Anlagen nicht beeinträchtigt werden und insbesondere die gem. einschlägiger Vorschriften erforderlichen Mindestabstände zwischen Bauwerksteilen, Verkehrswegen usw. und unseren Anlagen eingehalten werden.

Im Bereich der Richtfunkstrecke RF98470803 beträgt die maximale Bauhöhe 47,00 m.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die in der Stellungnahme angeführten Informationen werden durch die Festsetzung von einer maximal zulässigen Höhe baulicher Anlagen (Hmax) von 357,0m u.NHN und einer möglichen Übersteigung von Kränen und Lichtmasten um bis zu 10,00 Meter berücksichtigt. Dies entspricht einer Höhe von absolut 35,5m.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Nr. 5.:

bayernets GmbH, Poccistraße 7, 80336 München

Stellungnahme vom 03.12.2021:

Im Geltungsbereich Ihres o.g. Verfahrens verläuft unser o.a. Nachrichtenkabel 04.06. Dieses Kabel dient der Gasversorgung und verläuft weitestgehend im Rohrgraben einer Gastransportleitung der REWAG.

Eine Beschädigung oder Gefährdung unserer Anlagen muss unbedingt ausgeschlossen werden.

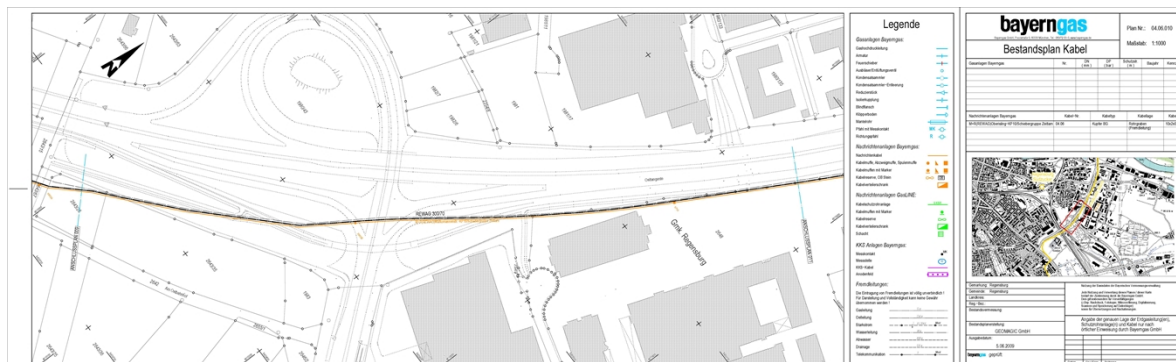
Auf den externen Ausgleichsflächen (FI. Nr. 181, 182, 183, 590 u. 608 der Gemarkung Burgweinting sowie FI.Nr. 592, 636, 644 u. 645 der Gemarkung Kareth) liegen keine Anlagen der bayernets GmbH.

Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren sowie um Abstimmungen aller Planungen im Bereich unserer Anlagen.

Wir bitten um Aufnahme bzw. Darstellung unseres Kabels in den Planunterlagen sowie um Berücksichtigung u.a. folgender wichtiger Auflagen: Im Bereich unserer Anlagen sind alle Maßnahmen zu unterlassen, die den Bestand der Anlagen gefährden oder den Betrieb, Wartung und Unterhalt beeinträchtigen könnten, so ist beispielsweise die Errichtung von Bauten – dazu gehören auch Schächte, Straßenkappen, Armaturen, Hydranten, Verteilerschränke, Lichtmasten, Vordächer, Solarkollektoren, Fundamente etc. – nicht zulässig.

- Die Zugänglichkeit der Leitung für Wartungs- und Reparaturarbeiten muss uneingeschränkt erhalten bleiben.
- Niveauveränderungen sind nur mit unserer ausdrücklichen Zustimmung zulässig; die Mindestdeckung der Gasleitung von 1 m darf nicht unterschritten werden.
- Ein 4 m breiter Streifen – je 2 m beiderseits der Rohrachse – ist von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern frei zu halten.
- Bauarbeiten in den Schutzstreifen unserer Anlagen sind nur nach Abstimmung der Detailplanung und nach vorheriger Einweisung durch die bayernets GmbH zulässig.
- Grab-, Schacht- und sonstige Tiefbaumaßnahmen sind im Schutzstreifen grundsätzlich in Handschachtung auszuführen.
- Beim Bau von kreuzenden Straßen und Wegen darf es bei Bodenaushub, Verdichtung etc. zu keiner Gefährdung unserer Anlagen kommen.

Zu Ihrer Information übersenden wir Ihnen einen Lageplan M 1:1000 unseres Kabels in diesem Bereich. Die Darstellung der Anlagen ist in der Datei nach bestem Wissen erfolgt, dennoch ist die Möglichkeit einer Abweichung im Einzelfall nicht ausgeschlossen. Detaillierte und aktualisierte Unterlagen über den Verlauf kann Ihnen ggf. die REWAG zur Verfügung stellen. Die Dateien werden von uns ausschließlich für Ihre jetzige o.a. Maßnahme zur Verfügung gestellt, jede andere Verwendung bedarf unserer ausdrücklichen Zustimmung; Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.



Stellungnahme der Verwaltung:

Das Nachrichtenkabel 04.06. verläuft im nordwestlichen Eck im Bereich der Planstraße 3 durch das Plangebiet. Die Lage des Kabels wird hinweislich in die Planzeichnung aufgenommen. Zusätzlich wird ein Hinweis in die Satzung aufgenommen. Die Stellungnahme wird, soweit notwendig und möglich, im Rahmen der konkreten Bauplanung und Bauausführung berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Nr. 6.:

IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim, D.-Martin-Luther-Str. 12 | 93047 Regensburg

Stellungnahme vom 10.12.2021:

Regensburg ist ein überregional bedeutender Wirtschaftsstandort mit dynamischem Wachstum. Namenhafte Global Player finden sich hier ebenso wie aufstrebende Hidden Champions. Gleichzeitig ist Regensburg aber auch ein zentraler Logistikknoten für Betriebe in ganz Niederbayern und der Oberpfalz. Nicht erst in der jüngeren Zeit haben es sich weite Teile der Verantwortlichen in Politik und Verwaltung, vor allem aber auch viele Regensburger Unternehmen zum Ziel gesetzt, einen Beitrag gegen den Klimawandel und für mehr Nachhaltigkeit zu leisten. Die aktuellen Planungen zum Bau eines Container-Service-Centers am Regensburger Ostbahnhof sehen wir vor diesem Hintergrund, aber auch zur weiteren Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Betriebe als dringend notwendig. Den gewählten Standort halten wir aus logistischer wie auch aus stadtplanerischer Sicht für hervorragend geeignet.

Die aktuelle kritische Diskussion zu diesem Projekt, die von einigen Akteuren medienwirksam getrieben wird, lässt nicht nur dringend notwendige Informationen vermissen, sondern verkennt auch die Bedeutung der Maßnahme für ganz Regensburg und weit darüber hinaus.

Mit dieser Email möchten wir Sie um Ihr klares Bekenntnis zur Modernisierung und den Ausbau der Container-Umschlagskapazitäten in Regensburg und damit auch für die Entwicklung eines Container-Service-Centers am Ostbahnhof bitten.

Hintergrund

Ein Güterzug ersetzt bis zu 52 Lkw. Damit ist die Schiene bereits heute das Rückgrat vieler Betriebe und ein entscheidender Faktor für weniger Lkw-Verkehr. Bereits 2014 wurde in einem Gutachten festgestellt, dass die Kapazitäten für eine weitere Verlagerung auf die Schiene in Regensburg zur Neige gehen. Die betroffenen Akteure, sowohl die Deutsche Bahn als auch der Bayernhafen, konnten zwar durch erweiternde Maßnahmen und Effizienzgewinne zusätzliches Potential heben, angesichts der weiterhin positiven wirtschaftlichen Entwicklung, einem prognostizierten weiteren Anstieg des Bedarfs an Gütertransporten sowie des politischen Willens, mehr Güter auf die Schiene bringen zu wollen, reichen die Maßnahmen aber bei weitem nicht aus. Neben einer deutlichen Erweiterung der Terminalkapazitäten als Start- und Zielpunkt für Schienenverkehre braucht es aufgrund der starken Exportorientierung der regionalen Wirtschaft vor allem auch eine Erweiterung und effizientere Einbindung der vorhandenen Leercontainer-Depots. Dies soll mit dem Container-Service-Center am Ostbahnhof realisiert werden und auch innerhalb Regensburgs zu weniger Lkw-Fahrten führen, da die bisherigen vier Standorte konsolidiert werden können.

Bedeutung für den Wirtschaftsstandort

In seiner Sitzung vom 06. Dezember 2021 hat der IHK-Ausschuss Mobilität, Logistik und Infrastruktur die hohe gesamtwirtschaftliche Bedeutung des geplanten Container-Service-Centers erneut hervorgehoben und darauf gedrängt, dieses wichtige Projekt nicht von den Interessen Einzelner verzögern oder gar verhindern zu lassen. Vertreter von Industrie und Logistik stellten gleichermaßen klar, dass effiziente Lieferketten einen direkten Einfluss auf ihre Wettbewerbsfähigkeit haben und dem Erhalt von Arbeitsplätzen dienen. Wie auch durch den 2014 beauftragten Gutachter festgestellt, bescheinigte der Ausschuss dem gewählten Standort eine ausgezeichnete Eignung. Eine erneute Standortdiskussion halten wir daher für kontraproduktiv. Lassen Sie uns stattdessen mit der klaren Unterstützung dieses wichtigen Projekts einen gemeinsamen Beitrag für mehr Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit in Regensburg leisten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Nr. 7.:

Eisenbahn-Bundesamt, Eilgutstraße 2, 90443 Nürnberg

Stellungnahme vom 14.12.2021:

Grundsätzlich bestehen bzgl. der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 215-I „Industriegebiet am Ostbahnhof“ keine Bedenken, soweit die im Folgenden erläuterten Punkte bei der Planung sichergestellt sind:

Die Betriebsanlagen der Bahn müssen gemäß § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Hinsichtlich der sich in diesem Bereich befindlichen Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes ist zu beachten, dass im Rahmen von Baumaßnahmen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet werden darf. Bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen ist deren Standsicherung und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten.

Bei Maßnahmen in Zusammenhang mit Gewässern bzw. deren Ableitung ist darauf zu achten, dass die Bahnkörperentwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden.

Ich weise vorsorglich darauf hin, dass durch den benachbarten Eisenbahnbetrieb und bei der Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abrieb z. Bsp. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder, etc.) entstehen, die ggf. im Rahmen der Erstellung der Bauleitplanung sowie der späteren Erteilung von Baugenehmigungen zu berücksichtigen wären.

Ich weise zudem darauf hin, dass in diesem Planungsbereich auch das Projekt „ABS Hof - Marktredwitz — Regensburg — Obertraubling (Ostkorridor Süd)“ liegt, wobei es sich um ein Projekt des Bedarfsplans für Bundesschienenwege handelt (Anlage zu § 1 BSWAG). Ziel ist hierbei u. a. die Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Hof und Regensburg. Ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Marktredwitz - Regensburg ist bereits anhängig.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Inhalte der Stellungnahme in Bezug auf die Informationen zu den Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes werden in den Hinweisen zur Satzung aufgenommen. Die Stellungnahme wird, soweit notwendig und möglich, im Rahmen der konkreten Bauplanung und Bauausführung berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Nr. 8.:

Stellungnahme vom 14.12.2021:

Einen generellen Planungswillen können wir grundsätzlich nachvollziehen und begrüßen generell kommunale Aktivitäten, die dazu beitragen, die Lebens- und Wohnverhältnisse, auch die Arbeitsverhältnisse vor Ort, nachhaltig zu erhalten bzw. auch zu verbessern. Wir möchten in diesem Zuge auch darauf hinweisen, dass sich in der näheren Umgebung zum Plangebiet, was auch von den vorliegenden Planunterlagen mit aufgegriffen wird, nach unserem Kenntnisstand bereits Gewerbegebietsflächen mit gewerblichen Nutzungen bzw. weitere gewerbliche nutzbare Flächen befinden.

Um bestehende Gewerbe-/Handwerksbetriebe sowie bereits genehmigte bzw. generell zulässige Nutzungen an baurechtlich zulässigen Standorten nicht einzuschränken, begrüßen wir generell die Erstellung einer schalltechnischen Untersuchung. Bei der Überprüfung des Lärmschutzes ist aus unserer Sicht grundsätzlich von Bedeutung, dass die Bestandssituation bzw. Lärmvorbelastung ausreichend und vollständig Berücksichtigung findet.

Eine konkrete Betroffenheit hängt aus unserer Sicht auch vom jeweiligen Einzelfall des Gewerbe-/Handwerksbetriebes ab. Aus diesem Grund regen wir an, betroffene Betriebsinhaber über die konkret laufenden Planungen und vor allem auch zu deren möglichen Auswirkungen für ihren Geschäftsbetrieb im Bedarfsfall bestmöglich direkt zu informieren.

Eine Zustimmung zum o. g. Verfahren setzt auch voraus, dass keine bekannten betrieblichen Belange und/oder Einwendungen dem Verfahren entgegenstehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für den Bereich der Lärmimmissionen liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nr. 9.:

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg-Schwandorf, Lechstraße 50, 93057 Regensburg

Stellungnahme vom 16.12.2021:

Der ca. 12,5 ha große Planbereich liegt südlich der Osttangente (Odessa-Ring), zwischen der Bahnstrecke Regensburg - München und der Max-Planck-Straße.

Der Planbereich ist derzeit weitgehend unbebaut. Im Norden des Planbereiches befindet sich eine Parkplatzfläche. Südlich davon befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Als Nutzungsart wird ein Industriegebiet festgesetzt.

Die DB Intermodal Services GmbH möchte am Ostbahnhof ein Container Service Center errichten. Dort werden Leercontainer gewartet, gereinigt und für den nächsten Einsatz vorbereitet.

Bereich Landwirtschaft:

Der Landwirtschaft gehen circa 3,8 ha Ackerland und circa 5 ha Wiesen durch diese Maßnahme verloren.

Laut Bodenschätzung handelt es sich um Böden mit sandigem Lehm bis Lehm bei einer Ackerzahl von 43 bis 59.

Bereich Forsten:

Forstliche Belange sind von den vorliegenden Planungen nicht betroffen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nr. 10.:

Bund Naturschutz in Bayern e. V., Dr.-Johann-Maier-Straße 4, 93049 Regensburg

Stellungnahme vom 18.12.2021:

Im Grundsatz befürwortet der Bund Naturschutz die Stärkung der Schieneninfrastruktur und die Stärkung des Gütertransports auf der Schiene. Entsprechende Planungen müssen aber die örtlichen Umweltfaktoren (Mensch, Fauna, Flora, Klima, ...) berücksichtigen. Damit verbundene Eingriffe sind auf das notwendige Maß zu reduzieren bzw. es müssen Alternativen geprüft werden.

Für uns ist leider nicht ersichtlich, warum dieser insgesamt sehr sensible Standort ausgewählt wurde und keine Alternativenprüfung im Sinne des UVPG, wie von uns bereits vor fünf Jahren gut begründet gefordert, angestellt wurden. Aus der Historie des Gebietes (in großen Teilen keine Nutzung als Wohn-, Gewerbe- oder sonstiges Industriegebiet) ergibt sich kein Anhaltspunkt, warum gerade diese ökologisch sensible Fläche ausgewählt wurde und Regensburg eine rund 5 Hektar große amtlich kartierte Biotopflächen - wohl die größte zusammenhängende amtlich kartierte Biotopfläche im gesamten Stadtosten! - verlieren soll. Zudem widerspricht die umgebende Stadtentwicklung (Wohnbebauung ehem. Prinz-Leopold-Kaserne) dem, dass hier Container aus ganz Deutschland, wenn nicht Europa, wohl zentral umgeschlagen, gereinigt, repariert etc. werden. Es wird zukünftig in direkter Wohnumgebung eine wohl sehr intensiv genutzte Industriefläche mit all den damit verbundenen Emissionen entstehen.

Aus den aktuell vorgelegten Unterlagen geht leider nicht näher hervor, in welcher Weise und in welchem Umfang unsere sehr dezidierte Stellungnahme vom 19.12.2016 behandelt wurde und in die aktuellen Planungen Eingang gefunden hat.

Wir behalten unsere damaligen Einwendungen vom 19.12.2016 (siehe Anlage) als Bestandteil der aktuellen Einwendung aufrecht und bitten Sie diesbezüglich um vollumfängliche und transparente Behandlung.

Darüberhinausgehend wollen wir folgende Einwendungen ergänzend und aktualisiert vorbringen und begründen:

1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Regensburg ist seit rund 40 Jahren nicht mehr fortgeschrieben worden. Er entspricht somit in keiner Weise den heutigen fachlichen wie rechtlichen Erfordernissen. Es bedarf, um die Folgen von derartig wichtigen Bau- und Infrastrukturprojekten auf die Gesamtstadt abschätzen zu können, zunächst einer Fortschreibung des gesamtstädtischen Flächennutzungsplanes mit integriertem Landschaftsplan.

Wir sehen hier einen wesentlichen Planungsmangel

2 Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit Variantenabwägung (Alternativstandorte im Stadtgebiet bzw. darüber hinaus):

Das überplante Areal liegt zentral im Stadtbereich. Dichte Wohnbebauung befindet sich bereits in ca. 200 m bis 250 m Entfernung und wird durch die Planungen in Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 277 (ehem. Prinz-Leopold-Kaserne) noch verstärkt im direkten Umfeld entstehen.

Regensburg soll - wie allgemein bekannt - der Knotenpunkt einer transeuropäischen Güterverkehrsachse werden mit direkter Anbindung an die Nord-Süd-Achse, um u.a. den Großraum München beim Güterverkehrsaufkommen zu entlasten. In diesem Zusammenhang ist auch die Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke Regensburg-Hof zu sehen. Das Areal hätte dann eine regional bzw. überregional besondere Bedeutung. Container aus ganz Europa werden hier wohl zentral umgeschlagen, gereinigt, repariert etc. werden. Es wird zukünftig eine wohl sehr intensiv genutzte Industriefläche entstehen.

In der Begründung auf Seite 12 wird wie folgt ausgeführt: „....Ein Großteil der Fläche soll nach derzeitiger Planung als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. (...) Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen die Flächen des Gebiets des Bebauungsplanes 215-I, Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot oder ähnlicher industrieller Nutzung. Aufgrund der aufgezeigten Gründe und der Lage im Stadtgebiet mit angrenzender gewerblicher Nutzung sowie die Nähe zu den bestehenden Gleisanlagen soll eine intensive gewerbliche Nutzung als Industriegebiet ermöglicht werden.“

Durch den Bau, aber insbesondere durch die geplante Nutzung, ist im städtischen Umfeld mit erheblichen Umweltauswirkungen auf Mensch und Umwelt auszugehen. Zu nennen sind z.B.: Versiegelung, Klimaauswirkungen, Freiflächen- und Biotopverlust, Lärm, Umgang mit Giftstoffen (Pestizide, Reinigungsmittel, Lösungsmittel,).

Es ist daher eine vollumfängliche Umweltverträglichkeitsprüfung mit Variantenabwägung durchzuführen. Dies ist bisher nicht geschehen. Wir sehen hier einen wesentlichen Planungsmangel. Zu klären ist auch, ob wegen der regionalen bzw. überregionalen Bedeutung ein Raumordnungsverfahren mit entsprechender Alternativenabklärung durchzuführen ist.

3. Artenschutz:

Die Fläche beinhaltet eine etwa 5 ha (!!!) große amtlich kartierte Biotop- und Freifläche u.a. mit Habitaten verschiedener streng geschützter Arten. Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) wurde nicht ausreichend dokumentiert und ausgearbeitet; insbesondere vor dem Hintergrund, dass in Regensburg beim Artenschutz erhebliche Probleme hat. Unsere Akteneinsichten in Zusammenhang mit den erst jüngst umgesetzten Bebauungsplänen 151 (Das Dörnberg), 161

(Gleisdreieck), 262 (ehem. Zuckerfabrik Ost) und 227-I (Jahngelände/ Kleingartenanlagen) haben ergeben, dass die dortigen Populationen von Zauneidechsen (nahezu) vollständig ausgelöscht wurden bzw. Umsiedlungsaktionen (nahezu) vollständig fehlgeschlagen sind. Dabei gilt für die Zauneidechse nach europäischem und deutschem Recht ein 100 % Störungs-, Schädigung- oder gar Tötungsverbot; nicht nur für die Population, sondern für jedes einzelne Individuum! Diese Rechtslage ist den zuständigen Behörden der Stadt Regensburg bekannt, wie auch durch mehrere Gutachten die Defizite in der fachlichen Umsetzung den Behörden bekannt sind. Eine Anzeige nach dem Umweltschadensgesetz zur Durchsetzung geeigneter von Maßnahmen von Amtswegen ist uns in keinem der genannten Fälle bekannt.

Trotz der amtlich bekannten Misserfolge beim Artenschutz erfolgt die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (SAP) für besonders geschützte Tierarten z.B. in Bezug auf die Zauneidechse wiederum ohne nähere Ausführungen.

Zum Vorkommen von Zauneidechse und Schlingnatter wird vermerkt: „Als bevorzugte Lebensräume waren die Bahnflächen und die bahnbegleitenden Bereiche und die ehemaligen Kleingärten zu erwarten. Deshalb konzentrierten sich die Untersuchungen auf diese Bereiche. (...) Zauneidechsen wurde in Einzelexemplaren an mehreren Stellen an den und in der Nähe der Bahngleise nachgewiesen.“ Dieser Befund reichte offenbar aus, die zu überbauende Fläche der ehemaligen Kleingartenanlage als eidechsenfrei und somit als „nicht von der Maßnahme betroffen“ einzustufen. Das wirkt wenig überzeugend, zumal gerade die alten Kleingartenanlagen (auch im Regensburger Westen) von den Zauneidechsen ausnehmend gut angenommen wurden. In dicht bewachsenem Brachland sind Eidechsen zugegeben viel schwieriger nachzuweisen als auf Bahngelände.

Zudem ist zu erwarten, dass insbesondere die Zauneidechsenpopulation bei der Umsetzung der im Bebauungsplan enthaltenen Vorgaben vernichtet wird, da aus den Unterlagen nicht ersichtlich ist, wie im Gegensatz zu den Bebauungsplänen 151, 161, 262 und 227-I sichergestellt wird, dass die rechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Nach der faktischen Auslöschung der westlichen Populationen (Bebauungsplan 227-I und 151) droht u.E. jetzt also auch eine starke Dezimierung der östlichen Eidechsenvorkommen im Stadtgebiet von Regensburg. Das ist mit europäischem und deutschem Recht nicht zu vereinbaren!

Es erstaunt, dass die Nachtigall als Brutvogel unter den „Allerweltsarten“ eingereiht wird. Diese Vogelart dürfte in der Region weitaus seltener vorkommen als die für artenschutzrechtlich relevant befundenen Vogelarten Dorngrasmücke und Stieglitz und kann als Besonderheit des Regensburger Ostens gewertet werden. Die „Herabstufung“ könnte damit zusammenhängen, dass die Bedürfnisse der Nachtigall im Geltungsbereich des Baugebiets weitaus schwieriger zu erfüllen sein dürften als jene der Offenland und Trockenheit liebenden Dorngrasmücke und Stieglitz. Das wäre für eine sachgerechte saP nicht akzeptabel.

Bei der Behandlung der Fledermäuse wird festgestellt: „Im Umfeld sind noch ausreichend Ausweichjagdreviere vorhanden.“ Es stellt sich uns die Frage: Welche?

Die saP ist vor dem Hintergrund als unzureichend anzusehen. Wir fordern hier eine Ergänzung und Konkretisierung, damit sichergestellt werden kann, dass den rechtlichen und fachlichen Erfordernissen an den Artenschutz sicher entsprochen wird.

4 Ausgleichflächen

Die Berechnung des Ausgleichsbedarfs erfolgte nach dem Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft...“ des StMUV und ist in seiner Darstellung

nachvollziehbar. Der errechnete Gesamt-Ausgleichsbedarf von 56.663 m² erscheint somit weitgehend plausibel.

Die Auswahl der Ausgleichsflächen weist dagegen Mängel auf:

- In der Begründung selbst wird festgestellt: „Das Ziel der Stadt Regensburg mindestens 50 % des Ausgleichs innerhalb des jeweiligen Bebauungsplans zu erbringen wird nicht erfüllt.“ Dass sich der Anteil auf nur 28 % beläuft, zeigt schon das Ausmaß, mit dem in Regensburg Boden versiegelt und die Bebauung verdichtet wird. Wie weiter oben bereits erwähnt, steht das weder im Einklang mit einer Vielzahl von Schutzgütern noch den selbstgesteckten Zielen der Stadt.
- Die Ausgleichsfläche bei Burgweinting wird von einem Ökokonto abgebucht und verringert dadurch den tatsächlichen Ausgleichsbedarf. Dagegen ist nichts einzuwenden – das ist schließlich das Ziel der Einrichtung eines Ökokontos.
- Allerdings wird auch bei den externen Ausgleichsflächen E3 (11.800 m²) und E4 (9.710 m²) bei Kareth vermerkt: „Die extensive Grünlandnutzung wird bereits als Aufwertung gegenüber der vorherigen Nutzung als Acker angerechnet.“ Hier fehlt der Verweis auf ein Ökokonto (und auch jegliche Angabe darüber, wann der Acker stillgelegt wurde, und ob dies gezielt für den Bebauungsplan 215-I geschehen ist.) Die Anrechnung der Aufwertung gegenüber einem früheren Zustand ist aber ohne den offiziellen Status eines amtlich hinterlegten Ökokontos unzulässig. Nach den verfügbaren Angaben können also in der Summe 21.510 m² – das ist ein erheblicher Anteil des Ausgleichsbedarfs! – nicht als Ausgleichsflächen herangezogen werden! Von einem vollumfänglichen Ausgleich kann also keineswegs die Rede sein!

Wir sehen hier einen wesentlichen Planungsmangel

5. Umweltverbund

Uns fehlen konkrete Aussagen, welche Auswirkungen das Vorhaben auf die geplante Stärkung des schienengebundenen ÖPNV im Großraum Regensburg hat. Unser Kenntnisstand ist, dass die Schienenkapazität im Zulaufbereich zum geplanten Vorhaben zu gering ist. Dieses Projekt wird weitere Schienenkapazität beanspruchen und steht damit in Konkurrenz zur sinnvollen Weiterentwicklung des ÖPNV.

Wir sehen durch die fehlenden Aussagen ein wesentliches Defizit.

6. Naherholung

Der Regensburger Osten und das Hohe Kreuz im Besonderen verfügt derzeit kaum über öffentliche Grünflächen. Im Freiflächenentwicklungskonzept sind hier Defizite ausgewiesen. Die Fläche an sich ist vor dem Hintergrund der aktuell allortend aber auch im Umfeld stattfindenden Verdichtungen als Freifläche von besonderer Bedeutung.

Durch das geplante Projekt würde Grünfläche im Viertel weiter reduziert; zumal die Ausgleichsflächen nicht vor Ort entstehen sollen.

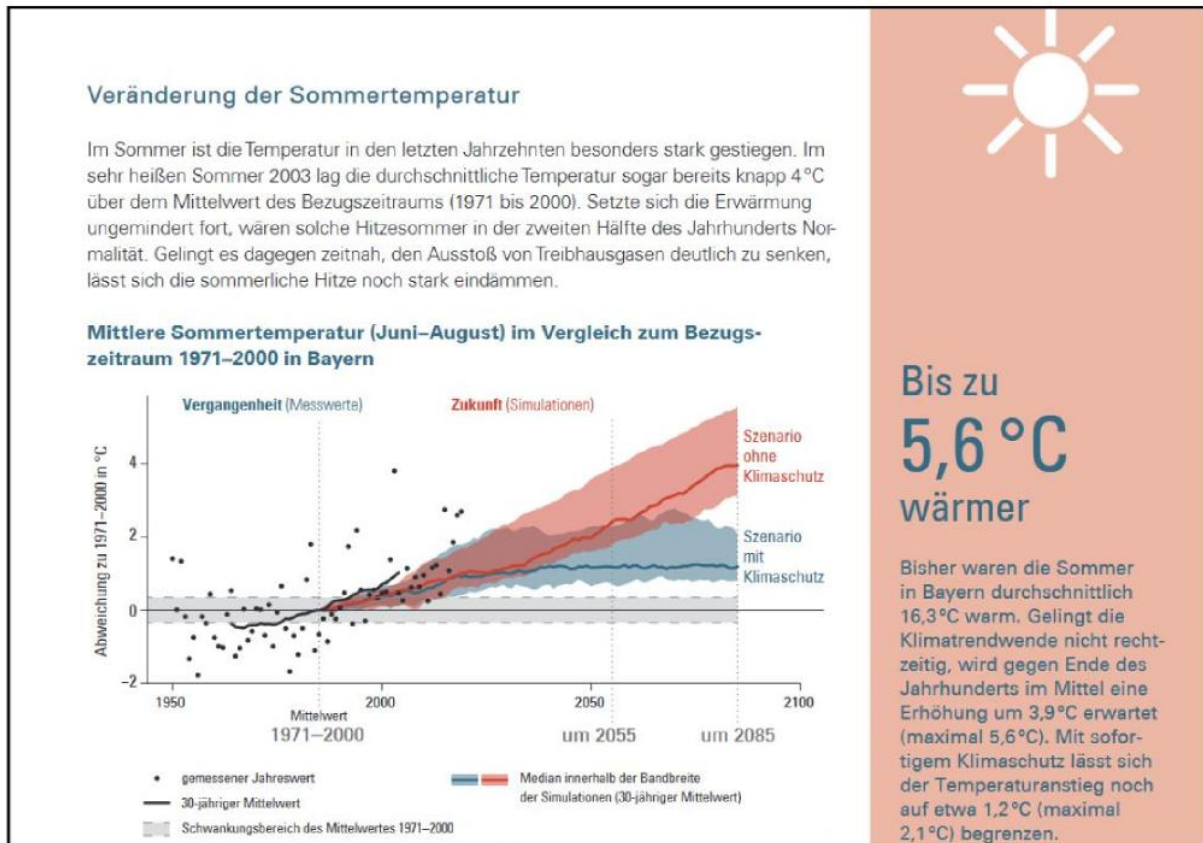
Keine Aussagen werden zudem getroffen, welche Auswirkungen die Maßnahmen auf den gegenüberliegenden Bereich des Pürkelgutes haben. Im Zuge der gescheiterten Bewerbung zur Landesgartenschau wurden hier Überlegungen für eine Parkanlage angestellt. Uns ist unklar, ob diese Überlegungen in die Planungen eingeflossen sind. Es ist zu befürchten, dass die Erholungswirkung durch den Lärm eines Containerlagers auf der gegenüberliegenden Gleisseite stark eingeschränkt wird.

Wir sehen hier einen wesentlichen Planungsmangel

7. Klima

Leere Container heizen sich und ihre Umgebung im Sommer zusätzlich auf.

Nach allen Prognosen werden Hitzeperioden bedrohlich zunehmen. Hitzeperioden bedeuten eine erhöhte Mortalität gerade der älteren und schwachen Mitbürgerinnen und Mitbürger, wie vom Landesamt für Umwelt in einer aktuellen Broschüre überdeutlich dargestellt („Bayerns Klima im Wandel“)



Sonderfall Stadtklima

Die Werte der Klimasimulationen beziehen sich auf die großflächige Landschaft. In dicht bebauten Städten ist die lokale Hitzebelastung noch größer. Dunkle Asphaltflächen und Gebäude heizen sich besonders stark auf. An diesen Orten entsteht ein Wärmeinseleffekt, das heißt, in der Stadt ist es deutlich wärmer als im Umland. Umso wichtiger sind daher Bäume, Grün- und Wasserflächen wie Parks und begrünte Dächer: Durch Verdunstung sorgen sie für Abkühlung in der Stadt.

Gerade in Städten wie Regensburg werden sich wegen der zunehmenden Versiegelungen und Grünverluste durch Verdichtung die Auswirkungen des Klimawandels noch verstärken. Wir brauchen daher Klimavorsorge - jetzt!
Aus den Unterlagen geht nicht konkret hervor, in welchem Umfang die Umsetzung des Bebauungsplanes Auswirkungen auf das lokale Klima (Lastfälle) hat.

Wir sehen hier einen wesentlichen Planungsmangel

Schlussbemerkung:

Wir bitten die Stadt abschließend nochmals eindringlich darum, dieses Areal als wertvolle Freifläche mit hoher Biodiversität Freiraum zumindest in sehr großen Teilen zu erhalten. Ob

ein Containerumschlagplatz an dieser Stelle wirklich der Stadtentwicklung förderlich ist stellen wir sehr deutlich in Frage und sehen nicht ansatzweise eine Alternativenprüfung bis hin zur „0-Variante“. Wir sehen im bisherigen Verfahren wesentliche Planungsmängel.

Äußerung vom 19.12.2016:

1. Flächennutzungsplan

Die Situation, dass in Regensburg der Flächennutzungsplan vom 31. Januar 1983 auch im Jahre 2016 mit Teiländerungen lokal weiterentwickelt wird führt u.E. dazu, dass der „Blick fürs Ganze“ zunehmend verloren geht. Die Anforderungen an die Einzelflächenentwicklungen und ihre Auswirkungen auf das gesamte Stadtgebiet können so nur unzulänglich abgebildet werden. Das führt u.E. zu erheblichen Planungsdefiziten.

Mit der geplanten Ausweisung großer Flächen am „Ostbahnhof“ als Industriegebiet (GI) verliert die Stadt eines ihrer größeren zusammenhängenden Biotopflächen (rd. 5 ha „am Stück“). Wir haben erhebliche Zweifel, ob die neue Industrieflächennutzung „Leercontainerstellfläche“ anstelle eines großen zusammenhängenden Biotops im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt ist. Wie aus den Luftbildern in Anlage 1 hervorgeht, sind die umliegenden Flächen bis auf das Areal „Pürkelgut“ bebaut. Die noch verbliebenen offenen Flächen haben daher u.a. eine besondere ökologische und klimatische Bedeutung (Feinstaub, Klima, Frischluft, ...). Sie haben auch; z.B. in Zusammenhang mit einer Integration dieser Flächen im Rahmen einer möglichen „Landesgartenschau am Pürkelgut“ Potential für die Erholungs-Funktion. Kurz: Die Fläche ist in vielerlei Hinsicht zu „wertvoll“ um vollständig als „Leercontainerstellfläche“ zu dienen.

Wir fordern ein über die Fläche hinausgehenden integralen Planungsansatz unter Beachtung aller relevanten Umweltfaktoren von Klima bis zur Naherholung.

In diesem Zusammenhang fordern wir, dass die Stadt eine Positiv-Planung für Freiflächen genauso ernsthaft betreibt wie die Ausweisung von Flächen für Wohnbebauung und Gewerbe und Industrie. Dieser „Grüne Plan Regensburg“ muss u.E. u.a. beinhalten: die Freiflächenversorgung der Bevölkerung, die Möglichkeiten für ökologisch sinnvollen Verkehr (Grüne Verbindungsachsen aus dem Stadtinneren ins Umland, Vorrang für Fahrradverbindungen), Kleingartenanlagen, Tabuflächen in denen eine ökologisch verträgliche Landwirtschaft erhalten bleibt (Harting, Irl, Graß, Leoprechting, Oberisling), Frischluftschneisen, Biotopflächen, Grüne Achsen durch Regensburg in denen vorhandene und zukünftige Ausgleichsflächen liegen (Donau, Regen, Aubach, Islinger Mühlbach, Irl Klärteiche, Bahnlinien als wichtige Achsen für den Artenschutz, Hangkanten an den Winzerer Höhen. Max-Schultze Steig, Keilsteiner Hang etc...).

2. Bebauungsplan

Das 12 ha große Areal liegt baurechtlich im Außenbereich. Für uns ist das Areal der ehemaligen Kleingartenanlage ein sehr wertvolles Biotop im Stadtgebiet von Regensburg.

a) Historie

Aus eigenem Augenschein ist noch eine sehr vielgestaltige und artenreiche Kleingartenanlage im Bereich des Areals bekannt, welche offensichtlich ab 2004 durch Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 215 aufgelöst und aufgelassen wurde. Uns ist aktuell nicht bekannt, wie dabei die natur- und artenschutzrechtlichen Belange erfasst, gewürdigt und umgesetzt wurden. Aus anderen Kleingartenanlagen ist bekannt, dass dort z.B. Zauneidechsenpopulationen, Wendehals und andere bedrohte und besonders geschützte Tierarten vorkommen. Die Unterlagen enthalten dazu keine Aussagen.

Wir fordern die natur- und artenschutzrechtliche Historie ab 2004 und die damit verbundenen evtl. auch aktuell noch nachwirkenden Belange in das laufende Bauleitplanverfahren als wichtige Planungsgrundlage aufzunehmen.

b) Geschützte Gebiete / Kartierte Bereiche

Aktuell kommen im Planbereich nachfolgende städtische Biotope zu liegen:

- Nr. R-1414-001 ca. 5 ha Abwechslungsreiche Wiesen und Staudenvegetation (Zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten, B 15 und Bahnanlagen liegt ein Zwickel mit einigen Ackerflächen und einer großen Brache auf dem Gelände einer ehemaligen Kleingartenanlage. Hier hat sich eine artenreiche Ruderalflur angesiedelt, die eine abwechslungsreiche Vegetation mit geschlossenen Staudenfluren und lückigen Abschnitten aufweist. In den hochwüchsigen Staudenfluren wachsen Goldrute, Beifuß und Rainfarn; in den lückigeren Bereichen viele Arten der wärmeliebenden Ruderalflur wie Wilde Möhre, Sichelmöhre, Natternkopf, Johanniskraut, Wegwarte, Steinklee, Wermut und Gelber Wau. Die mosaikartig abwechselnden Pflanzenbestände weisen eine gute vertikale Schichtung auf, die z. B. für Insekten sehr wertvoll ist.)
- R-1334-002 Hecke
- R-1089-001 Gehölze evtl. Gewässerbezug

In den uns zugesandten Unterlagen werden die o.g. amtlich erfassten Biotope weitgehend nicht genannt. Wir sehen daher ein signifikantes planungsrechtliches Defizit im Verfahren, insbesondere auch bezüglich einer transparenten Entscheidungsfindung im Stadtrat (erfolgter Aufstellungsbeschluss).

Wir fordern, wie in anderen Kommunen üblich, zukünftig umweltrelevante Belange bereits bei der „frühzeitigen Beteiligung“ ausreichend darzustellen.

Wir lehnen, wie nachfolgend noch erläutert, die Eingriffe in die amtlich kartierten Biotope in Art und Umfang ab und fordern naturverträglichere Varianten zu prüfen.

c) Bedarf für „Leercontainerstellflächen“

Im Grundsatz befürwortet der Bund Naturschutz die Stärkung der Schieneninfrastruktur und die Stärkung des Gütertransports auf der Schiene. Entsprechende Planungen müssen aber bedarfsgerecht sein. Damit verbundene Eingriffe sind auf das notwendige Maß zu reduzieren.

Wir fordern eine transparente und genaue Bedarfs- und Flächen- bzw. Größenanalyse der benötigten „Leercontainerstellfläche“ incl. Variantenprüfung ob und wie die damit verbundenen Eingriffe unterlassen bzw. minimiert werden können.

Wir fordern insbesondere zu prüfen, ob eine direkte moderate Erweiterung der südlich angrenzenden „Leercontainerstellfläche“ nach Norden hin bis etwa zum südlichen Rand des Biotops R-1414-001 (mittelfristig) ausreichend ist (siehe Darstellung Anlage / Luftbild 1, lila hinterlegte Fläche).

d) Art und Umfang des geplanten Ausgleichs

Nachdem bereits 5 ha kartierte Biotope betroffen sind, stellt sich uns die Frage, ob die angesetzten Ausgleichsflächen von 6 ha ausreichend sein können. Zudem stellt sich uns die Frage, ob es sich bei dem Biotop R-1414-001 bereits um eine Ausgleichsfläche handelt.

Wir lehnen klar die geplante Ausgleichflächen-Arrondierung (insb. Flächen A1 und A2) ab. Es reicht nicht, Ausgleichflächen in Form „besserer Straßenbankette“

auszuweisen. Diese Bereiche sind zu größeren Teilen „technische Bauwerke“ welche der Straßenunterhaltung unterliegen oder auch der Versickerung des auf den Straßen anfallenden Niederschlagswassers dienen. Die Ausgleichsflächen brauchen genügend Tiefe und auch Abstand zu Verkehrsflächen, damit z.B. die aktuell in den Biotopen vorkommenden Insekten (Bienen, Libellen, Falter) nicht dem Straßenverkehr zum Opfer fallen. Die dargestellten Flächen können die zugedachten Ausgleichsfunktionen nicht erfüllen.

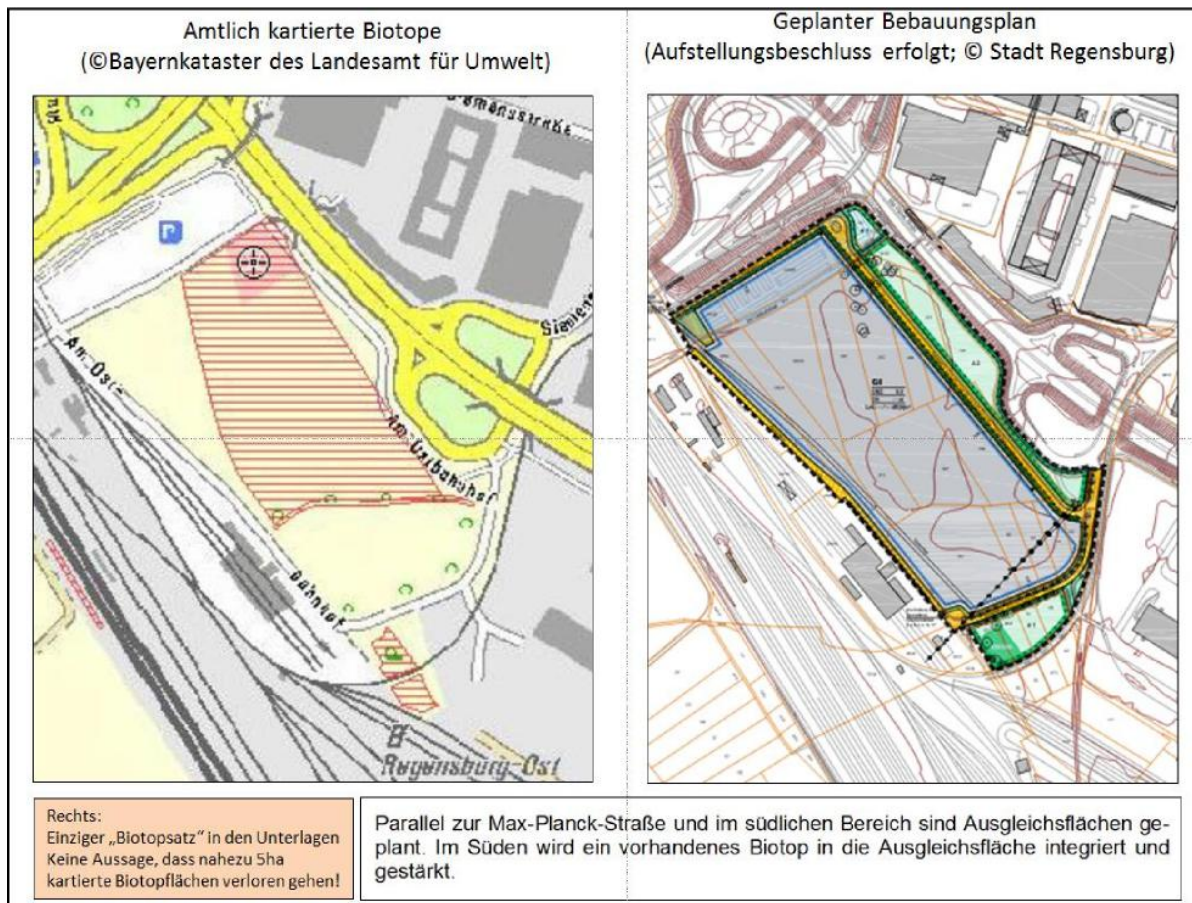
Im Grundsatz könnte insbesondere das Biotop R-1414-001 zusätzlich aufgewertet werden.

Wir fordern:

- eine umfassende Artenerhebung (u.a. auch Reptilien und Amphibien) und einen umfassenden Umweltbericht mit Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstellen.
- eine genaue Darstellung, wo die 6 ha Ausgleichflächen situiert werden sollen und ob sie funktional zum Ausgleich geeignet sind (Art, Lage, Größe).
- dass Funktionsflächen für den Straßenraum oder Flächen die mit anderen „technischen Funktionen“ belegt oder überprägt sind, nicht als Ausgleichsflächen dienen.
- die Ausgleichflächen sind im Stadtgebiet von Regensburg zu situieren.

e) Zusammenfassung

Wir lehnen die geplanten Eingriffe und die geplanten Ausgleichsmaßnahmen, soweit diese schon erkennbar sind, insbesondere vom Umfang und von der Lage her ab. Wir fordern Alternativen zur Zerstörung der kartierten Biotopflächen zu prüfen. Wir sehen darüber hinaus deutliche Argumente, welche insbesondere für den Erhalt der Biotopflächen R-1414-001 sprechen.



Stellungnahme der Verwaltung:

zu Einleitung

In der Einleitung zur Stellungnahme wird auf grundsätzliche Inhalte der nachfolgenden Stellungnahme eingegangen. Die Themen „Standortprüfung“, „Artenschutz“ und „Ausgleichsflächen“ werden durch eigene Punkte innerhalb der Stellungnahme näher ausgeführt. Das Thema Schallschutz wird nur in der Einleitung genannt, weshalb an dieser Stelle auf diesen Punkt eingegangen wird.

Für den Bereich der Lärmimmissionen, auf den auch unter Pkt. 1 der Stellungnahme bereits Bezug genommen wird, liegen entsprechende schalltechnische Untersuchungen vor (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020).

Auf der Grundlage der Ermittlung der Immissionsvorbelastungen wurden im Bebauungsplan sogenannte Emissionskontingente und sogenannte Zusatzkontingente für definierte Richtungssektoren A bis C festgesetzt (siehe Pkt. 3.14 Schallschutz der Begründung). Mit dieser Kontingentierung wird sichergestellt, dass jeder Betrieb geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, „dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werksgelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Industrie- und Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würde (C. Hentschel Consult, 30.10.2020).“ Maßgeblich sind die bestehenden Immissionsorte 1 bis 7 bzw. die nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (IO 1: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 161 [Allgemeines Wohngebiet,], IO 2: Kleingartenanlage [Mischgebiet, Tagwert], IO 3: Einhauser Str. 2 [MI], IO 4: in Aufstellung befindlicher BP Nr. 273 [Urbanes Gebiet], IO 5: Landshuter Straße 121 [MI], IO 6: Heuweg 21 [MI], IO 7: Kremser Str. 17 [MI]) sowie die Immissionsorte A bis C (Städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne, IO: A [GE], IO: B [MI], IO: C [WA]). Innerhalb des Bebauungsplanes werden die Emissions-/ Geräuschkontingente so ausgelegt, dass an den Immissionsorten der Immissionsrichtwert der TA-Lärm bzw. die ermittelten Planwerte eingehalten werden müssen.

Immissionsorte und schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die weiter entfernt von den im Bebauungsplan zu erwartenden Emissionsquellen liegen, sind allein durch die Betrachtung der o.g. nächstgelegenen Immissionsorte ebenfalls vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt. Somit ist die in der Stellungnahme genannte städtebauliche Entwicklung Prinz-Leopold-Kaserne (als IO A bis C) in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Durch Einhaltung der festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen notwendig, um den Schutz der Immissionsorte zu gewährleisten, und deshalb im Bebauungsplan auch nicht vorgesehen. Bei einem konkreten Vorhaben kann es im Rahmen des Genehmigungsverfahrens aber notwendig werden, aktive Schallschutzmaßnahmen (vorhabenbezogen) umzusetzen, um die entsprechenden Werte einhalten zu können.

Zu der Stellungnahme vom 19.12.2016 wird auf die entsprechende Stellungnahme der Verwaltung im Rahmen des Beschlusses zur öffentlichen Auslegung vom 19.10.2021 (VO/21/18334/61) und die Anlage BP215-I_ Stellungnahmen_ Öffentlichkeit_ TÖB verwiesen.

zu 1. Flächennutzungsplan

Die Planungsabsicht einer gewerblichen/ industriellen Entwicklung war bereits bei der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) in den 2000er-Jahren angelegt. Das dazu notwendige Verfahren im Bereich des Ostbahnhofs wurde durch den Beschluss des Planungsausschusses am 16.03.2004 eingeleitet und am 17.07.2006 durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg abgeschlossen. Mit dieser Änderung

wurden die Flächen im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan auch nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der Bebauungsplan entspricht somit auch den stadtentwicklungsplanerischen Zielen.

zu 2. Standortprüfung

Mit der „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ aus Juli 2015 (VO/15/11358/66) liegt eine entsprechende Standortuntersuchung vor. Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss ebenso unmittelbar realisiert werden, um den sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Bereits im Aufstellungsbeschluss 2016 wird in der Beschlussvorlage darauf verwiesen: „Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Schon heute arbeitet das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze. Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen das Gebiet des Bebauungsplanes 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot“ (VO/16/12557/61).

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) definiert in § 1 Abs. 1 Nr. 2 bzw. 3 den Anwendungsbereich in Bezug auf (sonstige) Pläne und Programme. Anlage 4 führt unter Nr. 1.8 Strategische Umweltprüfungen (SUP) Bauleitplanungen nach den §§ 6 und 10 des Baugesetzbuchs auf. Die Strategische Umweltprüfung erfolgt in der Bauleitplanung im Rahmen des Umweltberichtes nach § 2a BauGB i.V.m. § 2 Abs. 4 BauGB. Auf die Inhalte des Umweltberichtes in diesem Bauleitplanverfahren Nr. 215-I, Industriegebiet am Ostbahnhof wird verwiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass es bei der Varianten- oder Alternativenprüfung nicht um die grundsätzliche Fragestellung – also die Frage nach dem Standort bzw. des Planungserfordernisses nach § 1 Abs. 3 BauGB des konkreten Planungsgebietes – geht. Hier ist die Flächennutzungsplanung als gesamtstädtische räumliche Ordnung- und Entwicklung zu nennen. Hierzu wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 1 und Nr. 2 verwiesen. Vielmehr ist auf der Ebene des Bebauungsplanes auf § 3 Abs. 1 BauGB zu verweisen, in dem auf „sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung des Gebietes in Betracht kommen“. Es geht somit um alternative Planungen im Planungsgebiet, d.h. um Optimierungen unter Berücksichtigung der Planungsziele innerhalb des Geltungsbereiches. Hierzu wird auf Pkt. 2.4 des Umweltberichtes zum Bebauungsplan verwiesen.

zu 3. Artenschutz

Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 12.12.2017 methodisch wie inhaltlich anzuzweifeln sind. Es wird ebenfalls auf die Stellungnahme des Umweltamtes als Untere Naturschutzbehörde vom 20.12.2021 [Nr. 11] verwiesen.

In Bezug auf die Zitierung der saP in der Stellungnahme wird auf die Vollständigkeit der Textstelle hingewiesen: „Deshalb konzentrierten sich die Untersuchungen auf diese Bereiche. Untersucht wurden darüber hinaus potenziell geeignete Habitate wie Weg- und Gebüschränder, Böschungen, wenig bewachsene Standorte und lückige Ruderalflure. Zauneidechsen wurde in Einzelexemplaren an mehreren Stellen an den und in der Nähe der Bahngleise nachgewiesen“ (Pkt. 4.1.2 Reptilien, Seite 8, Angaben zur speziellen

artenschutzrechtlichen Prüfung als Grundlage für das B-Planverfahren für das geplante Betriebs-gelände der DB-Intermodal Services GmbH am Ostbahnhof Regensburg, Büro für Landschaftsökologie, Donaustauf, 12.12.2017).

zu 4. Ausgleichsflächen, zu 6. Naherholung

Der naturschutzfachliche Ausgleich ist strikt von den öffentlichen Grünflächen zu trennen. Der naturschutzfachliche Ausgleich kompensiert den durch den Bebauungsplan verursachten Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser dient damit dem naturschutzfachlichen Aspekt (Ausgleich der Flächenversiegelung durch den Bebauungsplan) und erfüllen in diesem Sinne nicht primär Funktionen der Naherholung. Die durch den Bebauungsplan überplanten Flächen waren und sind keine öffentlichen Grün-, Ausgleichs- und Naherholungsflächen.

Zum Nachweis außerhalb des Geltungsbereiches ist auf § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB zu verweisen: „Soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, können die Darstellungen und Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes erfolgen.“ Und zur Sicherung der Ausgleichsflächen, sofern diese nicht im Bebauungsplan festgesetzt sind, wird auf § 1a Abs. 3 S. 4 BauGB verwiesen: „Anstelle von Darstellungen und Festsetzungen können auch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen getroffen werden.“ Durch einen städtebaulichen Vertrag werden die Flächen im Privateigentum an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag (als Teil des städtebaulichen Vertrages) abgetreten und dauerhaft gesichert.

Der Umgang mit den bestehenden öffentlichen Grünflächen bzw. deren Neuplanung richtet sich nach den Handlungsempfehlungen des Freiraumentwicklungskonzeptes der Stadt Regensburg. Für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 215-I sind hier keine Empfehlungen vorhanden.

zu 5. Umweltverbund

Wie im Bebauungsplan beschrieben bedarf es für einen optionalen Gleisanschluss – im Bedarfsfall – eines entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). In diesem Verfahren wäre dann auch die Einbindung eines solchen neuen Gleisanschlusses in das übergeordnete Schienennetz abzuarbeiten und entsprechende Kapazitätsprüfungen vorzunehmen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

zu 7. Klima

Die grundsätzlichen Auswirkungen auf das Klima wurden bereits in einem Klimagutachten (RSC, 16.08.2018) untersucht und es wurden entsprechende Festsetzungen (Begrünung von Flachdächern, nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke, Tiefgaragen, Versickerungsflächen) formuliert. Konkrete Vorhaben, wie die Errichtung eines Containerterminals sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher grundsätzlich nicht Untersuchungsgegenstand.

Um dennoch die in der Stellungnahme getätigte Äußerung zur Aufheizung von (Leer-) Containern und der vermuteten stärkeren Auswirkungen auf die umgebende Siedlungsstruktur quantitativ und qualitativ einschätzen zu können, wurde im Rahmen des Abwägungsprozesses eine zusätzliche gutachterliche Ersteinschätzung: „Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld“ (GEO-NET, 12.12.2022) veranlasst. Da der Bebauungsplan keine Container festsetzt, kein Vorhabenbezug vorliegt und – wie beschrieben – Gutachten solche beweglichen Güter i.d.R. nicht beurteilen, konnte nur eine modellierende Situation untersucht werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in der nächtlichen Situation von Containern, wie auch von einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen ausgehen. In der Versuchsanordnung fällt die komplett versiegelte Aufstellfläche stärker ins Gewicht.

Über Tag ist mit einer extremen Hitzebelastung im Modellgebiet zu rechnen, die durch Verschattung und Luftströmung (durch Containerstapelung und/ oder Gebäude) gedämpft werden kann. In größerer Entfernung zu den Gebäuden, bzw. der Containergruppe ist eine

leichte Verstärkung der Hitzebelastung möglich. Die Modellrechnung zeigt jedoch, dass sich im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden keine signifikanten Unterschiede ergeben. Die gutachterliche Ersteinschätzung ist dem Beschluss beigefügt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Nr. 11.:

Umweltamt, Untere Naturschutzbehörde

Stellungnahme vom 20.12.2021:

1. Sachverhalt:

Es wurden die aktuellen Entwürfe der Planzeichnung, der Satzung, der Begründe sowie zahlreiche zugehörige Umweltunterlagen vorgelegt.

2. Beurteilung:

In der Satzung sind weder Festsetzungen zum Artenschutz noch zum notwendigen Ausgleich enthalten. Amt 61 hat gemeinsam mit dem Rechtsamt (Amt 30) festgelegt, dass der naturschutzrechtliche Ausgleich und die Umsetzung der notwendigen Artenschutz-Maßnahmen durch städtebaulichen Vertrag und Übertragung des Eigentums an den Ausgleichsflächen auf die Stadt Regensburg gesichert wird. Dies ist textlich in der Begründung dargestellt. In der Planzeichnung sind die Ausgleichsflächen mit T-Linien dargestellt und damit ebenfalls festgesetzt. Aus naturschutzfachlicher Sicht wäre eine Festsetzung in der Satzung zu bevorzugen, mit dem hier vorgesehenen Vorgehen besteht aber Einverständnis.

Mit den Inhalten des Umweltberichts besteht Einverständnis.

Das Ziel, 50 % des Ausgleichs im direkten Umfeld des Eingriffs auszugleichen, wird hier nicht erreicht. Ca. 30 % der Ausgleichsflächen befinden sich im Bebauungsplangebiet und fast direkt anschließend. Die anderen Ersatzflächen befinden sich zwar nicht in direktem räumlichen Umfeld, aber zumindest im Stadtgebiet der Stadt Regensburg bzw. direkt angrenzend an das Stadtgebiet, so dass grundsätzlich noch von einer positiven Wirkung für die städtische Natur und die Regensburger Stadtbevölkerung ausgegangen werden kann.

Der Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 15 BNatSchG kann durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes kompensiert werden. Sowohl mit der Ermittlung des Eingriffs bzw. des Ausgleichsbedarfs - insgesamt 56.663 m² - als auch mit den festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzflächen besteht Einverständnis.

Nach der Umsetzung der CEF-Maßnahme und der weiteren Vermeidungsmaßnahmen verbleiben keine vorhabensbedingten Auswirkungen für die nachgewiesenen europäischen Vogelarten. Streng geschützte Arten werden nicht beeinträchtigt. Es sind keine Ausnahmen von Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nr. 12.:

IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim, D.-Martin-Luther-Straße 12, 93047 Regensburg

Stellungnahme vom 20.12.2021:

Wir begrüßen und unterstützen die Planungen ausdrücklich. Die Flächen sind im derzeit gültigen Flächennutzungsplan bereits als Industriegebiet dargestellt. Die Flächennutzung im umliegenden Gebiet ist gewerblich geprägt, daher würde sich die geplante Nutzung gut in die Umgebung einfügen. Die Planungen unterstreichen somit das benachbarte Rahmenkonzept „Regensburg-Ost“, in dem u.a. die Stärkung des Stadtostens als Gewerbe- und Industriestandort als übergeordnetes Ziel ausgegeben wurde.

Regensburg ist ein zentraler Logistikknoten für die Stadt selbst und den umgebenden Wirtschaftsraum. Zu Recht wird in den Ausführungen auf das öffentliche Interesse bei dieser großflächigen und intensiven Entwicklung des Plangebiets hingewiesen. Die aktuellen Planungen zum Bau eines Container-Service-Centers am Regensburger Ostbahnhof sehen wir als einen Beitrag gegen den Klimawandel und für mehr Nachhaltigkeit, aber auch zur weiteren Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Betriebe als dringend notwendig. Den gewählten Standort halten wir aus logistischer wie auch aus stadtplanerischer Sicht für hervorragend geeignet.

Ein Güterzug ersetzt bis zu 52 Lkw. Damit ist die Schiene bereits heute das Rückgrat vieler Betriebe und ein entscheidender Faktor für weniger Lkw-Verkehr. Bereits 2014 wurde in einem Gutachten festgestellt, dass die Kapazitäten für eine weitere Verlagerung auf die Schiene in Regensburg zur Neige gehen. Die betroffenen Akteure, sowohl die Deutsche Bahn als auch der Bayernhafen, konnten zwar durch erweiternde Maßnahmen und Effizienzgewinne zusätzliches Potential heben, angesichts der weiterhin positiven wirtschaftlichen Entwicklung, einem prognostizierten weiteren Anstieg des Bedarfs an Gütertransporten sowie des politischen Willens, mehr Güter auf die Schiene bringen zu wollen, reichen die Maßnahmen aber bei weitem nicht aus. Neben einer deutlichen Erweiterung der Terminalkapazitäten als Start- und Zielpunkt für Schienenverkehre braucht es aufgrund der starken Exportorientierung der regionalen Wirtschaft vor allem auch eine Erweiterung und effizientere Einbindung der vorhandenen Leercontainer-Depots. Dies soll mit dem Container-Service-Center am Ostbahnhof realisiert werden und auch innerhalb Regensburgs zu weniger Lkw-Fahrten führen, da die bisherigen vier Standorte konsolidiert werden können. Effiziente Lieferketten haben einen direkten Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und den Erhalt von Arbeitsplätzen.

Zu begrüßen ist auch, dass die weitere Entwicklung des Gebietes durch eine allgemeine Gebietsfestsetzung als Industriegebiet offengehalten werden soll, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen. Dadurch kann dem Mangel an Industrie- und Gewerbeflächen im Stadtgebiet entgegengewirkt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nr. 13.:

Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH, Südwestpark 15, 90449 Nürnberg

Stellungnahme vom 20.12.2021:

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

Im Rahmen der Gigabitoffensive investiert Vodafone in die Versorgung des Landes mit hochleistungsfähigen Breitbandanschlüssen und damit den Aufbau und die Verfügbarkeit von Netzen der nächsten Generation - Next Generation Access (NGA)- Netzen.

In Anbetracht der anstehenden Tiefbauarbeiten möchten wir hiermit unser Interesse an einer Mitverlegung von Leerrohren mit Glasfaserkabeln bekunden. Um die Unternehmung bewerten zu können, benötigen wir Informationen hinsichtlich Potenzial und Kosten.

Deshalb bitten wir Sie uns Ihre Antwort per Mail an greenfield.gewerbe@vodafone.com zu senden und uns mitzuteilen, ob hierfür von Ihrer Seite Kosten anfallen würden. Für den Fall, dass ein Kostenbeitrag notwendig ist, bitten wir um eine Preisangabe pro Meter mitverlegtes Leerrohr. Des Weiteren sind jegliche Informationen über die geplante Ansiedlung von Unternehmen hilfreich (zu bebauende Fläche, Anzahl Grundstücke, Anzahl Unternehmen, etc.).

In Abhängigkeit von der Wirtschaftlichkeit der Glasfaserverlegung können wir somit die Telekommunikations-Infrastruktur in Ihrer Gemeinde fit machen für die Gigabit-Zukunft.

Stellungnahme der Verwaltung:

In dem übersandten Lageplan können innerhalb des Bebauungsplangebietes keine Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH festgestellt werden. Die Stellungnahme wird, soweit notwendig und möglich, im Rahmen der konkreten Bauplanung und Bauausführung berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nr. 14.:

Deutsche Bahn AG, Barthstraße 12, 80339 München

Stellungnahme vom 22.12.2021:

Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigt, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme zu o.g. Bauleitplanung.

Gegen die vorgelegte Planung bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen, Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.

Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen zu gewähren.

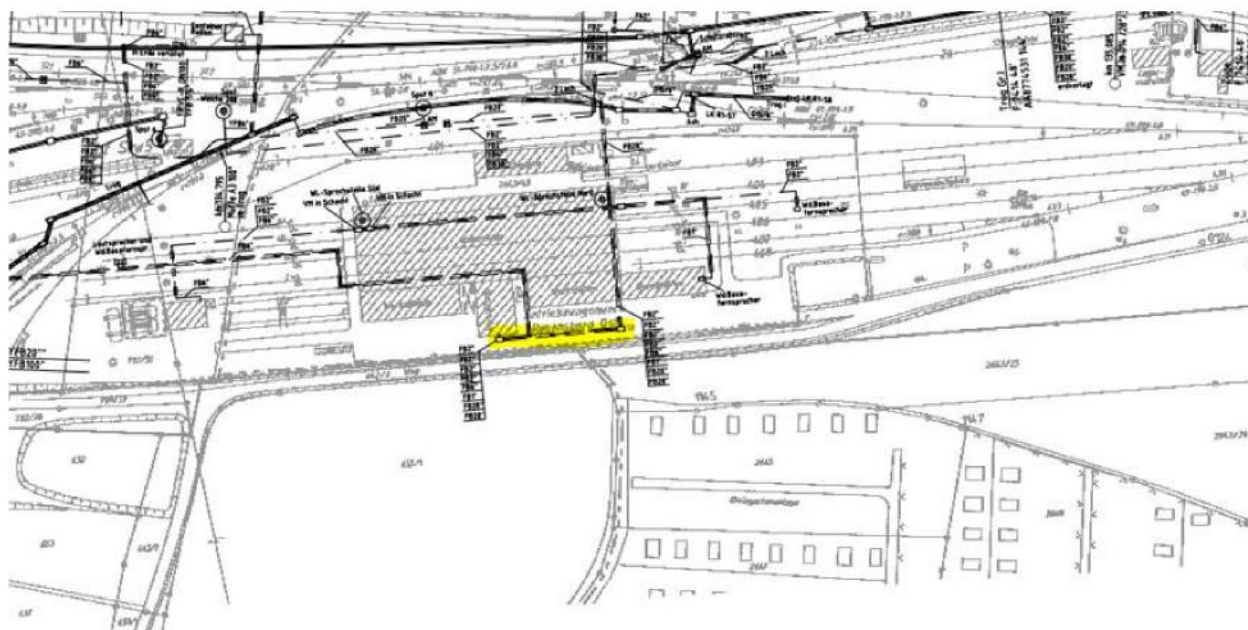
Die Eisenbahnen sind nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebsicheren Zustand zu halten (§ 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG).

Zur sicheren Durchführung des Eisenbahnbetriebes müssen die Anbindungen zu den Anlagen und Flächen der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei bestehen und durchgängig befahrbar bleiben (Die Flächen der DB Netz AG über den Bahnübergang km 135,236, Strecke 5500, Straße „Am Ostbahnhof“ sind zum Teil vermietet, desweiteren ist dies ein Zufahrt zu den Lagerhallen im Besitz der Firma ...).

Bei der Straßenänderung/-anpassung ist darauf zu achten, dass die Anbindungen zu den Bahnanlagen gerecht für die Instandhaltungsfahrzeuge, Rettungsfahrzeug und Feuerwehr sind (Fahrbahnbreite, Schleppkurven, etc.).

Baumaßnahmen in Nähe von Bahnbetriebsanlagen erfordern umfangreiche Vorarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz der Kabel, Leitungen und Anlagen der DB AG. Im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden.

Die Prüfung hat ergeben, dass von späteren Baumaßnahmen die im nachstehenden Planausschnitt gelb markierte Kabeltrasse der DB Netz AG (an der Nordseite ehem. Betriebswagenwerk Regensburg Ost) inclusive Kabelschächte betroffen sein könnte. In der Kabeltrasse befinden sich mehrere Bahnhofsfermeldekabel.



Der vollständige Kabellageplan ist zu Ihrer Information beigelegt.
Die Kabelanlage/der Kabeltrog der DB Netz AG darf nicht überbaut, überschüttet freigegeben oder beschädigt werden. Kabelmerkmale dürfen nicht entfernt werden. Der Schutzabstand zum Kabeltrasse/trog muss feldseitig **mind. 2,0 Meter** betragen. Die Kabelschächte müssen zum Zwecke der Instandhaltung/Entstörung jederzeit zugänglich bleiben.

Vor Beginn von Tiefbauarbeiten/Erdearbeiten in der Nähe des links der Bahn vorhandenen TK-Kabels ist eine Kabeleinweisung durchzuführen. Ansprechpartner hierfür die Feinplanungsstelle Regensburg, [E-Mail: fps.regensburg@deutschebahn.com](mailto:fps.regensburg@deutschebahn.com). Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung werden bei der örtlichen Einweisung übergeben.

Die Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an uns zurückzusenden. Ohne Vorliegen der unterzeichneten Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden. Auf Strafverfolgung nach StGB §§ 315, 316, 316 b und 317 bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln wird ausdrücklich hingewiesen.

Grundsätzlich dürfen Oberflächen- und sonstige Abwässer nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

Durch die Maßnahme darf dem Bahngelände kein zusätzliches Oberflächenwasser zugeführt werden.

Die Vorflutverhältnisse dürfen nicht zum Nachteil der Bahnanlagen verändert werden sowie die Bahnkörperentwässerungsanlagen (Durchlässe, Bahngräben, etc.) in ihrer Funktion keinesfalls beeinträchtigt werden.

Die Flächen befinden sich in der Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Die Funktionsweise der Oberleitungsanlage darf zu keinem Zeitpunkt in ihrer Verfügbarkeit beeinträchtigt werden. Die Oberleitungsmasten müssen für Instandhaltungs- und Entstörungsarbeiten jederzeit allseitig zugänglich bleiben.

Die DB Netz AG übernimmt keinerlei Haftung für Schäden aus Eisabwurf oder andere herabfallende Gegenstände.

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Der Bereich ist von Bäumen, Hecken usw. freizuhalten.

Von einer Bepflanzung des Grundstücks zur Bahnseite hin darf keine Gefahr ausgehen (u.a. bei Windbruch) sowie keine stark rankenden oder kriechenden Gewächse verwendet werden. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Im Grenzbereich darf keine schnell wachsende Vegetation mit ausladenden Kronen angepflanzt werden, die auf das Bahngelände reichen und die Sicherheit des Bahnbetriebsgeländes oder der Oberleitungsanlage beeinträchtigen könnten. Die erforderlichen Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Immissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauwerbern auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen (Schallschutz) vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Immobilienrelevante Belange:

Bahneigener Grundbesitz innerhalb des Geltungsbereiches der Bauleitplanung ist nicht vorhanden.

Werden Kreuzungen von Bahnstrecken mit Wasser-, Gas- und Stromleitungen sowie Kanälen und Durchlässen usw. erforderlich, so sind hierfür entsprechende Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge bei der DB Immobilien, Liegenschaftsmanagement, zu stellen.

Zur Nutzung des Gebiets sieht der Bebauungsplan einen optionalen Anschluss an die Gleisanlage der Deutschen Bahn vor.

Wir weisen darauf hin, dass hierfür im Bedarfsfall ein entsprechendes eigenständiges, eisenbahnrechtliches Verfahren erforderlich ist (§ 18 AEG).

Hinweise für Bauten nahe der Bahn:

Bei Bauarbeiten in Bahnnähe sind Sicherheitsauflagen aus dem Eisenbahnbetrieb zu beachten. Die Einholung und Einhaltung dieser Sicherheitsauflagen obliegt dem Bauherrn im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht. Zur Abstimmung der Sicherung gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind die Bauantragsunterlagen (Eingangsstelle DB Immobilien) vorzulegen.

Die folgenden allgemeinen Auflagen für Bauten / Baumaßnahmen nahe der Bahn dienen als Hinweis:

Der Eisenbahnverkehr darf – bereits während der Baumaßnahme – weder beeinträchtigt noch gefährdet werden.

Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit. Auch das Überschreiten der Bahnanlagen ist grundsätzlich untersagt!

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau-/Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicherzustellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen.

Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,0 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2011-09 und DB Richtlinien 997.0101 Abschnitt 4 und 132.0123A01 Abschnitt 1). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.

Kommen Fahrzeuge nach DB Ril 997.02 in den Oberleitungs- und Stromabnehmerbereich sind sie zu erden.

Bahngrund darf weder im noch über dem Erdboden überbaut noch als Zugang bzw. Zufahrt zum Baugrundstück sowie als Abstell- oder Lagerplatz (Erdaushub, Baumaterialien, u. ä.) – auch nicht im Rahmen der Baustelleneinrichtung – zweckentfremdet verwendet werden.

Angrenzende Bauwerke und bauliche Anlagen dürfen in ihrer Gänze und ihrem Umfeld nicht verändert oder beeinträchtigt werden – bspw. zusätzlicher Lasteintrag (NROB---BR0000400, Strecke/Km: 5500/135,3 + 25, Name: Osttangente, Bauwerksart: Brücke).

Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Grenzsteine, Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine dürfen nicht beschädigt, verändert, verschüttet oder überdeckt werden.

Der Deutschen Bahn AG dürfen durch das Vorhaben keine Nachteile und keine Kosten entstehen. Anfallende Kosten sind vom Antragsteller zu übernehmen.

Wir verweisen auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, kann sich eine Haftung des Bauherrn ergeben.

Schlussbemerkungen

Alle angeführten gesetzlichen und technischen Regelungen sowie Richtlinien gelten nebst den dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen. Vorausgesetzt wird, dass die maßgebenden Vorschriften und Richtlinien vorhanden und bekannt sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Inhalte der Stellungnahme in Bezug auf die Informationen zu den Betriebsanlagen der DB AG werden – sofern noch nicht enthalten – in den Hinweisen zur Satzung aufgenommen.

Die Stellungnahme wird, soweit notwendig und möglich, im Rahmen der konkreten Bauplanung und Bauausführung berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Nr. 15.:

WWA Regensburg, Postfach 20 04 28, 93063 Regensburg

Stellungnahme vom 27.12.2021:

Das Planungsgebiet liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten, vorläufig gesicherten oder festgesetzten Überschwemmungsgebieten und sog. wassersensiblen Bereichen.

Im Bereich des geplanten Bbauungsplanes der Stadt Regensburg sind keine Grundstücksflächen im Kataster gem. Art. 3 Bayer. Bodenschutzgesetz (BayBodSchG) aufgeführt, für die ein Verdacht auf Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen besteht. Ob geplant ist, bei der Fortschreibung des Katasters Flächen aufzunehmen, die im

Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen, ist beim Umweltamt der Stadt Regensburg zu erfragen.

Grundsätzlich ist das Umweltamt der Stadt Regensburg zur Altlastenthematik zu hören, da dem WWA Regensburg für den Stadtbereich nicht alle altlastenrelevanten Erkenntnisse vorliegen und auch nicht alle Verdachtsflächen im Altlastenkataster eingetragen sind.

Sollten bei den Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Umweltamt zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art. 1 BayBodSchG). Der Aushub ist z.B. in dichten Containern mit Abdeckung zwischenzulagern bzw. die Aushubmaßnahme ist zu unterbrechen bis der Entsorgungsweg des Materials geklärt ist.

Zum Schutz vor Wassereintrüben und Starkregenereignissen empfehlen wir die dichte und auftriebssichere Ausführung der Kellergeschosse. Auf DIN 18533 Bauwerksabdichtungen wird hingewiesen.

Ebenso wird zum Schutz gegen Starkregenniederschläge bei Gebäudeöffnungen (wie Kellerschächte, Eingänge) empfohlen, die Unterkante der Öffnung mit einem Sicherheitsabstand von 25 cm über Geländehöhe bzw. Straßenoberkante zu legen.

Auf die Anzeigepflicht gemäß § 49 Wasserhaushaltsgesetz i.V.m. Art. 30 Bayerisches Wassergesetz bei der Freilegung von Grundwasser bzw. die Erlaubnispflicht von Bauwasserhaltungen gemäß Art. 70 Abs. 1 Nr. 3 Bayerisches Wassergesetz wird hingewiesen.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht begrüßen wir die Festsetzung von begrünten Flachdächern. Grundsätzlich sind für uns die Aussagen zur Niederschlagswasserbeseitigung noch nicht ausreichend. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht kommt grundsätzlich eine Einleitung von Niederschlagswasser in einen Mischwasserkanal nicht in Frage.

Es ist zu klären inwieweit eine Versickerung quantitativ und qualitativ möglich ist. Entsprechende Wasserrechtsanträge sind frühzeitig zu stellen. Die Beseitigung von Niederschlagswasser ist Teil der gesicherten Erschließung und somit zwingend notwendig für einen Satzungsbeschluss. Es sollte auch geklärt werden, dass es bei einem Starkregenereignis, auf Grund der sehr hohen Versiegelung nicht zu Wasserabfluss kommt, der Dritte negativ beeinträchtigt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird, soweit notwendig und möglich, im Rahmen der konkreten Bauplanung und Bauausführung berücksichtigt.

zu Altlasten:

Es wird auf die Hinweise zur Satzung unter Sonstiges, Abs. 1 verwiesen.

zu Niederschlagswasser/ Starkregen/ Grundwasser:

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. [...] Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können

Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Ein Nachweis bzw. eine Darstellung der wasserrechtlichen Belange erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren.

In diesen Verfahren sind auch die in der Stellungnahme genannten Empfehlungen in Bezug auf das Grundwasser im Rahmen der Bauausführung zu prüfen. Die Empfehlungen werden nicht zusätzlich in den Bebauungsplan aufgenommen.

Bzgl. der Freilegung von Grundwasser bzw. der Bauwasserhaltung werden die Hinweise zur Satzung ergänzt.

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird in Teilen entsprochen.

Nr. 16.:

TenneT TSO GmbH, Bernecker Straße 70, 95448 Bayreuth

Stellungnahme vom 29.11.2021:

Die Überprüfung der uns zugesandten Unterlagen zum oben genannten Vorgang hat ergeben, dass in dem Bereich keine Anlagen der TenneT TSO GmbH vorhanden sind.

Belange unseres Unternehmens werden somit durch die geplante Maßnahme nicht berührt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nr. 17.:

PI Regensburg Süd, Sachbereich Verkehr, Minoritenweg 1, 93047 Regensburg

Stellungnahme vom 10.12.2021:

Von polizeilicher Seite bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nr. 18.:

LfU Bayerisches Landesamt für Umwelt, 86177 Augsburg

Stellungnahme vom 13.12.2021:

Mit Schreiben vom 15.11.2021 geben Sie dem Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der o.g. Planänderung.

Als Landesfachbehörde befassen wir uns v. a. mit umweltbezogenen Fachfragen bei Planungen und Projekten mit überregionaler und landesweiter Bedeutung, mit Grundsatzfragen von besonderem Gewicht sowie solchen Fachbelangen, die von örtlichen oder regionalen Fachstellen derzeit nicht abgedeckt werden (z. B. Rohstoffgeologie, Geotopschutz, Geogefahren).

Die o.g. vom LfU zu vertretenden Belange werden nicht berührt bzw. wurden ausreichend berücksichtigt.

Zu den örtlich und regional zu vertretenden Belangen des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes verweisen wir auf die Stellungnahmen des Umweltamtes in Ihrem Hause (Untere Naturschutzbehörde und Untere Immissionsschutzbehörde).

Die Belange der Wasserwirtschaft und des vorsorgenden Bodenschutzes werden vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg wahrgenommen. Diese Stellen beraten wir bei besonderem fachspezifischem Klärungsbedarf im Einzelfall.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Nach Durchführung der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der parallel durchgeführten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 4 Abs. 2 und 4a Abs. 2 BauGB vom 23.11. bis 22.12.2021 wurden redaktionelle Änderungen vorgenommen. Diese haben jedoch keinen materiellen Regelungsgehalt und dienen nur der Klarstellung. Eine erneute öffentliche Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB war daher rechtlich nicht erforderlich.

So wurden insbesondere folgende Änderungen / Ergänzungen vorgenommen:

- Ergänzung Satzung und Begründung:
Empfehlung zu Erstellung eines qualifizierten Lichtgutachtens im Rahmen der jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren

Satzung:

Hinweise zur Satzung,

Genehmigungsverfahren/Freistellungsverfahren/Denkmalenschutz, Abs. 5 (neu), Seite

7

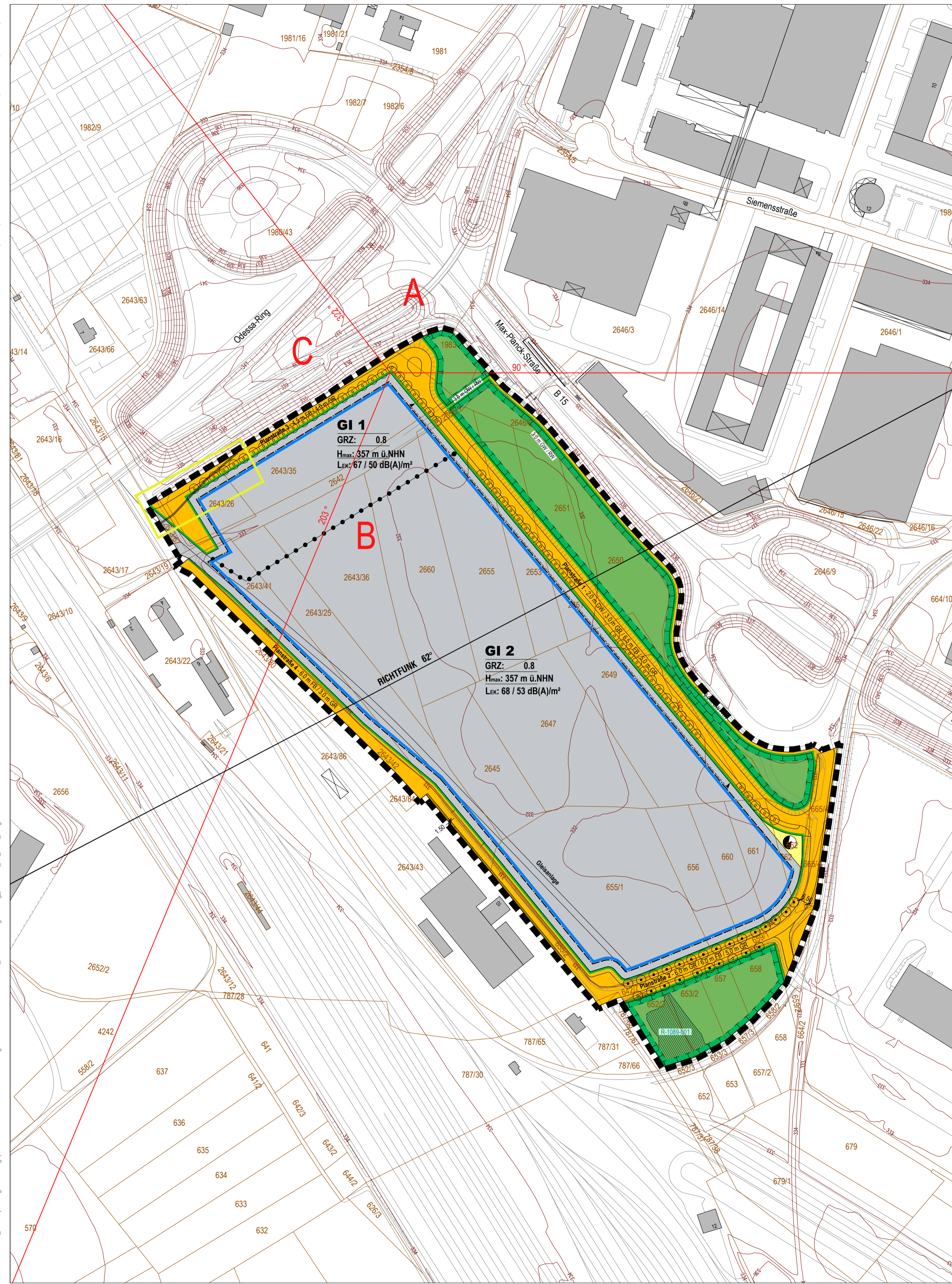
Begründung:
Pkt. 3.3, Maß der baulichen Nutzung, Seite 15

- Ergänzung Satzung:
Hinweise zur Satzung,
Genehmigungsverfahren/Freistellungsverfahren/Denkmalschutz, Abs. 6 (neu), Seite 7 in Bezug auf die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes vom 27.12.2021
- Ergänzung Satzung:
Hinweise zur Satzung,
Genehmigungsverfahren/Freistellungsverfahren/Denkmalschutz, Abs. 12 (neu), Seite 8 in Bezug auf eine Aktualisierung der Rechtsnormen zu den schalltechnischen Nachweisen
- Ergänzung Satzung:
Hinweise zur Satzung, Ver- und Entsorgung, Abs. 5, Seite 9 in Bezug auf die Stellungnahme des Umweltamtes, Abteilung Abfallentsorgung vom 01.12.2021
- Ergänzung Satzung:
Hinweise zur Satzung, Sonstiges, Abs. 3 (neu), Seite 11 in Bezug auf die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes, Nürnberg vom 14.12.2021
- Ergänzung Satzung:
Hinweis zur Satzung, Sonstiges, Abs. 4 (neu) Seite 11 in Bezug auf die Stellungnahme der Deutschen Bahn AG vom 22.12.2021
- Klarstellung Satzung:
Hinweise zur Satzung, Sonstiges, Abs. 8 (neu), Seite 12 in Bezug auf die zuständige Untere Wasserrechtsbehörde vom 27.12.2021
- Ergänzung Satzung:
Hinweise zur Satzung, Sonstiges, Abs. 11 (neu), Seite 12 in Bezug auf die Stellungnahme bayernets GmbH, München vom 03.12.2021
- Ergänzung Begründung:
Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“ aus Juli 2015 bei Pkt. 2.1, Anlass der Bebauungsplanaufstellung, Seite 12
- Ergänzung Begründung:
Weitere Ausführungen zu Lichtimmissionen bei Pkt. 3.3, Maß der baulichen Nutzung, Seite 15
- Ergänzung Begründung:
Redaktionelle Änderung bei Pkt. 3.14.3, Lärmzunahme außerhalb des Plangebietes durch Verkehrslärm, Seite 33
- Ergänzung Begründung:
TA Luft bei Pkt. 1.2, Einschlägige Fachgesetze und Fachpläne mit Zielen, in II. Umweltbericht, Seite 44
- Ergänzung Begründung:
TA Luft bei Pkt. 2.2, Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung, Seite 56
- Ergänzung Planzeichnung:
Hinweisliche Darstellung des Nachrichtenkabels 04.06.

- Korrektur Planzeichnung:
Korrektur Verweis auf § 3 Abs. 2 der Satzung bezüglich der Richtungssektoren.

Anlagen:

- BP 215-I Planzeichnung
- BP 215-I Planzeichnung (DIN A3)
- BP 215-I Satzungstext
- BP 215-I Begründung mit Umweltbericht
- BP 215-I Ersteinschätzung: Auswirkung von Transportcontainern auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld, GEO-NET, Hannover
- Klimavorbehalt



Legende

- Änderungen
- Festsetzungen:**
- GI** Industriegebiet (gegliedert) als Teilflächen GI 1 und GI 2
- GRZ** Grundflächenzahl
- Hmax** max. Höhe
- LEK** Emissionskontingent
- Baugrenze
- Öffentliche Verkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Einfahrtbereich
- Fläche für Versorgungsanlagen
- Elektrizität
- Öffentliche Grünfläche
- Zu pflanzender Baum (standortungebunden)
- Zu erhaltender Baum
- Schutzbereich Bäume
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
- A
B
C Richtungssektoren A, B und C gem. textlicher Festsetzung in § 3 Abs. 2 der Satzung

Hinweise:

- Bestehendes Gebäude mit Hausnummer
- Bestehende Grundstücksgrenze mit Flurnummer
- Schematische Straßenraumgestaltung
- Gehweg / Radweg / Fahrbahn / Straßenbegleitgrün
- Biotop
- Höhenlinie
- Böschung
- Gleisanlage
- optionale Gleisanlage
- Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
- Richtfunktrasse
- Nachrichtenkabel 04.06

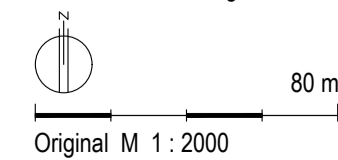
Städtebauliche Vergleichswerte

GI:	84 996 m ²	67.9 %
Verkehrsfläche:	21 625 m ²	17.3 %
Fläche für Versorgungsanlagen:	310 m ²	0.2 %
Private Grünfläche/ Fläche z. Schutz von Natur u. Landschaft:	18 208 m ²	14.6 %
Gesamtfläche:	125 139 m ²	100.0 %

Nutzungsschablone

- Art der baulichen Nutzung (Industriegebiet) → **GI**
- Maß der baulichen Nutzung (Grundflächenzahl) → **GRZ:**
- maximale Höhe → **Hmax**
- Emissionskontingent → **LEK:**

Maßgebend ist die Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.06.2021



Verfahrensvermerke

Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen hat in der Sitzung vom 15. 11. 2016 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 215 I beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 05. 12. 2016 ortsüblich bekannt gemacht.

Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) mit Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zum Vorentwurf des Bebauungsplans in der Fassung vom 15. 11. 2016 hat in der Zeit vom 06. 12. 2016 bis 19. 12. 2016 stattgefunden.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum Vorentwurf des Bebauungsplans in der Fassung vom 15. 11. 2016 hat in der Zeit vom 22. 11. 2016 bis 23. 12. 2016 stattgefunden.

Zu dem Entwurf des Bebauungsplans mit seiner Begründung in der Fassung vom 19. 10. 2021 wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 23. 11. 2021 bis 22. 12. 2021 beteiligt.

Der Entwurf des Bebauungsplans in der Fassung vom 19. 10. 2021 wurde mit seiner Begründung und den nach Einschätzung der Stadt wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 23. 11. 2021 bis 22. 12. 2021 öffentlich ausgelegt.

Die Stadt hat mit Beschluss des Stadtrats vom den Bebauungsplan gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in der Fassung vom als Satzung beschlossen.

Der Beschluss des Bebauungsplans wurde am gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht.

Auf die Rechtsfolgen der §§ 44 Abs. 3 Satz 1 u. 2 sowie Abs. 4 und 215 Abs. 1 BauGB wurde hingewiesen.

Der Bebauungsplan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung wird seit diesem Tag zu den Öffnungszeiten für den allgemeinen Besucherverkehr beim Stadtplanungsamt zu jedermanns Einsicht bereitgehalten und über dessen Inhalt auf Verlangen Auskunft gegeben.

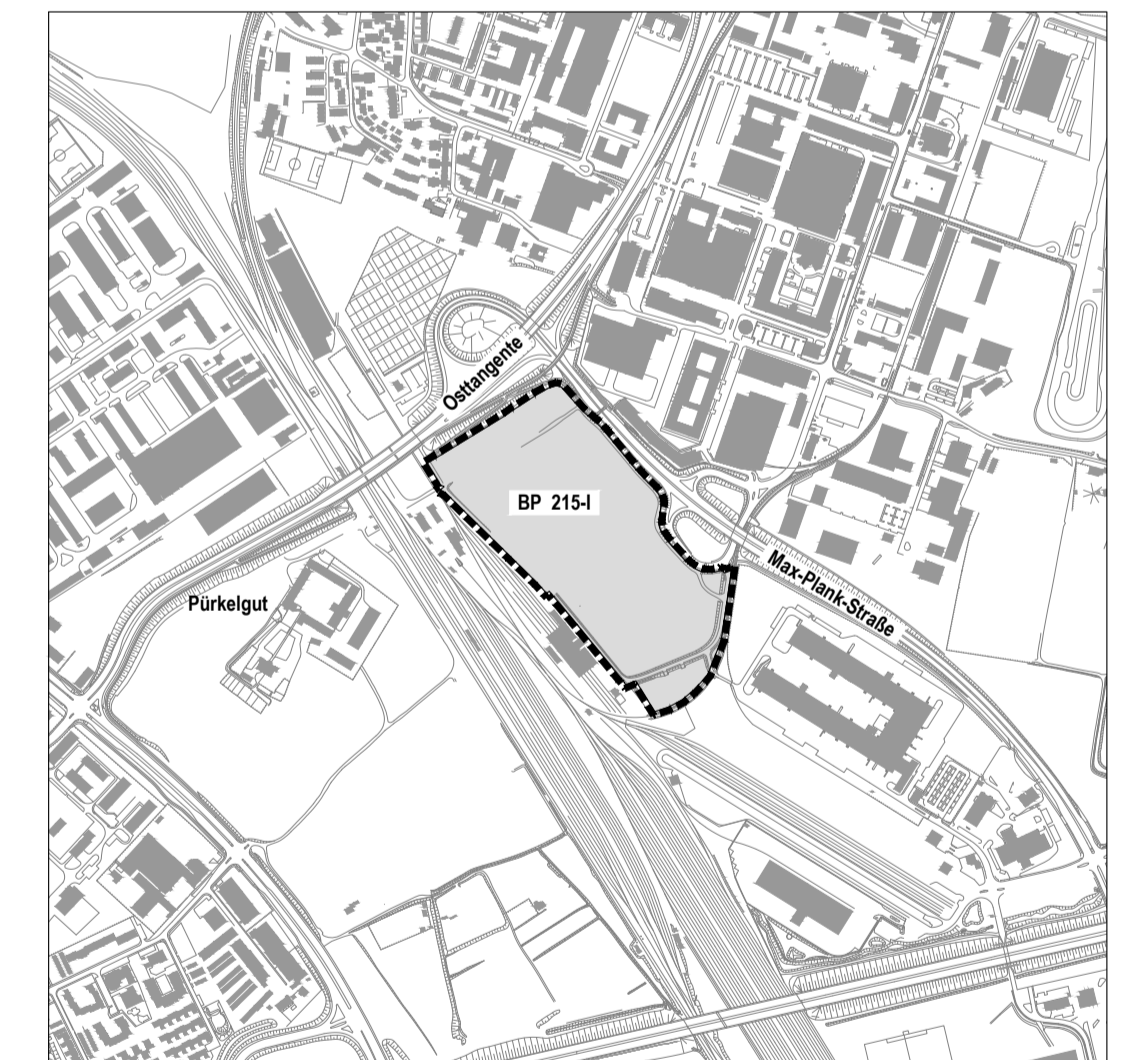
Der Bebauungsplan, bestehend aus Satzungstext und Planzeichnung, ist damit in Kraft getreten.

(Siegel)

Regensburg,

Stadt Regensburg

Gertrud Maltz-Schwarzfischer, Oberbürgermeisterin



Bebauungsplan Nr. 215 I Industriegebiet am Ostbahnhof

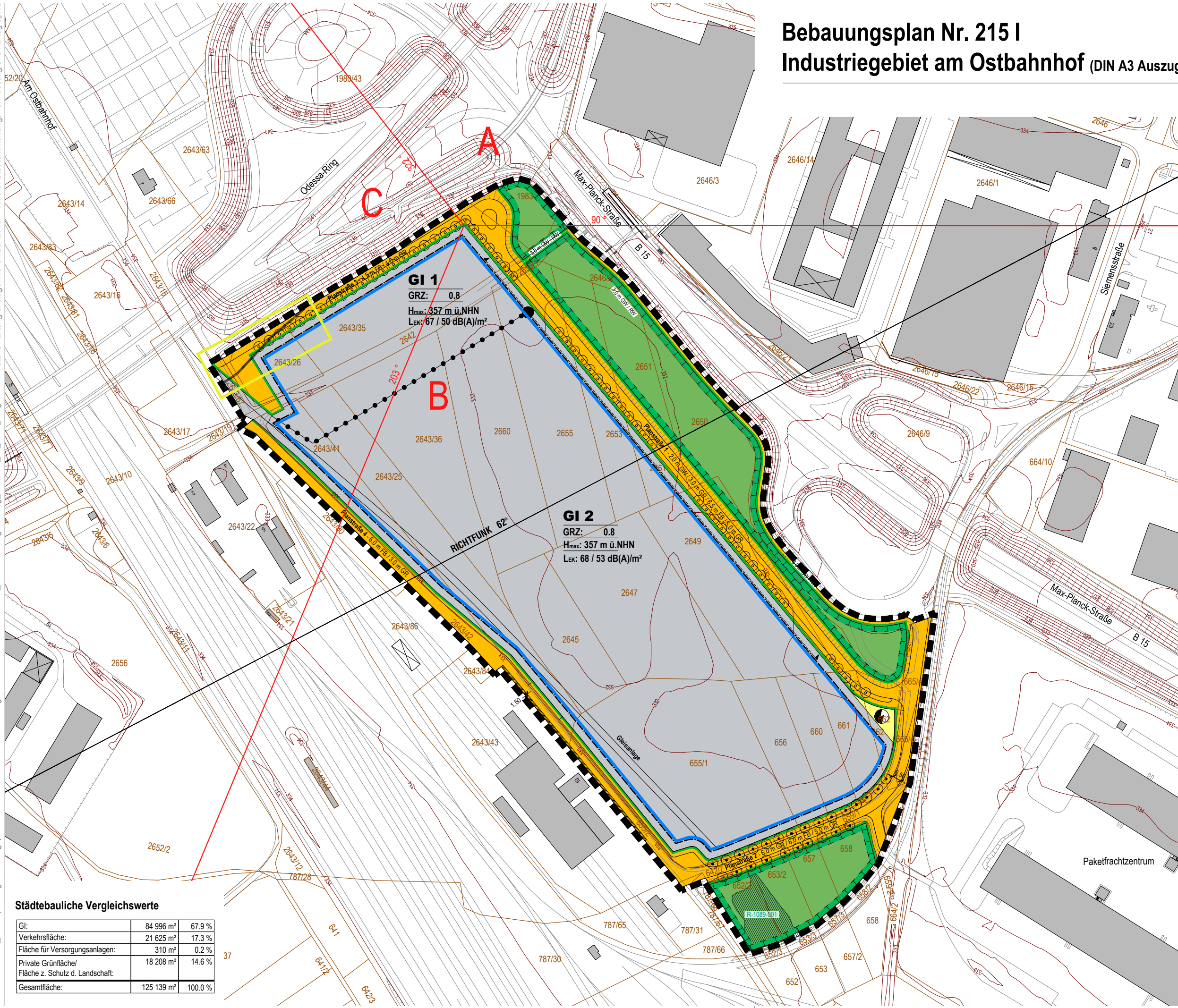
Planungs- und Baureferat: R VI:

Stadtplanungsamt: Amt 61:

Abteilung 61.2 R6 / Os

Datum: 15. 11. 2016 Ergänzt: 19.10.2021
17.01.2023

Bebauungsplan Nr. 215 I Industriegebiet am Ostbahnhof (DIN A3 Auszug)



Legende

Änderungen

Festsetzungen:

- GI** Industriegebiet (gegliedert) als Teilflächen GI 1 und GI 2
- GRZ** Grundflächenzahl
- Hmax** max. Gebäudehöhe
- LEK** Emissionskontingent
- Baugrenze
- Öffentliche Verkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Einfahrtbereich
- Fläche für Versorgungsanlagen
- Elektrizität
- Öffentliche Grünfläche
- Zu pflanzender Baum (standortungebunden)
- Zu erhaltender Baum
- Schutzbereich Bäume
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
- Richtungssektoren A, B und C gem. textlicher Festsetzung in § 3 Abs. 2 der Satzung

Hinweise:

- Bestehendes Gebäude mit Hausnummer
- Bestehende Grundstücksgrenze mit Flurnummer
- Schematische Straßenraumgestaltung
- Gehweg / Radweg / Fahrbahn / Straßenbegleitgrün
- Biotop
- Höhenlinie
- Böschung
- Gleisanlage optionale Gleisanlage
- Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
- Richtfunktrasse
- Nachrichtenkabel 04.06

Nutzungsschablone

- Art der baulichen Nutzung (Industriegebiet) → **GI**
- Maß der baulichen Nutzung (Grundflächenzahl) → **GRZ:**
- maximale Höhe → **Hmax**
- Emissionskontingent → **LEK:**

Maßgebend ist die Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.06.2021

Städtebauliche Vergleichswerte

GI:	84 996 m ²	67.9 %
Verkehrsfläche:	21 625 m ²	17.3 %
Fläche für Versorgungsanlagen:	310 m ²	0.2 %
Private Grünfläche/ Fläche z. Schutz d. Landschaft:	18 208 m ²	14.6 %
Gesamtfläche:	125 139 m ²	100.0 %

BEBAUUNGSPLAN NR. 215-I

Industriegebiet am Ostbahnhof

MIT AUFHEBUNG DES BP NR. 215, Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof

SATZUNGSTEXT

vom 19.10.2021

ergänzt am 17.01.2023

Bebauungsplan der Stadt Regensburg Nr. 215-I

Industriegebiet am Ostbahnhof

Die Stadt Regensburg erlässt aufgrund der §§ 9 und 10 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), des Art. 81 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) folgende

SATZUNG

§ 1 Bebauungsplan mit grünordnerischen Festsetzungen

- (1) Für den Bereich südlich der Osttangente (Odessa-Ring), zwischen der Bahnstrecke Regensburg – München und der Max-Planck-Straße (B15) und nördlich des Bebauungsplanes Nr. 238, GVZ I wird ein Bebauungsplan mit grünordnerischen Festsetzungen als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan mit grünordnerischen Festsetzungen besteht aus der Planzeichnung vom 15.11.2016 in der Fassung vom 19.10.2021 und diesem Satzungstext.
- (3) Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 215, Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof, bestehend aus den Flurstücken mit den Nrn. 2642, 2645, 2646/2, 2647, 2649, 2650, 2651, 2653, 2655, 2655/1 und 2660, jeweils Gemarkung Regensburg, wird durch diesen Bebauungsplan Nr. 215-I, Industriegebiet am Ostbahnhof, aufgehoben.

§ 2 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist in der Planzeichnung vom 15.11.2016 in der Fassung vom 19.10.2021 dargestellt.

§ 3 Art der baulichen Nutzung

- (1) Industriegebiet (GI)
Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung ist im Plangebiet nach Maßgabe der zeichnerischen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB ein Industriegebiet gemäß § 9 BauNVO bestehend aus den Teilflächen GI 1 und GI 2 festgesetzt.
- (2) Im Industriegebiet (GI) sind die gemäß § 9 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO nicht zulässig.

Es sind nur Vorhaben (Betriebe und Anlagen) zulässig, deren Geräusche (zugehöriger Fahrverkehr eingeschlossen) die festgesetzten Emissionskontingente L_{EK} nach der DIN 45691 in der folgenden Tabelle einschließlich des Zusatzkontingents $L_{EK,zus}$ weder tags (06:00 bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) überschreiten:

Teilfläche in qm		Emissionskontingent L_{EK} [dB(A)/qm]		Zusatzkontingent Tag / Nacht $L_{EK,zus}$ [dB(A)/qm]		
		Tag	Nacht	A	B	C
				322° - 90°	90° - 203°	203° - 322°
GI 1	13.574	67	50	2 / 0	0 / 0	1 / 4
GI 2	71.422	68	53	1 / 0	0 / 0	1 / 1

Die Teilflächen GI 1 (13.574 qm) und GI 2 (71.422 qm) aus der oben abgebildeten Tabelle beziehen sich jeweils auf die in der Planzeichnung grau gekennzeichnete gesamte Fläche des festgesetzten Industriegebiets (bestehend aus den Teilflächen GI 1 und GI 2).

Die maximal zulässigen Emissionskontingente L_{EK} (immissionswirksame Flächenschallpegel) sind in der Planzeichnung in dB(A) je Quadratmeter (qm) Grundstücksfläche festgesetzt.

Der Bezugspunkt der Richtungssektoren A bis C hat die Koordinaten Z: 33U / E: 290648.144 / N: 5432057.156 im UTM-Koordinatensystem WGS84. Die Gradzahl des Sektors steigt im Uhrzeigersinn an, Null Grad liegt im geografischen Norden.

Die Prüfung der Einhaltung hat nach DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5 für Immissionsorte außerhalb des Industriegebiets zu erfolgen, wobei in den Gleichungen (6) und (7) der DIN 45691:2006-12, für Immissionsorte „j“ im Richtungssektor „k“, $L_{EK,i}$ durch $L_{EK,i} + L_{EK,zus,k}$ zu ersetzen ist.

An den nächstgelegenen schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen in Industrie- oder Gewerbegebieten muss nachgewiesen werden, dass der Immissionsrichtwert der TA-Lärm: 1998 in Summe mit den weiteren Betrieben eingehalten wird bzw. dass der Betrieb irrelevant im Sinne der TA Lärm: 1998 ist.

- (3) Nicht zulässig sind alle Anlagen, die einen Betriebsbereich im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Bestandteil eines solchen Betriebsbereichs wären.

Ausnahmsweise können solche Anlagen zugelassen werden, falls diese aufgrund der dort vorhandenen Stoffen der Klasse I des Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG“ der Kommission für Anlagensicherheit (Fassung November 2010) zuzuordnen sind und wenn im Rahmen des Planvollzugs auf Genehmigungsebene der angemessene Sicherheitsabstand im Sinne des § 3 Abs. 5 lit. c BImSchG gewahrt werden kann. Diese Ausnahme gilt für solche Anlagen entsprechend, die aufgrund des Gefahrenindex der dort vorhandenen Stoffe der Abstandsklasse I zuzuordnen sind.

§ 4 Maß der baulichen Nutzung

- (1) Grundflächenzahl (GRZ)
Die in der Planzeichnung festgesetzte Grundflächenzahl gemäß § 19 Abs. 1 BauNVO wird als Höchstmaß festgesetzt.
- (2) Höhe baulicher Anlagen
Die in der Planzeichnung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO festgesetzten maximal zulässigen Höhen baulicher Anlagen (H_{\max}) beziehen sich i.S.d. § 18 Abs. 1 BauNVO auf Meter über Normalhöhennull (m ü.NHN). Bei Gebäuden ist der obere Bezugspunkt die Oberkante der Attika. Bei sonstigen baulichen Anlagen der höchste Punkt der baulichen Anlage. Kräne und Lichtmasten können die festgesetzte maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen (H_{\max}) um bis zu 10,00 Meter übersteigen.

§ 5 Abstandsflächen

Die Abstandsflächen nach Art. 6 der BayBO sind einzuhalten.

§ 6 Abgrabungen, Aufschüttungen und Bodenmodellierungen

- (1) Aufschüttungen sind im festgesetzten Industriegebiet bis 334,50 m ü.NHN zulässig; Abgrabungen bis maximal 331,50 m ü.NHN. Eine Abweichung von jeweils bis zu 50 cm ober- bzw. unterhalb des festgesetzten Bezugspunkts ist zulässig.
- (2) Übergänge zwischen den privaten Grundstücksflächen und der öffentlichen Verkehrsfläche sind durch Böschung auf dem eigenen Grundstück herzustellen. Der Böschungswinkel darf maximal 1 : 1,5 betragen.
- (3) Stützmauern zur Geländemodellierung sind im Übrigen zulässig.

§ 7 Dachgestaltung

- (1) Im Planungsgebiet sind ausschließlich Flachdächer mit einer maximalen Neigung von 5° zulässig.
- (2) Dachaufbauten (inklusive Dachaufgänge) dürfen die fertige Dachoberkante (Oberkante der Flachdachfläche) um maximal 3,00 m überschreiten. Für Absturzsicherungen gilt eine reduzierte Höhe von maximal 1,10 m.
- (3) Dachaufbauten (inklusive Dachaufgänge) sind um das Maß ihrer Höhe von der Gebäudeaußenkante abzurücken. Dachaufbauten (inklusive Dachaufgänge) dürfen die in der Planzeichnung festgesetzten maximale Höhe (H_{\max}) im Umfang nach Abs. 2 überschreiten.
- (4) Dachaufbauten sind nur im technisch erforderlichen Umfang zulässig und soweit sie der Nutzung der baulichen Anlage dienen. Dies gilt nicht für Aufbauten zur Nutzung der Sonnenenergie und des Sonnenlichts.
- (5) Flachdächer sind mindestens zu 80 Prozent zu begrünen und mit einer durchwurzelbaren Mindestsubstratschicht von 10 cm zu versehen. Davon ausgenommen sind die zulässigen Dachaufbauten nach Abs. 4. Für Aufbauten zur Nutzung der Sonnenenergie und des Sonnenlichts gilt Satz 1 (sog. „Untergrünen“).

§ 8 Freileitungen

Freileitungen sind unzulässig.

§ 9 Werbeanlagen

- (1) Werbeanlagen sind nur am Ort der Leistung zulässig.
- (2) Die Werbeanlagen dürfen eine Schriftgröße von max. 1,5 m sowie eine Gesamtfläche von max. 6 % je Fassadenfläche nicht überschreiten.
- (3) Zulässig sind Werbesäulen und beleuchtete Werbetafeln sowie Werbestehlen bis zu einer Höhe von 5,0 m sowie freistehende Fahnenmasten bis zu einer Höhe von 9,0 m.
- (4) Werbeanlagen oberhalb der Attika bzw. den realisierten Höhen der baulichen Anlagen sind unzulässig.
- (5) Beleuchtete Werbeanlagen sind so auszurichten, dass eine Blendwirkung zu den öffentlichen Verkehrsflächen und den Bahnverkehr ausgeschlossen wird.
- (6) Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen und sich bewegende Werbeanlagen (einschließlich Lichtprojektion) sind unzulässig.

§ 10 Erschließung

Ein- und Ausfahrten sind nur in den in der Planzeichnung dargestellten Einfahrtsbereichen, unter Berücksichtigung der Regelung in § 12 Abs. 3, zulässig.

§ 11 Einfriedungen und Außenbeleuchtung

- (1) Einfriedungen sind ausschließlich im festgesetzten Industriegebiet (GI 1 und GI 2) und der Fläche für Versorgungsanlagen zulässig.
- (2) Einfriedungen sind als sockelloser Drahtzaun mit einer maximalen Höhe von 2,00 m, gemessen ab hergestelltem Gelände, zulässig. Über dem Drahtzaun ist ein Übersteigschutz bis zu einer Höhe von 0,50 m zulässig. Ausnahmen hiervon können erteilt werden, falls der Betrieb der baulichen Anlage eine abweichende Einfriedung erfordert.
- (3) Außen- und Parkplatzbeleuchtungen sind so anzubringen, dass eine Blendwirkung für den Straßen- und Bahnverkehr ausgeschlossen ist. Die Lichtkegel sind auf die auszuleuchtenden Bereiche zu beschränken.

§ 12 Grünordnung

- (1) Grünordnung allgemein im festgesetzten Industriegebiet (GI 1 und GI 2)
Die nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Freiflächen der bebauten Grundstücke im Industriegebiet sind zu begrünen, soweit diese Flächen nicht für eine andere zulässige Nutzung benötigt werden.

Zufahrten und Zuwegungen (private Verkehrsflächen) sind in diesem Gebiet wasserdurchlässig herzustellen, soweit die Art der Nutzung und der Untergrund dies zulassen; dies gilt auch für die Stellplatzflächen.

Die Decken der Tiefgaragen außerhalb der überbauten Grundstücksflächen sind mit mindestens 0,80 m vegetationsgerechten Bodenaufbau zu überdecken und zu begrünen.

- (2) Die Bepflanzung der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen (Planstraße 1, 2 und 3) hat entsprechend der Festsetzungen in der Planzeichnung vom 19.10.2021 mit standortgerechten Bäumen als Hochstamm, Mindestpflanzqualität 4xv mit Ballen mit 18 - 20 cm Stammumfang, zu erfolgen. Diese sind gärtnerisch zu erhalten. Ausgefallene Bäume sind entsprechen der in Satz 1 bestimmten Güteanforderungen nachzupflanzen.
- (3) Die Lage der anzupflanzenden festgesetzten standortungebundenen Bäume kann entsprechend der erforderlichen Grundstückszufahrten gewählt werden. Die Anzahl der in der Planzeichnung vom 19.10.2021 vorgesehenen anzupflanzenden Bäume darf dabei nicht verändert werden.
- (4) Private Versickerungsflächen sind durch die Ansaat wechselfeuchter Wiesen mit hohem Kräuteranteil zu begrünen. Es ist gebietsheimisches Saatgut aus dem Ursprungsgebiet Region 16 „Unterbayerische Hügel- und Plattenregion“ zu verwenden.
- (5) Die Freiflächengestaltungssatzung der Stadt Regensburg findet auf das Plangebiet keine Anwendung.
- (6) In der in der Planzeichnung festgelegten Schutzzone „Schutzbereich Bäume“ entlang der Planstraße 4 sind zum Schutz der Wurzeln der angrenzenden Pappelreihe weder Auffüllungen noch Abgrabungen zulässig.

§ 13 Schallschutzmaßnahmen

- (1) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind Vorkehrungen nach der zum Zeitpunkt des Bauantrags baurechtlich eingeführten DIN 4109 zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagengeräuschen zu treffen. Dies gilt auch für die Nutzungsänderung einzelner Aufenthaltsräume.
- (2) Schutzbedürftige Aufenthaltsräume (u.a. Büroräume) nach der jeweils baurechtlich eingeführten DIN 4109 Schallschutz im Hochbau sind mit einer fensterunabhängigen Lüftungseinrichtung auszustatten.

§ 14 Inkrafttreten

Der Bebauungsplan tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Hinweise zur Satzung

Genehmigungsverfahren/Freistellungsverfahren/Denkmalerschutz:

- (1) Das natürliche und geplante Gelände des Baugrundstückes sowie die Erdgeschossfußbodenoberkannte (EFOK) der Gebäude sind in den Bauvorlagen M 1:100 zum Baugenehmigungsverfahren bzw. Freistellungsverfahren in sämtlichen Ansichten, Schnitten und im Grundriss des Erdgeschosses mit Höhenangaben (bezogen auf Normalnull) darzustellen.
- (2) Die Herstellung und Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Kfz) und Fahrräder richtet sich nach der Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung – StS) in der jeweils gültigen Fassung.
- (3) Befestigte Flächen auf Privatgrund dürfen nicht auf die öffentliche Fläche entwässern. Auch bei einem versickerungsfähigen Belag ist eine Entwässerungseinrichtung auf Privatgrund an der Grundstücksgrenze vorzusehen, wenn die Privatflächen zum öffentlichen Grund geneigt sind.
- (4) Im Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren sind qualifizierte Freiflächenpläne vorzulegen, die die Festsetzungen des Bebauungsplanes umsetzen. Darin sind sowohl die Bepflanzung von Freiflächen als auch die Bepflanzung von Dächern darzustellen.
- (5) Im Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren werden, qualifizierte Lichtgutachten, sofern Lichtmasten o.ä. geplant sind, unter Zuhilfenahme bspw. der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) empfohlen.
- (6) Sollten Bauwasserhaltungen oder andere Beeinflussungen des Grundwassers (Einbringen von Stoffen, z.B. durch Gründungsmaßnahmen) erforderlich sein, sind hierzu rechtzeitig die entsprechenden Genehmigungen bei der unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Regensburg zu beantragen. Auf die Anzeigepflicht gemäß § 49 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i.V.m. Art. 30 Bayerisches Wassergesetz (BayWG) bei der Freilegung von Grundwasser bzw. auf die Erlaubnispflicht von Bauwasserhaltungen gemäß Art. 70 Abs. 1 Nr. 4 BayWG wird hingewiesen.
- (7) Im Bebauungsplangebiet befindet sich das Bodendenkmal D-3-6938-1101 – Vorgeschichtliche Siedlung. Eine sachgerechte archäologische Flächengrabung ist im Einvernehmen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Regensburg und unter der fachlichen Aufsicht der BLfD (Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege) nach den Grabungsrichtlinien und dem Leistungsverzeichnis der BLfD erfolgt. Die vorhandenen Bodendenkmäler wurden sachgerecht freigelegt, dokumentiert und geborgen. Das Bebauungsplangebiet wurde (durch BLfD und Stadt Regensburg) zur Bebauung freigegeben. Sollten bei den Bauarbeiten trotzdem Bodenfunde historischer Art entdeckt werden, ist umgehend das Amt für Archiv und Denkmalpflege, Keplerstraße 1, 93047 Regensburg, zu verständigen. Dem Beauftragten der Denkmalpflege ist jederzeit Zutritt zur Baustelle zu gewähren.
- (8) Bei Antrag auf Genehmigung bzw. bei Änderungsanträgen von bestehenden Betrieben ist von jedem anzusiedelnden Betrieb nachzuweisen, dass die von dem Emissionskontingent L_{EK} verursachten und gemäß DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5 berechneten Immissionspegel eingehalten werden.

- (9) Die Berechnung und Beurteilung des Vorhabens hat gemäß TA Lärm: 1998 unter Berücksichtigung der Schallausbreitungsverhältnisse zum Zeitpunkt der Genehmigung zu erfolgen. Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, sind nach TA Lärm: 1998 der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen.
- (10) Sind einer Anlage mehrere Teilflächen zugeordnet, so ist der Nachweis für die Teilflächen gemeinsam zu führen, d.h. es erfolgt eine Summation der zulässigen Immissionskontingente aller zur Anlage gehörigen Teilflächen.
- (11) Ein Vorhaben erfüllt auch dann die schalltechnischen Festsetzungen des Bebauungsplans, wenn der Beurteilungspegel L_r den Immissionsrichtwert nach TA Lärm: 1998 um mindestens 15 dB(A) unterschreitet.
- (12) Die DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ist eine bauaufsichtlich eingeführte DIN-Norm und damit bei der Bauausführung generell eigenverantwortlich durch den Bauantragsteller im Zusammenwirken mit seinem zuständigen Architekten in der zum Zeitpunkt des Bauantrags gültigen Fassung umzusetzen und zu beachten. Gemäß den Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB, Abschnitt 5 Anlage 5.2, Ausgabe April 2021) ist der schalltechnische Nachweis nach DIN 4109-2:2018-01 in Verbindung mit DIN 4109-31:2016-07, DIN 4109- 32:2016-07, DIN 4109-33:2016-07, DIN 4109-34:2016-07, DIN 4109-34/A1:2019-12, DIN 4109-35:2016-07, DIN 4109-35/A1:2019-12 und DIN 4109-36:2016-07 zu führen.
- (13) Mit dem Ansatz, dass der Immissionsrichtwert nach TA Lärm für ein Industriegebiet von 70 dB(A) tagsüber eingehalten wird, resultiert ein maßgeblicher Außenlärmpegel von 74 dB(A) nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“.

Ver- und Entsorgung:

- (1) Bei ausgedehnten Hitzeperioden oder bei plötzlichen Änderungen der Wetterlage mit großen Temperaturschwankungen kann es zu Starkregenereignissen kommen, die die Niederschlagsmenge, für die die öffentliche Kanalisation ausgelegt ist, überschreiten. Als Rückstauenebene des Kanals gilt stets die Höhe der Schachtoberkante über der Kanalanschlussstelle, soweit vom Tiefbauamt nichts Anderes festgelegt wird. Alle Entwässerungsgegenstände unterhalb dieses Niveaus sind rückstaugefährdet und deshalb durch entsprechende Maßnahmen vor Rückstau zu sichern (Abwasserhebeanlage / Rückstauverschluss). Es wird ferner bei Gebäudeöffnungen empfohlen, die Unterkante der Öffnung mit einem Sicherheitsabstand über Geländehöhe und Straßenoberkante zu legen.
- (2) Leitungstrassen sind von Bepflanzungen mit Bäumen und Sträuchern freizuhalten. Das Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist zu berücksichtigen. Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans ist eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen sowie die Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger vorzunehmen.
- (3) Die Löschwasserversorgung von 192 m³/h wird durch die Stadt Regensburg nach dem DVGW-Merkblatt W331 und dem DVGW-Arbeitsblatt 405 sichergestellt. Für die Planung der Hydranten ist das DVGW-Arbeitsblatt W400 zu beachten. Dabei dürfen die Abstände zwischen den Hydranten auf keinen Fall 150 m überschreiten. Die Planungen sind mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Stadt Regensburg abzustimmen.

- (4) Schaltkästen und sonstige derartige bauliche Anlagen sind zusammenzufassen.
- (5) Die Restmüll- und Altpapierentsorgung im Stadtgebiet Regensburg wird nach den Bestimmungen der Abfallwirtschaftssatzung der Stadt Regensburg (AbfS) durchgeführt.

Gemäß § 12 Abfallwirtschaftssatzung (AbfS) werden von die der Stadt zu entsorgenden Abfälle im Rahmen des Bringsystems (§§ 13 - 15) oder im Rahmen des Holsystems (§§ 16 - 20) entsorgt.

Die Grundstücke unterliegen der Anschlusspflicht an die städtische Abfallentsorgungseinrichtung (§ 7 AbfS).

Es wird auf die grundstücksbezogene Anschlusspflicht hingewiesen, für jedes eigenständige Anwesen bzw. Grundstück ist ein eigener Stellplatz für Restmüll- und Papierbehälter einzuplanen.

Gemäß § 17 Abs. 9 AbfS sind die Restmüllbehälter an einem geeigneten und gut zugänglichen Platz des Grundstücks aufzustellen. Das bedeutet:

Der Abstellplatz der Restmülltonnen darf nicht mehr als 10 m Weglänge vom regelmäßigen Halteort des Müllfahrzeugs entfernt sein, wobei der Transportweg frei von Treppen und Stufen sein muss.

Auf Anfahrbarkeit und technische Voraussetzungen für die Leerung der Abfallbehälter ist zu achten.

Der Transportweg muss so befestigt sein (berollbarer Belag), dass der Transport der Abfallbehälter nicht erschwert wird. Es wird ausdrücklich auf die Arbeitsschutzregeln in den DGUV-Vorschriften 43 und 44 sowie die DGUV-Regel 114-601 hingewiesen.

Es sind geeignete Stellplätze einzuplanen.

Gewerbegebiete: In Gewerbeeinheiten gelten die Vorgaben der städtischen Abfallwirtschaftssatzung zur Abfalltrennung ebenfalls. Außerdem schreibt die Gewerbeabfallverordnung die getrennte Erfassung verwertbarer Abfälle vor.

Restmüll

Gemäß § 17 Abs. 1 AbfS ist pro Beschäftigten in Verwaltungen ein Restmüllvolumen von 8 l vorzuhalten. Bei Industrie- und Handwerksbetrieben, Groß- und Einzelhandel, Logistik u.a. ist ein Restmüllvolumen von 15 l pro beschäftigten vorzuhalten.

In Gastronomiebetrieben mit Speisebewirtschaftung und Imbissbetrieben ist ein Restmüllvolumen von 80 l pro Beschäftigten vorzuhalten. In Gaststätten, die nur als Schankbetriebe konzessioniert sind, wie Cafés, ist ein Restmüllvolumen von 40 l pro Beschäftigten vorzuhalten.

Biomüll

Biologisch abbaubare Abfälle aus Gastronomie und Handel sind gemäß den Vorschriften der Gewerbeabfallverordnung sowie des Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetzes zu entsorgen. Die Entsorgung dieser Abfälle geschieht mittels 120 l - MGB-Gefäßen, diese sind gekühlt aufzustellen.

Verpackungsabfälle

Verpackungsabfälle sind getrennt zu erfassen und zu entsorgen. Verkaufsverpackungen werden in den DSD - Wertstoffsammelsäcken entsorgt, für Transportverpackungen sieht die Verpackungsverordnung die Mitnahme durch den Lieferanten, u.U. auch bei der nächsten Belieferung, oder durch einen von diesem beauftragten Entsorger vor. Es ist also zusätzlich zu den o.g. Gefäßen weiterer Platz

für Wertstoffsäcke sowie Rollwagen oder MGB-Gefäße erforderlich (Platzbedarf für Kartonagen-Rollwagen: 0,60 m x 0,80 m, Rollwagen für Wertstoffsäcke: 0,83 m x 1,35 m).

Leichtverpackungsabfälle werden in den gelben Wertstoffsäcken der Dualen Systeme gesammelt (§ 20 AbfS). Die Wertstoffsäcke fassen jeweils 90 l und werden 14-täglich abgeholt. Altglas wird nach Farben getrennt in drei 1,5 m³-Depotcontainern pro Standort gesammelt.

Weitere Gewerbeabfälle

Es ist Platz für die Aufstellung weiterer Container für weitere Abfälle wie Produktionsabfälle, Transportverpackungen (Folien, Kartonagen, Holzkisten), Batterien und Akkus, Elektroaltgeräte, Schrott, verpackte und unverpackte Lebensmittel, Sonderabfälle u.a., je nach Art und Branche der anzusiedelnden Betriebe einzuplanen.

- (6) Hausanschluss- und Versorgungsleitungen dürfen weder überbaut noch überpflanzt werden.
- (7) Private Versickerungsanlagen:
Grundsätzlich ist Niederschlagswasser auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. Nach Entwässerungssatzung besteht dann die Möglichkeit der Befreiung vom Anschlusszwang für Niederschlagswasser.
- (8) Einleitbeschränkung:
Für die Abwasserentsorgung wird ein öffentlicher Kanal zur Verfügung gestellt, für den die zulässige Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt ist.

Grünordnung:

- (1) Zum Schutz des Bodens ist vor Beginn der baulichen Arbeiten auf der überbaubaren Grundstücksfläche der Humus abzutragen, getrennt zu lagern und nach Abschluss der Baumaßnahme wieder einzubauen. Hierzu wird die DIN 19731 zur Anwendung empfohlen. Die Bodenmieten sollten nicht befahren werden, um Qualitätsverlusten vorzubeugen und sind bei einer Lagerungsdauer von mehr als 24 Wochen zu begrünen. Überschüssiges Oberbodenmaterial ist unter Beachtung des § 12 BBodSchV ortsnahe auf landwirtschaftlich genutzten Flächen zu verwerten. Flächen, die als Grünfläche vorgesehen sind, sollten nicht befahren werden.
- (2) Die Herstellung der privaten Grünflächen sowie das Anpflanzen von Bäumen auf privaten Grundstücksflächen haben im Zusammenhang mit der jeweiligen Baumaßnahme zu erfolgen. Die Umsetzung der Pflanzungen / Begrünungen haben in der Pflanzperiode nach Baufertigstellung zu erfolgen.
- (3) Um festgesetzte geschützte Bäume im Zuge von Baumaßnahmen nicht zu schädigen sind die Regelwerke der RAS-LP₄ (Richtlinie für die Anlage von Straßen; Teil 4 Landschaftspflege) und DIN 18920 einzuhalten.
- (4) Zum Schutz der Tiere (vorwiegend Insekten) ist die nächtliche Beleuchtung des Bebauungsplangebietes, unter Beachtung der Anforderungen an eine sichere Wege- und Straßenbenutzung - möglichst gering zu halten. Es sind Beleuchtungsquellen mit verträglicher Spektralverteilung zu wählen.

Folgende Schutzmaßnahmen für lichtsensitive Insekten sollen ergriffen werden:

Die Ausleuchtung der Straße nach Mindestanforderungen der DIN EN 13 201 bzw. DIN 5044 soll in keinem Abschnitt überschritten werden (die Lockwirkung auf Insekten ist abhängig von der Lichtstärke).

Für die Straßen- und Wegebeleuchtung sind Beleuchtungsquellen mit insektenverträglicher Spektralverteilung zu wählen.

Verwendung von Beleuchtungskörpern mit Begrenzung der Lichtemission (keine Abstrahlung nach oben und seitlich, insbesondere ist Streulicht zu vermeiden). Die Beleuchtungskörper müssen wirksam abgedichtet sein, um ein Eindringen und das damit verbundene Verbrennen von Insekten zu verhindern.

Außenbeleuchtungen sind so anzubringen, dass eine Blendwirkung für den Straßenverkehr sowie die angrenzende Wohnbebauung ausgeschlossen ist.

Dimmen der Leuchten ab 23 Uhr und Anbringung der Beleuchtungskörper in der geringstmöglichen Höhe über der Fahrbahn (je niedriger die Lichtquelle, desto niedriger der Anlockeffekt).

- (5) Gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Hecken- und Baumrodung während der Vogelbrutzeit verboten.

Sonstiges:

- (1) Laut dem Altlastenkataster liegen keine Altlastenverdachtsflächen im Planungsgebiet vor. Sollten im Zuge von Baumaßnahmen dennoch Auffälligkeiten bezüglich Verunreinigungen auftreten, sind umgehend das Umweltamt der Stadt Regensburg und das Wasserwirtschaftsamt Regensburg zu informieren, um ggf. das weitere Vorgehen abzustimmen.

- (2) Während des Krieges wurde das Gebiet aufgrund der Nähe zu den Bahnanlagen erheblich bombardiert. Auf dem Luftbild von 1945 sind innerhalb des Planbereichs sowie im gesamten Umfeld eine Vielzahl von Bombentreffern zu erkennen. Mit Bomben-Blindgängern und verfüllten Bombentrichtern im Untergrund ist zu rechnen.

Die Flächen wurden 2009 / 2010 auf Kampfmittel untersucht und bis zu einer Tiefe von 4 m freigegeben.

Bombentrichter sind meist mit unbekanntem Material aufgefüllt worden, welches als altlastenverdächtig eingestuft werden muss. Wird bei Erdarbeiten organoleptisch auffälliges Material angetroffen, so muss ein altlastenfachlich erfahrener Gutachter hinzugezogen werden. Das Material muss nach Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) untersucht und entsprechend verwertet bzw. entsorgt werden.

- (3) Im Rahmen von Baumaßnahmen darf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes hinsichtlich der sich im Bereich des Plangebietes befindlichen Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nicht gefährdet werden. Bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen ist deren Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten. Bei Maßnahmen in Zusammenhang mit Gewässern bzw. deren Ableitung ist darauf zu achten, dass die Bahnkörperentwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden.

- (4) Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet bzw. zusätzlich zugeführt werden. Eine Versickerung in Gleisnähe ist nicht zustimmungsfähig.

- (5) Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B.

durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

- (6) Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 – 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen.
- (7) Bei Bauarbeiten in Bahnnähe sind Sicherheitsauflagen aus dem Eisenbahnbetrieb zu beachten. Die Einholung und Einhaltung dieser Sicherheitsauflagen obliegt dem Bauherrn im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht. Vor Bauarbeiten in Bahnnähe sollte deshalb grundsätzlich eine Stellungnahme der DB AG (Eingangsstelle: DB Immobilien) eingeholt werden.
- (8) Ist zu erwarten, dass beim Baugrubenaushub, Einbau der Entwässerungsleitungen usw. Grundwasser erschlossen bzw. angetroffen wird, so dass eine Bauwasserhaltung stattfinden muss, ist vorab beim **Umweltamt der Stadt Regensburg – als zuständige Untere Wasserrechtsbehörde** – eine entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis gem. Art 15 bzw. 70 (Erlaubnis mit Zulassungsfiktion) Bayer. Wassergesetz (BayWG) bzw. § 8 WHG einzuholen.
- (9) Das Einbringen von Stoffen in ein Gewässer, hier das Grundwasser, z.B. Kellergeschoss im Grundwasser, Tiefgründungen – ist nach § 8 Abs. 1 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Satz 4 WHG erlaubnis-pflichtig, sofern die Bedingungen des § 49 Abs. 1 Satz 2 WHG nicht eingehalten werden.
- (10) Ein Aufstauen des Grundwassers ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht und zum Schutz von Anlagen Dritter zu vermeiden. Falls der Aufstau 10 cm überschreitet, bedarf es neben der beschränkten Erlaubnis für die Bauwasserhaltung einer gesonderten Genehmigung.
- (11) Im Bereich des Nachrichtenkabels 04.06. sind alle Maßnahmen zu unterlassen, die den Bestand der Anlagen gefährden oder den Betrieb, Wartung und Unterhalt beeinträchtigen könnten, so ist beispielsweise die Errichtung von Bauten – dazu gehören auch Schächte, Straßenkappen, Armaturen, Hydranten, Verteilerschränke, Lichtmasten, Vordächer, Solarkollektoren, Fundamente etc. – nicht zulässig.

Die Zugänglichkeit der Leitung für Wartungs- und Reparaturarbeiten muss uneingeschränkt erhalten bleiben.

Niveauveränderungen sind nur mit ausdrücklichen Zustimmung der bayernets GmbH zulässig; die Mindestdeckung der Gasleitung von 1 m darf nicht unterschritten werden.

Ein 4 m breiter Streifen – je 2 m beiderseits der Rohrachse – ist von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern frei zu halten.

Bauarbeiten in den Schutzstreifen unserer Anlagen sind nur nach Abstimmung der Detailplanung und nach vorheriger Einweisung durch die bayernets GmbH zulässig.

Grab-, Schacht- und sonstige Tiefbaumaßnahmen sind im Schutzstreifen grundsätzlich in Handschachtung auszuführen.

Beim Bau von kreuzenden Straßen und Wegen darf es bei Bodenaushub, Verdichtung etc. zu keiner Gefährdung der Anlagen kommen.

DIN-Normen/technische Regelwerke

Die in den Festsetzungen in Bezug genommenen Normen, technischen Regelwerke und Gutachten können bei der Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt zu den üblichen Dienstzeiten eingesehen werden.

Ausfertigung:

Regensburg, Datum
STADT REGENSBURG

Gertrud Maltz-Schwarzfischer
Oberbürgermeisterin

BEBAUUNGSPLAN NR. 215-I

Industriegebiet am Ostbahnhof

MIT AUFHEBUNG DES BEBAUUNGSPLANES NR. 215, DAUERKLEINGARTENANLAGE
OSTBAHNHOF

BEGRÜNDUNG

vom 19.10.2021
ergänzt am 17.01.2023

BEGRÜNDUNG

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch zum Bebauungsplan Nr. 215-I
Industriegebiet am Ostbahnhof

mit Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 215, Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof

Inhaltsverzeichnis

I	Planungsbericht	4
	1 Lage und Bestandssituation.....	4
	1.1 Allgemeines.....	4
	1.2 Naturraum.....	4
	1.3 Klima	4
	1.4 Topographie	5
	1.5 Boden und Hydrologie	5
	1.6 Bodendenkmäler.....	5
	1.7 Altlasten.....	6
	1.8 Grundstückssituation / Derzeitige Nutzung / Umgebung	7
	1.9 Planungsrechtliche Situation.....	8
	2 Anlass, Ziel und Zweck der Planung	11
	2.1 Anlass der Bebauungsaufstellung	11
	2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung	13
	3 Inhalt und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	14
	3.1 Städtebauliche Vergleichswerte.....	14
	3.2 Art der baulichen Nutzung	14
	3.3 Maß der baulichen Nutzung.....	14
	3.4 Bauweise	16
	3.5 Abgrabungen, Aufschüttungen und Bodenmodellierungen	16
	3.6 Abstandsflächen	16
	3.7 Städtebauliche Gesamtkonzeption	16
	3.8 Gestaltungsvorschriften	17
	3.9 Grünstruktur / Grünordnerische Festsetzungen	19
	3.10 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Artenschutz	21
	3.11 Verkehrserschließung	25
	3.12 Baugrundverhältnisse/ Grundwasser / Versickerung.....	26
	3.13 Ver- und Entsorgung; Löschwasser	27
	3.14 Schallschutz	28
	3.15 Störfallbetrieb	35
	3.16 Altlasten.....	41
	3.17 Bodenfunde	42
II	Umweltbericht	42
	1 Einleitung.....	42
	1.1 Kurzdarstellung.....	42
	1.2 Einschlägige Fachgesetze und Fachpläne mit Zielen	42
	2 Beschreibung und Bewertung	44
	2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario).....	44
	2.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung.....	53
	2.3 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen.....	59
	2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	80
	2.5 Erhebliche Auswirkungen nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. j BauGB.....	80
	3 Zusätzliche Angaben	80

3.1	Beschreibung des Verfahrens, Schwierigkeiten, etc.	80
3.2	Maßnahmen zur Überwachung.....	80
3.3	Allgemein verständliche Zusammenfassung	81
3.4	Referenzliste der Quellen	82
III	Maßnahmen zur alsbaldigen Verwirklichung des Bebauungsplanes.....	83
IV	Inkrafttreten	83

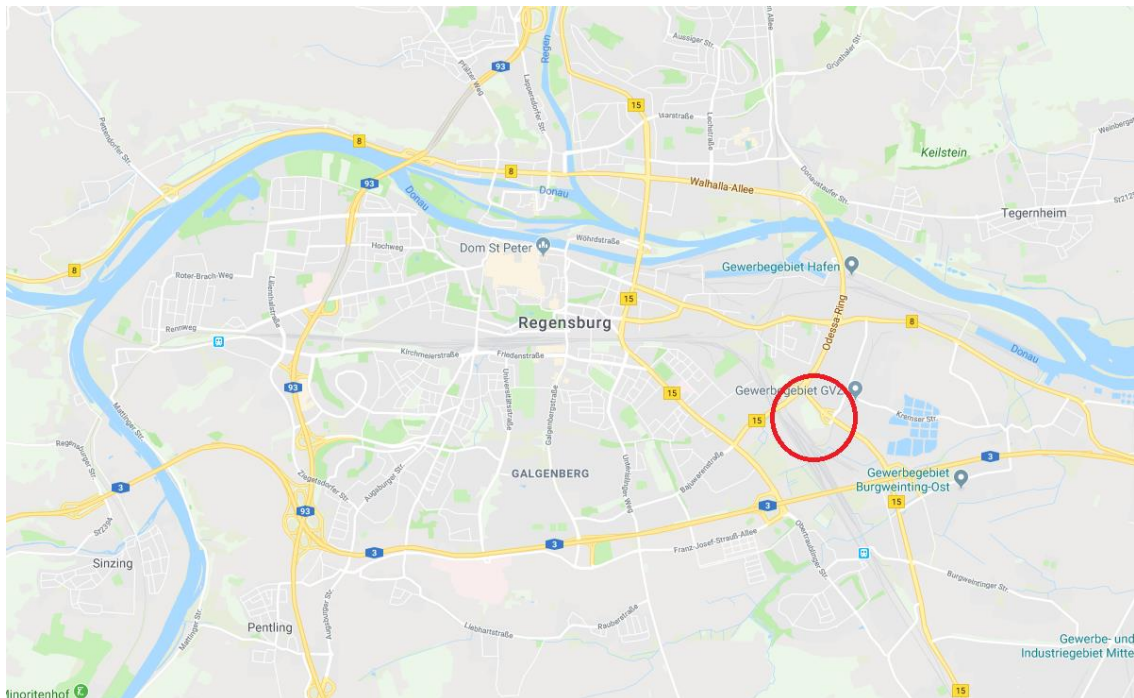
I Planungsbericht

1 Lage und Bestandssituation

1.1 Allgemeines

Der ca. 12,5 ha große Planbereich liegt südlich der Osttangente (Odessa-Ring), zwischen der Bahnstrecke Regensburg - München und der Max-Planck-Straße. Im Süden wird der Geltungsbereich vom Bebauungsplan Nr. 238, GVZ I begrenzt.

Innerhalb des Geltungsbereiches liegt der Bebauungsplan Nr. 215, Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof.



1.2 Naturraum

Das Plangebiet liegt in der Naturraum-Haupteinheit Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten (D65), die Untereinheit ist Dungau. Als potenziell natürliche Vegetation wird vom Landesamt für Umwelt ein Feldulmen-Eschen-Hainbuchenwald angegeben.

1.3 Klima

„Klimabestandskarte und Planungshinweiskarte“ (2014) geben zunächst den derzeitigen Zustand wieder. Die auszuweisende Fläche gilt als Offenland ohne signifikante Klimafunktion mit geringer klimarelevanter Aktivität. Sie ist umgeben von Gewerbe- und Industriebereichen mit erhöhter thermischer und lufthygienischer Belastung mit Ausnahme des Westens bis Südens. Dort schließt sich wieder ein Offenland ohne signifikante Klimafunktion um das Pürkelgut an. Die genannten Flächen sind durch Bahntrassen und Straßen von der Planungsfläche getrennt. Erstere können teilweise

Luftleitbahnfunktionen erfüllen, von letzteren kann eine Immissionsbelastung ausgehen.

1.4 Topographie

Das Planungsgebiet ist überwiegend eben, wobei sich die tieferen Lagen bei ca. 331,5 m ü.NHN und die höheren Lagen bei ca. 334,0 m ü.NHN befinden.

1.5 Boden und Hydrologie

Boden

Nach der geologischen Karte von Bayern besteht der Untergrund am Untersuchungsstandort im Wesentlichen aus Niederterrassenschottern des jüngeren Pleistozän. Es handelt sich hierbei um Schmelzwasserschotter der Würmeiszeit in Form von Kiesen und kiesigen Sanden. Die Terrassenschotter weisen eine Überdeckung mit Löß und Lößlehm mit meist geringer Dicke auf. Lokal sind darüber hinaus anthropogene Auffüllungen aus angrenzenden Baumaßnahmen nicht auszuschließen.

Der tiefere Untergrund unterhalb der Terrassenschotter besteht aus tertiären Sedimenten. Es handelt sich hierbei um Ablagerungen des so genannten Braunkohlentertiärs aus dem Obermiozän. Hierbei handelt es sich um Wechselfolgen von Sanden, Tonen und Mergeln sowie lokal vorhandenen Braunkohlelagen.

Hydrologie

Mit der Baugrunduntersuchung (2012) wurde Grundwasser angetroffen. Die einzelnen Wasserstände liegen zwischen 330,27 und 330,73 m ü.NHN.

Maßgebend für das Gefälle der Grundwasseroberfläche ist die Vorflut. Im vorliegenden Fall ist dies die nahegelegene Donau. Der Grundwasserspiegel ist jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen. Die Schwankungsbreite wird von der Grundwasserneubildung im Einzugsgebiet und damit auch von der jahreszeitlichen Niederschlagsverteilung beeinflusst. Im vorliegenden Fall wird die Schwankung des Grundwasserspiegels auch maßgeblich durch Infiltration aus dem nahegelegenen Gewässer bei Hochwasserereignissen bestimmt.

Im Untersuchungsgebiet liegen Angaben über den nächstgelegenen Flusspegel (Schwabelweis) vor. Hierzu liegen folgende Daten vor:

Donaumittelwasser: 327,8 m ü.NHN

Donauhochwasser: 331,1 m ü.NHN

Über Schwankungsbreiten des Grundwassers liegen im Untersuchungsgebiet Erkenntnisse von Grundwassermessstellen im weiteren Umfeld vor. Demnach kann von Schwankungsbreiten zwischen Mittelwasser und Hochwasser von 0,5 m ausgegangen werden.

1.6 Bodendenkmäler

Beim Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege ist innerhalb des Bebauungsplanbereiches unter der Bodendenkmal-Nr. D-3-6938-1101 eine Vorgeschichtliche Siedlung kartiert.

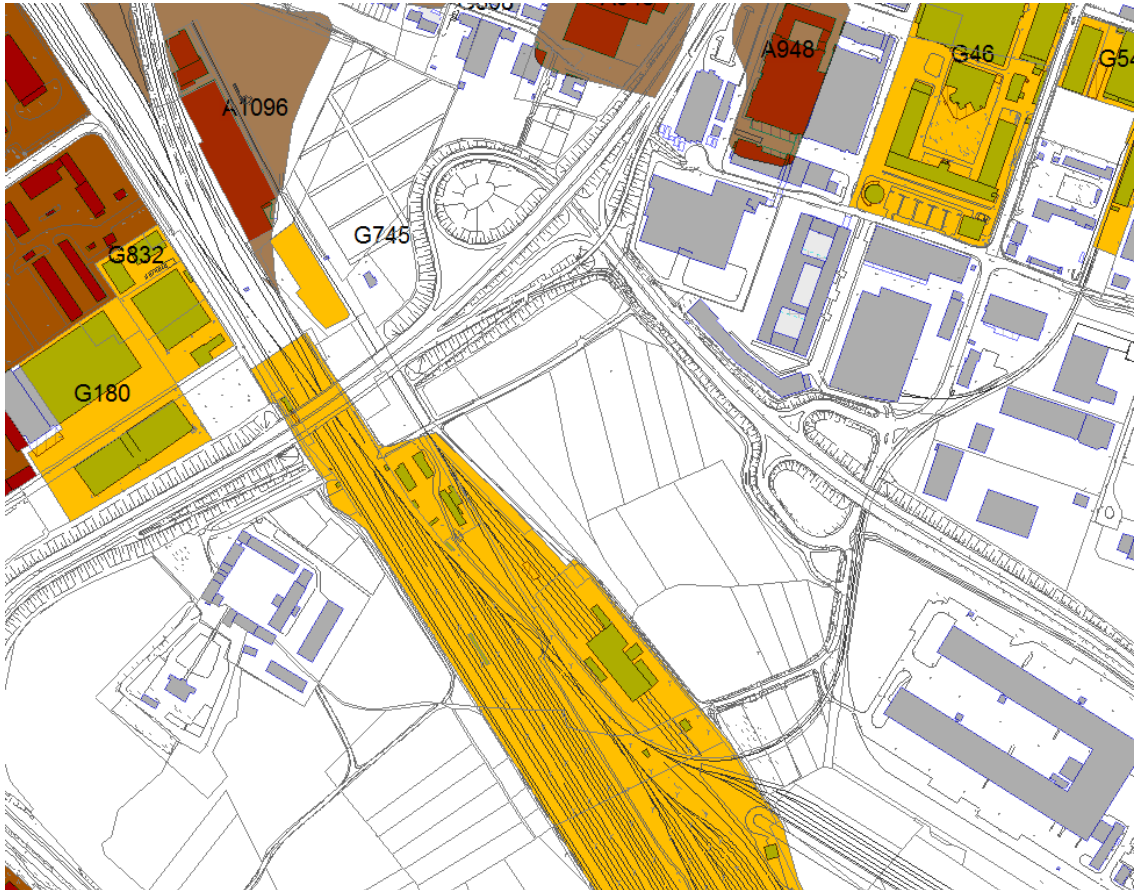
Außerhalb des Planungsbereiches befindet sich nördlich, direkt an den Bebauungsplan angrenzend, im Bereich des Odessa-Rings eine Siedlung der Urnenfelderzeit mit der Bodendenkmal-Nr. D-3-6938-0732.



Auszug aus dem Bayerischen Denkmatalas

1.7 Altlasten

Im Planungsgebiet sind Altlastenflächen nach den Erhebungen des Umweltamtes nicht bekannt.



Auszug aus dem Altlasteninformationssystem der Stadt Regensburg

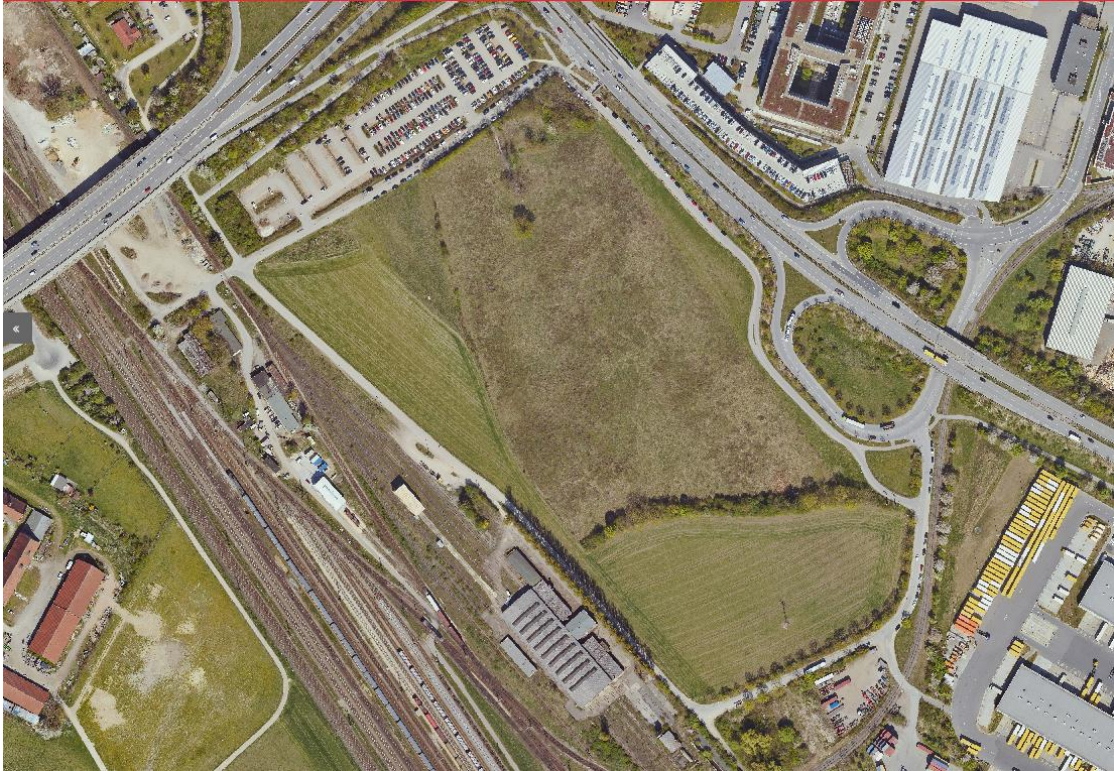
1.8 Grundstückssituation / Derzeitige Nutzung / Umgebung

Grundstückssituation

Die Grundstücke befinden sich im Eigentum von zwei Stiftungen (Evangelische Wohltätigkeitsstiftung Regensburg (EWR) und Katholische Bruderhausstiftung sowie der Stadt Regensburg. Weiter Teilflächen (ca. 71 m²), die für eine öffentliche Verkehrsfläche benötigt werden (Schnittpunkt Planstraße 2 und 4), befinden sich aktuell noch in der Hand eines Dritten. Die Flächen sind teilweise bereits straßenrechtlich als öffentlicher Feld- und Waldweg gewidmet.

Derzeitige Nutzung

Der Planbereich ist derzeit weitgehend unbebaut. Im Norden des Planbereiches befindet sich eine seit 2003 genehmigte Parkplatzfläche die gewerblich genutzt wird (Fl.-Nrn. 1983, 2643/26, 2643/35 und 2643/36, jeweils Gemarkung Regensburg). Die Genehmigung ist bis zum 31.07.2023 befristet. Die Stellplatzfläche soll im Rahmen der Planverwirklichung zurückgebaut bzw. aufgelöst werden. Südlich davon befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die ursprüngliche vorhandene Dauerkleingartenanlage (Bebauungsplan Nr. 215 „Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof“) wurde bereits nordwestlich der Osttangente verlagert.



Auszug aus Stadtplan Regensburg – Orthofoto 2019

Umgebung

Das Planungsgebiet ist mit dem Odessa-Ring im Norden, der Max-Plank-Straße im Osten, der Bahnlinie im Westen und etwas weiter südlich mit der Autobahn A3 stark durch Verkehr geprägt.

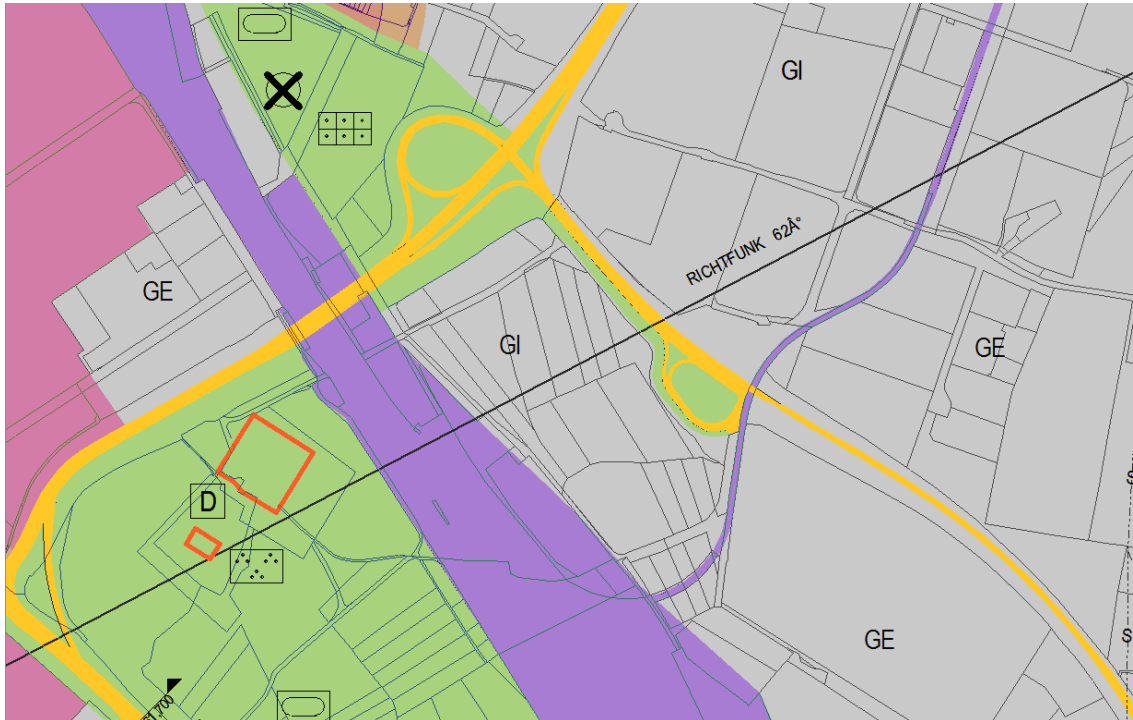
Weiterhin befinden sich im Süden und Osten ausschließlich gewerbliche Nutzungen. Im Norden, durch den Odessa-Ring getrennt, befindet sich eine Kleingartenanlage und weiter nördlich Gewerbeflächen sowie Wohnnutzungen.

Westlich der Bahnlinie befindet sich das Pürkelgut mit Grünflächen.

1.9 Planungsrechtliche Situation

1.9.1 Flächennutzungsplan

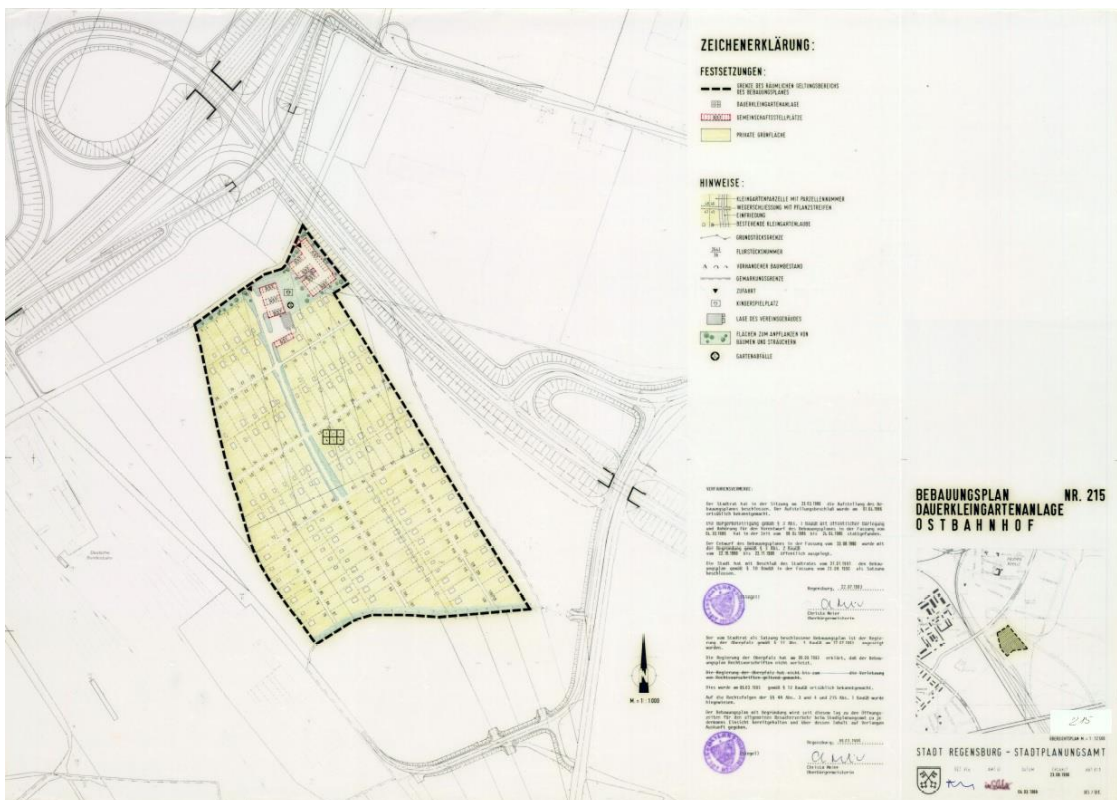
Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan sind die Flächen des Planungsbereiches bereits als Industriegebiet dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 215 I – Industriegebiet am Ostbahnhof wird damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.



Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan vom 02.09.2019 für das Untersuchungsgebiet

1.9.2 Bebauungsplan

Derzeit liegen die Flächen für die geplante Entwicklung des Gebietes im Außenbereich (§ 35 BauGB) bzw. im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 215, Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof; in Kraft getreten am 06.03.1995.



Bebauungsplan Nr. 215, Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof

1.9.3 Rahmenpläne / Rahmenkonzepte

- Rahmenplan Innerer Südosten

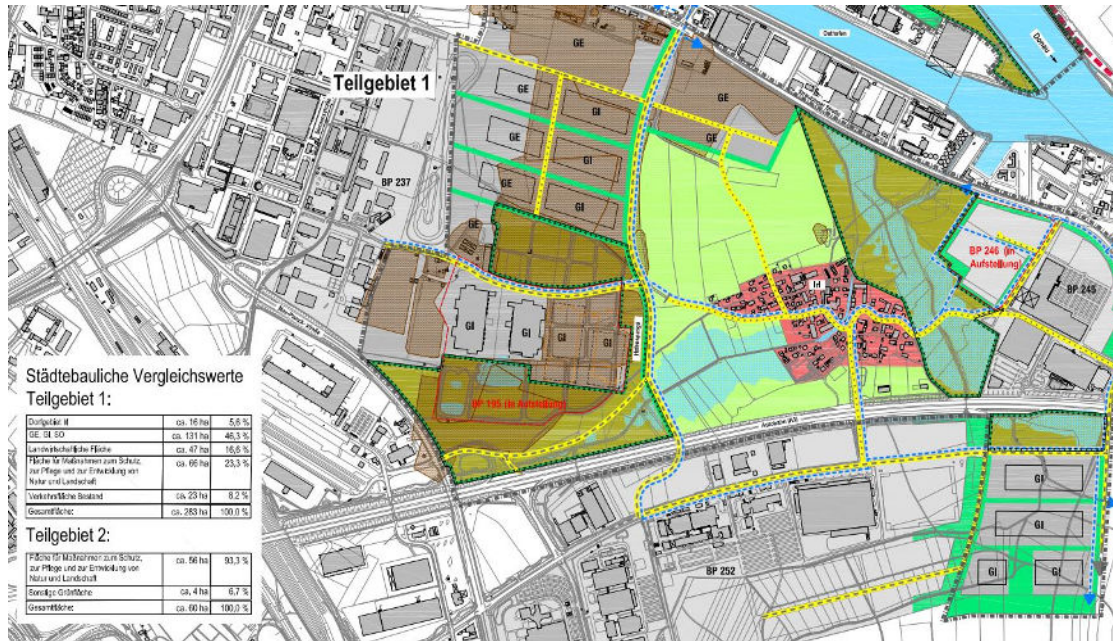
In nordwestlicher Richtung grenzt an das Plangebiet der Rahmenplan Innerer Südosten an (VO/19/15307/66 – Beschluss vom 02./11.04.2019). Hierbei dient dieser übergeordnete Plan u.a. der städtebaulichen Auflösung von Konflikten zwischen Wohn-, Gewerbe- und Verkehrsnutzungen. Ferner sollen Flächenpotenziale in Bestandsquartieren für den Wohnungsbau (z.B. im Hohen Kreuz) aufgezeigt werden. Der nördlich der Osttangente befindlichen Schäferwiese wird als wohnortnahe Grünfläche eine wichtige Funktion für das Mikroklima im Hohe Kreuz und die Naherholung zugeschrieben. Zusätzlich kommt den Grünzügen im Inneren Südosten eine ökologische Bedeutung zu (u.a. Biotopvernetzung). Schnittpunkte zwischen Rahmenplan und Plangebiet bestehen nicht; dieser deutet jedoch die Weiterführung des Grünzuges südlich des Odessa-Rings an.



Ausschnitt Rahmenkonzept Innerer Südosten VO/19/15307/66

- Rahmenkonzept Regensburg-Ost

In östlicher Richtung grenzt an das Plangebiet das Rahmenkonzept Regensburg-Ost an (VO/19/15392/61 – Beschluss vom 30.04.2019) in dem u.a. die Stärkung des Stadtostens als Gewerbe- und Industriestandort als übergeordnetes Ziel ausgegeben wurde. Eine Verteilung von Gewerbelärmkontingenten zählt außerdem zu diesen Planungszielen. Der Umgriff für das Rahmenkonzept Regensburg Ost gliedert sich in zwei Teilflächen, wobei das Teilgebiet 1 für das hiesige Bauleitplanverfahren relevant ist. Die nördliche Grenze des Teilgebietes 1 verläuft entlang der Straubinger Straße. Die östliche Grenze bildet die Kreuzhofstraße einschließlich der Kreuzhofbrücke. Südlich der Autobahn A 3 nimmt das Rahmenkonzept Flächen östlich des Bebauungsplans Nr. 252, Erweiterung Gewerbe- und Industriegebiet Burgweinting Ost, mit auf. Ansonsten begrenzt im Süden die Autobahn A 3 den Umgriff. Im Westen schließt das Rahmenkonzept an die Flächen des Bebauungsplans Nr. 237, GVZ III (Güterverkehrszentrum) an.



Auszug aus Anlage 1 – Rahmenkonzept Regensburg-Ost VO/19/15392/61

Unter Berücksichtigung der Gewerbelärmvorbelastung aus den bereits bestehenden Gewerbegebieten sowie der zulässigen Lärmgrenzwerte für schutzbedürftige Nutzungen (z.B. Wohnen) wurden die noch möglichen Lärmkontingente für die geplanten Gewerbeflächen ermittelt. Die Stadt forciert hier eine Erweiterung der bereits bestehenden Gewerbebetriebe im Umgriff der Siemens und der Kremser Straße.

2 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

2.1 Anlass der Bebauungsplanaufstellung

Im Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen wurde bereits am 11.05.2004 für dieses Gebiet die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit der Nutzung „Industriegebiet“ beschlossen. Gleichzeitig fasste die Stadt Regensburg den Beschluss zur Einleitung des Verfahrens zur Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 215 - Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof. Die Einleitung des notwendigen Verfahrens zur 34. Änderung des Flächennutzungsplans im Bereich Ostbahnhof erfolgte mit Entscheidung des Ausschusses bereits am 16.03.2004. Mit Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Regensburg am 17.07.2006 konnte das Verfahren abgeschlossen werden; die Flächen sind im Flächennutzungsplan seitdem als Industriegebiet dargestellt.

Gemäß dem Erläuterungsbericht zur 34. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich Ostbahnhof plant und entwickelt die Stadt Regensburg seit Beginn der 90er Jahre ein Güterverkehrszentrum (GVZ) im Stadtosten. In den GVZ-Grundsatzbeschlüssen von 1992/93 ist die Fläche der noch bauplanungsrechtlich festgesetzten Dauerkleingartenanlage am Ostbahnhof als Funktionsfläche für das GVZ enthalten. Auch der Masterplan aus dem Jahr 1996 schließt die ca. 11 ha große Fläche der Dauerkleingartenanlage in die GVZ-Funktionsflächen ein.

Die bisherige Dauerkleingartenanlage war folglich von verkehrlicher Infrastruktur des GVZ eingeschlossen. Im Südwesten grenzen die Bahnanlagen der DB AG und im Südosten die GVZ-Kernfunktionen (Anlage für den kombinierten Ladungsverkehr, Frachtpostzentrum und Bahntrans) an. Aufgrund ihrer verkehrsgünstigen Lage stellen

diese Flächen jedoch ein hervorragendes Erweiterungsgebiet für die gewerblichen Nutzungen dar. Als erster Realisierungsabschnitt erfolgte die Neuschaffung bzw. Verlagerung der Dauerkleingartenanlage nordwestlich der Osttangente.

Die bisherigen Gewerbegebietsflächen (GE) nördlich der Osttangente wurden mit der 34. Änderung des Flächennutzungsplans in Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportfläche und Dauerkleingartenanlage umgewidmet; die bisherigen Flächen südlich der Osttangente (Grünfläche mit Zweckbestimmung Dauerkleingartenanlage) im Rahmen eines „Tausches“ in eine Industriegebietsfläche (GI). Die 34. Änderung des Flächennutzungsplanes schaffte damit auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung die Grundlagen für die Entwicklung der ursprünglichen Freiflächen hin zu einem Industriegebiet. Hiermit ordnete die Stadt Regensburg zugleich die nicht störende Nutzung (Dauerkleingartenanlage) der künftigen Flächen für Wohnnutzung zu und öffnete Entwicklungsmöglichkeiten für eine erweiterte gewerbliche Nutzung am Ostbahnhof.

Die Anpassung des ursprünglichen Aufstellungsbeschlusses vom 11.05.2004 zum Bebauungsplan Ostbahnhof an die aktuellen Entwicklungsziele erfolgte mit Beschluss vom 15.11.2016 (VO/16/12557/61).

Ein Großteil der Fläche soll nach derzeitiger Planung als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Gebietsfestsetzung als Industriegebiet offengehalten, um für die ansässigen und neu anzusiedelnden Betriebe vorausschauend Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung auf Ebene der Bauleitplanung zur Verfügung zu stellen. Die Möglichkeit eines privaten Gleisanschlusses (die entsprechenden Genehmigungen vorausgesetzt) ist gegeben. Das neue Industriegebiet kann zugleich von der bestehenden Anlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) der Deutschen Bahn profitieren.

Eine von der Stadt Regensburg in Auftrag gegebene Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg vom Juli 2015 kam zu dem Ergebnis, dass mit dem prognostizierten weiteren Wachstum des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr ein deutlicher Mehrbedarf an Leercontainerstellfläche einhergeht. Bereits im Jahr 2016 arbeitete das Depot (Service Center) des Betreibers DB Intermodal Services GmbH im Güterverkehrszentrum Regensburg (Robert-Bosch-Straße) an der Kapazitätsgrenze.

Hierzu führt die Studie unter 9.3. Ausbau der KV- und Depotkapazitäten aus: „Die vorhandene Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ muss [...] unmittelbar realisiert werden, um dem sprunghaften Anstieg u.a. einer schienenaffinen Leercontainerversorgung für die gesamte Marktregion auch künftig gerecht zu werden“ (Seite 16).

Die Studie wurde durch die LKZ Prien GmbH unter wissenschaftlicher Begleitung des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML Prien bearbeitet. Eine Expertise in allen Bereichen der Logistik ist vorhanden.

Zielsetzung der Studie war und ist es, ein abgestimmtes Ausbaukonzept für den Logistikstandort Regensburg in Bezug auf Umschlaganlage für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) zu entwickeln. Mit Hilfe des Ausbaukonzeptes soll auf lange Sicht eine leistungsfähige logistische Infrastruktur für die Wirtschaft in der Region sichergestellt werden. Die Studie soll zum einen Entwicklungsszenarien für die in der Region vorhandenen Umschlaganlagen aufzeigen. Der längerfristige Bedarfshorizont mit einem Prognosezeitraum von 20 Jahren steht im Fokus der Studie.

Der Wirtschaftsausschuss sowie der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen haben in der gemeinsamen Sitzung vom 06.10.2015 unter anderem be-

geschlossen, dass die Depotfläche „Industriegebiet am Ostbahnhof“ unmittelbar zu realisieren ist.

Auf dem bestehenden Standort ist die dringend erforderliche Kapazitätsausweitung der Leercontainerstellflächen aus Platzmangel nicht mehr darstellbar. Die Größe des Gebietes, die räumliche Nähe zum Umschlagbahnhof der DUSS, sowie die Möglichkeit eines Anschlusses an die Gleisinfrastruktur der DB Netz AG machen die Flächen des Gebiets des Bebauungsplanes 215-I, Industriegebiet am Ostbahnhof zum prädestinierten Standort für ein dem künftigen Bedarf gewachsenes und leistungsfähiges Containerdepot oder ähnlicher industrieller Nutzung.

Aufgrund der aufgezeigten Gründe und der Lage im Stadtgebiet mit angrenzender gewerblicher Nutzung sowie die Nähe zu den bestehenden Gleisanlagen soll eine intensive gewerbliche Nutzung als Industriegebiet ermöglicht werden.

Eine anderweitige Nutzung des Plangebiet ist bereits aufgrund der erheblichen Verkehrslärmbelastung durch die Hauptverkehrsstraßen Odessa-Ring und Max-Planck-Straße auszuschließen. Gesunde Wohnverhältnisse im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind bei der bestehenden Vorbelastung nicht herzustellen. Die Fläche bietet sich daher nicht für ein ganz oder teilweise dem Wohnen dienendes Gebiet an.

Die Entwicklung der Flächen am Ostbahnhof von einer ursprünglichen Grünfläche mit Zweckbestimmung Dauerkleingartenanlage hin zu einem Industriegebiet bilden die langfristigen Ziele der Stadt Regensburg ab, ein leistungsfähiges Güterverteilzentrum zu entwickeln und den gewerblichen Standort zu stärken.

2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung

In diesem Baugebiet soll ein Industriegebiet (GI) mit den beiden Teilflächen GI 1 und GI 2 ausgewiesen werden, um dem wachsenden Flächenbedarf an Industriefläche, besonders in dem Bereich zwischen Osttangente (Odessa-Ring) und Siemensstraße, Rechnung zu tragen. Zur Nutzung des Gebietes ist ein optionaler Gleisanschluss geplant; hierfür ist im Bedarfsfall ein entsprechendes eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren erforderlich und durchzuführen (vgl. § 18 AEG). Damit einher geht die Neuordnung der bisherigen Verkehrswege um die Erschließung innerhalb und außerhalb des Gebiets sicherzustellen.

Die Planungsziele sind damit die Schaffung einer zusammenhängenden Industriefläche für umfangreiche Vorhaben mit Flächenbedarf. Dieses dient zugleich dem Lückenschluss zwischen der Rahmenplanung Innerer Südosten und der gewerblich geprägten Entwicklung des Rahmenkonzepts Regensburg-Ost. Die Planung greift zudem den Rahmenplan Innerer Südosten mit seinem Grünzug entlang der Max-Planck-Straße auf und soll diesen fortführen. Die unterhalb des Odessa-Rings im nordöstlichen Planbereich vorgesehene Vernetzungsfunktion bleibt erhalten. Die Belange der Wohnnutzung im Hohen Kreuz und die Erholungsfunktion der Dauerkleingartenanlage werden durch eine entsprechende Berücksichtigung im Rahmen der Geräuschkontingentierung und Einschränkungen bezüglich der Ansiedlung von Störfallbetrieben gewährleistet.

Im Plangebiet soll außerdem eine umfangreiche Begrünung als Gegenpol zum großräumigen Baufeld vorgesehen werden; diese dient zugleich als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche und dem Artenschutz.

3 Inhalt und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

3.1 Städtebauliche Vergleichswerte

Industriegebiet (GI)	84.996 qm	67,9 %
Verkehrsfläche	21.625 qm	17,3 %
Fläche für Versorgungsanlagen	310 qm	0,2 %
Öffentliche Grünfläche /		
Fläche z. Schutz v. Natur und Landschaft	18.208 qm	14,6 %
Gesamtfläche	125.139 qm	100,0 %

3.2 Art der baulichen Nutzung

Als Nutzungsart wird ein Industriegebiet (GI) gemäß § 9 BauNVO mit den beiden Teilflächen GI 1 und GI 2 festgesetzt. Industriegebiete dienen ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind. Die gemäß § 9 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zugelassenen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter werden ausgeschlossen, gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO.

Diesen Betriebsinhaber- und Betriebsleiterwohnungen steht grundsätzlich ein geringerer Schutz gegen Immissionen (auch fremder) Betriebe zu als sonstigen Wohnungen; diese müssen sich daher vielmehr mit den Immissionen abfinden, die generell im Gebiet der Hauptnutzung üblich sind. Die Nutzer der Wohnung sind daher ggf. zu erheblichen Maßnahmen verpflichtet, um das Wohnen zumutbar erscheinen zu lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.05.1983 – Az. 4 C 67.78).

Der Ausschluss von allen Wohnformen ist aufgrund der beabsichtigten umfassenden Zulassung von die Wohnnutzung störenden Betrieben dennoch erforderlich, da keine gesunden Wohnverhältnisse im Sinn des § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB zu erwarten sind. Die betriebsbedingte Wohnnutzung widerspricht der städtebaulichen Planung nach Ausweitung des Güterverteilenzentrums und der damit einhergehenden Ansiedlung störender Betriebe. Ferner sollen keine zusätzlichen Immissionsorte innerhalb des Plangebietes geschaffen werden, die für die geplante Hauptnutzung zusätzliche Einschränkungen erzeugen könnten. Die Gebietsart GI sieht im Übrigen generell kein Nebeneinander von Wohn- und gewerblicher Nutzung vor, weshalb an deren Zulassung hohe Anforderungen geknüpft werden.

Rechtsgrundlage für die vorgesehene Geräuschkontingentierung ist § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO. Danach können für die in den §§ 4 bis 9 BauNVO bezeichneten Baugebiete im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen werden, die das Baugebiet nach der Art der Betriebe und deren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften gliedern. Nähere Ausführungen hierzu erfolgen unter Ziffer I. 3.14. Nähere Ausführungen zur Reglementierung der Anlagen die einen Betriebsbereich im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG bilden (sog. Störfallbetriebe), erfolgen bei Ziffer I. 3.15.

3.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird gem. § 16 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 4 BauNVO durch Festsetzungen zur Grundflächenzahl und zur Höhe der baulichen Anlagen bestimmt.

Grundflächenzahl (GRZ)

Für das Plangebiet wird gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 1 BauNVO i. V. m. § 19 BauNVO eine maximale Grundflächenzahl von 0,8 festgelegt. Diese gibt an, wie viele Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 BauNVO zulässig sind. Die nähere Ermittlung dieser überbaubaren Flächen erfolgt nach § 19 BauNVO.

Entsprechend § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Zur Sicherung, Qualifizierung und Aktivierung vorhandener Flächen gilt es daher insbesondere innerstädtische Standorte durch Verdichten und Umstrukturieren zu stärken. Das Plangebiet im Umgriff zum bestehenden Güterverkehrszentrum und den gewerblichen Nutzungen sowie mit direkter Gleisanbindung, Nähe zur Bundesstraße 15 (Odessa-Ring) und Bundesautobahn A 3 stellen einen eindeutigen Lagevorteil dar, den es zu nutzen gilt. Zum Zwecke des Ausbaus dieses gewerblichen Zentrums, insbesondere auch der Beförderung des Güterverkehrs als Nachhaltigkeitsziel i.S.d. § 1 Abs. 5 BauGB, wird der Orientierungswert in § 17 BauNVO in Höhe von 0,8 für ein Industriegebiet ausgeschöpft und festgesetzt. Dies erfolgt unter anderem, um zukünftige Flächenbedarfe und einer damit einhergehenden weitgreifenden Inanspruchnahme weniger gut erschlossener und ggf. naturnaher Flächen zumindest teilweise zu vermeiden bzw. zu verringern.

Höhe baulicher Anlagen (und Geländehöhe)

Die in der Planzeichnung festgesetzten zulässigen maximalen Höhen baulicher Anlagen - H_{\max} (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO) beziehen sich im Sinne des § 18 Abs. 1 BauNVO auf Meter über Normalhöhennull (m ü.NHN).

Bei Gebäuden ist der obere Bezugspunkt die Oberkante der Attika. Bei sonstigen baulichen Anlagen der höchste Punkt der baulichen Anlage. Für Kräne und Lichtmasten (Masten, deren Hauptzweck die Beleuchtung ist, z.B. des Betriebsgeländes) wurde eine Ausnahme von der Höhenfestsetzung vorgesehen, da diese besonderen Anlagen zur Funktionsfähigkeit der Betriebe die festgesetzten maximalen Höhen teilweise überragen müssen. Die Überschreitung darf maximal 10 Meter betragen. Die Ausnahme ist auch aus städtebaulichen Gründen vertretbar, da diese Anlagen sich aufgrund ihrer besonderen Form und Ausführung typischerweise nicht ähnlich auf das Stadtbild auswirken, wie zum Beispiel Gebäude oder Siloanlagen. Lichtmasten und Kräne sind ferner auch für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung von untergeordneter Bedeutung.

Um in Bezug auf Lichtimmissionen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes zu sensibilisieren, erfolgt in den Hinweisen zur Satzung die Empfehlung, im Rahmen der jeweiligen nachfolgenden Genehmigungsverfahren qualifizierte Lichtgutachten, sofern Lichtmasten o.ä. geplant sind, unter Zuhilfenahme bspw. der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) vorzulegen, um unzumutbare Auswirkungen auf die Umgebung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu unterbinden (vgl. § 15 BauNVO).

Mit der vorgenommenen Begrenzung auf eine maximale Höhe (H_{\max}) soll eine verträgliche Einbettung in das bestehende Ortsbild erreicht werden, da das Plangebiet von allen Seiten einsehbar ist. Den unteren Bezugspunkt bildet das natürliche bzw. das hergestellte Gelände. Entsprechende Aufschüttungen und Abgrabungen wurden in einem begrenzten Umfang zugelassen (s.h. Ziffer 3.5).

Die vorgesehene maximale Höhe der baulichen Anlagen (357 m ü.NHN) resultiert aus der Arrondierung der umliegenden Bebauung. Im Geltungsbereichen anderer Bebauungspläne im direkten Umgriff (BPlan Nr. 237, BPlan Nr. 238 und BPlan Nr. 252) sind maximal zulässige Gebäudehöhen von 15 - 20 m vorgesehen. In der gewachsenen gewerblichen Struktur zwischen Max-Planck-Straße und Siemensstraße werden maximale Gebäudehöhen von ca. 26 - 30 m erreicht. Die maximalen Höhen der baulichen Anlagen von ca. 23 bis 25 Meter (je nach Geländehöhe) entsprechen damit der umliegenden Bebauung und eröffnen dennoch ausreichend Flexibilität für eine industrielle Nutzung.

3.4 Bauweise

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB in Verbindung mit § 23 Abs. 1 Satz 1 BauNVO wurden die überbaubaren Grundstücksflächen durch die zeichnerisch festgelegten Baugrenzen bestimmt. Die überbaubaren Grundstücksflächen wurden derart weitreichend gewählt, dass eine flexible Umsetzung der Planung möglich ist.

Auf die Festsetzung einer Bauweise nach § 22 BauNVO wird bewusst verzichtet.

3.5 Abgrabungen, Aufschüttungen und Bodenmodellierungen

Das natürlich Gelände des Baufelds im GI bewegt sich überwiegend bei 332,00 m ü.NHN bis 333,00 m ü.NHN; in geringem Umfang auch bei 334,00 m ü.NHN. Die Höhenlage des Geländes wird durch die Zulassung von Aufschüttungen bis maximal 334,50 m ü.NHN und Abgrabungen bis 331,50 m ü.NHN reguliert. Diese Festlegung bewegt sich damit im bereits vorgefundenen Rahmen der natürlichen Geländeoberfläche. Geringfügige Abweichungen nach oben und unten von maximal 50 cm bezüglich des unteren bzw. oberen Bezugspunktes bleiben möglich (z. B. Spielraum für technisch bedingte Ausbildung von Gefällesituationen oder gestalterisch erforderlicher Details). Der vorgesehene Rahmen und die geringfügige Abweichungsmöglichkeit lassen außerdem einen weichen Übergang des Geländes zu den Nachbargrundstücken und den öffentlichen Verkehrsflächen zu.

Die Regelungen zur Bodenmodellierung im GI orientiert sich außerdem an der Umgebung im gesamten Plangebiet. Dieses weist überwiegend eine Höhenstaffelung von 331,50 bis 334,50 m ü.NHN auf. Mit der vorgesehenen Aufschüttungsmöglichkeit kann ein geordneter Abfluss des anfallenden Regenwassers ermöglicht und eine Grubenbildung verhindert werden.

Um einen weichen Übergang zwischen den privaten Grundstücksflächen und den öffentlichen Verkehrsflächen zu schaffen, sind diese als Böschung mit einem Winkel von maximal 1:1,5 auszubilden. Stützmauern bleiben im Übrigen zulässig; hierauf wird klarstellend hingewiesen.

3.6 Abstandsflächen

Im gesamten Quartier gelten die Abstandsflächen nach Art. 6 BayBO. Trotz der Festlegung von Baugrenzen und maximalen Höhen der baulichen Anlagen kann die in Art. 6 Abs. 5 BayBO vorgesehene Tiefe der Abstandsflächen (0,2 H) eingehalten werden.

3.7 Städtebauliche Gesamtkonzeption

Die städtebauliche Situierung der baulichen Anlagen ist stark von der zu erwartenden Nutzung abhängig. Um flexibel auf die Anforderungen unterschiedlicher Nutzungen durch verschiedene Unternehmen reagieren zu können, soll hier ein möglichst flexibles Baurecht geschaffen werden.

3.8 Gestaltungsvorschriften

Dachgestaltung, Dachaufbauten und Dachbegrünung

Zur Wahrung eines einheitlichen Stadtbildes und in gestalterischer Anlehnung an den Festsetzungen des Bebauungsplans Gewerbegebiet Ost I (GVZ III), der vorzufindenden Bebauung im Plangebiet GVZ I sowie der umliegenden gewerblichen Nutzung werden Flachdächer festgesetzt, die eine maximale Neigung von 5 % aufweisen dürfen.

Um der Funktionalität hinsichtlich der technischen Ausstattung und den nutzungsspezifischen Bedarfen der baulichen Anlagen und Betriebe gerecht zu werden, sind auf den Dächern zusätzliche bauliche Anlagen in Form von Dachaufbauten erforderlich. Diese Dachaufbauten sind Gebäudeteile, Bauteile und sonstige (bauliche) Anlagen, die innerhalb der Dachfläche liegen, über die Dachfläche hinausragen und nicht Bestandteil des Daches sind. Unter diese Dachaufbauten fallen z.B. Aufzugsüberfahren, Lüftungsanlagen, Dachaufgänge, Absturzsicherungen. Zu diesen Dachaufbauten zählen auch Aufbauten zur Nutzung der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes, die auf den Dächern möglich sind. Mit der Zulässigkeit dieser Aufbauten zur Nutzung der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes werden die Ziele des Klimaschutzes und der Energiewende unterstützt. Diese Aufbauten sind in der Regel aufgeständert und können damit untergrünt werden.

Da die vorgenannten Dachaufbauten und Aufbauten zur Nutzung der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes prägende Wirkung auf das einheitliche Ortsbild haben können, wird deren Größe, Höhe und Lage eingeschränkt.

So dürfen Dachaufbauten die fertige Dachoberkante (Oberkante Nutzschiene der Flachdachfläche) maximal um 3,00 m überschreiten. Für Absturzsicherungen genügt eine reduzierte Höhe von 1,10 m. Alle Dachaufbauten müssen dabei generell um das Maß ihrer Höhe von der Gebäudeaußenkante zurückgesetzt werden. Aufgrund dieser Festsetzungen treten die Aufbauten visuell zurück und wirken sich weniger störend auf das Straßenbild aus. Dachaufbauten dürfen dabei die in der Planzeichnung festgesetzten maximalen Höhen (H_{\max}) im zugelassenen Umfang überschreiten. Aufgrund der gewerblichen Nutzungen und der mit dieser Nutzung einhergehenden aufwändigeren technischen Ausstattung ist diese Überschreitung notwendig.

Um die Dachaufbauten hinsichtlich ihrer Flächenausdehnung zu beschränken und dennoch für die gewerbliche Nutzung die erforderlichen Aufbauten zu ermöglichen, wurden nur die für die Nutzung der baulichen Anlagen erforderlichen Dachaufbauten zugelassen. Dies stellt das mildere Mittel zu einem kompletten Ausschluss etwaiger Aufbauten dar.

Aufbauten zur Nutzung der Sonnenenergie und des Sonnenlichtes sind ohne Flächenbegrenzung auf den Dächern mit Blick auf die Belange des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. f) BauGB) zulässig. Durch die Aufständigung ist bei diesen – im Gegensatz zu den weiteren Dachaufbauten – eine sog. „Untergrünung“ (Kombination von Dachbegrünung und Aufbau) möglich, womit eine Flächenbeschränkung nicht angezeigt ist. Außerdem bilden Photovoltaikanlagen auch in Hinblick auf die gestalterische Wirkung eine harmonische Dachlandschaft. Gleichwohl gelten auch hier die schon beschriebenen Einschränkungen bzgl. der maximalen Überschreitung der fertigen Dachoberkante und der Überschreitung der maximal zulässigen Höhe sowie dem Zurücktreten von der Gebäudeaußenkante um die Höhe der Aufbauten.

Flachdächer sind mindestens zu 80 Prozent zu begrünen und mit einer durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdecke von 10 cm zu versehen. Die Begrünung hat abkühlende Wirkung und entsprechend positive Auswirkungen auf das Kleinklima im

städtischen Umfeld. Eine Begrünung der Dächer erhöht die Verdunstungsmenge und es werden großflächige Versiegelungsflächen vermieden. Bei Regenereignissen wird die Regenabflussmenge verzögert und die Kanalisation entlastet.

Freileitungen

Um eine Beeinträchtigung des Orts- und Stadtbildes durch Freileitungen zu vermeiden, sind diese mit einem entsprechenden Verbot im Plangebiet belegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Freileitungen bei ausschließlich wirtschaftlicher Betrachtung zwar die kostengünstigere Variante darstellen; jedoch ist bei einer einheitlichen, unterirdischen Trassenführung, die ohnehin für die abwasser- und energetischen Anlagen nötig ist, eine gleichzeitige Einbringung der Versorgungsleitungen der Telekommunikation möglich. Daher ist dem einheitlichen unterirdischen Trassensystem, das zudem in gesamten Stadtgebiet besteht, gegenüber den Freileitungen der Vorzug zu geben. Die im Plangebiet zuletzt vorhandene Freileitung ist bereits unterirdisch verlegt.

Werbeanlagen

Um einem negativem Erscheinungsbild vorzubeugen, wird die Aufstellung und Anbringung dieser Werbeanlagen reglementiert. Dies gilt auch mit Blick auf das hier ausgewiesene Industriegebiet. Der Umfang der Werbeanlagen wurde durch die Beschränkung auf Eigenwerbung auf ein verträgliches Maß beschränkt. Die Werbeanlagen sollen nur hinweisenden Charakter haben, um den Standort des Unternehmens kenntlich zu machen.

Damit eine übermäßige Gewichtung und Präsenz von Werbeanlagen vermeiden werden kann, sind auch in die Fassade integrierte Werbeanlagen auf eine Fläche von insgesamt höchstens 6 % je Fassadenfläche beschränkt worden sowie nur maximal eine Schriftgröße von 1,5 m zulässig.

Der Ausschluss der Werbeanlagen oberhalb der Attika bzw. den realisierten Höhen der baulichen Anlagen führt zu einer ruhigen Dachfläche; ferner sind solche Werbeanlagen auf eine Aufmerksamkeitswirkung ausgerichtet, die bei der Forderung nach einem Abrücken von der Gebäudeaußenkante – damit die Sichtbarkeit vermieden wird – nicht mehr gegeben wäre. Werbeanlagen sind daher nur unterhalb der realisierten Wandhöhen zulässig.

Zur Sicherung des ruhigen, einheitlichen Erscheinungsbildes des öffentlichen Raums werden ferner Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen sowie sich bewegende Werbeanlagen ausgeschlossen. Die Höhe besonderer Anlagentypen (Werbesäulen, -stehlen, -tafeln und freistehende Fahnenmasten) wurde höhenmäßig beschränkt, damit sich diese dem Orts- und Straßenbild entsprechend unterordnen.

Die Anforderungen an bauliche Anlagen hinsichtlich deren Ausrichtung bei einer Blendwirkung folgt neben gestalterischen Gründen bereits aus Art. 14 Abs. 2 BayBO.

Mit den vorgesehenen Festsetzungen können die grundsätzlich im Industriegebiet als angemessen empfundenen Werbeanlagen harmonisch in die städtebauliche Gestaltung integriert werden. Ein hohes Maß an individuellen Spielraum wird weiterhin zugelassen.

Einfriedungen und Gestaltung der Stellflächen

Einfriedungen sind hierbei alle Anlagen, die insbesondere dem Zweck dienen, ein Grundstück oder wesentliche Teile davon gegen unbefugtes Betreten und gegen unerwünschte Einsicht nach außen abzuschirmen. Einfriedungen sind ausschließlich im Industriegebiet und auf der festgesetzten Versorgungsfläche (Elektrizität) zulässig; im

Übrigen werden diese ausgeschlossen, um die Durchlässigkeit des Planungsgebietes zu fördern.

Soweit Einfriedungen zugelassen werden, soll durch die Festsetzungen hinsichtlich der Art und Höhe eine möglichst verträgliche und zurückhaltende Gestaltung erreicht werden. Mit der Festsetzung von Drahtzäunen ohne Sockel werden gleichzeitig massive Mauern ausgeschlossen, die sich aus naturschutzfachlicher Sicht negativ auf die Durchlässigkeit auswirken würden. Die vorgesehene maximale Höhe von 2,00 Meter mit einem zusätzlichen Übersteigschutz genügen, um einen adäquaten Schutz der gewerblichen Flächen zu gewährleisten. Ausnahmen im Industriegebiet sind vorgesehen, soweit der Betrieb der baulichen Anlage eine abweichende Einfriedung erfordert (u.a. Lagerung gefährlicher Stoffe; Anlagensicherheit; etc.). Die Abweichung kann sowohl die Art der Ausbildung der Einfriedung als auch deren Höhe betreffen.

Hinsichtlich der Beschaffenheit der Stellplätze wurden entsprechende Anforderungen an die Beleuchtung vorgesehen. Die Einschränkungen hinsichtlich der Blendwirkung des Straßen- und Bahnverkehrs folgt unter anderem bereits aus Art. 14 Abs. 2 Bay-BO („Verkehrssicherheit“).

3.9 Grünstruktur / Grünordnerische Festsetzungen

Grünordnungskonzept und Freiflächen

Die Planstraßen werden jeweils von Grünstreifen und Baumreihen begleitet. Parallel zur Max-Planck-Straße und im südlichen Bereich sind Ausgleichsflächen vorgesehen. Diese werden als öffentliche Grünflächen festgesetzt. Im Süden wird ein vorhandenes Biotop in die Ausgleichsfläche integriert und gestärkt. Die Sicherung erfolgt mittels städtebaulichem Vertrag. Die Planung bildet im Ergebnis die im Rahmenplan Innerer Südosten hinweislich dargestellte Verlängerung der Grünachse ab.

Der Bebauungsplan sieht im Übrigen die Ansiedlung eines klassischen Industriegebietes vor und bestehende landwirtschaftlich genutzte Flächen werden in Ruderalflächen umgewandelt. Das Plangebiet besitzt aufgrund der Einbettung und Vorbelastung geringe Bedeutung für naturgebundene Erholungszwecke. Diese wird damit nach Einstufung als Industriegebiet weiterhin nur geringe Bedeutung haben. Das Gebiet besitzt außerdem keine besondere Strukturvielfalt, da diese insgesamt nur eine mittlere naturschutzfachliche Bedeutung für die Pflanzen- und Tierwelt aufweist. Ferner sind weite Teile im nördlichen Geltungsbereich bereits versiegelt.

Durch die Anlage und Erhaltung von Grünflächen (Ausgleichsflächen A 1 bis A 3) im direkten Umgriff der Bauflächen kann jedoch eine umfangreiche Eingrünung der Industrieflächen erreicht werden. Um die negativen Auswirkungen der Planung zu minimieren erfolgen ferner entsprechende Pflanz- und Erhaltungsvorgaben. Im Vordergrund steht jedoch die Nachverdichtung im inneren Stadtgebiet, um zusätzliche gewerbliche Flächen zu schaffen und zugleich den Außenbereich zu schonen.

Grünordnung Allgemein/ Baumbestand und Pflanzkonzept

Von den 82 Bestandsbäumen werden 23 im Bebauungsplan als zu erhaltend festgesetzt. Diese befinden sich auf beiden Seiten der bereits bestehenden Planstraße 2 und können somit erhalten bleiben. Im Gegenzug sind für die entfallenen Bäume 59 straßenbegleitende Ersatzpflanzungen entlang der Planstraßen 1, 2 und 3 vorgesehen. Diese alleinartige Struktur ist bereits in den umliegenden Plangebieten (GVZ I und GVZ II) angelegt und soll hiermit fortgeführt werden. Diese Festsetzung fördert damit die aus gestalterischen Gründen erforderliche Einheitlichkeit des Gesamtgewerbegebietes; zugleich dient der Alleengürtel als Raumkante für die gewerbliche Nutzung. Von der in der Planzeichnung vorgesehenen Lage der Baumstandorte (standortungebunden) kann abgewichen werden, insbesondere um einen entspre-

chenden Einfahrtsbereich für das Grundstück zu schaffen. Um dies zu ermöglichen sind die zu pflanzenden Bäume überwiegend als standortungebunden festgesetzt worden.

Um von Anfang an eine entsprechende Wuchsqualität (4xv = vierfach verpflanzt) und ein attraktives Erscheinungsbild des Verkehrsraums und der Freifläche zu erreichen, werden Anforderungen an die Mindestgröße der Bäume gestellt. Die Festsetzung einer Mindestpflanzqualität der Bäume soll zugleich eine rasche Eingrünung ermöglichen. Zu Sicherstellung der Anrechenbarkeit und der dauerhaften gestalterischen Wirkung wurde ein Erhaltungsgebot vorgesehen.

Zum Schutz der außerhalb des Planungsgebietes liegende Pappelreihe, wird eine Schutzzone festgesetzt in der weder Auffüllungen noch Abgrabungen zulässig sind. Die Grundstücke, auf denen sich der „Schutzbereich Bäume“ befindet sind im Eigentum der Stadt Regensburg, womit dies sichergestellt werden kann.

Um den Grünflächenanteil zu erhöhen sollen die Versickerungsanlagen den Festsetzungen entsprechend begrünt werden.

Grünordnung auf den Baugrundstücken

Die nicht überbauten Flächen einschließlich der unterbauten Flächen der bebauten Grundstücke im Industriegebiet sind zu begrünen, soweit diese nicht für eine andere zulässige Nutzung benötigt werden. Hierdurch kann dem Industriegebiet eine ökologische Komponente verliehen sowie die Auswirkungen der Planungen minimiert werden. Die natürliche Bodenfunktion kann erhalten und die Entwässerung entlastet werden. Die Festsetzung dient zugleich der Herstellung und dem Erhalt einer guten Begrünung und Gestaltung der Baugrundstücke. Dies dient zum einen dem Ortsbild ist jedoch auch dem Klimawandel, der Ökologie, der Verbesserung des Wohnklimas, der Luftreinhaltung und dem Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen geschuldet (Art. 81 Abs. 1 Nr. 5 BayBO).

Dachbegrünung

Die festgesetzten Dachbegrünungen erfüllen eine wichtige Funktion im Regenwassermanagement, da sie als Retentionsraum dienen. Sie bieten außerdem Rückzugsräume für die Tier- und Pflanzenwelt. Die Dachbegrünungen dienen damit zugleich der Minimierung von möglichen Einschränkungen der Bodenfunktionen im Plangebiet.

Soweit Tiefgaragen nicht überbaut werden, sind diese mit 80 cm vegetationsgerechtem Bodenaufbau zu überdecken. Die Überdeckung der Tiefgaragen wirkt sich positiv auf die kleinklimatischen Verhältnisse aus und unterstützt bei der Versickerung von Niederschlagswasser. Aus diesen Gründen sind auch private Verkehrsflächen (Zugewegungen; Zufahrten und Stellplatzflächen) wasserdurchlässig herzustellen. Um den Anforderungen an ein Industriegebiet sowie den Bodenverhältnissen Rechnung zu tragen, wurden Ausnahmen vorgesehen.

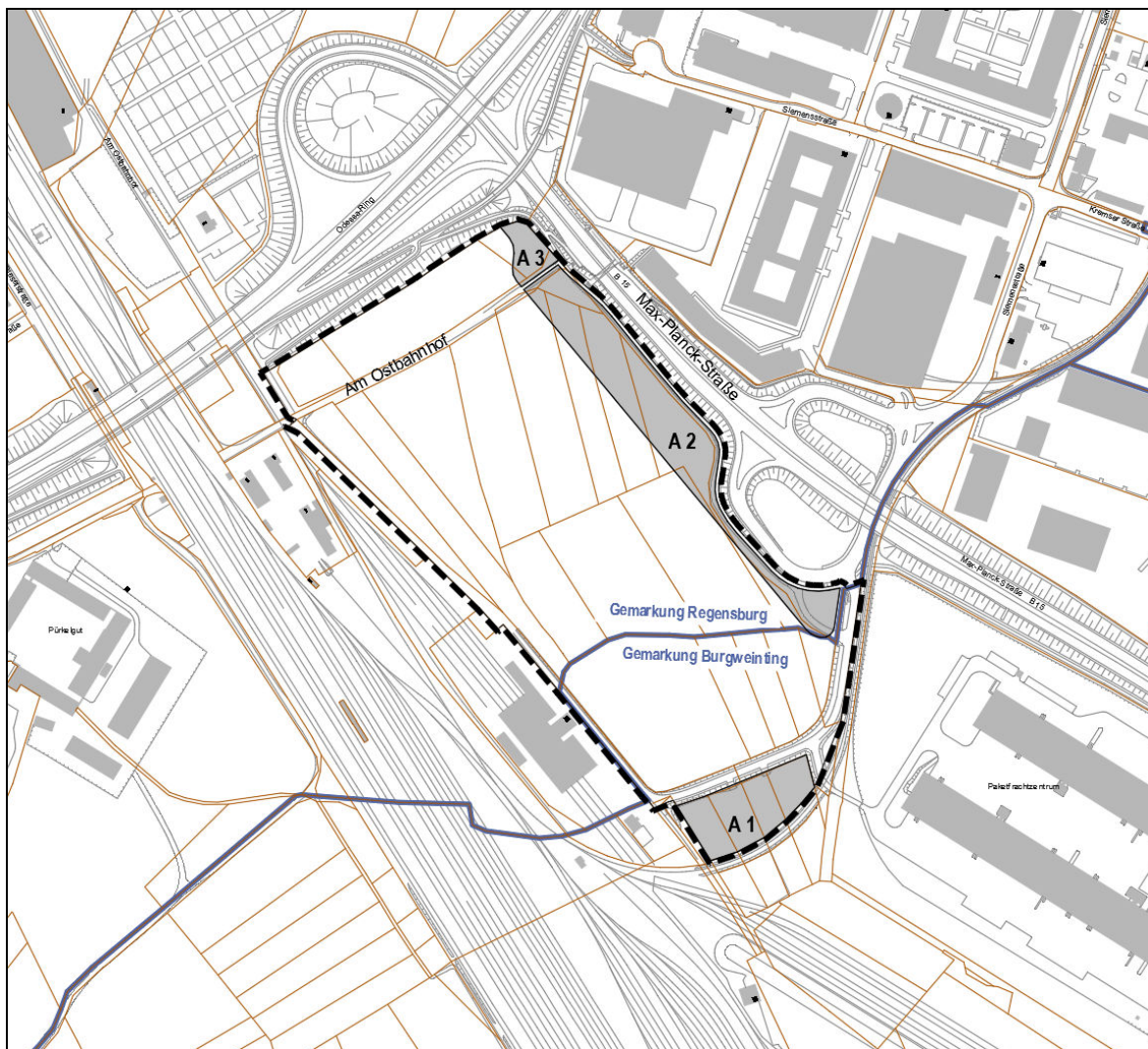
Für Versickerungsflächen sind weitergehende Begrünungsvorgaben vorgesehen, die neben der Versickerungsfähigkeit die Ansiedlung von wechselfeuchter Vegetation fördern. Entsprechende Pflanzvorgaben mit gebietsheimischen Saatgut unterstützen diese Entwicklung.

Aufgrund speziellerer Festsetzungen im Bebauungsplan findet die Freiflächengestaltungssatzung keine Anwendung.

3.10 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Artenschutz

Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Für den Eingriff durch den Bebauungsplan 215-I ergibt sich ein Ausgleichsbedarf von insgesamt **56.663 qm** (die Einzelheiten sind im Umweltbericht dargestellt.). Dieser Ausgleichsbedarf kann nur zum Teil im Geltungsbereich des Bebauungsplans – im direkten Umgriff des Eingriffs – ausgeglichen werden. Die Stadt Regensburg hat sich hier stets das Ziel gesetzt, 50 % des Ausgleichs am Ort des Eingriffs auszugleichen. Hierfür sind zunächst die angrenzenden Flächen A 1 bis A 3 vorgesehen worden, womit durch eine entsprechende Aufwertung der Flächen ein Ausgleich von ca. **10.422 qm** erbracht werden kann.



Lage der Ausgleichsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans, Gemarkungen Burgweinting (A 1) und Regensburg (A 2 und A 3)

Der verbleibende Ausgleich in Höhe von **46.241 qm** ist auf sog. externen Flächen zu erbringen. Die Flächen E 1 und E 2 (Fl.-Nr. 590 und 608, Gemarkung Burgweinting) liegen unmittelbar auf der anderen Seite der Gleisanlagen, so dass ein ökologisch-funktionaler Zusammenhang zum Plangebiet unterstellt werden kann. Weitere Flächen stehen in der Gemeinde Lappersdorf, Gemarkung Kareth zur Verfügung (E 3 bis E 5 – Fl.-Nrn. 592, 636, 644 und 645). Die Deckung des dann noch verbleibenden Bedarfs erfolgt über die Ökokonto Teilflächen Fl.-Nrn. 181, 182 und 183 der Gemarkung Burgweinting die im Eigentum der Stadt Regensburg stehen und daher dem Plangebiet eindeutig zugeordnet werden. Der Eingriff kann hiermit vollumfänglich ausgeglichen werden.

Der Ausgleich des Eingriffs an anderer Stelle ist aufgrund einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung erforderlich; die bauliche Verdichtung ist zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes angezeigt. Ferner kann der Eingriff in großen Teilen im direkten Umgriff (auf den Flächen A 1, A 2, A 3 und E 1, E 2) kompensiert werden. Entsprechende Minderungsmaßnahmen sind vorgesehen. Die Entwicklung des Plangebietes folgt damit den Vorgaben des Regional- und Flächennutzungsplanes.

Die Sicherung des naturschutzrechtlichen Ausgleichs erfolgt durch städtebaulichen Vertrag und Übertragung des Eigentums an den Ausgleichsflächen auf die Stadt Regensburg.

Artenschutz

Im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung ist unter Berücksichtigung von vorzuziehenden Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) keine Ausnahmen von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

Auf Ebene der Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung werden mehrere Vorkehrungen getroffen, um eine Gefährdung der nach den hier einschlägigen Regelungen geschützten Tier- und Pflanzenarten zu beschränken.

Höhlenbäume

Im Plangebiet sind zwei Höhlenbäume vorhanden. Einer kann in der Ausgleichsfläche am Südrand des Geltungsbereichs erhalten werden; der andere wird außerhalb der Vogelbrutzeit zwischen dem 01.10. und 28.02. gerodet.



Lage Höhlenbäume – Abb. 13 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

Tierarten

Gehölze werden nur zwischen Anfang Oktober und Ende Februar gefällt. Bereits gemäß § 39 Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist es verboten Bäume, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 01. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen.

Bei allen Pflanzungen und Ansaaten auf den Ausgleichsflächen werden gebietsheimisches Pflanz- und Saatgut verwendet.

Für die besonders prüfungsrelevanten 15 Vogelarten (u.a. Dorngrasmücke und Stieglitz) werden auf der Ausgleichsfläche A 2 entsprechende Nahrungsplätze geschaffen.

Als CEF-Maßnahme ist daher vorgesehen:

Für die Dorngrasmücke und den Stieglitz sind neue Gehölzbestände und Brachflächen als Brut- und Nahrungsplätze zu schaffen. Hierzu sind strauchreiche Gehölzbestände in der offenen Feldflur und hochwüchsige Stauden- und Grasfluren anzulegen. Hierzu ist eine Fläche von mindestens 2.500 m² erforderlich, wovon die halbe Fläche aus Gebüsch mit einzelnen Bäumen und die andere Fläche aus Brachflächen, Staudenfluren und Säumen bestehen soll.

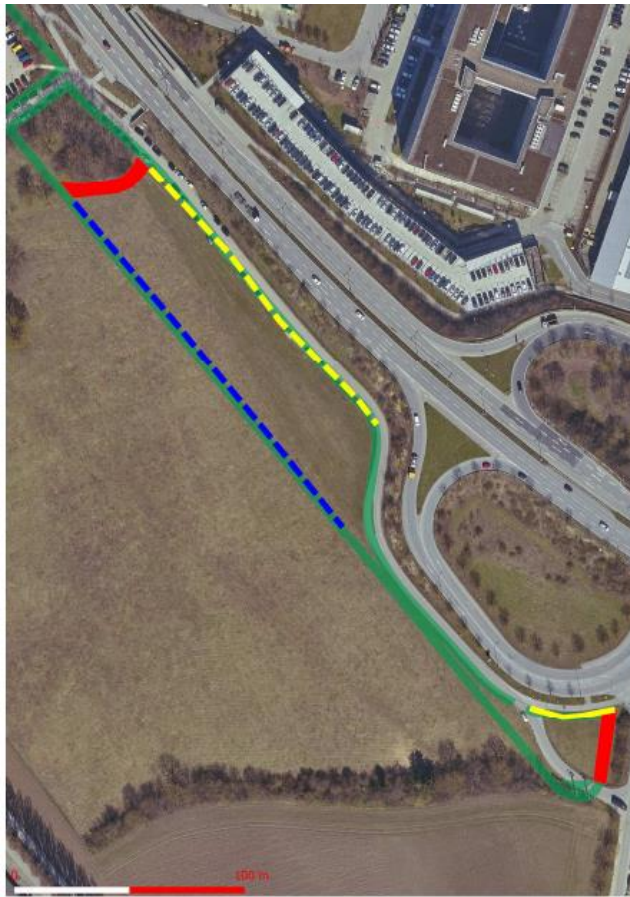
Das Dokument „Ausgleichsmaßnahmen für Dorngrasmücke und Stieglitz“ von Herrn Dr. Schlemmer vom 16.08.2018 führt zur Umsetzung der Maßnahmen weitergehend aus:

Um den als öffentliche Grünfläche im östlichen Bereich vorgesehenen Abschnitt (A 2) für Stieglitz und Dorngrasmücke aufzuwerten, ist ein hoher Anteil an samentragenden Pflanzen –insbesondere Disteln - und eine hohe Dichte an Insekten – insbesondere weichhäutige Fluginsekten kleinerer bis mittlerer Größe und deren Larven- anzustreben. Außerdem sollte die Vegetation so strukturiert sein, dass viele Hochstaudenstängeln etwa 30 cm bis 1 m über die umgebende krautige Vegetation hinausragen, um von den Vögeln als Sitzwarten genutzt werden zu können.

Um den Insektenreichtum weiter zu fördern, ist die o.g. Fläche von 2.500 m² nicht wie bisher jährlich, sondern nur alle zwei Jahre zu mähen. Dabei ist nicht die gesamte Fläche in einem Jahr, sondern alternierend alle zwei Jahre nur eine Hälfte der Fläche zu mähen.

Die Bewirtschaftungsteilung sollte der Länge nach von Nordwest nach Südost erfolgen. Die Mahd sollte mit Mähbalken und nicht mit Kreiselmähdwerken durchgeführt werden. Als günstiger Mähzeitpunkt ist der Monat September anzustreben. Das Mähgut sollte mindestens einen Tag liegen bleiben, um den Insekten genügend Zeit zum Wechsel in die ungemähte Hälfte zu lassen. Danach sollte das Mähgut abtransportiert werden. Auf das Einbringen von Dünger oder Pestiziden ist zu verzichten.

Um Brutmöglichkeiten für Dorngrasmücken zu schaffen ist am nordwestlichen Rande der Ausgleichsfläche an der Südseite des bestehenden Gehölzes zur Grasflur hin eine Niederhecke aus Brombeeren und Schlehen in einer Breite von etwa drei Metern (mindestens zweireihig) anzulegen. Ferner sind etwa 5 Brombeerheckenabschnitte, (Länge eines Abschnittes min. 10 Meter, Breite einreihig) entlang der Straße „Am Ostbahnhof“, wo diese parallel zur Max-Planck-Straße verläuft, zu pflanzen. Entlang der Planstraße 1 sind auf der Ausgleichsfläche A 2 weitere fünf einreihige Brombeerheckenabschnitte von mindestens 10 Metern Länge zu pflanzen.



Ausgleichsmaßnahmen für Dorngrasmücke und Stieglitz – Pflanzplan

Dr. Richard Schlemmer, 05.10.2018

Rot (durchgehend):

Mehrreihige Niederhecken vor bestehenden Gehölzen in Nordwesten und Südosten mindestens 3 m breit: Brombeeren und Schlehen, locker und ungleichmäßig dicht anpflanzen; keine hochwachsenden Büsche

Gelb (durchgehend):

Einreihige Niederhecke: Brombeeren und Schlehen abwechselnd

Gelb (gestrichelt):

Unterbrochene einreihige Niederhecke; etwa 2/3 der Gesamtstrecke sollten mit unterschiedlich langen Heckenabschnitten (2 - 10 m Länge) bepflanzt werden; einzelne Abschnitte sollten locker mit Schlehen, andere dichter mit Brombeeren bepflanzt werden. Insgesamt sollte etwa 1/3 der Gesamtstrecke unbepflanzt bleiben.

Blau (gestrichelt):

Wie gelb gestrichelt. Diese Pflanzung braucht aber nicht als vorgezogene Maßnahme umgesetzt werden. Es genügt diese Maßnahme erst im Zuge des Baus der Planstraße 2 umzusetzen.

Bei den Fledermäusen werden keine Verbotstatbestände ausgelöst. Hier könnte ausschließlich die Beseitigung von Quartieren (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) mit darin möglicherweise befindlichen Tieren in Betracht kommen. Die geeigneten Bäume mit Höhlen sind jedoch nicht als Winterquartier geeignet. Um die Wahrscheinlichkeit, dass Fledermäuse von der Fällung der Gehölze betroffen sind zu minimieren, werden an die Entfernung der Bäume, die Quartiere für Fledermäuse bieten, zusätzlich Anforderungen gestellt. Die Rodung ist daher nur zwischen Anfang Oktober und Ende Februar und wenn die Temperaturen dauerhaft unter den Gefrierpunkt liegen, zulässig. Dies wird im städtebaulichen Vertrag gesichert.

Für die Reptilien sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Die Lebensräume von Zauneidechsen liegen zwar innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, sind aber nicht von der Maßnahme betroffen, weil hier Ausgleichsflächen vorgesehen sind. Innerhalb der Ausgleichsfläche dürfen daher keine Maßnahmen durchgeführt werden, die zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen der

Zauneidechse führen. Besonnte Rohbodenflächen entlang der Bahnlinie und in ihrem nahen Umfeld sind zu erhalten.

Im Untersuchungsgebiet wurden drei sehr seltene Arten nachgewiesen die in der Roten Liste Bayerns, aber nicht in der FFH-Richtlinie aufgeführt sind. Es handelt sich um den Verkannten Heuhüpfer, die Blauflügelige Ödlandschrecke und die Blauflügelige Sandschrecke. Alle drei Arten besiedeln die schütter oder gar nicht von Vegetation bedeckten Bahnschotter und teilweise auch die innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes gelegenen offenen und nur schütter bewachsenen Rohbodenflächen. Ihre Lebensräume liegen nicht im Eingriffsbereich, sondern sind als Ausgleichsfläche dargestellt. Der Erhalt und die Förderung dieser Arten sind besonders wichtig.

Umsetzung

Die Ausgleichsflächen im Plangebiet, die als öffentliche Grünflächen vorgesehen sind, werden an die Stadt übereignet. Die Maßnahmen erfolgen damit auf stadteigenen Flächen. Die Umsetzung der zuvor beschriebenen Verpflichtungen und Handlungsweisen erfolgt zusätzlich mittels städtebaulichen Vertrages.

3.11 Verkehrserschließung

3.11.1 Allgemeines

Die Anbindung des geplanten Industriegebietes an das bestehende Straßennetz erfolgt von Osten über die vorhandene Zufahrt zur Max-Planck-Straße / Siemensstraße. Innerhalb des Bebauungsplanes erfolgt die Erschließung des gesamten Industriegebietes über eine Stichstraße mit Wendehammer (Planstraße 1), welche zur Erschließung der Kleingartenanlage nördlich des Odessa-Rings (Am Ostbahnhof 7) in einem reduzierten Querschnitt verlängert wird (Planstraße 3).

Eine weitere Stichstraße mit Wendehammer (Planstraße 2) erschließt einzelne Grundstücke entlang der Bahnstrecke Regensburg – Passau / – München. Zur Erschließung einzelner weiterer Grundstücke wird diese Straße durch eine bereits vorhandene Straße (Planstraße 4) verlängert. Hierzu werden teilweise auch Flächen Dritter (ca. 71 m²) in Anspruch genommen, für die eine ausreichende Rechtfertigung durch Gründe des Allgemeinwohls gegeben sind. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist geboten, um eine ausreichende Erschließung der Flächen an den Gleisanlagen und eine optimale Gleisanbindung des Industriegebietes sicherzustellen. Die Flächen werden bereits bisher durch die vorhandene Wegführung beansprucht; die Ausweitung der Verkehrsfläche rundet die Straßenführung lediglich ab und eröffnet die erforderliche Wendemöglichkeit. Auf die Nutzbarkeit der Fläche im Übrigen hat die Festsetzung keine Auswirkungen. Die Planstraßen 2 und 4 dienen der Erschließung von Flächen außerhalb des Plangebietes.

Die Berechnungen zum Neubau der Straßen erfolgte nach der 16. BImSchV. Die Berechnungen können der Schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Die Planung des Industriegebietes berücksichtigt die Anordnung einer betriebseigenen Gleisanlage mit Anschluss an die Gleisanlage der Deutschen Bahn. Zur rechtlichen Sicherung des Gleisanschlusses ist ein eigenständiges, eisenbahnrechtliches Verfahren erforderlich.

Das Gebiet ist durch die RVV Linien 5A, 30, 31 und X9 (Haltestelle Siemensstraße / Continental) an den ÖPNV angebunden.

Mit der Festlegung eines einheitlichen Ein- und Ausfahrtsbereichs gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB i.V.m. Nr. 6.4 PlanZV soll eine zentrale Zufahrt geschaffen werden. Hierdurch wird zum einen positiv die Art und Lage des vorgeschriebenen Anschlusses sowie andererseits negativ der Bereich umschrieben, der von Ein- und Ausfahrten freizubleiben hat.

Der Anschluss sollte bewusst ausschließlich über die Planstraße 1 im vorgesehenen Bereich erfolgen, da eine Erschließung eines Industriegebiets bereits aufgrund der Fahrbahnbreite der Planstraße 3 über diese nicht erfolgen kann. Parallel zu Planstraße 4 verläuft die optionale Gleisanlage, welche bei einer Erschließung des Industriegebietes über die Planstraße 4 gequert werden müsste und somit ist die Erschließung des Industriegebietes über die Planstraße 4 nicht sinnvoll. Die Planstraße 2 ist von zu erhaltenden Bäumen eingerahmt. Außerdem sollte der Wendehammer im südlichen Plangebiet entlastet werden. Die Beschränkungen entlang der Planstraße 1 sind auf die Nähe zum Kreuzungsbereich und dem nördlich gelegenen Wendehammer zurückzuführen.

Durch die aktuelle Nutzung des nördlichen Bereichs als Stellplatzfläche ist eine sofortige Verwirklichung der Erschließung – u.a. der Dauerkleingartenanlage nördlich des Odessa über die Planstraße 3 nicht gegeben. Vorübergehend kann die bereits bestehende Zufahrt über die Fl.-Nr. 2642, Gemarkung Regensburg („Am Ostbahnhof“) genutzt werden. Die Fläche steht im Eigentum der Stadt Regensburg und ist öffentlich-rechtlich gewidmet; diese Widmung wird mit Umsetzung der Planstraße 3 aufgehoben. Eine vollständige Herstellung der Erschließung ist nach Auflassung der Parkplatzfläche (im derzeitigen Zustand) – spätestens im Jahr 2023 – vorgesehen.

Zur Stärkung der Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr auch im übergeordneten Wegenetz der Stadt Regensburg ist parallel zur Max-Planck-Straße eine öffentliche Verkehrsfläche als Geh- und Radweg festgesetzt. Diese wird im nördlichen Plangebiet die vorgesehenen Grünflächen queren und an die innere Erschließung (Planstraße 1) anbinden.

Die Herstellung und Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Kfz) und Fahrräder richtet sich nach der Satzung der Stadt Regensburg zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder (Stellplatzsatzung – StS) in der jeweils gültigen Fassung.

3.12 Baugrundverhältnisse/ Grundwasser / Versickerung

Mit geotechnischem Bericht Nr. 96.12.1286 vom 18.07.2012 wurden die im Plangebiet vorzufindenden Boden- und Wasserverhältnisse untersucht.

Baugrundverhältnisse

Aus den Erkundungen ergeben sich im Wesentlichen folgende 5 Schichtenpakete:

1. Auffüllungen
2. Decklehm
3. Kiese und Sande, verlehmt
4. Kiese und Sande
5. Ton

Es wird empfohlen, Flachgründungen von Gebäuden auf den anstehenden Böden der Schichtpakete 3 und 4 auszuführen.

Analyseergebnisse ergaben, dass die untersuchten Böden als Z0-Material nach LA-GA eingestuft werden können.

Grundwasser

Mit den durchgeführten Erkundungen wurde Grundwasser angetroffen. Dieses ist jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen. Die Schwankungsbreite wird von der Grundwasserneubildung im Einzugsgebiet und damit auch von der jahreszeitlichen Niederschlagsverteilung beeinflusst; im hier vorliegenden Fall auch durch Infiltration aus dem nahegelegenen Gewässer bei Hochwasserereignissen. Aus den Untersuchungsergebnissen der Baugrunduntersuchung (2012) können folgende maßgebende Grundwasserstände für den Untersuchungsort abgeleitet werden:

- Mittlerer Grundwasserstand: 330,5 m ü.NHN
- Höherer Grundwasserstand mit häufiger Wiederkehr: 331,0 m ü.NHN
- Höchster zu erwartender Grundwasserstand: 331,2 m ü.NHN

Für den Bebauungsplan werden auf Grundlage der Grundwasserdaten folgende Bemessungswasserstände vorgeschlagen:

- Bemessungswasserstand für Wasserhaltungsmaßnahmen: 331,0 m ü.NHN
- Bemessungswasserstand für Abdichtung und Auftriebssicherheit: 331,5 m ü.NHN

Die vorgenannten Angaben wurden auf Grundlage der Baugrunduntersuchung (2012) abgeleitet. Sie sind gegebenenfalls anzupassen, sofern weitere Erkenntnisse gewonnen werden.

Die Umsetzung des Bebauungsplans führt bei Ausnutzung der zulässigen überbaubaren Grundfläche von 0,8 zu einer Versiegelung von Böden mit allgemeiner Bedeutung für Natur und Landschaft auf maximal 80 %. Auf diesem Anteil ist mit einem vollständigen Verlust der Bodenfunktion zu rechnen.

Versickerung

Die Böden des Schichtpaketes 3 weisen einen mittleren Bemessungswert des Durchlässigkeitsbeiwertes k_f von $7,2 \cdot 10^{-5}$ m/s auf und liegen damit in einem Bereich, der für eine Versickerung geeignet ist.

Bei der Planung von Sickeranlagen sind darüber hinaus die Grundwasserstände und deren Schwankungsbreiten zu beachten, um die nötigen Abstände der Sickeranlage vom Grundwasser und damit eine ausreichende Filterwirkung nach den einschlägigen Regelwerken zu gewährleisten.

3.13 Ver- und Entsorgung; LöschwasserVersorgung

Die Versorgung mit Strom, Gas und Wasser wird durch die Regensburger Energie- und Wasserversorgung AG & Co. KG (REWAG) gesichert.

Im Plangebiet wird außerdem eine Fläche für Versorgungseinrichtung mit der Zweckbestimmung Elektrizität gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB vorgesehen, um die Versorgung des Industriegebietes sicher zu stellen.

Entsorgung / Versickerung

Die Müllentsorgung erfolgt durch die städtische Müllabfuhr.

Ein Anschluss an den öffentlichen Kanal ist im Nordwesten des Baugebietes möglich. Aufgrund der hohen Auslastung des Kanalnetzes in diesem Bereich ist die zulässige

Einleitmenge auf 2 l/s*ha begrenzt. Über diesen wird auch das Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Bauflächen, das nicht versickert werden kann, entsorgt. Grundsätzlich ist Niederschlagswasser jedoch auf den Privatgrundstücken zu versickern, sofern die baulichen, hydrologischen und rechtlichen (wasserrechtliche Erlaubnis) Voraussetzungen vorliegen. Nach Entwässerungssatzung besteht dann die Möglichkeit der Befreiung vom Anschlusszwang für Niederschlagswasser. Durch die grünordnerischen Anordnungen (Dachbegrünung; Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen; wasserdurchlässige Ausbildung von privaten Verkehrsflächen) kann bereits eine dezentrale Versickerung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erfolgen. Außerdem können Versickerungsanlagen im Baufeld vorgesehen werden. Versickerungsanlagen sind als private Anlagen zu errichten.

Löschwasser

Die Löschwasserversorgung von 192 m³/h wird durch die Stadt Regensburg nach dem DVGW-Merkblatt W331 und dem DVGW-Arbeitsblatt 405 sichergestellt. Diese muss vollständig aufgebaut werden und ist nach den DVGW-Arbeitsblättern W331 und W405 auszuführen. Bei der Planung von Hydranten ist das DVGW -Arbeitsblatt W400 zu beachten. Die Planungen erfolgt in Abstimmung mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Stadt Regensburg. Die Löschwasserversorgung wird hierbei über das Trinkwassernetz der REWAG gewährleistet.

3.14 Schallschutz

3.14.1 Allgemeines

Für die Beurteilung der Schallsituation wurde eine schalltechnische Untersuchung (SU) zu den Lärmemissionen und Lärmimmissionen (Möhler+Partner, München, Stand 27.09.2018 / 13.08.2021 und C. Hentschel Consult Ing.-GmbH, Freising, Stand 30.10.2020) durchgeführt. Diese Gutachten können beim Stadtplanungsamt der Stadt Regensburg eingesehen werden und sind Anlagen dieses Bebauungsplans.

3.14.2 Ergebnis des Schallgutachtens

Der Bebauungsplan Nr. 215-I setzt zur ordnungsgemäßen Entwicklung der Flächen und Stärkung des gewerblichen Güterverteilenzentrums ein Industriegebiet nach § 9 BauNVO fest und gliedert das Gebiet in zwei Teilflächen GI 1 und GI 2 (sog. Plangebiet im Sinne der DIN 45 691). Teilflächen sind hierbei diejenigen Teile des Plangebietes, für die Geräuschkontingente bestimmt werden.

Nach der TA Lärm sind die Schallimmissionsrichtwerte auf die Summe der Schallimmissionen aller gewerblichen Anlagen zusammen anzuwenden, die auf einen Immissionsort einwirken. Das bedeutet, dass in einem Industrie- oder Gewerbegebiet grundsätzlich keine weiteren Anlagen mehr genehmigt werden können, wenn in der Umgebung die Immissionsrichtwerte durch bereits bestehende Anlagen bereits erreicht oder überschritten werden, es sei denn, dass vor Inbetriebnahme der neuen Anlagen bestehende Anlagen stillgelegt oder ihre Schallemission durch freiwillige oder angeordnete Maßnahmen entsprechend verringert und durch die hinzukommenden Anlagen die Immissionsrichtwerte nicht überschritten werden.

Eine Anlage ist jedoch dann noch zulässig, wenn ihr Immissionsbeitrag als nicht relevant anzusehen ist. Eine Genehmigung soll auch aufgrund einer hohen Vorbelastung nicht versagt werden, wenn dauerhaft sichergestellt ist, dass diese Überschreitung nicht mehr als 1 dB (A) beträgt. Die Genehmigung darf wegen einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht versagt werden, wenn infolge ständig vorherrschender

Fremdgeräusche keine zusätzlichen schädlichen Umwelteinwirkungen durch die zu beurteilende Anlage zu befürchten sind (vgl. Nr. 3.2.1 TA Lärm).

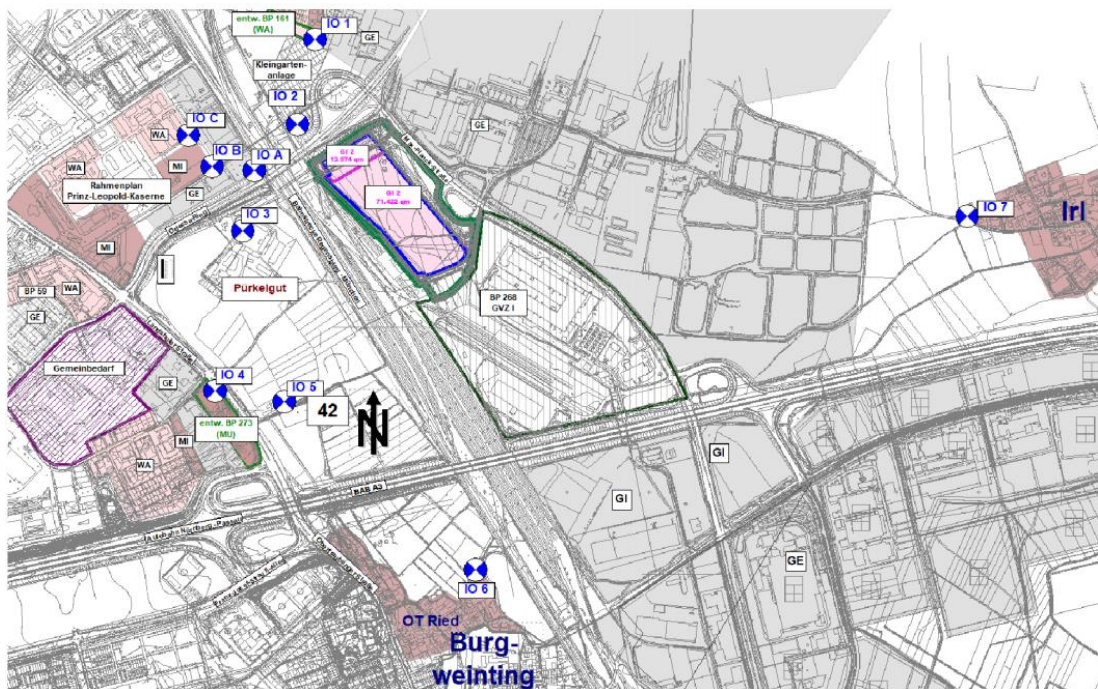
Die Schallschutzuntersuchung wendet für die erforderliche Schallemissionskontingentierung des geplanten Industriegebiets das Verfahren der DIN 45 691 an:

Die Emissionskontingentierung wurde unter Anwendung und Darstellung folgender Verfahrensschritte vorgenommen:

- Auswahl geeigneter Immissionsorte.
- Festlegung der zulässigen Gesamt-Immissionswerte L_{GI} (bzw. IRW nach TA Lärm).
- Festlegung der Planwerte L_{PI} unter Berücksichtigung der Geräuschvorbelastung.
- Festsetzung von Teilflächen zur schalltechnischen Gliederung des Gebietes.
- Festlegung der Emissionskontingente L_{EK} (ggf. mit richtungsabhängiger Festlegung von Zusatzkontingenten $L_{EK,ZUS.}$)

Anhand der schalltechnischen Untersuchung wurde zum Schutz der Nachbarschaft jeweils ein Geräuschkontingent nach DIN 45691:2006-12 „Geräuschkontingentierung“ unter Berücksichtigung der Vorbelastung für die beiden Teilflächen ermittelt.

Ausgangspunkt für diese Ermittlung waren die in der Abbildung dargestellten maßgeblichen Immissionsorte IO 1 bis IO 7. Die IO A bis C befinden sich im Areal der ehemaligen Prinz-Leopold-Kaserne nördlich des Odessa-Rings. Die Immissionsbelastungen am Rand des Baufelds wurde vorsorglich ermittelt.



Darstellung der maßgeblichen Immissionsorte – Abbildung 4 der Schalltechnischen Untersuchung, C. Hentschel Consult

- Einstufung der Schutzbedürftigkeit des IO 2 Kleingartenanlage „Ostbahnhof“
Der Schutzanspruch für Friedhöfe, Kleingartenanlagen, soweit sie keine Baugebiete sind und Wohnnutzung nach Bebauungsplan nicht zugelassen ist, und für Parkanlagen ergibt sich in der Regel nur für die Tageszeit. Das Schutzinteresse ist in der Regel hinreichend gewahrt, wenn gem. LAI-Hinweise zur Auslegung der TA Lärm (Fragen und Antworten zur TA Lärm) in der Fassung des Beschlusses zu TOP 9.4 der

133. LAI-Sitzung am 22. und 23. März 2017 ein Immissionsrichtwert von 60 dB(A) für die Tageszeit nicht überschritten wird. Die Einstufung als Mischgebiet ist insbesondere im Hinblick auf die Fremdgeräuschüberdeckung durch den öffentlichen Verkehr (Bahn im Osten und Odessa Ring im Süden) ausreichend und angemessen.

Die Ermittlung der Schutzbedürftigkeit der maßgeblichen Immissionsorte wird im Übrigen ausführlich in der Schalltechnischen Untersuchung dargestellt, auf die verwiesen werden darf.

Anhand der Berechnungsergebnisse wurden für die Teilflächen des Industriegebietes folgende Emissionskontingente festgesetzt:

Teilfläche in qm		Emissionskontingent L_{EK} [dB(A)/qm]		Zusatzkontingent Tag / Nacht $L_{EK,zus}$ [dB(A)/qm]		
		Tag	Nacht	A	B	C
				322° - 90°	90° - 203°	203° - 322°
GI 1	13.574	67	50	2 / 0	0 / 0	1 / 4
GI 2	71.422	68	53	1 / 0	0 / 0	1 / 1

Es sind damit nur Vorhaben (Betriebe und Anlagen) zulässig, deren Geräusche (zugehöriger Fahrverkehr eingeschlossen) die festgesetzten Emissionskontingente L_{EK} nach der DIN 45691 in der oben stehenden Tabelle einschließlich des Zusatzkontingents $L_{EK,zus}$ weder tags (06:00 bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) überschreiten.

Die Immissionskontingente errechnen sich bei freier ungehinderter Schallausbreitung aus den Emissionskontingenten und der beanspruchten Fläche. Dies bedeutet, dass jeder Betrieb geeignete technische und / oder organisatorische Maßnahmen zu treffen hat, dass die alleine von seinen Anlagen (einschließlich Verkehr auf dem Werks Gelände) in seinem Einwirkungsbereich außerhalb des Gewerbegebiets verursachten Geräusche keinen höheren Beurteilungspegel erzeugen, als bei ungehinderter Schallausbreitung mit dem Geräuschkontingent abgestrahlt würden.

Aus schalltechnischer Sicht konnten ferner Zusatzkontingente vergeben werden, d.h. in den oben definierten Sektoren wird ein Zusatzkontingent vorgesehen. Der Bezugspunkt der Richtungssektoren A bis C hat die Koordinaten Z: 33U / E: 290648.144 / N: 5432057.156 im UTM-Koordinatensystem WGS84. Die Gradzahl des Sektors steigt im Uhrzeigersinn an, Null Grad liegt im geografischen Norden.

Die schalltechnische Untersuchung zeigt auf, dass auf Grund der gewerblichen Vorbelastung in Kombination mit den umliegenden Immissionsorten außerhalb des Plangebietes beide Teilflächen nachts emissionsbeschränkend kontingentiert werden müssen.

Rechtsgrundlage für eine Geräuschkontingentierung ist § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO. Danach können für die in den §§ 4 bis 9 BauNVO bezeichneten Baugebiete im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen werden, die das Baugebiet nach der Art der Betriebe und deren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften gliedern.

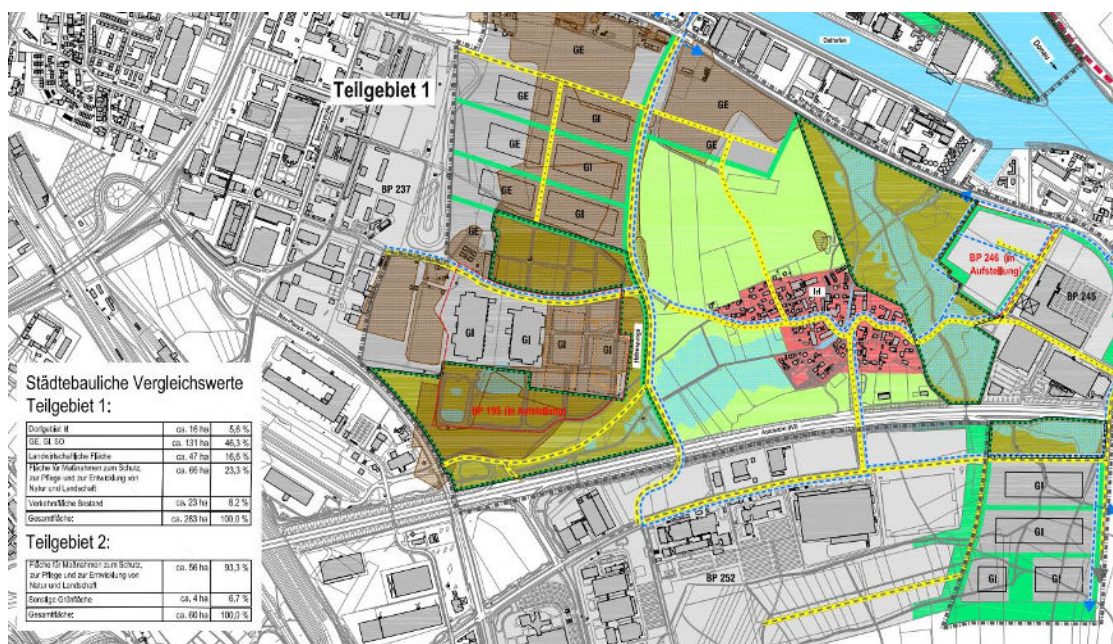
Emissionskontingente kennzeichnen das Emissionsverhalten als Eigenschaft von Betrieben und Anlagen (BVerwG, Beschluss vom 18.12.1990 – 4 N 6/88). Zunächst ist aus Sicht der Rechtsprechung erforderlich, dass das Plangebiet in einzelne Teilflächen mit unterschiedlich hohen Emissionen zu gliedern ist. Außerdem muss gewährleistet sein, dass keine gesamte Beschränkung des Baugebiets erfolgt. Einer solchen unbeschränkten gewerblichen Nutzung darf in Anlehnung an Ziffer 5.2.3 DIN 18005 für ein Industriegebiet ein flächenbezogenen Schalleistungspegel von 65 dB(A)/m² tags und nachts zugrunde gelegt werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 11.06.2019 – Az. 3 S 2350/15).

Durch die vorgesehenen flächenbezogenen Schalleistungspegel von 67 bis 68 dB(A)/m² wird die Ansiedlung von erheblich störenden Betrieben generell ermöglicht. Eine Einschränkung beim Nachtbetrieb ist jedoch vorgesehen. Hierbei darf nicht verkannt werden, dass die Ermittlung nach DIN 45691 und DIN 18005 auf unterschiedlichen Berechnungsverfahren fußen. Aus den vorgesehenen Werten lässt sich damit nicht zwingend ableiten, dass bestimmte Arten gewerblicher Anlagen unzulässig sind. Ferner arbeiten auch industrielle Anlagen nicht zwingend nachts oder nicht in dem gleichen Betriebsumfang zur Tag- und zur Nachtzeit.

Überdies wird hier nach § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO eine Festsetzung nach Satz 1 über mehrere Industriegebiete getroffen.

Für die Wirksamkeit einer solchen Festsetzung ist im Rahmen des Bebauungsplans zu dokumentieren, dass ein solches Ergänzungsgebiet vorgesehen wird (BVerwG, Urteil vom 07.12.2017 – Az. 4 CN 7.16). Die gebietsübergreifende Festsetzung entspricht der aktuellen und berücksichtigt die zukünftig zur Verfügung stehenden gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtosten.

Als übergeordnetes Instrument der Stadtentwicklung wurde bereits am 30.04.2019 durch den Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen das Rahmenkonzept Regensburg-Ost beschlossen. Ein wichtiges übergeordnetes Ziel – neben der Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur Nutzungsverteilung und der Betrachtung naturschutzfachlicher Belange – ist hierbei auch die Verteilung der gewerblichen Lärmkontingente.



Auszug aus Anlage 1 des Rahmenkonzepts Regensburg-Ost

Zur Überprüfung der Realisierbarkeit wurde auf Basis des Rahmenkonzeptes eine schalltechnische Voruntersuchung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Gewerbelärm-Vorbelastung aus den bereits bestehenden Gewerbegebieten sowie der zulässigen Lärm-Grenzwerte für schutzbedürftige Nutzungen (z.B. Wohnen) wurden die noch möglichen Lärmkontingente für die geplanten Gewerbeflächen ermittelt. Im Ergebnis stehen noch ausreichende Lärmkontingente zur Verfügung. Die im Rahmenplan dargestellten „GI“ Flächen sind damit grundsätzlich auch ohne Einschränkungen nutzbar. Im gewerblichen Entwicklungsschwerpunkt Regensburg Ost (dem auch das neue Industriegebiet am Ostbahnhof zuzurechnen ist) stehen neben den noch freien Flächen innerhalb bestehender Bebauungspläne, langfristig weitere zusätzliche nicht kontingentierte Flächen zur Verfügung. Das hier relevante Plangebiet bildet folglich den Lückenschluss zwischen der gewerblich geprägten Entwicklung im Regensburger Osten und der im Rahmenplan Innerer Südosten vorgesehene gemischt genutzten Entwicklung. Um eine Verfügbarkeit von nicht eingeschränkten Flächen in der Nähe des Bebauungsplanes Nr. 215-I zu gewährleisten und zu dokumentieren, wird auf den bestehenden Bebauungsplan Nr. 237, GVZ III (ohne Emissionsbeschränkung der Stadt Regensburg vom 22.01.2001) Bezug genommen. Der Bebauungsplan Nr. 237 setzt ein Industriegebiet (GI) nach § 8 BauNVO ohne Emissionsbeschränkungen fest.

In der Summe wird somit seitens der Stadt Regensburg das Ziel verfolgt, bis zur Umsetzung der geplanten GI Flächen im Rahmenplan Regensburg-Ost, auf Teilflächen des bestehenden Bebauungsplans Nr. 237, GVZ III, eher „lautere“ auf den Teilflächen des Bebauungsplans Nr. 215-I in Bezug auf die Nachtzeit eher „leisere“ Gewerbebetriebe anzusiedeln. Im Ergebnis rundet die Fläche das Rahmenkonzept Regensburg-Ost schlüssig ab. Durch die Geräuschkontingentierung können die Ziele des Rahmenplans mit Wohnnutzung im Hohen Kreuz angemessen berücksichtigt werden.

Die industrielle Nutzung der Flächen im Plangebiet ist auch mit Einschränkungen sachgemäß, da in westlicher Richtung an den angrenzenden Gleisanlagen einen entsprechenden Gleisanschluss ermöglicht wird. Dieser ist für die künftige Stärkung des Wirtschaftsstandort Regensburg von erheblicher Bedeutung. Bei der Festsetzung der Geräuschkontingente war außerdem die städtebauliche Erwägung der Stadt Regensburg, das bestehende Industriegebiet zu erhalten und fortzuentwickeln, zu beachten.

Der Trennungsgrundsatz im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG wurde ausreichend beachtet. Das GI fügt sich in die umliegende gewerblich geprägte Nutzung ein. Die Entwicklung von industriellen Flächen an diesem Standort wurde bereits oben ausführlich dargelegt. Etwaige immissionsschutzfachliche Konflikte können durch eine Emissionskontingentierung gelöst werden. Der Schutz der umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen kann hierdurch sichergestellt werden.

Die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne zur Schaffung von Wohnraum grenzen nicht direkt an das GI des Bebauungsplans Nr. 215-I an. Diese werden bei der vorliegenden Planung jedoch grundsätzlich mitgedacht; entsprechende Festsetzungen zum Schutz gegen Anlagenlärm können dennoch bei den künftigen Planungen in diesen Bebauungsplänen notwendig werden.

3.14.3 Lärmzunahme außerhalb des Plangebietes durch Verkehrslärm

In der schalltechnischen Untersuchung galt es auch die Immissionsbelastung durch die zu erwartende Verkehrszunahme auf den öffentlichen Straßen und die hieraus resultierende zunehmende Lärmbelastung in der Umgebung des Plangebietes zu untersuchen. Die Beurteilung der Verkehrszunahme durch das Planungsgebiet erfolgt in Anlehnung an die Kriterien aus dem Urteil des Bay. Verwaltungsgerichtshof (VGH

München, Urt. v. 16.05.2017 – 15 N 15.1485) mehrstufig bzw. mehrschichtig. Untersucht wurde,

a) ob sich der Beurteilungspegel um mehr als 1 dB(A) erhöht

und

b) der Immissionsgrenzwert für ein Dorf- und Mischgebiet von IGW_{16.BImSchV} 64 dB(A) tags oder 54 dB(A) nachts überschritten wird

oder

c) durch das Vorhaben der bereits vorliegende Beurteilungspegel auf oberhalb 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht ansteigt

oder

d) durch das Vorhaben der bereits vorliegende Beurteilungspegel oberhalb von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Die Haupterschließung erfolgt über die Max-Planck-Straße. Mit dem Vorhaben ist mit einer Verkehrszunahme von ca. 130 Pkw/24h und 360 Lkw/24h zu rechnen. Mit dem Ansatz, dass alle Fahrzeuge aus einer Richtung kommen und wieder abfahren, resultiert auf der Max-Planck-Straße (B15) eine Zunahme von tags 0,5 dB(A) und 1,1 dB(A) nachts. Da nicht davon auszugehen ist, dass sämtliche Fahrzeuge aus einer Richtung kommen und in einer Richtung wieder abfahren, ist insgesamt mit einer Zunahme unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A), insbesondere für den Odessa-Ring und die Max-Planck-Straße Richtung Norden, zu rechnen.

Aus den Untersuchungsergebnissen der Schalltechnischen Untersuchung kann zudem abgeleitet werden, dass ab einem Abstand von mind. 40 m zum Odessa-Ring die Immissionsbelastung tags unter 70 dB(A) und nachts bei einem Abstand von mind. 65 m unter 60 dB(A) liegt. Die nächsten Gebäude im Einflussbereich des Odessa-Rings an der Vilshofener Straße, befinden sich in über 120 m Entfernung zum Auffahrtsbereich der Max-Planck-Straße auf den Odessa-Ring. Bei der Max-Planck-Straße liegt ab einem Abstand von mind. 33 m die Immissionsbelastung tags unter 70 dB(A) und nachts bei einem Abstand von mind. 45 m unter 60 dB(A).

Die vorgefundene Zunahme des Verkehrslärms außerhalb des Plangebietes steht der Planung nicht entgegen und wurde im Rahmen der Abwägung entsprechend berücksichtigt.

Bei der Max-Planck-Straße handelt es sich um die B 15, welche Richtung Süden durch ein Gewerbegebiet führt und einen Anschluss an die BAB A3 hat. Die B 15 mit Odessa-Ring ist eine der wichtigsten Verkehrswege im Stadtgebiet. Die Zunahme der Verkehrsmenge bei einer typischen Nutzung im Plangebiet von ca. 130 PKW/24 h und 360 Lkws/24 h ist im Vergleich mit der bestehenden Verkehrsmenge

Odessa-Ring 2.717 Kfz/h Tag
 498 Kfz/h Nacht (LKW Anteil jeweils 6,5 %)

und

Max-Planck-Str. 1.721 Kfz/h Tag
 247 Kfz/h Nacht (LKW Anteil jeweils 8,2 %)

völlig untergeordnet.

Die Zunahme der Immissionsbelastung liegt mit 0,5 dB(A) tags und ca. 1 dB(A) nachts unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle auf der Max-Planck-Straße. Die Überschreitung der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A) um lediglich 0,1 dB(A) darf als kaum wahrnehmbar bezeichnet werden. Die maximale Lärmzunahme bewegt sich damit unter den Bereich von >3 dB(A). Die geringe Zunahme führt nicht zu unzumutbaren Verhältnissen, dies gilt auch bei einer erstmaligen oder weiteren Überschreitung der Schwelle zum gesundheitsgefährdenden Bereich.

Die Zunahme des Verkehrslärmes im Gewerbegebiet ist auch bei einer vollständigen Erschließung des Bebauungsplangebietes zur BAB A 3 im Süden ohne Maßnahmen vertretbar (16. BImSchV § 1), insbesondere da gerade der Nachtwert betroffen ist. Eine Büronutzung als typischer schutzbedürftiger Aufenthaltsraum im Gewerbegebiet ist in diesem Zeitraum eher der Ausnahmefall. Die nächstgelegenen Gebäude im Einflussbereich des Odessa-Rings, an der Vilshofener Straße befinden sich in über 120 m Entfernung. Damit wird die zusätzliche Belastung deutlich unter den errechneten Werten und damit der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen.

Unter Berücksichtigung der Planungsziele, nämlich der Schaffung dringend benötigter gewerblicher Fläche im Anschluss an das Güterverteilstützpunkt in gut erreichbarer Lage mit potenziellen Anschluss an die Gleisanlagen, sind die zusätzlich entstehenden Verkehrslärmbelastungen, auch soweit sie bereits im Bestand im gesundheitsgefährdenden Bereich liegende Belastungen betreffen, hinzunehmen. Die großflächige und intensive Entwicklung des Plangebietes liegt im öffentlichen Interesse. Eine deutliche Zurücknahme der Bebauung zur Reduzierung des entstehenden Verkehrs widerspräche der gebotenen Innenverdichtung, dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und den städteplanerischen Zielen für diesen Bereich. Aufgrund der geringen Zunahme der Lärmbelastung wurde von Kompensationsmaßnahmen für den Odessa-Ring und die Max-Planck-Straße abgesehen.

Die Absicht der Stadt Regensburg ist es, im Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet, mit Anbindung an den Schienenverkehr ein Industriegebiet auszuweisen. Dies sieht der Flächennutzungsplan bereits seit 2006 vor. An dem Standort besteht zudem die Möglichkeit, den gesamten Kfz-Verkehr nach Osten durch das Gewerbegebiet mit unmittelbarem Anschluss an die BAB A 3 abzuwickeln, so dass Wohnbebauung nur untergeordnet tangiert wird. Ferner wird ein konkreter Nachweis über die zu erwartende Verkehrszunahme im Rahmen der TA Lärm mit dem Bauantrag vorgelegt und ggf. notwendige Maßnahmen können in der Betriebsgenehmigung vorgesehen werden.

Schienenlärm

Auf der östlich verlaufenden Bahnstrecke 5500 und 5861 wurden von der DB-AG für den Prognosehorizont 2030 in Summe 313 Züge tags (davon 134 Güterzüge) und 140 Züge nachts (davon 94 Güterzüge) genannt. Mit einer typischen Planung mit optionalem Gleisanschluss ist derzeit von 4 Zügen tags auszugehen, dies ist schalltechnisch bei der hohen Grundlast vernachlässigbar.

3.14.4 Baulicher Schallschutz

Die Schallemissionen des einwirkenden Verkehrslärms setzen sich zusammen aus der Bahnstrecke München-Regensburg, dem Odessa Ring, der Max-Planck-Straße und den künftigen Planstraßen. Die Planstraßen im Gebiet sind gegenüber den zuvor genannten Verkehrswegen schalltechnisch irrelevant und daher zu vernachlässigen.

Die Immissionsbelastung liegt nach den Berechnungen der Schalltechnischen Untersuchung zwischen 63 und 68 dB(A) tags. Für ein Industriegebiet sind keine Orientierungswerte nach DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, Beiblatt 1, oder Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV angegeben. Die ermittelten Werte zeigen jedoch, dass in einem großen Bereich des Plangebietes der für ein Gewerbegebiet anzustrebende Orientierungswert von 65 dB(A) eingehalten wird. Nachts liegen die Werte zwischen 59 und 65 dB(A).

Gesonderte Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich, da keine Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen wurden.

Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume im Sinne der DIN 4109 (u.a. Büroräume) werden jedoch fensterunabhängige Lüftungseinrichtungen vorgeschrieben, um eine ausreichende Belüftungsmöglichkeit bei geschlossenen Fenstern sicherzustellen. Eine entsprechende Festsetzung ist bereits aufgrund der Anforderungen an das Schalldämmmaß der Außenbauteile angezeigt; mit Berücksichtigung des Immissionsrichtwerts nach TA Lärm für ein Industriegebiet von 70 dB(A) resultiert aus Verkehrslärm und Gewerbelärm einschließlich Zuschlag nach DIN 4109 ein maßgeblicher Außenlärmpegel von 74 dB(A) nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ und damit ein Gesamtschalldämm-Maß der Außenbauteile für Büro und schutzbedürftige Arbeitsräume von bis zu $R'_{w,ges} = 39$ dB.

3.14.5 Neubau der Planstraßen

Die Schalltechnische Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass durch die Emissionen aus dem Neubau der Planstraßen 1 und 3 mit keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der Nachbarschaft gerechnet werden muss.

3.15 Störfallbetrieb

Gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sollen im Rahmen und mit Mitteln der Bauleitplanung unter anderem die Auswirkungen von schweren Unfällen in Betriebsbereichen im Sinne des Art. 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU vom 04.07.2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG, (im Folgenden Seveso-III-Richtlinie) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten sowie auf die sonstigen schutzbedürftigen Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude so weit wie möglich vermieden werden.

Die mit der Störfallverordnung (12. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzte Seveso-III-Richtlinie regelt vorrangig die Pflichten des Betreibers besonders gefahrenrelevanter Industrieanlagen. Der Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie – sog. passiv planerischer Störfallschutz – nimmt hingegen über ein Abstandsgebot zwischen den Betriebsbereichen nach § 3 Abs. 5a BImSchG und der schutzbedürftigen Umgebungsnutzung auf das Verfahren der Bauleitplanung Einfluss. Im Rahmen der Bauleitplanung kommt der Stadt Regensburg damit die Aufgabe zu, bei der Ausweisung der Flächen die Nachbarschaft zu Betriebsbereichen und ggf. die Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsabstands zu prüfen. Die Umsetzung des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie erfolgt im Rahmen des bereits zitierten § 50 BImSchG.

Anlagen die einen Betriebsbereich im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG bilden (sog. Störfallbetriebe) sind im ausgewiesenen Industriegebiet grundsätzlich allgemein zulässig. Gemäß § 9 Abs. 1 BauNVO dienen Industriegebiete ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in ande-

ren Baugebieten unzulässig sind. Demgegenüber dienen Gewerbegebiete vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben (§ 8 Abs. 1 BauNVO). Anlagen, die einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5a BImSchG bilden, sind daher insbesondere in Industriegebieten zulässig.

Nach dem Grundsatz der Konfliktbewältigung, der im Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB seine Grundlage findet, muss jeder Bebauungsplan die von ihm geschaffene Konflikte selbst lösen, soweit diese nicht außerhalb des Bauleitplanverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Vorhaben sicher gelöst werden können. Dies gilt auch für die Errichtung und dem Betrieb von Anlagen, die einen Betriebsbereich (vgl. § 3 Abs. 5a BImSchG) bilden.

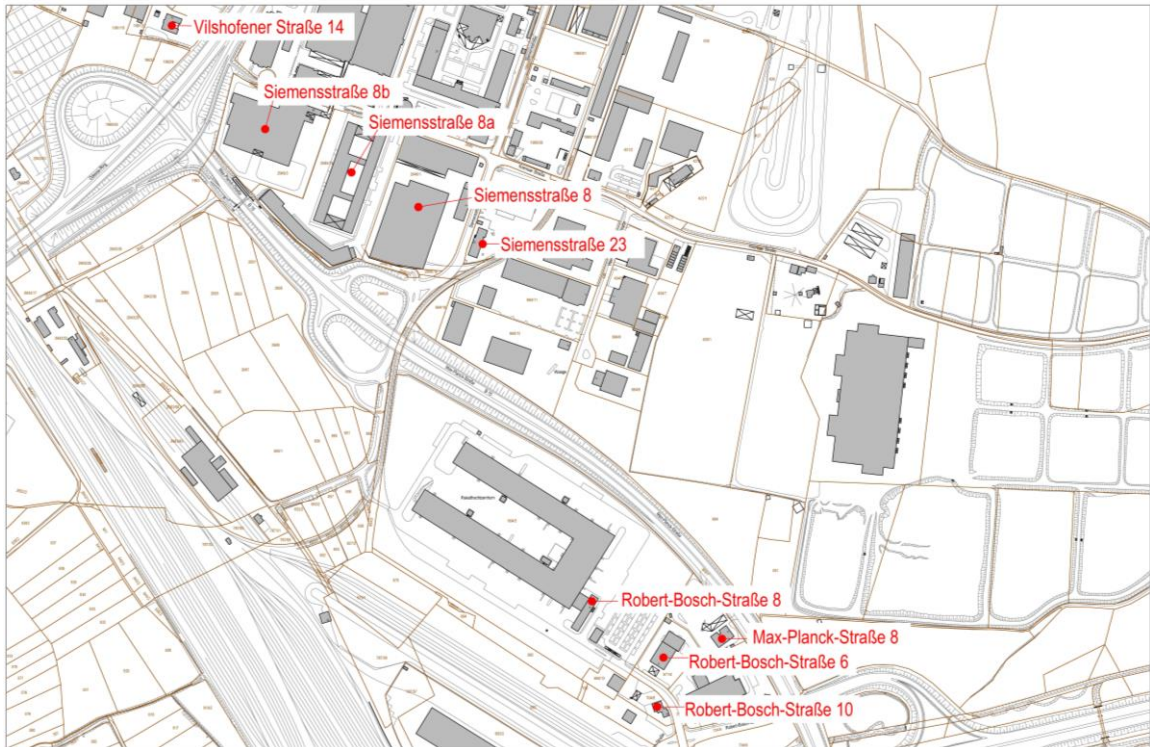
Die Stadt Regensburg hat daher bereits auf Planungsebene geklärt, ob ein ausreichender Konfliktlösungsmechanismus im Planvollzug besteht und ob dieser Konflikt auf Ebene der Bauleitplanung gelöst werden muss.

Da zum jetzigen Zeitpunkt keine Hinweise auf die Ansiedlung eines Störfallbetriebs im Plangebiet vorliegen, ist eine sog. Bauleitplanung ohne Detailkenntnisse in Bezug auf das Störfallrecht gegeben. Die Stadt Regensburg hat zunächst die schutzbedürftigen Gebiete und Schutzobjekte im unmittelbaren Umgriff ermittelt.

Der gebotene Abstand zwischen den sich widersprechenden Nutzungen ist bisher noch nicht abschließend gesetzlich geregelt. Als Beurteilungshilfe, die auch die Stadt Regensburg nutzt, hat die Kommission für Anlagensicherheit den Leitfaden „KAS-18 Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung des § 50 BImSchG“ (im Folgenden Leitfaden KAS-18) erarbeitet.

Der Leitfaden KAS-18 geht davon aus, dass bei fehlenden Detailkenntnissen es nicht möglich ist, schon jetzt sicherheitstechnische Maßnahmen, Schutzflächen oder aktive bzw. passive Schutzmaßnahmen bei der Bewertung der Abstandsermittlung zu berücksichtigen. Soweit die vorgesehenen sog. Achtungsabstände eingehalten werden, ist davon auszugehen, dass mit den planungsrechtlichen Mitteln ausreichend Vorsorge getroffen wurde, um den Auswirkungen von schweren Unfällen so weit wie möglich zu begegnen; die Anforderungen von § 50 BImSchG sind damit erfüllt. Die Abstandsempfehlungen werden in der Konstellation ohne Detailkenntnisse ab den Grenzen des jeweiligen Betriebsbereichs gemessen. Der Leitfaden definiert in Abhängigkeit der verwendeten Stoffe 4 Abstandsklassen (I bis IV) mit 200 bis 1500 Meter.

In der unmittelbaren Umgebung befinden sich folgende relevante Gebiete und Schutzobjekte:



Übersichtskarte mit Schutzobjekten

Odessa-Ring Süd/ Max-Planck-Str./ Bahnstrecken 5500/5861

Bereits im Rahmen der Vorgängerrichtlinie (Seveso-II) wurde der Begriff der wichtigen Verkehrswege genannt. Der Vorschlag zur Auslegung des Begriffs durch die Europäische Kommission in Ref. Nr. B 18 „Fragen und Antworten zur Richtlinie 96/82/EG“ geht davon aus, dass die Einstufung immer von den individuellen Gegebenheiten abhängt, da die Verteilung der Verkehrsdichte stark schwanken kann. Als Beispiele für wichtige Verkehrswege werden Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen, und ICE-Trassen genannt (Die Seveso-III-Richtlinie stellt zwar nun auf den Begriff „Hauptverkehrsweg“ ab, diese begriffliche Anpassung soll jedoch keine inhaltliche Änderung mit sich bringen.).

Verkehrswege mit Verkehrsdichten unterhalb der folgenden Werten sollten hingegen nicht als wichtiger Verkehrsweg betrachtet werden:

- Straßen mit weniger als 10.000 PKW in 24 Stunden
- Schienenwege mit weniger als 50 Personenzügen in 24 Stunden

Verkehrswege mit Verkehrsdichten oberhalb der folgenden Werte sollten jedenfalls als wichtige Verkehrswege betrachtet werden:

- Autobahnen (zulässige Höchstgeschwindigkeit > 100 km/h) mit mehr als 200.000 PKW in 24 Stunden oder mehr als 7.000 PKW in der verkehrsreichsten Stunde,
- andere Straßen (zulässige Höchstgeschwindigkeit < 100 km/h) mit mehr als 100.000 PKW in 24 Stunden oder mehr als 4.000 PKW in der verkehrsreichsten Stunde,
- Schienenwege mit mehr als 250 Personenzügen in 24 Stunden oder mehr als 60 Personenzügen in der verkehrsreichsten Stunde (beide Fahrtrichtungen).

An das Plangebiet grenzen in westlicher Richtung die Bahnstrecken 5500 und 5861 an. Nach der Schalltechnischen Untersuchung für das Plangebiet ist für das Prognosejahr 2030 mit 258 Zügen (79 Güterzüge) am Tag und 98 Zügen (52 Güterzüge) in

der Nacht auf der Strecke 5500 zu rechnen. Für die Strecke 5861 wurden 55 Züge (Güterzüge) am Tag und 42 Züge (Güterzüge) in der Nacht ermittelt. Damit kann von 225 Personenzügen ausgegangen werden.

Die Strecke 5500 (Regensburg – Landshut) stellt für den Wirtschaftsstandort Regensburg eine wichtige Verkehrswegeverbindung dar und bindet Regensburg an die Landeshauptstadt München an.

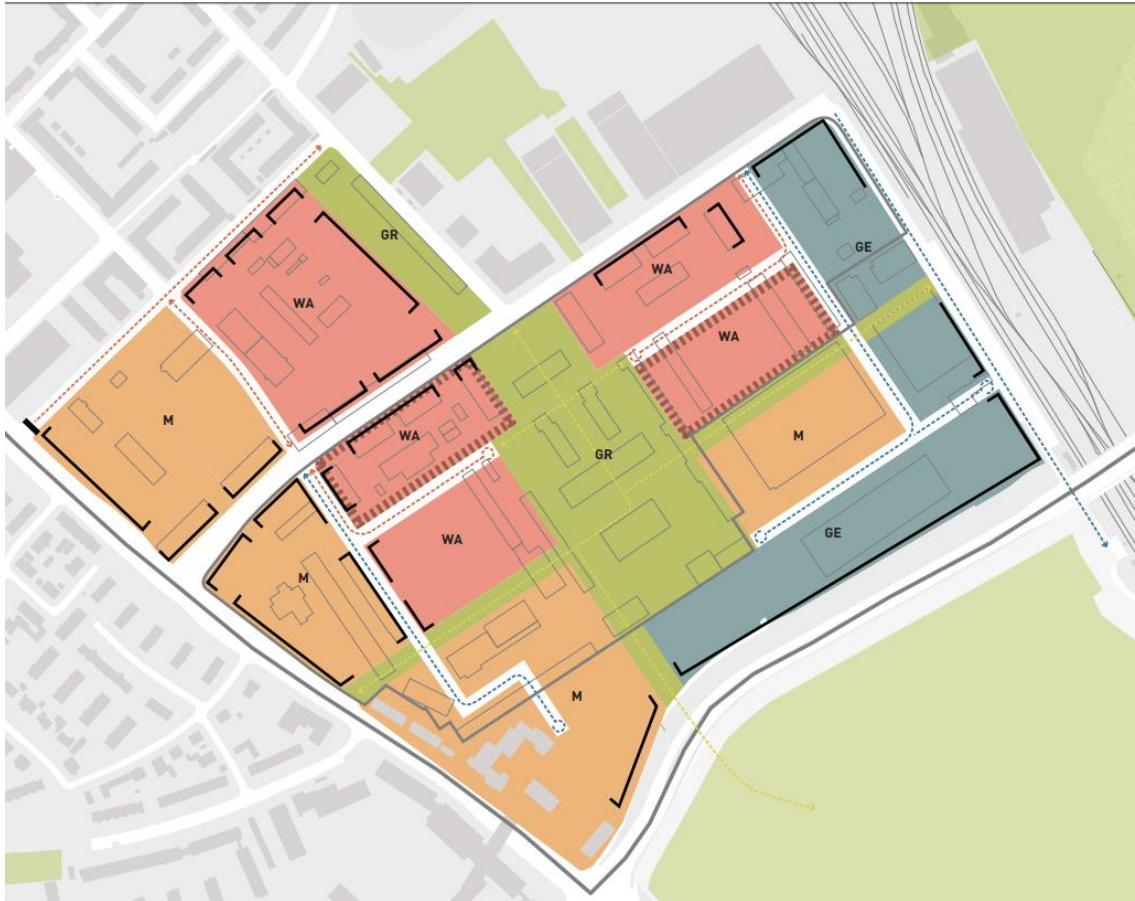
Weitere wichtige Verkehrswege befinden sich im Norden (Odessa-Ring Süd) und im Osten (Max-Planck-Str.). Diese weisen ein tägliches Verkehrsaufkommen von 45.280 (6,5 % Lkw-Anteil) – Odessa-Ring Süd – und 36.180 (8,2 % Lkw-Anteil) – Max-Planck-Str. – auf. Damit liegen diese über der zuvor beschriebenen unteren Grenze von 10.000 Fahrzeugen in 24 Stunden.

Der Odessa-Ring weist hierbei eine besondere Schutzwürdigkeit auf, da dieser die östliche Umfahrung für das Stadtgebiet bildet und neben der Bundesautobahn A 93 den Raum Regensburg Nord, Ost und Süd verbindet.

Die Max-Planck-Str. setzt die Verbindungsfunktion im Rahmen der Bundesstraße 15 fort und bindet insbesondere den Wirtschaftsstandort Obertraubling/Neutraubling (mit BMW Werk Regensburg) an.

Hinsichtlich der Verkehrswege normiert die Seveso-III-RiL, dass nur „soweit möglich“ ein angemessener Abstand zu wahren ist. Diese Einschränkung des hinsichtlich der übrigen Schutzobjekte uneingeschränkten Geltungsanspruchs findet ihren Grund darin, dass wichtige Verkehrswege regelmäßig von überörtlicher Bedeutung sind und notwendigerweise Zwangspunkte miteinander verbinden, ohne dabei die Nachbarschaft zu potenziell gefährlichen Betrieben oder Betriebsteilen immer vermeiden zu können (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 06. März 2008 – 10 D 103/06.NE –, Rn. 97, juris).

Im Rahmen der Abwägung wird die Stadt Regensburg ein Heranrücken an die Verkehrswege hingegen dennoch nicht zulassen. Es handelt sich um bedeutende Verkehrsachsen für die Stadt Regensburg und ein potenzieller Konflikt würde erst durch die Neuplanung geschaffen. Hierfür besteht an dieser Stelle mit Blick auf die städtebauliche Intention (Stärkung des Güterverteilsentrums) kein Bedürfnis. Außerdem sieht die städtebauliche Entwicklung in der näheren Umgebung weitere schutzwürdige Gebiete vor. Gemäß Rahmenplan Innerer Südosten sollen im Hohen Kreuz weitere Flächen für Wohnnutzung ausgewiesen werden (WA gemäß Bebauungsplan Nr. 161). Die kürzeste Entfernung vom Industriegebiet des Bebauungsplans zum geplanten Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 161 beträgt ca. 600 m. Die Flächen im Hohen Kreuz – nördlich der Kleingartenanlage – sollen außerdem der Naherholung dienen und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. In ca. 140 Meter Entfernung vom geplanten Industriegebiet befindet sich zugleich in nordwestlicher Richtung das in Aufstellung befindliche Gebiet „Prinz-Leopold-Kaserne“ mit rund 650 geplanten Wohnungen.



Auszug – Rahmenplan Innerer Südosten VO/19/15307/66

Dauerkleingartenanlage

Eine weitere schutzwürdige Nutzung befindet sich in nördlicher Richtung. Die Dauerkleingartenanlage wird nur durch den Odessa-Ring vom Plangebiet getrennt. Diese Nutzung stellt zwar begrifflich nicht ein Wohngebiet dar, jedoch besteht eine ähnliche Schutzwürdigkeit.

Wohngebiete sind im Sinne der Seveso-III-RiL nicht ausschließlich anhand der Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung zu bestimmen. Abstrakt lassen sich diese dahingehend definieren, dass es sich um Flächen handeln muss, die zumindest überwiegend dem Wohnen dienen oder die in einer Weise genutzt werden, die unter Gesichtspunkten des Immissions- und Störfallschutzes ähnlich wie das Wohnen besonderen Schutz bedürfen (vgl. Arbeitshilfe – Berücksichtigung des neuen nationalen Störfallrechts zur Umsetzung des Art. 13 Seveso-III-Richtlinie im baurechtlichen Genehmigungsverfahren in der Umgebung von Störfallbetrieben). Hierbei übernehmen Dauerkleingartenanlagen zumindest in den Tagstunden eine wohngebietsähnliche Funktion. Aufgrund des Schutzzwecks der Regelung (Schutz der störfallempfindlichen Nutzungen) ist eine weite Auslegung angezeigt. Jedenfalls fallen die Dauerkleingartenanlagen jedoch unter den Begriff „Freizeitgebiete“. Hierzu zählen solche Gebiete, die vornehmlich dem Erholungsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung tragen; damit auch Dauerkleingartenanlagen.

Pürkelgut

Die genehmigte Wohnnutzung am Pürkelgut erfüllt nicht die Anforderungen an ein Gebiet, weshalb diese nicht in die Betrachtung einbezogen wurde. Dies ist auch nicht erforderlich, da die Bahnstrecken das Gebiet bereits in westliche Richtung begrenzen.

Weitere Schutzobjekte

Überdies befinden sich in der näheren Umgebung weitere potenzielle Schutzobjekte („öffentlich genutzte Gebäude“). Ein solches „öffentliches Gebäude“ kann angenommen werden, wenn dieses selbst oder die ihm zugeordneten Flächen in besonderem Maße von einem größeren Teil der Öffentlichkeit genutzt werden könnten bzw. wenn ein allgemeiner Publikumsverkehr (wie etwa bei einem Verwaltungsgebäude) vorhanden wäre und deshalb - unter dem Gesichtspunkt des Störfallschutzes - ein erhöhtes Gefährdungspotenzial bestünde. Entscheidend ist, ob das Gebäude von einem unbegrenzten und wechselnden Personenkreis genutzt bzw. aufgesucht wird. Dieses Gefährdungspotenzial entfällt, falls nur gelegentlich Besucher empfangen werden, die im Alarmierungsfall zum richtigen Verhalten angewiesen werden können.

In diesem Zusammenhang sind das Jugendzentrum „*Kontrast Jugend- und Familienzentrum*“ Vilshofener Straße 14 – ca. 150 Jugendliche halten sich dort täglich auf – (Entfernung ca. 220 Meter), die Gaststätte der Kleingärtner Am Ostbahnhof 7 (Entfernung ca. 95 Meter), die Freizeithalle 37 in der Dieselstraße 7 (Entfernung ca. 280 Meter) und die Kindertagesstätte Stromstrolche Siemensstraße 23 – 36 Krippenplätze und 40 Kindergartenplätze – Entfernung 270 Meter) zu nennen. Die auch von einer besonders sensiblen Öffentlichkeit genutzten Einrichtungen (KiTa) werden – trotz fehlendem Publikumsverkehr – zu den Schutzobjekten gezählt (Arbeitshilfe – Berücksichtigung des neuen nationalen Störfallrechts zur Umsetzung des Art. 13 Seveso-III-Richtlinie im baurechtlichen Genehmigungsverfahren in der Umgebung von Störfallbetrieben).

Auch das Schnellrestaurant mit Gaststättenerlaubnis in der Max-Planck-Straße 8 (Entfernung ca. 500 Meter) stellt ein solches öffentlich-genutztes Gebäude dar (VG Karlsruhe Urt. v. 22.1.2020 – 2 K 194/19). In unmittelbarer Umgebung befindet sich zwei Tankstellen (Max-Plank-Straße 8 und Robert-Bosch-Straße 10). In der Robert-Bosch-Straße 6 befindet sich außerdem noch ein Tankautomat und ein AD Blue Tank.

Der aktuell noch im Plangebiet befindliche Parkplatz ist der gewerblichen Nutzung des nahegelegenen Gewerbegebiets für deren Beschäftigte zugewiesen, womit eine entsprechende Gefährdungslage nicht besteht.

Die Stadt Regensburg hat aufgrund der Vielzahl der schutzbedürftigen Nutzungen/Gebieten im direkten Umgriff (im Radius von 200 Meter) einen Ausschluss von Anlagen, die einen Betriebsbereich i.S.v. § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereichs wären, vorgesehen, um den außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG befindlichen Schutzobjekten und Schutzgebieten Rechnung zu tragen. Dieser Ausschluss erfolgt im Hinblick auf die Wahrung eines Achtungsabstandes von 200 m nach KAS 18 zu den Schutzobjekten und Schutzgebieten gemäß Leitfaden KAS-18. § 1 Abs. 5 i.V.m. Abs. 9 BauNVO ermöglicht hierbei einen solchen weitreichenden Ausschluss. Die Abstandsempfehlungen des KAS-Leitfadens können bereits beim geringsten Achtungsabstand durchgehend nicht eingehalten werden.

Eine Ausnahme wurde ausschließlich für Anlagen vorgesehen, die der Klasse I des Leitfadens KAS-18 zugeordnet sind, falls diese im Rahmen des Planvollzugs nachweisen können, dass der angemessene Sicherheitsabstand im Sinne von § 3 Abs. 5 lit. c BImSchG gewahrt wird. Entsprechendes gilt für Anlagen, die aufgrund des Gefahrenindex der dort vorhandenen Stoffe der Abstandsklasse I zuzuordnen ist. Dieser abstrakten Gefährdung ohne Detailkenntnisse kann auf Genehmigungsebene angemessen begegnet werden, da nur Anlagen mit räumlich beherrschbaren Szenarien zugelassen werden. Zur sachgerechten Ermittlung des angemessenen Abstands im

Genehmigungsverfahren kann auf den anerkannten Leitfaden KAS-18 zurückgegriffen werden.

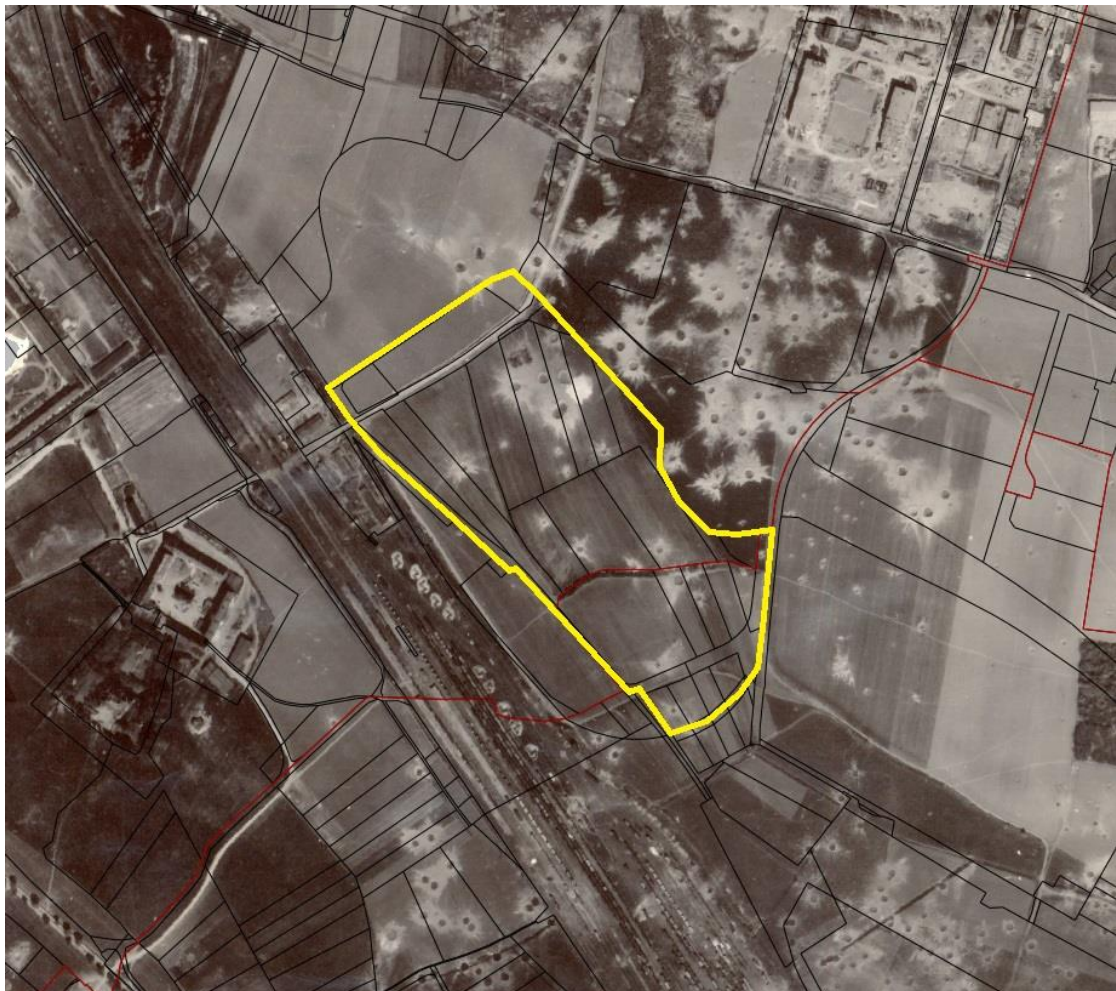
Die Stadt Regensburg beabsichtigt im Ergebnis neben der industriellen, nicht störfallrelevanten Nutzung, insbesondere das Güterverteilzentrum zu stärken; die Errichtung von Störfallbetrieben ist hierfür nicht zwingend erforderlich. In den Industrieflächen der Stadt Regensburg stellen Betriebe mit Seveso-III Bezug überwiegend den Ausnahmefall dar. Auch ohne eine Ansiedlung von Betrieben mit Seveso-III Bezug kann das Plangebiet daher ausreichend im Sinne der Festsetzung genutzt werden.

3.16 Altlasten

Im Planungsgebiet sind Altlastenflächen nach den Erhebungen des Umweltamtes nicht bekannt.

Sollten bei der Bauausführung Auffälligkeiten angetroffen werden, die den Verdacht einer Altlast oder schädlichen Bodenveränderung begründen, so ist im Zweifel das Umweltamt zu verständigen. Die Altlasten sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

Auf den Luftbildern aus dem Jahre 1945 sind Bombentrichter im Planungsgebiet zu erkennen. Insofern muss mit Bombentrichtern, welche mit Fremdmaterial verfüllt sind, gerechnet werden.



Bombentrichter 1945, Stadt Regensburg

3.17 Bodenfunde

Das Gebiet im Bereich des Bodendenkmals Nr. D-3-6938-1101 wurde 2011 mittels Sondagen untersucht. Hierbei wurde lediglich ein einzelner archäologischer Befund (Ofengrundriss) festgestellt und sachgerecht dokumentiert bzw. ausgegraben.

Angesichts des sonst großräumigen Fehlens archäologischer Befunde wurde die bodendenkmalpflegerische Freigabe für die Flur-Nrn. 2643/25, 2643/36, 2645, 2647, 2649, 2650, 2651, 2653, 2655, 2660, jeweils Gem. Regensburg und Flur-Nrn. 655/1, 656, 660, 661 und 662 Gem. Burgweinting erteilt.

II Umweltbericht

(gem. Anlage 1 zu § 2 Absatz 4, § 2a und § 4c BauGB)

1 Einleitung

1.1 Kurzdarstellung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 215-I werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben geschaffen. Er ergänzt die nordöstlich und südlich gelegenen Gewerbe- und Industriegebiete im Bereich Odessa-Ring / Max-Planck-Straße. Mit der Ausweisung wird dem wachsenden Flächenbedarf an Industriefläche besonders in diesem Stadtbereich Rechnung getragen. Über einen optionalen Gleisanschluss bietet sich eine Nutzung des Gebietes auch für Unternehmen im Bereich kombinierter Verkehr bzw. als GVZ-Erweiterungsfläche an. Die Fläche soll nach derzeitiger Planung als Umschlagsplatz für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen genutzt werden. Die weitere Entwicklung des Gebietes wird jedoch durch eine allgemeine Gebietsfestsetzung als Industriegebiet offengehalten, damit eine Anpassung an künftige Entwicklungen ermöglicht wird. Innerhalb des Geltungsbereichs mit einer Gesamtfläche von ca. 12,5 ha werden zwei Teilbereiche (GI 1 und GI 2) als neue Bauflächen ausgewiesen. Die Baugrundstücke entsprechen mit einer Größe von ca. 8,5 ha ca. 68% des Planungsgebietes. Zur Erschließung der Bauflächen werden neue Verkehrsflächen hergestellt bzw. bestehende Straßen aus- und in Teilbereichen auch zurückgebaut. Der Anteil der Verkehrsflächen entspricht mit ca. 2 ha ca. 17% des Planungsgebietes. Auf ca. 1,8 ha (ca. 15% des Planungsgebietes) werden neue Grünflächen für naturschutzfachliche und vorgezogene artenschutzrechtliche Maßnahmen hergestellt bzw. bleiben im Bestand erhalten.

1.2 Einschlägige Fachgesetze und Fachpläne mit Zielen

Fachgesetz / Fachplan	Ziele des Umweltschutzes
Berücksichtigung bei der Aufstellung des Bauleitplans	
Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG)	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft; sparsame und schonende Nutzung der sich nicht erneuernden Naturgüter Eingriffsregelung Zugriffsverbote hinsichtlich besonders geschützter Tier-/Pflanzenarten.
Festsetzung von Maximaldichte, Begrünungspflichten und Biotoperhalt. Durchführung der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung und Sicherung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft.	

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Richtlinie 2012/18/EU vom 04.07.2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen	Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen sowie gefährlichen Stoffen
Berücksichtigung des Trennungsgrundsatzes, Ermittlung der Geräuschvorbelastung und Festsetzung von flächenbezogener Schalleistungspegel, Festsetzung von Zufahrtsbereich; angemessene Abstände zu Betriebsbereichen nach § 3 Abs. 5a. BImSchG	
Baugesetzbuch (BauGB)	Nachhaltige städtebauliche Entwicklung, Gewährleistung einer sozialgerechten Bodenordnung, Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt, Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen. Berücksichtigung von Umweltbelangen bei der Aufstellung von Bebauungsplänen.
Grundsätzliche Berücksichtigung im Rahmen der Planung und der Festsetzungen	
Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) mit <i>BayBodSchG (Bayerisches Gesetz zur Ausführung des BBodSchG)</i>	Abwehr schädlicher Bodenveränderungen, Sanierung von Altlasten, Bodenschutz; Nachhaltige Sicherung und Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen.
Durchführung der erforderlichen Gutachten und Berücksichtigung in den Festsetzungen (z.B. Versickerung von Oberflächenwasser) und in den Hinweisen zur Satzung.	
Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG)	Schutz und Pflege der Natur- und Kulturgüter
Durchführung einer archäologischen Untersuchung und Sicherung wertvoller Funde	
Wasserhaushaltsgesetz (WHG) mit Bayerischem Wassergesetz (BayWG)	Schutz der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut.
Durchführung einer Baugrunduntersuchung und Festsetzung von Gründächern und Vorgaben zur Niederschlagsversickerung	
DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) 16. BImSchV (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) DIN 45691 (Geräuschkontingierung)	Schallschutz im Städtebau als Voraussetzung gesunder Lebensverhältnisse. Angabe von schalltechnischen Orientierungswerten für die Planung von Baugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen. Verkehrslärmschutz beim Bau oder der wesentlichen Veränderung von Straßen oder Schienenwegen. Schutz von Gebieten in der Umgebung des Plangebietes vor Geräuschen.
Ermittlung der Gewerbevorbelastung, Durchführung einer Schalltechnischen Untersuchung, Festlegung Flächenbezogener Schalleistungspegel, Schallschutzfestsetzungen für Büro und Betriebsleiterwohnungen	

TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)	Schutz von Mensch und Umwelt vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, wie Staub, Schwefeldioxid, Stickoxid
Grundsätzliche Berücksichtigung bei der Errichtung, zum Betrieb oder der Änderung von immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen	
Flächennutzungsplan (FNP) mit Landschaftsplan (LP)	Darstellung der sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebenden Art der Bodennutzung. Ökologische Grundlage für die Bauleitplanung, speziell die Flächennutzungsplanung
Entwicklung gemäß den Darstellungen aus dem FNP und LP	
Stadtbiotopkartierung Artenschutzkartierung (ASK)	Erfassung ökologisch wertvoller Lebensräume Erfassung seltener Tier- und Pflanzenarten
Verwendung bei der Ermittlung wertvoller Lebensräume und geschützter Arten, Ergänzung durch eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	
Freiraumentwicklungskonzept (FEK) Freiflächengestaltungssatzung (FGS)	Gesamtstädtische Freiraumentwicklung. Aussagen zu Freiraumvernetzung und Potentialflächen für neue Parkanlagen. Handlungsempfehlungen.
Entwicklung von bestehenden und neu zu planenden Freiräumen und Anwendung. FGS wurde ausgeschlossen aufgrund eigenständiger Grünordnung.	
Starkregenmanagement in Regensburg (Beschluss vom 28.01.2020-VO/19/16262/D3)	Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Starkregenereignissen.
Berücksichtigung der Starkregenvorsorge in der Bauleitplanung.	

2 Beschreibung und Bewertung

2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Im Nordwesten des Planungsumgriffs befindet sich eine provisorische private Stellplatzanlage die von den Mitarbeitern der nordöstlich gelegenen Gewerbebetriebe genutzt wird. Diese ist im Bereich der Stellplätze wasserdurchlässig ausgebildet und mit Bäumen und Heckenstrukturen durchgrünt. Auf der Fläche zwischen den Erschließungsstraßen hat sich nach dem Abbruch der Kleingartenanlage eine Ruderalfläche entwickelt. Die restlichen hieran angrenzenden Flächen werden landwirtschaftlich genutzt.

Südöstlich dieser Fläche befindet sich eine weitere kleine Brachfläche, die derzeit noch gewerblich als Abstellfläche für LKW-Anhänger genutzt wird. Teile dieser Fläche sind als Biotop kartiert.



Luftbild des Planungsbereichs 2019

Die nachfolgende Bestandsaufnahme bewerteten den derzeitigen Umweltzustand anhand der unterschiedlichen Schutzgüter.

Mensch und seine Gesundheit

Eine Wohnnutzung ist im Planungsbereich nicht vorhanden. Die nächste Wohnbebauung liegt etwa 360 m nördlich und ca. 840 m westlich des Planbereichs.

Das Plangebiet besitzt aufgrund der Vorbelastung sowie dem Mangel an nutzbaren Freiflächen eine geringe Bedeutung für die naturgebundene Erholungsnutzung. Auch die umgebenden Flächen stellen sich für Erholungssuchende u.a. aufgrund der gewerblichen Nutzungen und stark frequentierter Verkehrswege als nur wenig attraktiv dar.

In ca. 370 m Entfernung zum Bebauungsplangebiet existiert ein Betrieb nach Art. 3 Nr. 1 Richtlinie 2012/18/EU. Der angemessene Sicherheitsabstand nach Art. 13 Abs. 2 Richtlinie 2012/18/EU beträgt für diesen Betrieb aber nur 157 m. Daher wirkt sich dieser Betrieb nicht auf den Planungsbereich aus.

Verkehr und Schall

Für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrer ist das Plangebiet über den Odessa-Ring und die Max-Planck-Straße (Bundesstraße B 15) sowie deren begleitende Fuß- und

Radwege gut erschlossen. Sie bieten wiederum Anschluss an die weiteren überregionalen Verkehrswege Landshuter Straße (ebenfalls B 15) und die Bundesautobahn BAB 3. Das Plangebiet selbst ist über die Straße Am Ostbahnhof sehr gut erschlossen. Sie wird auf ihrem parallel zur Max-Planck-Straße verlaufenden Abschnitt im BayernAtlas als Radwanderweg dargestellt. Über die Buslinien 5A, 30 und X9 besteht eine Anbindung an den ÖPNV (Haltestelle Siemensstraße/ Continental).

Im Westen des Plangebietes schließen der Ostbahnhof und die Bahngleise der Bahnstrecke Regensburg-München/-Passau an. Nach Nordosten und Süden führende Schienenabzweige verbinden das Güterverkehrszentrum (GVZ) und die Anlagen für Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) der Deutschen Bahn mit den Bahnanlagen.

Für den Planungsbereich wurde eine schalltechnische Untersuchung (2020) durchgeführt. Die Schallemissionen setzen sich, laut Gutachten, zusammen aus der Bahnstrecke München-Regensburg, dem Odessa-Ring und der Max-Planck-Straße. Die Lärmkarten des BayernAtlas zeigen für das Plangebiet hohe bestehende Lärmbelastungen, die insbesondere von den umliegenden Hauptverkehrsstraßen Odessa-Ring und Max-Planck-Straße, aber auch von der B 15 und der BAB 3 verursacht werden.

Tiere und Pflanzen

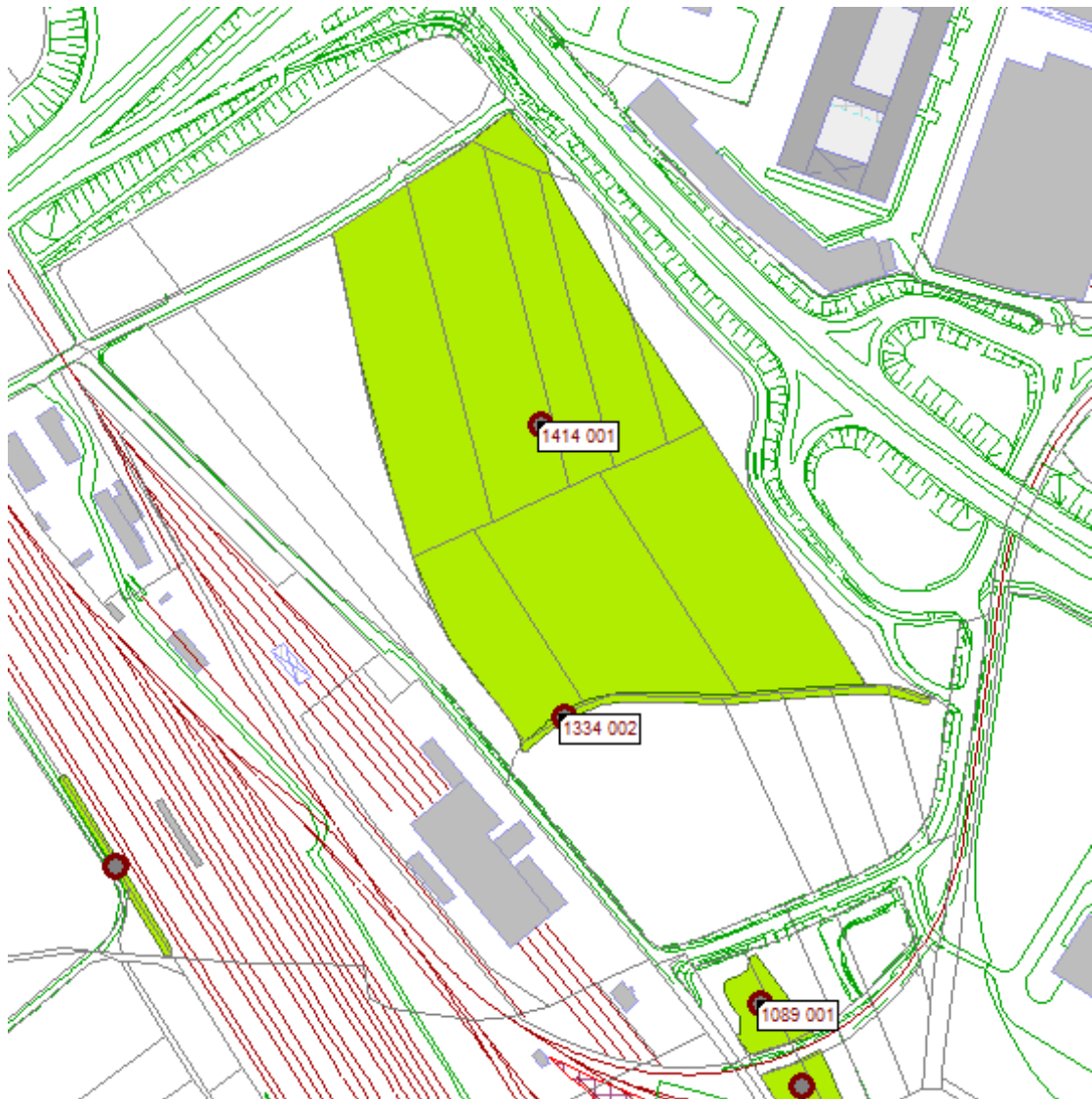
Der Planungsbereich liegt in der Naturraum-Haupteinheit Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten (D65), die Untereinheit ist Dungau. Als potenziell natürliche Vegetation wird vom Landesamt für Umwelt ein Feldulmen-Eschen-Hainbuchenwald angegeben. Gemäß der Vermessung des Geländes stehen derzeit 82 Bäume innerhalb des Geltungsbereiches.

Im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) oder im Bayerischen Naturschutzgesetz (BayNatSchG) aufgeführte gesetzliche Schutzgebietskategorien, wie Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Natura 2000-Gebiete oder Naturdenkmale sind für das Plangebiet nicht verzeichnet.

Zur naturschutzfachlichen Einschätzung der Pflanzen- und Tierwelt im Untersuchungsgebiet und dessen Umgebung wurden die amtliche Stadt- Biotopkartierung und die Artenschutzkartierung Bayern (ASK) ausgewertet. Das darauf aufbauende Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) der Stadt Regensburg von 1999 wurde aufgrund der veralteten Bestandssituation im Plangebiet nicht ausgewertet.

Die Stadtbiotopkartierung (2010) verzeichnet die drei Biotope R-1089 (TF 1), R-1334 (TF 2) und R-1414 (TF 1) im Plangebiet. Einem gesetzlichen Schutz nach § 30 BNatSchG unterliegt keine der Biotopflächen. Näheres zu den Biotopen im Plangebiet ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Biotopnummer	Biotoptypen	Beschreibung der Vegetation
R-1089 (TF 1)	Mesophiles Gebüsch, naturnah	Baumgruppe mit Gebüsch aus Weiden, Apfelbäumen und Schlehen an altem Graben; im Unterwuchs wenig Schilf, Land-Reitgras, Weidenröschen und viel Brennnessel.
	Alleen, Baumreihen, Baumgruppen	
R-1334 (TF 2)	Hecken, naturnah	Dichte Baum-Strauch-Hecke, mit bis 10 m hohen Spitz-Ahornen und einzelnen Fichten, in der Strauchschicht auch Hartriegel und Pfaffenhütchen.
R-1414 (TF 1)	Alleen, Baumreihen, Baumgruppen	Auf einer großen Brache auf dem Gelände einer ehemaligen Kleingartenanlage hat sich eine artenreiche Ruderalflur angesiedelt, die eine abwechslungsreiche Vegetation mit geschlossenen Staudenfluren und lückigen Abschnitten aufweist. In den hochwüchsigen Staudenfluren wachsen Goldrute, Beifuß und Rainfarn; in den lückigeren Bereichen viele Arten der wärmeliebenden Ruderalflur wie Wilde Möhre, Sichelmöhre, Natternkopf, Johanniskraut, Wegwarte, Steinklee, Wermut und Gelber Wau. Die mosaikartig abwechselnden Pflanzenbestände weisen eine gute vertikale Schichtung auf, die z.B. für Insekten sehr wertvoll ist.
	Wärmeliebende Ruderalfluren	



Biotope im Planungsbereich

Die ASK wurde auf Nachweise ab 2008 geprüft. Sie verzeichnet keine Daten innerhalb des Plangebietes. In den angrenzenden Bahnanlagen wird an vier Fundpunkten aus dem Jahr 2013 die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) nachgewiesen. Zudem wurden dort in einer ASK-Fläche im Jahr 2008 sieben Heuschreckenarten kartiert. Die Arten sind Nachtigall-Grashüpfer (*Chorthippus biguttulus*), Brauner Grashüpfer (*Chorthippus brunneus*), Verkannter Grashüpfer (*Chorthippus mollis*), Gemeiner Grashüpfer (*Chorthippus parallelus*), Roesels Beißschrecke (*Metrioptera roeselii*), Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*) und Heidegrashüpfer (*Stenobothrus lineatus*). Im Bereich des Pürkelgutes gibt es einen Fundpunkt zur Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*) aus dem Jahr 2008.

Die offene Feldflur und insbesondere die Ruderalfläche stellen einen Lebensraum für Offenlandarten dar und bieten entsprechenden Vogelarten grundsätzlich auch Brutmöglichkeiten. Die naturnahe Hecke im Zentrum sowie die Gehölzstrukturen und Bäume im restlichen Plangebiet bieten wiederum an Gehölze gebundenen Arten Lebensräume. Lediglich die jungen Straßenbäume im Süden und die Stellplatzfläche im Norden besitzen nur eine geringe Habitatfunktion für die Tier- und Pflanzenwelt.

Im Zuge der Erstellung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wurden 2017 die Tiergruppen Vögel, Reptilien und Heuschrecken kartiert und folgende Ergebnisse festgestellt:

- Es wurden 35 Vogelarten nachgewiesen und davon 15 als Brutvögel bestätigt. Prüfungsrelevant sind von diesen Arten nur Dorngrasmücke und Stieglitz. Für diese sind, laut saP-Bericht, die Gebüsche und Gehölzbestände als Brutplatz und die großflächige Ruderalflur als Nahrungsraum von Bedeutung.

- Die Zauneidechse besiedelt die Bahngleise am südlichen und westlichen Rand des Geltungsbereiches und angrenzende geeignete Flächen wie Staudenfluren, kleine Gehölzbestände und wenig bewachsene Rohbodenflächen. Die Bahnstrecke Regensburg-Burgweinting im Stadtgebiet ist sehr wichtig als Lebensraum und Ausbreitungsachse der Art.

- Bei den Heuschrecken wurden mit Blauflügeliger Ödlandschrecke, Blauflügeliger Sandschrecke und Verkanntem Grashüpfer drei Arten der Roten Liste gefunden. Die ersten beiden Arten sind, laut Gutachten, bayernweit sehr selten. Lebensraum der drei Arten sind die wenig bewachsenen Bahnflächen am Südrand des Geltungsbereiches.

Die Vorkommen naturschutzfachlich hochwertiger Arten konzentrieren sich damit in den Bahnflächen am südlichen Teil des Untersuchungsgebietes.

Als Vorbelastung bezüglich einer Eignung des Plangebietes als Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten ist die bereichsweise intensive landwirtschaftliche Nutzung anzusehen. Sie wirkt sich negativ auf die Entwicklung einer naturnahen Vegetation aus und es ist von Eutrophierungs- und Pestizidbelastungen auf den Flächen auszugehen. Für den Artenaustausch in südliche, östliche und nördliche Richtungen stellen die umgebenden Siedlungsflächen und Verkehrswege erhebliche Hindernisse dar. Die Bahnanlagen im Westen bieten wiederum eine gute Verbindung zum Artenaustausch mit weiteren Lebensräumen entlang der Bahnlinien. Ihnen kommt eine gewisse Bedeutung als Ausbreitungsachse zu.

Insgesamt ist das Plangebiet überwiegend anthropogen geprägt und weist keine besondere Strukturvielfalt auf. Vorkommen von streng geschützten Arten (Zauneidechse) sind auf den Ruderalflächen im Süden bekannt. Geschützte Biotope sind für das Plangebiet nach derzeitigem Kenntnisstand nicht bekannt. Die zentrale Ruderalfläche und die Gehölzstrukturen bieten verschiedene geeignete Habitatflächen, andererseits schränken die teils intensive Nutzung, die umgebenden Nutzungen und die geringe Größe die Habitateignung ein, sodass das Gebiet insgesamt eine mittlere naturschutzfachliche Bedeutung für die Pflanzen- und Tierwelt besitzt.

Boden

Das ebene Areal liegt auf einer Höhe zwischen ca. 332 m ü.NHN. und ca. 334 m ü.NHN. Die Oberfläche des Planbereichs ist zum Großteil unversiegelt (ca. 10,2 ha, 82 % der Gesamtfläche). Einzige Versiegelungen stellen die Straße Am Ostbahnhof, die Stellplatzfläche im Norden und die Lagerfläche im Süden dar. Der unversiegelte Flächenanteil besteht hauptsächlich aus den Landwirtschaftsflächen und der Ruderalfläche.

Grundsätzlich ist im Plangebiet von anthropogen geprägten Böden auszugehen. Auf den Landwirtschaftsflächen ist der Boden durch die intensive und regelmäßige Bewirtschaftung stark anthropogen geprägt und weist einen hohen Verwitterungsgrad auf. Zudem ist von einer Vorbelastung mit Nährstoffen und Pestiziden auszugehen.

Ähnliches ist für die ehemalige Kleingartenanlage anzunehmen, wenn auch in geringerem Umfang.

Für den Planungsbereich fand eine Baugrunduntersuchung statt. Die folgenden Aussagen entstammen diesem Gutachten: Nach der geologischen Karte von Bayern besteht der Untergrund am Untersuchungsstandort im Wesentlichen aus Niederterrassenschottern des jüngeren Pleistozän. Es handelt sich hierbei um Schmelzwasserschotter der Würmeiszeit in Form von Kiesen und kiesigen Sanden.

Die Terrassenschotter weisen eine Überdeckung mit Löß und Lößlehm mit meist geringer Dicke auf. Lokal sind darüber hinaus anthropogene Auffüllungen aus angrenzenden Baumaßnahmen nicht auszuschließen.

Ergänzend zur Baugrunduntersuchung wurde eine orientierende Altlastenuntersuchung (2014) durchgeführt, die zu folgenden Ergebnissen kam. Alle entnommenen Bodenproben aus dem Anstehenden waren organoleptisch unauffällig. Darüber hinaus wurden auf der Geländeoberfläche im Bereich der ehemaligen Kleingartenanlage sowie des Erdwalls verstreute Abfälle und insbesondere Bruchstücke von Asbestzementplatten festgestellt.

Die Ergebnisse aller drei Bodenluftuntersuchungen auf die aromatischen Kohlenwasserstoffe Benzol, Toluol, Ethylbenzol und die Xylole (BTEX) und leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) lagen jeweils unter der Nachweisgrenze.

Aufgrund von bekannten Bombentrümmern im Plangebiet wurde die Fläche 2009 und 2010 entmunitioniert. In der Folge konnte der Kampfmittelverdacht innerhalb der Landwirtschaftsflächen bis zu einer Tiefe von 4 m unter Geländeoberkante (GOK) ausgeräumt werden. Auch die Fläche der ehemaligen Kleingartenanlage wurde entsprechend des Standes der Technik von Kampfmitteln geräumt. Von der Räumung ausgenommen wurde der mit größeren Bäumen bestandene Bereich im Norden der ehemaligen Kleingartenanlage (ca. 3.500 m²).

Im Zuge der Entmunitionierung im Bereich der Landwirtschaftsflächen wurden Fundamente, Kleinschrott, Erdungsbänder, Zaunpfosten u.ä. gefunden. In einem verfüllten Bereich wurden Kanister und diverser Eisenschrott angetroffen. Auch beim Entmunitionieren der ehemaligen Kleingartenanlage wurde bei den Baggerschürfen viel Bauschutt angetroffen.

Die Befunde der Entmunitionierungen wurden auch bei den Sondagegrabungen der archäologischen Untersuchung (2011) bestätigt.

Durch die intensive Bewirtschaftung und das Einbringen von Auffüllungen und Fremdstoffen sind die ursprünglichen Böden stark durch den Menschen (anthropogen) überprägt und weisen nur nachrangige natürliche Bodenfunktionen auf. Das natürliche Bodengefüge ist nur noch bedingt, am ehesten noch in den mit älteren Gehölzen bestandenen Flächen vorhanden.

Die Böden besitzen ein mittleres Wasser- und Nährstoffspeichervermögen. Die Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungsfunktion der Böden der Gehölzflächen wird mit einer mittleren Bedeutung angenommen. Im landwirtschaftlich genutzten und im brachgefallenen Bereich haben diese Bodenfunktionen eine geringe Bedeutung.

Insgesamt handelt es sich im Plangebiet um einen Boden von mittlerer Wertigkeit.

Wasser

Oberflächengewässer befinden sich nicht im Planungsbereich, so dass sich die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich auf das Grundwasser beziehen.

Im Zuge der Baugrunduntersuchung wurde Grundwasser in Tiefen von 1,2 bis 1,9 m unter Geländeoberkante (uGOK) angetroffen. Aufgrund der Untersuchungsergebnisse werden zudem als mittlerer Grundwasserstand 330,5 m ü.NHN und als höchster zu erwartender Grundwasserstand 331,2 m ü.NHN abgeleitet. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass zukünftige Höchststände bisherige übertreffen. Maßgebend für das Gefälle der Grundwasseroberfläche ist die ca. 1,8 km nordöstlich gelegene Donau.

Die Oberfläche des Plangebietes ist zum Großteil unversiegelt. Ansonsten bedingt der hohe Schluffanteil des Untergrundes einen gering durchlässigen Boden, so dass eine geringe Versickerungsrate von Niederschlagswasser angenommen werden kann. Dies hat eine geringe Bedeutung des Plangebietes für die Grundwasserneubildung zur Folge und lässt ein entsprechend geringes Kontaminationsrisiko für das Grundwasser erwarten.

Bezüglich der Auffüllungen und Fremdstoffe im Boden stellt die Altlastenuntersuchung (2014) hinsichtlich des Grundwassers fest, dass grundsätzlich keine Gefahr einer Grundwasserverunreinigung durch dieses Material besteht. Ebenso ist keine Gefahr einer Grundwasserverunreinigung durch die aromatischen Kohlenwasserstoffe Benzol, Toluol, Ethylbenzol und Xylole (BTEX) oder durch leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) erkennbar.

Klima und Luft

Nennenswerte Einflüsse lokaler Windsysteme, wie Kaltluftabflüsse oder der Einfluss unterschiedlicher Bodenrauigkeit sind aufgrund der ebenen Geländeform und der geringen Geländeneigung im Plangebiet nicht zu erwarten. In Bodennähe herrschen aufgrund der großflächig offenen und nur gering bewachsenen Oberfläche hohe Temperaturschwankungen, die im Sommer ein trockenes und heißes Kleinklima entstehen lassen.

Das Stadtklimagutachten (2014) zum gesamten Stadtgebiet benennt die Niederschlagssumme im Jahresmittel mit ca. 650 mm. Das Plangebiet besitzt gemäß dem Gutachten ein Freilandklima, welches nachts eine hohe bis sehr hohe Ausgleichsleistung hat. Die angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiete haben ein Gewerbe-/Industrieklima mit hoher bis sehr hoher Belastung.

Die Planungshinweiskarte des Gutachtens stuft das Plangebiet als Offenland ohne signifikante Klimafunktion und mit geringer klimarelevanter Aktivität ein.

Das Klimagutachten (2018) zum Geltungsbereich des Bebauungsplans beurteilt die klimatische Situation des Plangebietes wie folgt: Die Planungsfläche selbst bildet im derzeitigen Zustand in Strahlungs Nächten eine Kaltluftinsel aus, deren Auswirkung aber lokal begrenzt ist. Es fehlt sowohl der Zusammenhang mit der Kleingartenanlage nördlich der Osttangente (durch die auf einem Damm verlaufende breite Osttangente davon getrennt), als auch mit den Flächen um das Pürkelgut (durch die Bahnlinie abgetrennt). Wegen der Lage in der Ebene kann sich keine Kaltluftbewegung ausbilden, die auf das Umfeld einwirken könnte. Die Irlter Höhe ist zum einen zu niedrig und zum anderen zu stark bebaut, um hier unterstützend zu wirken.

Generell ist im Plangebiet von durchschnittlichen lufthygienischen Verhältnissen auszugehen, da es von den umgebenden großräumigen Siedlungsflächen und stark frequentierten Verkehrswegen geprägt ist. Gemäß dem Klimagutachten zum Plangebiet wehen stärkere Winde überwiegend aus West, sowohl tagsüber als auch nachts. Schwache Winde wehen hingegen hauptsächlich aus Nordosten. Bei stärkeren Winden ist das Plangebiet bisher - lokal begrenzt - eine kleine Quelle wenig belasteter Luft und wirkt, laut Gutachten, so für die direkte Umgebung entlastend. Dies gilt be-

sonders für die östlich und südöstlich anschließenden Flächen. In diesen Richtungen wirkt das Pürkelgut unterstützend. Das Klimagutachten zum Geltungsbereich ergänzt zu den Ausführungen des Stadtklimagutachtens (s.o.), dass die genannten Flächen durch Bahntrassen und Straßen vom Plangebiet getrennt sind und erstere teilweise Luftleitbahnfunktionen erfüllen können, während von letzteren eine Immissionsbelastung ausgehen kann.

Der hauptsächlich aus Westen kommende Wind findet in der direkten Umgebung aufgrund der niedrigen Bauhöhen kaum Strömungshindernisse, die für das Plangebiet von Bedeutung wären.

Die an sich gute Durchlüftung des Plangebietes bringt bereits belastete Luft aus den westlich gelegenen Gebieten mit, deren Wirkung durch die unbelasteten Flächen des Pürkelgutes nur geringfügig abgemildert wird. Als weitere Vorbelastung bestehen die Verkehrsimmissionen des stark frequentierten Odessa-Rings und der Max-Planck-Straße, die aber durch die gute Durchlüftung und die günstige Lage zur Hauptwindrichtung verdünnt bzw. zumeist in östliche Richtungen verweht werden und sich so nur unerheblich im Plangebiet auswirken.

Im Plangebiet selbst entstehen derzeit geringe Schadstoffemissionen durch den Straßenverkehr auf der Straße Am Ostbahnhof. Es kann als lufthygienisch und lokal-klimatisch gering belastet bezeichnet werden.

Landschafts- und Ortsbild

Die Flächen der ehemaligen Kleingartenanlage und die landwirtschaftlich genutzten Bereiche verfügen an den Rändern über keine ausgeprägten Gehölzstrukturen und sind deshalb von allen Seiten gut einsehbar. Innerhalb des Planungsbereichs sind die linienhaften Strukturen der Pappelreihe und der naturnahen Hecke prägend. Die Geländeüberformungen der 4 bis 5 m hohen Aufschüttungen im Norden und Osten haben eine deutliche Wirkung auf das Landschaftsbild.

Nach Süden hin wird das Sichtfeld durch die angrenzende Bebauung bzw. Nutzung begrenzt. Im Norden und Osten schirmen die erhöht liegenden Verkehrswege das Planareal optisch von der Umgebung ab. Es ist von diesen aber umgekehrt gut einsehbar. Nach Westen hin ist das Sichtfeld über die Gleisflächen frei über die Flächen des Pürkelgutes hinweg möglich und reicht bis zur Bebauung an der Landshuter Straße.

Vom Plangebiet aus sind im Osten ein Verwaltungsgebäude, im Süden die gestapelten Container neben dem Umschlagbahnhof für den Kombinierten Ladungsverkehr an der Robert-Bosch-Straße und im Westen Werkstattgebäude der Deutschen Bahn prägende bauliche Strukturen.

Der Planungsbereich weist neben der Gehölzreihe im Zentrum und der unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Pappelreihe keine landschafts- oder ortsbildprägenden Elemente auf und ist zudem vom Umfeld aus kaum einsehbar. Es besitzt daher für das Landschafts- und Ortsbild in Bezug auf den Stadtteil Ostenviertel insgesamt eine geringe Bedeutung. Besondere Sichtachsen bzw. Sichtbeziehungen bestehen weder innerhalb des Plangebietes noch zu Objekten außerhalb dessen.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Gemäß dem Bayerischen Denkmal-Atlas des Landesamts für Denkmalpflege liegen zwei Bodendenkmale im bzw. randlich im Plangebiet. Sie wurden bei der archäologischen Untersuchung gefunden und geborgen.

Auf Grundlage der archäologischen Untersuchung hat das Amt für Archiv und Denkmalpflege (Abt. Denkmalpflege) in Regensburg die bodendenkmalpflegerische Freigabe für die untersuchte Fläche erteilt.

Sonstige wertgebende Sachgüter von überörtlicher Bedeutung im Sinne des BauGB befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand nicht innerhalb des Planungsraumes.

Biologische Vielfalt

Die Realisierung des Bebauungsplans vollzieht sich überwiegend auf anthropogen beeinflussten und teils auf regelmäßig landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen. In Ergänzung mit der Ruderalfläche und den Gehölzstrukturen sind die Lebensraumvielfalt und damit verbunden auch die Artenvielfalt nicht besonders hoch ausgeprägt. Dennoch besitzt das Plangebiet gerade im Vergleich zur stark städtisch geprägten Landschaft eine Bedeutung für die biologische Vielfalt.

Wechselwirkungen

Im Plangebiet bestehen keine entscheidungserheblichen Wechselwirkungen zusätzlich zu den in der Analyse der einzelnen Schutzgüter bearbeiteten Projektwirkungen.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Wie in der Bestandsaufnahme unter 2.1 aufgeführt, findet nur im Bereich des bestehenden Stellplatzes im Norden sowie auf einer kleinen Teilfläche im Süden eine intensivere Nutzung statt. Die aktuell landwirtschaftlich genutzten Flächen würden auch zukünftig so genutzt werden. Aufgrund des noch bestehenden Baurechts (BP 215) könnte wieder eine Kleingartenanlage errichtet werden. Dies ist allerdings eher unwahrscheinlich, da eine Ersatzanlage nördlich des Odessa-Rings bereits seit einigen Jahren in Betrieb ist. Da eine andere Nutzung aufgrund des fehlenden Baurechts nicht möglich ist, würden die Ruderalfläche vermutlich auch einer landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Die bestehenden Bäume und Heckenstrukturen könnten bei Nichtdurchführung erhalten bleiben. Klimatisch würde keine Veränderung eintreten. Der vorgesehene Rückbau der Erschließungsstraße zum Parkplatz würde nicht durchgeführt werden.

2.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

(auf die Belange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. a bis i BauGB)

- a. Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden Wasser, Luft, Klima, Wirkungsgefüge zueinander, Landschaft und biologische Vielfalt

Tiere und Pflanzen

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans werden Acker- und Grünlandflächen sowie Ruderal- und Gehölzflächen mit einer nachrangigen bzw. mittleren Bedeutung für das Schutzgut Tiere und Pflanzen überbaut. Dies führt zu einer Zunahme der Versiegelung und einem damit einhergehenden Verlust an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen, welcher wiederum einen ausgleichspflichtigen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 BNatSchG darstellt.

Im Gesamtquartier befinden sich 82 Bestandsbäume. Durch die Ausweisung von Verkehrs- und Bauflächen ist eine Fällung von 59 Bäumen erforderlich.

Die im Plangebiet erfassten Vogelarten sind vorrangig Nahrungsgäste. Sie finden im landwirtschaftlichen Umfeld des Plangebietes ausreichend gleichwertige Ausweichlebensräume. Für brütende Vogelarten des Offenlandes werden als zeitlich vorgezogene Vermeidungsmaßnahmen (sogenannte CEF-Maßnahmen) im Bereich der zukünftigen

tigen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen entlang der Max-Planck-Straße neue Ruderalflächen mit Gehölzbeständen als Brut- und Nahrungsplätze entwickelt.

Der Grünflächenanteil im Geltungsbereich nimmt ab. Auslöser hierfür sind die Umsetzung der bebaubaren Fläche und der vollständige Bau der Planstraße 1. Mit der Fertigstellung der Verkehrswege sind insbesondere an Planstraße 1 und 3 umfangreiche Pflanzungen von Straßenbäumen geplant. Die Realisierung geht mit dem vollständigen Verlust der Ruderalfläche einher.

Fläche / Boden

Das Schutzgut Fläche ist gegenüber einer Neuinanspruchnahme empfindlich, da es sich um ein endliches Gut handelt.

Die Umsetzung des Bebauungsplans führt bei Ausnutzung der zulässigen überbaubaren Grundfläche von 0,8 in den Industriegebieten zu einer Versiegelung von Böden mit allgemeiner Bedeutung für Natur und Landschaft auf maximal 80 %. Auf den vollversiegelten Flächen kommt es zu einem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen. Diese Beeinträchtigung des Schutzguts Boden stellt einen erheblichen Eingriff im Sinne des § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) dar und ist auszugleichen.

Die unversiegelt verbleibenden Bereiche unterliegen keiner intensiven Nutzung mehr, so dass dort eine Regeneration der Böden stattfinden und die natürliche Bodenentwicklung ungestört weiter verlaufen kann. Auf bisher versiegelten Flächen, die entsiegelt werden, können die Bodenfunktionen wieder stattfinden. Geeignete Wege und Stellplatzflächen werden mit einem wasserdurchlässigen Belag hergestellt.

Gemäß den Berichten zu den Entmunitionierungen (2010) sind die untersuchten Flächen frei von Kampfmitteln.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut sind bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen - bspw. Begrünung, Entfernung von Abfällen und belasteten Auffüllungen - nicht zu erwarten.

Wasser

Im Zuge der Realisierung des Bebauungsplans werden bisher unversiegelte Flächen mit einer geringen Bedeutung für die Grundwasserneubildung neu versiegelt. Vollversiegelte Verkehrs-, Stellplatz- und Gebäudeflächen stehen für die Versickerung von Oberflächenwasser und zur Grundwasserneubildung dann nicht mehr zur Verfügung. Das Niederschlagswasser wird entweder breitflächig über die belebte, bewachsene Bodenzone auf den Baugrundstücken (z.B. durch Rasengittersteine) oder über Rigo- len, Sickerbecken o.Ä. versickert, nachdem es ggf. vorgereinigt wurde. Die Begrünung der Flachdächer verzögert den Abfluss des Niederschlagswassers.

Die Baugrunduntersuchung weist darauf hin, dass der geringe Grundwasserflurabstand bei der Planung unterirdischer Gebäudekörper wie Tiefgaragen oder Keller zu beachten ist.

Gemäß Auskunft des Tiefbauamtes ist die maximal einzuleitenden Abwassermenge in den öffentlichen Kanal aufgrund der hohen Auslastung des vorhandenen Kanalnetzes in diesem Bereich stark begrenzt. In der Folge muss eine möglichst dezentrale Beseitigung des Niederschlagswassers stattfinden. Die hierzu erfolgten Voruntersuchungen für den Versickerungsantrag (2014) treffen folgende Aussagen und Hinweise: Auf dem Gelände steht im 3. Schichtpaket ausreichend versickerungsfähiger Boden an. Die darüber liegenden Bodenschichten werden abgeschoben und als Auffüllmaterial unter den Asphaltbefestigungen eingebaut. Es werden Sickerversuche

durchgeführt, um den Nachweis der Versickerungsfähigkeit zu belegen und die Größe des erforderlichen Bodenaustauschs in den oberen Schichten zu präzisieren.

Gemäß der Altlastenuntersuchung (2014) ist eine Niederschlagswasserversickerung auf dem Gelände aus fachgutachterlicher Sicht nach Entfernung der verunreinigten Auffüllungen möglich, da im anstehenden Untergrund keine Schadstoffe oder Hinweise auf Verunreinigungen festgestellt wurden.

Insgesamt sind aufgrund der geplanten Vermeidungsmaßnahmen, v.a. der Versickerung des Niederschlagswassers unmittelbar auf den Baugrundstücken, keine erheblichen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt zu erwarten.

Starkregen

Der Deutsche Wetterdienst veröffentlicht auf seinem Online-Portal „Deutscher Klimaatlas“ (www.dwd.de/klimaatlas) Daten und Prognosen zu Szenarien des anthropogen verursachten Klimawandels. Demnach sind im weiteren Verlauf des 21. Jahrhunderts erhebliche Veränderungen des globalen Klimas mit Rückwirkungen auch auf das Klima in Deutschland zu erwarten. Prognostiziert wird ein deutlicher Anstieg der Durchschnittstemperaturen im Vergleich zum 20. Jahrhundert um etwa 2 – 5 Grad Celsius und eine Zunahme von Wetterextremen (Starkniederschläge, Hitze-/Dürreperioden, Stürme).

Entsprechende Klimaentwicklungen werden prinzipiell auch hinsichtlich des Freistaates Bayern, bzw. der Region Regensburg erwartet.

Luft und Klima

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans werden bisher klimatisch unbelastete Acker- und Ruderalflächen versiegelt. Dies führt zumindest im unmittelbaren Umgriff der versiegelten Gebäude-, Stellplatz- und Verkehrsflächen zu einer Ausbildung von sogenannten stadtklimatischen Effekten, die durch Aufheizung versiegelter Bereiche in den Tagstunden und mäßiger Abkühlung während der Nacht gekennzeichnet sind. Dies wird durch die geplante Begrünung der Erschließungsstraßen mit großkronigen Bäumen und der damit verbundenen Schaffung von kleinklimatischen Gunsträumen reduziert. Auch die struktureich geplanten, naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen im Nordosten und Süden des Plangebietes sowie das in Hauptwindrichtung gelegene Pürkelgut wirkt einer Aufheizung des Gebietes entgegen. Ferner verringert die Begrünung der Flachdächer die Wärmeabstrahlung.

Das Klimagutachten (2018) zum Bebauungsplan prognostiziert folgende Veränderungen:

- Die Versiegelung verändert den Wasserhaushalt nicht nur des Bodens, sondern auch der bodennahen Atmosphäre und führt zu deren Austrocknung.
- Die zu bebauende Fläche verliert ihre Eigenschaft als nächtliche Kühlfläche, wird aber andererseits durch höhere Absorption von Strahlung tagsüber wärmer werden.
- Heizung, Klimatisierung und Verkehr, eventuell auch andere Prozesse der zukünftigen Nutzung, geben weitere Wärme in die Atmosphäre ab.
- Durch die Errichtung von baulichen Anlagen auf den jetzt ebenen unbebauten Flächen ändert sich das bodennahe Windfeld. Je nach Struktur ergeben sich Orte mit verstärkter Zugluft oder auch Windabschattung. In der Umgebung ändert sich der bisherige „wind comfort“-Zustand, d.h. die bodennahen Windverhältnisse in Fußgänger- und Aufenthaltsbereichen im Nahbereich von Gebäuden. Sie können die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen.
- Die in der Klimabestandskarte aufgeführten Flächen mit „Gewerbe-/ Industrieklima“ mit hoher bis sehr hoher Belastung werden in ihrem Bestand vergrößert.

Diese Veränderungen im lokalen Klima lassen sich, laut Klimagutachten, teilweise ausgleichen oder abmildern. Im Detail kann dies erst im Rahmen der Bauplanung zuverlässig ausgearbeitet werden. Folgende Anregungen zu Ausgleich und Minderung von Klimawirkungen werden vorab gegeben.

- Das auf der Fläche auftreffende Niederschlagswasser sollte so weit als möglich zurückgehalten und der Verdunstung oder Versickerung überlassen bleiben. Da 80 % bebaut werden dürfen, sollten in den verbleibenden 20 % der Fläche Möglichkeiten dafür geschaffen werden.
- Im Gegensatz zu den Betriebsverkehrsflächen können Dächer und Fassaden angepasst werden. Vordringlich sind hier die Absorptionsbedingungen für das Sonnenlicht zu ändern. Auf den Dachflächen besteht die Möglichkeit Solarenergie zu nutzen und die Fläche zu begrünen. Auch eine begrünte Fassade kann positive Wirkungen erzeugen.
- Fernwärmenutzung, erneuerbare Energien und elektrifizierter Betriebsverkehr können den Energie- und Stoffaustausch positiv verändern.
- Das Windfeld kann durch eine geeignete Bepflanzung in Abstimmung mit der Gebäudestruktur beeinflusst werden [...]. Beispielsweise können an Gebäudekanten entstehende Wirbel durch gestufte Bepflanzungen rund um die Gebäudeecken, maximal bis Gebäudehöhe, gedämpft werden.

Mit einer wesentlichen Veränderung der lufthygienischen Situation durch das Vorhaben ist nicht zu rechnen. Durch die sich im Einzelgenehmigungsverfahren für den jeweiligen Betrieb ergebenden Anforderungen (TA Luft, 39. BImSchV, etc.) ist gewährleistet, dass es zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen der Luftqualität kommt.

Es drängt sich die Abarbeitung der TA Luft bereits auf Ebene des Bebauungsplanverfahrens nicht auf; auch nicht soweit bereits eine konkrete Planung eines Umschlagplatzes für Leercontainer mit Serviceeinrichtungen für die Teilfläche GI 2 vorliegt.

Bei diesem geplanten Vorhaben ist nicht davon auszugehen, dass Luftschadstoffe in einem Umfang emittiert werden, dass bereits eine Konfliktbewältigung auf der Ebene der Bauleitplanung erforderlich ist. Bei dem Vorhaben werden voraussichtlich Leercontainer gelagert (gestapelt), bewegt, gewartet bzw. repariert und gereinigt. Neben den containerbezogenen Serviceeinrichtungen sind ebenfalls Büro- und weitere Servicegebäude vorgesehen, die aufgrund der notwendigen Wärmeversorgung emittieren. Für diese Vorhaben gelten wiederum die einschlägigen gesetzlichen Rahmenbedingungen des Immissionsschutzes.

Insofern der Bebauungsplan 215-I – insbesondere im GI 1 – das Planungsziel eine Baurechtschaffung als vorausschauende Entwicklungsmöglichkeit verfolgt, fehlt es an dem konkreten und damit prüffähigen Vorhaben. Grundsätzlich sind industriegebiets-typisch Vorhaben, die in den Anwendungsbereich der TA Luft fallen könnten, im Bebauungsplan nicht ausgeschlossen.

Im Bereich der Baugebiete und deren Umfeld kann es baubedingt und somit vorübergehend zur Beeinträchtigung der Luftqualität durch Staub- und Gasemissionen kommen.

Die Planung hat daher Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft, die jedoch nicht als erheblich eingestuft werden.

Wirkungsgefüge zwischen Tieren, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser Luft und Klima

Von den allgemeinen ökosystemaren Zusammenhängen abgesehen, sind keine besonderen Wechselbeziehungen im Wirkungsgefüge des Plangebiets ersichtlich, die

über die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter hinausgehen. Aus diesen ergeben sich damit keine neuen abwägungsrelevanten Belange.

Landschaft

Die baulichen Anlagen der Industriegebiete korrespondieren mit den maximal zulässigen Höhen mit den bereits vorhandenen Bauwerken im Umfeld und bilden mit diesen eine Siedlungseinheit. Die Umsetzung der Planung wird damit zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung beitragen. Die strukturreich geplanten naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen im Nordosten und Süden des Plangebietes stellen einen optischen Puffer zu den umgebenden Flächen her. Sie und die umfangreichen Pflanzungen von großkronigen Bäumen entlang der Erschließungsstraßen binden das Gebiet teilweise in die Umgebung ein. Die geplante Entwicklung orientierte sich an den bestehenden Strukturen und rundet diese bis zu den Verkehrsachsen ab. Der bisher ungeordnete Bereich wird damit in den städtischen Kontext integriert.

Darüber hinaus gehende Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild werden durch die Festsetzungen in Bezug auf Werbeanlagen und die Fassadengestaltung vermieden.

Biologische Vielfalt

Die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt im Sinne von Arten- und Lebensraumvielfalt sind durch die Realisierung des Bebauungsplanes mit einer Zunahme der Versiegelung von derzeit ca. 18 % auf letztlich etwa 72 % des Geltungsbereiches erheblich. Durch Kompensationsmaßnahmen wird eine in etwa gleichbleibende Strukturvielfalt auf den verbleibenden Vegetationsflächen erreicht.

Es ist davon auszugehen, dass die Tierartenzahl, die auf Gehölzstrukturen als Fortpflanzungs- bzw. Nahrungshabitat angewiesen sind, etwas abnimmt. Auf der südlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche ist mit der Zunahme von an warme, trockene Standorte angepasste Arten zu rechnen. Dennoch ist damit zu rechnen, dass sich aufgrund der zukünftigen Nutzung des Geländes störungsempfindliche Arten nicht einstellen werden.

Der Erhalt der genetischen Vielfalt wird bei Verwendung von einheimischen Arten und gebietsheimischem Pflanz- und Saatgut auf den Ausgleichsflächen gewährleistet.

Insgesamt werden die Auswirkungen auf das Schutzgut durch die Bebauung mit Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kompensiert.

b. Erhaltungsziele und Schutzzweck Natura 2000-Gebiete

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. b BauGB bezeichnet als Belange die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete i.S.d. Bundesnaturschutzgesetzes. Dies bedeutet, dass, wenn diese Erhaltungsziele und Schutzzwecke berührt sind, sie nach § 1 Abs. 6 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne berücksichtigt werden müssen. Besteht i.S.d. § 1a Abs. 4 BauGB die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele oder des Schutzzwecks maßgeblicher Bestandteile der Natura 2000-Gebiete und liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahme nicht vor, kann ein dem Naturschutzrecht widersprechender Bauleitplan nicht aufgestellt werden. Die nächsten Natura 2000-Gebiete befinden sich in ca. 1,7 km Entfernung südlich von Schwabelweis und Tegernheim an der Donau. Eine Beeinträchtigung der Gebiete selbst oder etwaiger Flugkorridore ist daher nicht zu erwarten.

c. Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit, sowie Bevölkerung allgemein.

Der Bebauungsplan ermöglicht die Ansiedlung von klassischen Industriebetrieben mit den damit verbundenen Emissionen; Industriegebiete dienen hierbei unter anderem

der Unterbringung von sog. Störfallbetrieben (Einschränkungen wurden vorgesehen). Für die Ansiedlung werden Landwirtschafts-flächen aus der Nutzung genommen und eine Ruderalfläche umgewandelt.

Die naturgebundene Erholungsnutzung wird im Plangebiet weiterhin nur eine geringe Bedeutung haben. Wenn auch die Grünflächen durch die Anlage von Gehölzen und Wiesen zumindest optisch attraktiver gestaltet werden, ist ihre Erholungsfunktion aufgrund ihrer geringen Flächengröße und des neuen Gewerbegebietes nur bedingt existent. Die Erholungsfunktion der nördlich des Odessa-Rings gelegenen Dauerkleingartenanlage und des Pürkelgutes werden nicht beeinträchtigt.

Mit den südlich und östlich gelegenen gleichartigen Gewerbe- und Industriegebieten bildet das neue Baugebiet eine geschlossene Einheit von Gewerbebetrieben, welche durch die vorhandenen Erschließungsstraßen und die Bundesstraße gut erschlossen sind. Durch zwei neue Gleise in das Plangebiet wird eine direkte schienengebundene Erschließung ermöglicht.

Die Erschließung der Kleingartenanlage und des Gebäudes nördlich des Odessa-Rings ist über die bis an die nördliche Geltungsbereichsgrenze führende Planstraße 1 und die neue Planstraße 3 gesichert. Das Gelände der Deutschen Bahn ist über die bestehenden Verkehrswege im Süden und Westen des Plangebietes (Planstraßen 2 und 4) erreichbar. Für Fußgänger und Radfahrer ist das Plangebiet über die Planstraße 1 und einen Geh- und Radweg parallel zur Max-Planck-Straße erschlossen.

d. Umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Die im Bayerischen Denkmal-Atlas des Landesamts für Denkmalpflege dargestellten Bodendenkmale wurden bereits geborgen. Die bodendenkmalpflegerische Freigabe des Amtes für Archiv und Denkmalpflege (Abt. Denkmalpflege) in Regensburg für die untersuchte Fläche ist bereits erteilt.

Es wird grundsätzlich darauf hingewiesen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 bis 2 DSchG eventuell zutage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder an die Untere Denkmalschutzbehörde (hier: Amt für Archiv und Denkmalpflege, Keplerstraße 1, 93047 Regensburg) unterliegen.

Die Schutzabstände zu den bestehenden Richtfunkstrecken werden durch die maximal zulässigen Höhen der baulichen Anlagen eingehalten.

e. Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung (2020) wird sich das Vorhaben auf den öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr auswirken. Mit dem Vorhaben ist mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. In einer Voruntersuchung wurden 500 An- und 500 Abfahrten von Containerfahrzeugen (Lkw) angegeben. Daraus resultiert auf der Max-Planck-Straße eine Zunahme von 0,8 dB(A), d.h. unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A). Eine Erhöhung des Schwellwerts nach der 16. BImSchV von 70 dB(A) tagsüber und / oder 60 dB(A) nachts ist auf Grund der hohen Grundlast dennoch nicht auszuschließen. Die Zunahme des Schienenverkehrslärms ist hierbei zu vernachlässigen. Aufgrund der Immissionsbelastung im Gebiet sind Maßnahmen zum baulichen Schallschutz angezeigt.

Die Schalltechnische Untersuchung zeigt, dass auf Grund der örtlichen Gegebenheit mit den umliegenden schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen beide Teilflächen des Industriegebietes nachts emissionsbeschränkend kontingentiert werden müssen.

Durch die Planung entstehen unter Beachtung der empfohlenen Immissionschutzmaßnahmen keine erheblichen Auswirkungen.

Eine geordnete Entsorgung der Abfälle und Abwässer aus dem Plangebiet ist sichergestellt.

f. Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie

Durch die planungsrechtlichen Festsetzungen ist eine Ausbildung der Baukörper möglich, die den aktuellen energetischen Standards genügt und eine sparsame, effiziente Nutzung von Energie, insbesondere der aktiven und passiven Nutzung regenerativer Energien, ermöglicht.

g. Darstellung von Landschaftsplänen sowie sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts

Die Darstellungen des Landschaftsplans vom 17.07.2006 aus der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde in den Bebauungsplan 215-I übernommen. Das Vorhandensein weiterer Umweltpläne ist nicht bekannt.

h. Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden

Zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaft werden auf Grundlage des § 48a BImSchG Rechtsverordnungen über die Festlegung von Immissions- und Emissionswerten erlassen, die zu beachten sind. Unabhängig hiervon sollen jedoch im Rahmen der Bauleitplanung nicht nur diese Grenzwerte beachtet werden, sondern die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität im Rahmen des Vorsorgegrundsatzes angestrebt werden. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft wurden bereits unter lit. a (Luft und Klima) dargestellt. Weitergehende Erkenntnisse liegen nicht vor.

i. Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a) bis d)

Aufgrund der komplex verketteten ökologischen Wirkungs- bzw. Funktionszusammenhänge in einem Landschaftsraum kommt es bei Beeinträchtigungen eines Schutzgutes über Wirkungsketten zu vielfältigen Auswirkungen unterschiedlicher Erheblichkeit auch auf andere Schutzgüter. Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf solche Wechselwirkungen werden indirekt über die beschriebenen Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst.

Erhebliche Beeinträchtigungen besonderer landschaftsraumtypischer Wechselbeziehungen, die über die unter den einzelnen Schutzgütern geschilderten Wirkungen hinausgehen sind im Plangebiet nicht zu erkennen.

2.3 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 15 BNatSchG) ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Nachfolgend werden die für das geplante Vorhaben zu erbringenden Angaben gemäß Nr. 2c der Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und §§ 2a und 4c BauGB, d.h. geplante umweltfachliche Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen aufgeführt.

Sie werden als Festsetzungen (teilweise im städtebaulichen Vertrag verankert) oder Hinweise im Bebauungsplan übernommen oder fanden bei der Aufstellung Berücksichtigung.

Mensch und seine Gesundheit

Zum Zwecke der Beurteilung möglicher Auswirkungen vorhabenbedingter Schallimmissionen und der Konzipierung der erforderlichen Maßnahmen wurde eine Schalltechnische Untersuchung erstellt. Zur Vermeidung von unzumutbarem Verkehrs- und Anlagenlärm wurden beschränkende Festsetzungen vorgesehen.

Zur Vermeidung von unzumutbarem Anlagenlärm aus den künftigen industriellen Nutzungen im Plangebiet auf die umliegende schutzbedürftige Wohnnutzung wurde eine Emissionskontingentierung der Teilflächen vorgenommen. Die ausnahmsweise zulässige Nutzung als Wohnraum für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter wurde ausgeschlossen. Für Büros und schutzbedürftige Arbeitsräume sind fensterunabhängige Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Zur Verhinderung von Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (Seveso-III-Richtlinie) wurden entsprechende bauliche Anlagen, die einen Betriebsbereich im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG bilden, ausgeschlossen. Ausnahmen für Anlagen mit räumlich beherrschbaren Szenarien wurden vorgesehen. Die Einzelheiten wurden in der Begründung ausführlich dargestellt. Entsprechende Festsetzungen erfolgten.

Tiere und Pflanzen

Zur Vermeidung von Eingriffen in den Baumbestand wurden von den 82 im Gebiet bestehenden Bäumen, 23 als zu erhaltend festgesetzt.

Für die im Rahmen der Umsetzung der Planung entfallenden Bäume wurden 59 Ersatzpflanzungen (siehe Planzeichnung) als Ausgleich vorgesehen. Hierzu erfolgt eine Bepflanzung der Erschließungsstraßen mit standortgerechten Bäumen der Qualität Hochstamm, Mindeststammumfang 18-20 cm und Wuchsqualität (4xv). Diese dient zum einen der adäquaten Gestaltung des Straßenraumes jedoch auch dem naturschutzfachlichen Ausgleich, indem eine Mindestwuchsqualität vorgeschrieben wird. Um diese Bepflanzung zu erhalten, sind Nachpflanzungen vorgesehen.

Zur Vermeidung und Minderung von Gefährdungen der geschützten Pflanzenarten dürfen Gehölze generell ausschließlich zwischen Anfang Oktober und Ende Februar gerodet werden. Durch die Vorgabe zur Erhaltung eines Höhlenbaumes (2 im Gebiet vorhanden) werden der Eingriff in den Lebensraum (Fortpflanzungs- und Ruhestätte für u.a. Fledermäuse) gemindert. Für Dorngrasmücke und Stieglitz geht durch die zulässigen Versiegelungen Lebensraum verloren. Als Ausgleich sind hierfür entsprechende Nahrungs- und Brutflächen zu schaffen; unterstützend hierzu erfolgt die Verwendung einheimischer Gehölzarten und gebietsheimischen Pflanz- und Saatgut. Zum Schutz der Fledermäuse und um Eingriffe zu vermeiden, dürfen Gehölze, die Quartiere für Fledermäuse bieten, nur zwischen Anfang Oktober und Ende Februar und wenn die Temperaturen dauerhaft unter den Gefrierpunkt liegen, gerodet werden (Verhinderungsmaßnahme). Um eine Schädigung oder Tötung von Reptilien (hier: Zauneidechse) zu verhindern, werden in der Ausgleichsfläche A 1 keine Maßnahmen durchgeführt, die zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen führen. Die besonnten Rohbodenflächen entlang der Bahnlinie und in ihrem nahen Umfeld werden erhalten. Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung nachteiliger Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Artenschutz werden ausführlich unter 3.10 dargestellt.

Im Plangebiet befinden sich mehrere Biotopflächen. Das Biotop R-1414 (TF1) befindet sich in der Ausgleichsfläche A 1 und kann erhalten werden. Ein Eingriff wird damit verhindert. Die übrigen durch die Versiegelung entfallenden Flächen werden durch

die vorgesehenen Ausgleichsflächen und Bepflanzungen entsprechend ausgeglichen. Die umfassende Darstellung erfolgt unter dem Topik „Ausgleich“.

Die im Süden des Plangebiets unmittelbar angrenzende Pappelreihe wird erhalten über die Festsetzung im Bebauungsplan als „zu erhalten“ und die im Bauantrag hierzu näher zu bestimmenden Maßnahmen. Ein Eingriff kann damit verhindert werden.

Boden / Wasser

Die Bodenfunktionen entfallen bei vollständiger Versiegelung.

Zur Verringerung dieser Auswirkungen sind die Flachdächer mit min. 80 Prozent zu begrünen und mit einer durchwurzelbaren Mindestsubstratschicht von 10 cm auszuführen. Um die natürlichen Bodenfunktionen bei einer Unterbauung (insbesondere bei Tiefgaragen) zu erhalten und den Eingriff zu minimieren, sind die Decken der Tiefgaragen außerhalb der überbauten Grundstücksflächen um mindestens 80 cm unter die natürliche oder festgesetzte Geländeoberkante abzusenken und auf den begrüneten Flächen entsprechend in gleicher Höhe vollflächig mit einem vegetationsgerechten Bodenaufbau zu überdecken. Die Bodenüberdeckung der Tiefgaragen übernimmt zumindest teilweise natürliche Bodenfunktionen. Hierzu tragen auch die Festsetzung zur wasserdurchlässigen Ausbildung der Zufahrten und Zuwegungen sowie Stellplatzflächen bei. Diese Maßnahmen verzögern den Regenabfluss und fördern die Verdunstung. Durch die Versickerung des Niederschlagswassers unmittelbar auf dem Baugrundstück können ferner erhebliche Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt vermieden werden.

Um eine übermäßige Versiegelung des Baufelds zu verhindern, wurde eine Grundflächenzahl von 0,8 vorgesehen. Die nicht überbauten Flächen der bebauten Grundstücke sind im Anschluss entsprechend zu begrünen, soweit diese nicht für eine andere zulässige Nutzung benötigt werden. Dies hat zugleich positive Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Klima und Luft.

Wird bei Erdarbeiten organoleptisch auffälliges Material angetroffen, so muss ein altlastenfachlich erfahrener Gutachter hinzugezogen werden. Das Material muss nach LAGA untersucht und entsprechend verwertet bzw. entsorgt werden. Hierdurch kann eine Beeinträchtigung des Wasserkreislaufs durch Versickerung von schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser im Plangebiet vermieden werden.

Starkregen

In den vergangenen Jahren sind verstärkt Überflutungen durch Starkregenereignisse aufgetreten und haben zahlreiche Regionen schwer getroffen. Die wesentlichsten und weitreichendsten Möglichkeiten eine effiziente Lösung für ein Gebiet zu entwickeln bzw. entsprechende dezentrale und flächendeckende Schutzmaßnahmen zu ergreifen, liegen darin, von Anfang an beim städtebaulichen Entwurf diese Problematik mit zu bedenken, Abflussverhalten, Abflussgeschwindigkeiten und Wasserstände im Planungsbereich zu kennen und in der Entwurfsplanung darauf einzugehen.

Gemäß der Starkregenvorsorge - Empfehlungen für Planung und Umsetzung aus dem Jahr 2020 werden folgende Maßnahmen zur wassersensiblen Stadtgestaltung umgesetzt:

- Festsetzung von wasserdurchlässigen Oberflächen bei Zufahrten und Zuwegungen (private Verkehrsflächen)
- Versickerung und Verdunstung von Regenwasser durch deutliche Begrenzung der Einleitmenge in den Mischwasserkanal
- Festsetzung von Begrünung auf Dächern und Tiefgaragen

- offene Ableitung und Versickerung von Regenwasser der öffentlichen Verkehrsflächen

Klima und Luft

Die unter Tiere und Pflanzen genannten Festsetzungen bzw. Hinweise zur Begrünung im Plangebiet wirken sich ebenso auf Klima und Luft positiv aus. Insbesondere die vorgesehenen Gehölzpflanzungen verbessern das Kleinklima. Durch die Begrünung der Flachdachflächen, die zur Verdunstung beitragen und die Wärmeabstrahlung verringern, können die negativen Effekte der zulässigen großflächigen Bebauung verringert werden. Hierzu tragen auch die großflächig vorgesehenen Ausgleichsflächen mit umfassenden Pflanzvorgaben sowie die Ersatzpflanzungen der entfallenden Bäume mit einer entsprechenden Mindestqualität bei. Die vorgesehenen Dachbegrünungen können ferner zur Verbesserung der mikroklimatischen Bedingungen im Plangebiet beitragen.

Landschafts- und Ortsbild

Hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft werden infolge der Planung keine nachteiligen Auswirkungen verursacht. Das Gebiet erhält durch die neue Gliederung eine deutliche Aufwertung, insbesondere erfolgt eine Einbindung des Plangebietes in den Landschaftsraum durch Baumpflanzungen.

Um negative Auswirkungen auf das Ortsbild durch umfangreiche Zulassung eines Industriegebietes zu vermeiden, wurden mehrere Festsetzungen vorgesehen, die ein harmonisches Einfügen sicherstellen.

Insbesondere wurden zur Vermeidung künftiger Beeinträchtigungen des Ortsbildes Festsetzungen zum Verbot störender Außenwerbung und zu Dachaufbauten getroffen.

Die Gebäude sind zunächst mit Flachdächern zu versehen. Um eine ruhige Dachlandschaft zu erreichen, wurden Dachaufbauten reglementiert und entsprechend beschränkt. Daher dürfen Dachaufbauten die Oberkante der Flachdachfläche nur um maximal 3 Meter überschreiten; Absturzsicherungen nur in Höhe von 1,1 Meter. Dachaufbauten sind von der Gebäudeaußenkante um das Maß ihrer Höhe abzusetzen, um eine Wahrnehmbarkeit zu minimieren. Ferner ist eine Begrünung im Übrigen vorgeschrieben, die zu einer harmonischen Dachlandschaft beiträgt.

Zur Vermeidung von negativen Wirkungen von Werbeanlagen, dürfen diese einen Anteil von 6 % der einzelnen Fassadenfläche nicht überschreiten und sind oberhalb der Attika bzw. Traufe unzulässig. Außerdem sind freistehende Pylone bis zu einer Höhe von 4,0 m zulässig. Bei Leuchtreklamen sind Blink- und Wechsellicht unzulässig.

Hinsichtlich der baulichen Anlagen im Allgemeinen wurden entsprechende Höhenfestsetzungen vorgesehen, damit sich das Gebiet mit Blick auf die Höhenstaffelung in die vorherrschende umliegende Bebauung einfügt. Freileitungen sind unzulässig.

Kultur und sonstige Sachgüter

Auswirkungen auf Belange der Denkmalschutzbehörden sind nicht zu erwarten. Die bestehende Richtfunktrecke ist durch die vorgesehenen maximal zulässigen Höhen nicht tangiert.

Abfälle und Abwasser, Energie

Für die Anlagen für Müll sind geeignete Flächen vorgesehen. Technische Dachaufbauten zur Nutzung von Sonnenenergie/Photovoltaik, sind möglich.

Ausgleich

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 15 BNatSchG) und § 1a Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen. Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB erfolgt der Ausgleich durch geeignete Darstellungen und Festsetzungen nach den §§ 5 und 9 BauGB als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich. Der Ausgleich kann anstelle von Darstellungen und Festsetzungen auch durch vertragliche Vereinbarungen nach § 11 BauGB oder sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereit gestellten Flächen festgelegt werden.

Nachfolgend wird die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung auf Grundlage des vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen herausgegebenen Leitfadens "Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft - Eingriffsregelung in der Bauleitplanung" (kurz: Leitfaden zur Eingriffsregelung) in seiner ergänzten Fassung von 2003 abgehandelt.

Bestandsbewertung

In einem Teil des Geltungsbereichs des BP 215-I ist noch der **Bebauungsplan 215** rechtskräftig, der eine Dauerkleingartenanlage (KGA) festsetzt. Für diesen Teilbereich wurde die KGA als Bestand angenommen. Die Gartenflächen wurden als strukturreiche Gärten eingestuft. Sie wurden gemäß ihrer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild der Kategorie II mittlere Bedeutung zugeordnet (vgl. Leitfaden zur Eingriffsregelung). Die Einordnung als strukturreiche Gärten erfolgte in Ermangelung anderer verfügbarer Bewertungsgrundlagen aufgrund von Luftbildern (Orthofotos) aus den Jahren 1991 und 2004, welche die 2005 aufgelöste KGA in verschiedenen Jahren ihres Bestands zeigen. Demnach wies die Gartenanlage einen für KGA ungewöhnlich hohen Anteil von größeren Laubgehölzen in den Gartenflächen auf. Zusätzliche Strukturgeber sind eine Gruppe älterer Bäume im Norden und eine naturnahe Hecke entlang der Südgrenze der KGA.

Zum Bebauungsplan 215 liegt keine GRZ vor, deshalb wurden die in der Planzeichnung dargestellten versiegelten Flächen ermittelt und der übrige Flächenteil als unversiegelt angenommen. Als versiegelte Flächen gelten Gebäude, Stellplätze, Fahrflächen und Gartenhütten. Die dargestellten versiegelten Flächen werden als zulässige Überbauung angenommen und hilfsweise eine GRZ abgeleitet. In der folgenden Tabelle ist die Ermittlung der versiegelten Flächen aufgeschlüsselt.

Tabelle 2 Ermittlung der versiegelten Flächen für den BP 215

Versiegelte Fläche	Fläche Gartenhütte in m ²	Anzahl Gartenhütten	Versiegelung in m ²
Gartenhütte groß	18,8	94	1.767
Gartenhütte klein	9,6	36	346
Stellplatz groß			967
Stellplatz mittel			423
Stellplatz klein			89
Gebäude			132
Fahrflächen			962
Summe		130	4.686

Der BP 215 hat eine Fläche von ca. 49.476 m². In Verbindung mit der ermittelten zulässigen Versiegelung von ca. 4.686 m² wird für den Geltungsbereich des BP 215 ei-

ne GRZ von 0,1 (9 % zulässige Versiegelung) hilfswise abgeleitet. Als unversiegelte Flächen ergeben sich insgesamt ca. 44.790 m² (91 %).

Die unversiegelten Flächen des **Bebauungsplans 215-I** außerhalb des BP 215 wurden bei einer Kartierung im Februar 2018 als Biotop- und Nutzungstypen erfasst und gemäß ihrer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild der entsprechenden Kategorie im Leitfaden zugeordnet. Die festgestellten Biotop- und Nutzungstypen und ihre Kategorie-Zuordnung kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 3 Biotop- und Nutzungstypen im BP 215-I und ihre Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild

Biotop- und Nutzungstyp	Kategorie	Erläuterung
Hecke, Gebüsch, Feldgehölz (amtlich kartiertes Biotop)	II	mittlere Bedeutung
Hecke, Gebüsch, Feldgehölz	II	mittlere Bedeutung
Trockenbiotop, Ruderalflur	II	mittlere Bedeutung
Allee, Baumreihe	I	geringe Bedeutung
Intensivgrünland	I	geringe Bedeutung
Acker	I	geringe Bedeutung
Straßenbegleitgrün	I	geringe Bedeutung
Verkehrsweg, Stellplatzfläche, Lagerfläche	0	keine Bedeutung

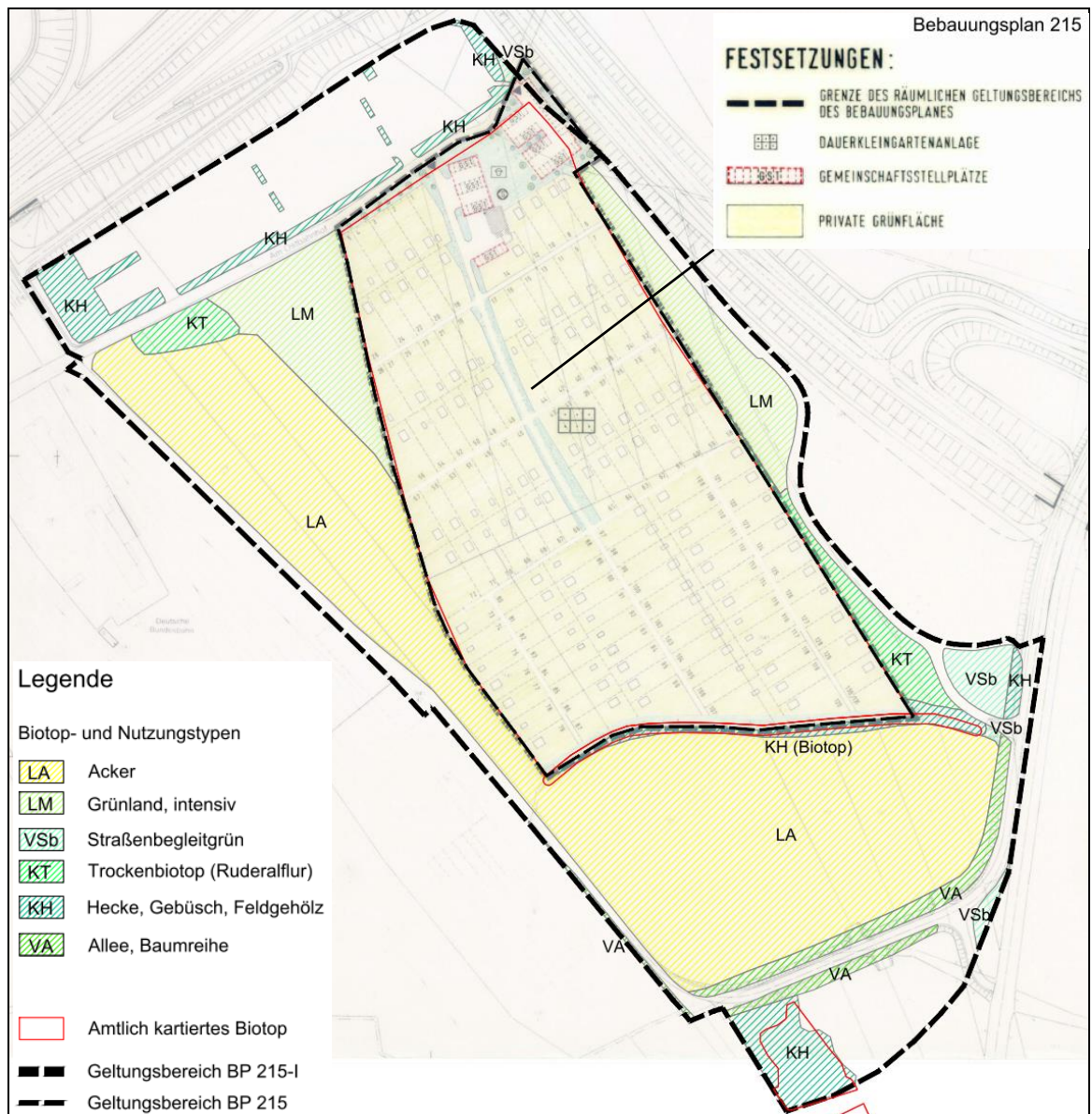


Abb. 5 - Bestand mit dem geltenden Bebauungsplan 215 und den Biotop- und Nutzungstypen

Eingriffsbewertung und Eingriffsermittlung

Da die Baugebiete eine GRZ von über 0,35 erhalten (0,8), wird der Eingriffstyp für die Baugebiete inklusive der Erschließungsflächen gemäß dem Leitfaden dem Typ A "hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad" zugeordnet.

Für Gebiete mit geringer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (Ackerflächen, Intensivgrünland) und hohem Versiegelungs- und Nutzungsgrad ergibt sich nach dem Leitfaden zur Eingriffsregelung grundsätzlich ein Kompensationsfaktor von 0,3 bis 0,6. Für Gebiete mit mittlerer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (Feldgehölze, Ruderalflur) gilt grundsätzlich ein Kompensationsfaktor von 0,8 bis 1,0.

Der bestehende Bebauungsplan 215 lässt bereits eine Versiegelung im Sinne einer GRZ von 0,1 zu. Die Überbauung von Flächen mit bereits zulässiger Versiegelung erzeugt keine Eingriffe im Sinne des § 14 BNatSchG.

Auch gemäß Leitfaden stellt lediglich die gegenüber dem BP 215 zusätzlich zulässige Versiegelung einen Eingriff dar. Die zusätzlich zulässige Versiegelung wird mit Hilfe der beiden GRZ ermittelt. Der GRZ-Unterschied beider Bebauungspläne beträgt 0,7 (BP 215: GRZ 0,1; BP 215-I: GRZ 0,8). Die Einordnung hinsichtlich der Eingriffsschwere gemäß Leitfaden hat auch mit der GRZ von 0,7 die Zuordnung zum Typ A, hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad zum Ergebnis.

Der Biotop- und Nutzungstyp Strukturreiche Gärten hat eine mittlere Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (Kategorie II). Es ergibt sich also ein Kompensationsfaktor von 0,8 bis 1,0. Dem Biotop- und Nutzungstyp der KGA Strukturreiche Gärten wurde der von der Unteren Naturschutzbehörde angesetzte Kompensationsfaktor von 0,9 zugrunde gelegt, der den naturschutzfachlichen Wert der Gärten widerspiegelt (Begründung s. Bestandsbewertung). Als Eingriffsflächen gelten die durch den Bebauungsplan zukünftig überbauten Flächen, also das Baugebiet und die Verkehrsflächen. Sie werden mit dem Kompensationsfaktor multipliziert, um den Ausgleichsflächenbedarf zu erhalten (s.u.).

Für die im übrigen Plangebiet vorkommenden Biotop- und Nutzungstypen wurden die Kompensationsfaktoren, wie in Tabelle 5 gezeigt, festgelegt. Zur Einstufung wurden Aspekte wie Ausprägung, Nutzungsintensität, Flächengröße, Strukturvielfalt, Artenvielfalt und Naturnähe herangezogen (vgl. Bestandsbeschreibung, Kapitel Tiere und Pflanzen). Die Kompensationsfaktoren sind mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Regensburg abgestimmt. Aufgrund eines fehlenden, geltenden Bebauungsplans wurden die Flächen als Eingriffsflächen gewertet, die im Februar 2018 unversiegelt waren und durch den Bebauungsplan 215-I eine Überbauung erfahren können. Diese Flächen werden mit dem jeweils festgelegten Kompensationsfaktor multipliziert, um den erforderlichen Ausgleichsflächenbedarf zu ermitteln (s.u.).

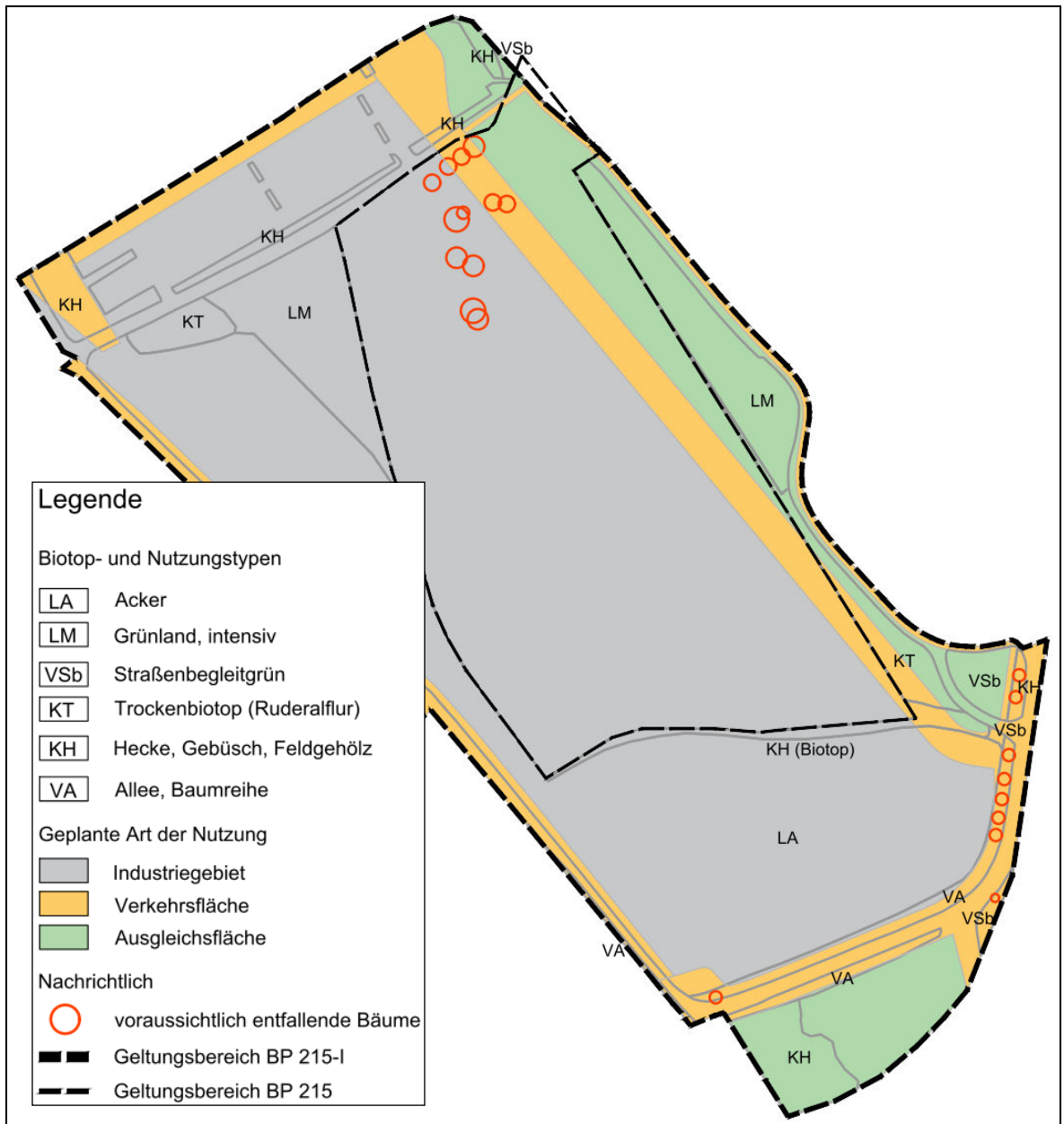


Abb. 6 - Eingriffe durch den BP 215-I und Ausgleichsflächen im Geltungsbereich

Ausgleichsflächenbedarf

Der bestehende Bebauungsplan 215 lässt bereits eine Versiegelung im Sinne einer GRZ von 0,1 zu. Auf der unversiegelten Fläche entstehen Eingriffe durch die Überbauung mit den geplanten Industriegebieten und der geplanten Verkehrsfläche (vgl. folgende Tabelle).

Tabelle 4 Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs im Bereich des BP 215

Geplante Nutzungsart	Fläche in m ²	Zulässige Versiegelung durch GRZ 0,1 in m ²	Fläche nach Abzug der GRZ 0,1 in m ²	Kompensationsfaktor	Ausgleichsbedarf in m ²
Industriegebiete	38.917	3.892	35.025	0,9	31.523
Verkehrsfläche	5.462	546	4.916	0,9	4.424

Ausgleichsfläche A2 (Anteil im BP 215)	4.803	480	4.323	0,0	0
Ausgleichsfläche A3 (Anteil im BP 215)	52	5	44	0,0	0
Summe					35.947

Für die Flächen außerhalb des bestehenden BP 215 wird die Fläche, die durch die geplanten Industriegebiete einschließlich einer Fläche für Versorgungsanlagen und die geplanten Verkehrsflächen überbaut wird, als Eingriffsfläche herangezogen. Die folgende Tabelle benennt die Biotop- und Nutzungstypen mit ihren betroffenen Flächengrößen, die Kompensationsfaktoren und den entstehenden Ausgleichsflächenbedarf.

Tabelle 5 Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs außerhalb des BP 215

Biotop- und Nutzungstyp	Kategorie	Fläche in m²	Kompensationsfaktor	Ausgleichsbedarf in m²
Hecke, Gebüsch, Feldgehölz (amtlich kartiertes Biotop)	II	955	1,0	955
Hecke, Gebüsch, Feldgehölz	II	2.254	0,9	2.029
Trockenbiotop, Ruderalflur	II	1.480	0,8	1.184
Allee, Baumreihe	I	2.211	0,5	1.106
Intensivgrünland	I	4.212	0,4	1.685
Acker	I	34.124	0,4	13.650
Straßenbegleitgrün	I	356	0,3	107
Verkehrswege	0	8.000	0,0	0
Stellplatzflächen	0	8.874	0,0	0
Summe				20.716

Für den Eingriff durch den Bebauungsplan 215-I ergibt sich somit gemäß „Leitfaden zur Eingriffsregelung“ insgesamt ein **Ausgleichsbedarf von 56.663 m²**.

Ausgleichsflächennachweis

Der ermittelte Ausgleichsflächenbedarf kann nur zum Teil im Geltungsbereich des Bebauungsplans nachgewiesen werden, der Großteil wird außerhalb des Geltungsbereiches erbracht.

Das Ziel der Stadt Regensburg mindestens 50 % des Ausgleichs innerhalb des jeweiligen Bebauungsplans zu erbringen wird nicht erfüllt. Die verschiedenen Minimierungsmaßnahmen und die Nähe der Ersatzflächen E1 und E2 zum Plangebiet (s.u.) mildern die bestehende Differenz jedoch ab. Die genannten Ersatzflächen liegen unmittelbar auf der anderen Seite der Gleise, so dass ein ökologisch-funktionaler Zusammenhang zum Plangebiet unterstellt werden kann und damit insgesamt ein Anteil von 28 % erreicht wird.

Innerhalb des Geltungsbereichs sind eine südliche Ausgleichsfläche (A1) im Anschluss an die Bahnflächen und zwei weitere Ausgleichsflächen (A2, A3) entlang der

Max-Planck-Straße vorgesehen. Die externen Ausgleichsflächen liegen in der Gemarkung Burgweinting und auf den Winzerer Höhen.

Teile dieser Flächen sind bereits naturschutzfachlich wertvoll, damit nicht aufwertbar und folglich nicht als Ausgleichsfläche anrechenbar. Die restlichen Flächen können naturschutzfachlich aufgewertet werden oder werden entsiegelt. Entsiegelungen entstehen beispielsweise, wo auf bisherigen Verkehrsflächen Ausgleichsflächen realisiert werden. Im Gebiet des BP 215 (KGA) wird diesbezüglich die Entsiegelung der bisher zulässigen Überbauung (GRZ 0,1) herangezogen. Die Entsiegelungen werden mit einem Kompensationsfaktor von 1,0 angerechnet. Die Anrechenbarkeit der Flächen ist mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Regensburg abgestimmt.

Die folgende Tabelle gibt die anrechenbaren Flächen je Ausgleichsfläche im Geltungsbereich wieder. Dabei ist zu beachten, dass wenn eine Ausgleichsfläche oder ein Teil von ihr im Bereich des BP 215 liegt, die Entsiegelung für diesen Teil über die vormals zulässige Versiegelung mit einer GRZ von 0,1 ermittelt wird (vgl. Zeile 4 in Tabelle 6).

Tabelle 6 Anrechenbarkeit der Ausgleichsflächen im Geltungsbereich

Ausgleichsfläche	A1	A2	A3
Durch naturschutzfachliche Maßnahmen aufwertbare Fläche in m ²	0	4.509	80
Entsiegelung außerhalb des BP 215 in m ²	3.228	1.228	892
<i>Fläche im BP 215 in m²</i>	<i>(0)</i>	<i>(4.803)</i>	<i>(52)</i>
Entsiegelung innerhalb des BP 215 in m ²	0	480	5
Summe anrechenbare Ausgleichsfläche	3.228	6.217	977

Kursiv: nicht anrechenbare Anteile der Ausgleichsflächen

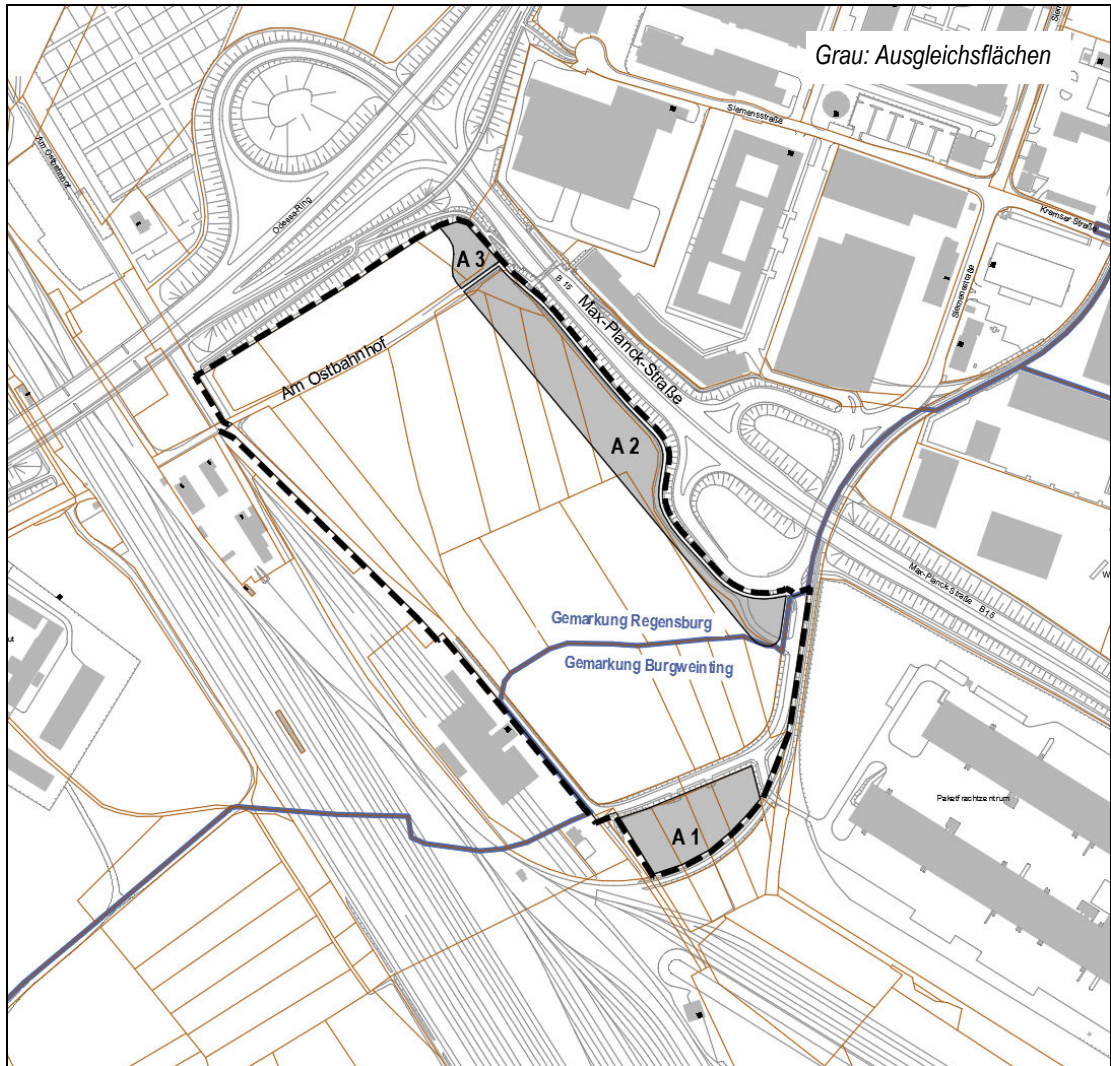


Abb. 7 - Lage der Ausgleichsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans, Gemarkungen Burgweinting (A1) und Regensburg (A2 und A3)

Ausgleichsfläche A 1

Auf der Ausgleichsfläche **A 1** wird das amtlich kartierte Biotop als Feldgehölz erhalten. Auf der derzeitigen Freifläche werden durch die Entwicklung von 2.000 m² lichthem Mager- oder Schotterrasen mit Stauden und 300 Sträuchern Heuschreckenarten und Zauneidechsen gefördert. Zusätzlich 8 Sandlinsen und Steinhaufen auf einer Fläche von insgesamt 1.000 m² fördern insbesondere die Zauneidechse. Als Übergang zwischen den beiden Biotoptypen wird ein Saum aus wärmeliebenden Arten entwickelt.

Damit werden auf der Fläche A 1 **3.228 m²** Ausgleichsflächen hergestellt.

Ausgleichsfläche A 2

Die Ausgleichsfläche **A 2** ist derzeit mit einer Grasflur bestanden, die jährlich gemäht wird. Um diese für Stieglitz und Dorngrasmücke aufzuwerten, ist ein hoher Anteil an samen tragenden Pflanzen - insbesondere Disteln - und eine hohe Dichte an Insekten - insbesondere weichhäutige Fluginsekten kleinerer bis mittlerer Größe und deren Larven - anzustreben. Außerdem sollte die Vegetation so strukturiert sein, dass viele Hochstaudenstängel etwa 30 cm bis 1 m über die umgebende krautige Vegetation hinausragen, um von den Vögeln als Sitzwarten genutzt werden zu können.

Die vorhandene Verkehrsfläche entlang der Max-Planck-Straße wird teilweise rückgebaut und der Boden dadurch in diesem Bereich entsiegelt.

Die Grünlandflur ist bereits im jetzigen Stadion sehr reich an diversen Kräutern und auch recht reich an Insekten. Um den Insektenreichtum weiter zu fördern, ist die Vegetation nicht wie bisher jährlich, sondern nur alle zwei Jahre zu mähen. Dabei ist nicht die gesamte Fläche in einem Jahr, sondern alternierend alle zwei Jahre nur eine Hälfte der Fläche zu mähen. Die Bewirtschaftungsteilung hat der Länge nach von Nordwest nach Südost erfolgen. Die Mahd ist mit Mähbalken und nicht mit Kreiselmäherwerken durchzuführen. Als günstiger Mähzeitpunkt wird der Monat September vorgeschlagen. In dieser Zeit sind viele Insekten noch so aktiv, dass sie in den jeweils anderen ungemähten Streifen abwandern können. Außerdem sind im September keine Nester von bodenbrütenden Vogelarten zu erwarten. Das Mähgut sollte mindestens einen Tag liegen bleiben, um den Insekten genügend Zeit zum Wechsel in die ungemähte Hälfte zu lassen. Danach sollte das Mähgut abtransportiert werden. Auf das Einbringen von Dünger oder Pestiziden ist zu verzichten.

Die Dorngrasmücke brütet bevorzugt in Sträuchern. Um Brutmöglichkeiten für Dorngrasmücken zu schaffen ist am nordwestlichen Rande der Ausgleichsfläche an der Südseite des bestehenden Gehölzes zur Grasflur hin eine Niederhecke aus Brombeeren und Schlehen in einer Breite von etwa drei Metern (mindestens zweireihig) anzulegen. Ferner sind etwa 5 Brombeerheckenabschnitte, (Länge eines Abschnittes min. 10 Meter, Breite einreihig) entlang der Straße „Am Ostbahnhof“, wo diese parallel zur Max-Planck-Straße verläuft, zu pflanzen. Entlang der Planstraße 1 sind auf der Ausgleichsfläche A 2 weitere fünf einreihigen Brombeerheckenabschnitte von mindestens 10 Metern Länge zu pflanzen. Insgesamt sind 1.100 Sträucher zu pflanzen.

Für den Stieglitz sind potentiell als Nistbäume geeignete Gehölze ausreichend in der Umgebung z.B. im Süden der Ausgleichsfläche im Abfahrtsbereich von der Max-Planck-Straße, im Norden der Ausgleichsfläche und in der Böschungsbegrünung der Max-Planck-Straße vorhanden. Höhere Gehölze und Bäume brauchen somit nicht gepflanzt werden.

Nach zwei Jahren ist zu prüfen, ob sich die Fläche entsprechend der Zielsetzung entwickelt hat und ob sich Dorngrasmücke und Stieglitz angesiedelt haben. Ist dies nicht der Fall ist zu prüfen, welche Faktoren limitierend wirken und eventuell z.B. durch das Einbringen von Kardensamen, entsprechend nachzubessern.

Auf der Fläche A 2 werden **6.217 m²** Ausgleichsflächen hergestellt.

Ausgleichsfläche A 3

Im Nordosten des Geltungsbereiches wird auf der Ausgleichsfläche **A 3** ergänzend zu den bestehenden Gehölzen eine Baum-Strauch-Hecke aus heimischen, standortgerechten Gehölzen entwickelt (650 Sträucher und 80 Bäume). Als Baumarten können bspw. Winterlinde (*Tilia cordata*), Spitzahorn (*Acer platanoides*), Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*), Stieleiche (*Quercus robur*) oder Hainbuche (*Carpinus betulus*), als Gehölzarten Feldahorn (*Acer campestre*), Hasel (*Corylus avellana*), Weißdorn (*Crataegus monogyna*), Schlehe (*Prunus spinosa*) oder Rote Heckenkirsche (*Lonicera xylosteum*) verwendet werden.

Die vorhandene Verkehrsfläche entlang der Max-Planck-Straße und der Parkplatz im Norden wird teilweise rückgebaut und der Boden dadurch in diesem Bereich entsiegelt.

Damit entstehen auf der Fläche A 3 **977 m²** Ausgleichsflächen.

Insgesamt wird im Geltungsbereich auf den Fläche A 1, A 2 und A 3 ein Ausgleich von **10.422 m²** erbracht.

Der verbleibende Ausgleichsbedarf von 46.241 m² wird auf externen Flächen nachgewiesen. Sie liegen südlich des Pürkelgutes, im Nordwesten von Regensburg zwischen Niederwinzer und Kareth und im Süden der Stadt im Aubachpark in Burgweinting.

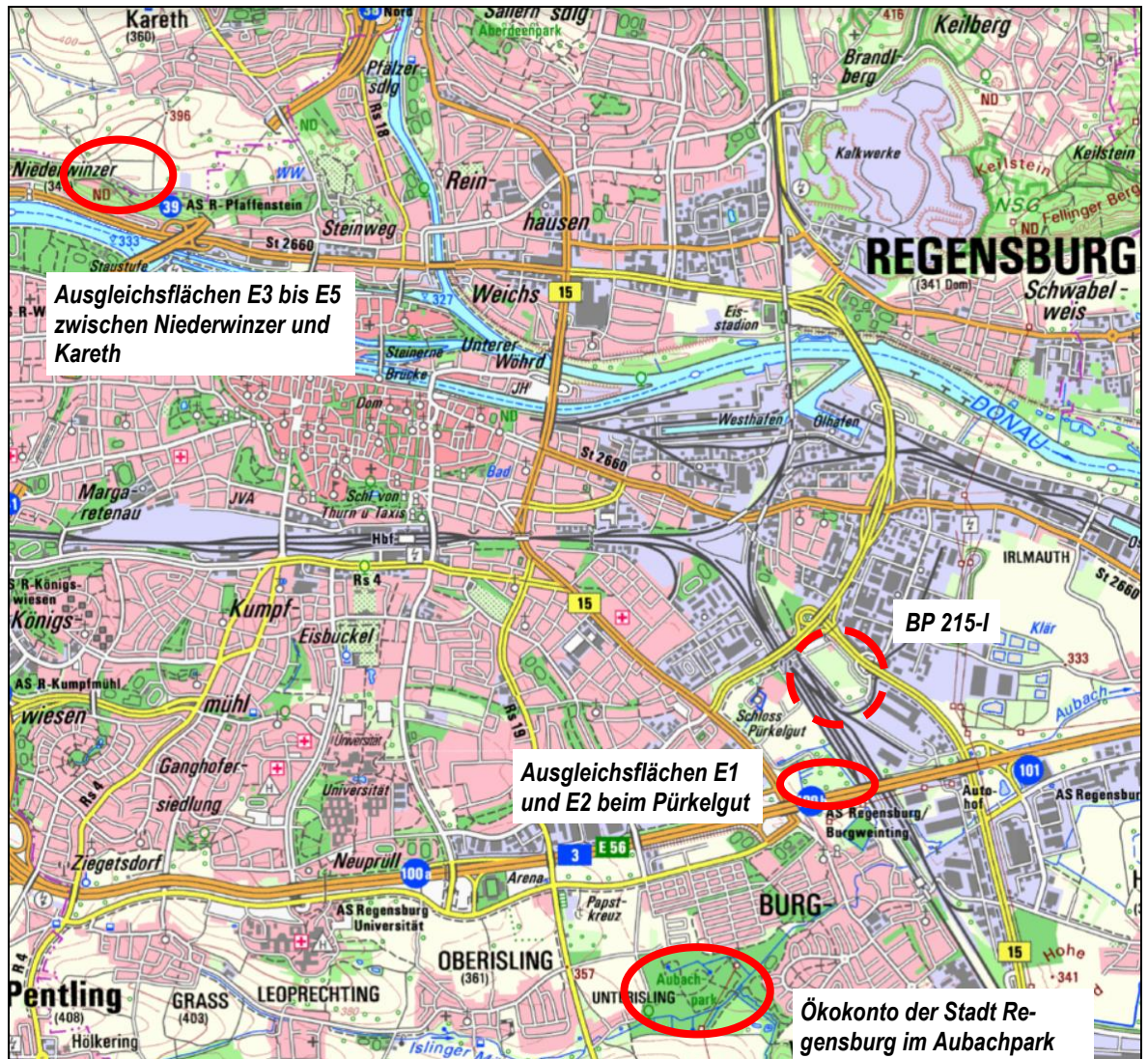


Abb. 8 - Übersicht zur Lage der externen Ausgleichsflächen

Ausgleichsfläche E 1

Für den externen Ausgleich werden unter anderem die südlich des Pürkelgutes gelegenen Flurnummern 590 und 608 der Gemarkung Burgweinting (Stadt Regensburg) als Ausgleichsfläche E 1 und E 2 herangezogen.

Ausgleichsfläche **E 1** (Fl.Nr. 590) ist 4.560 m² groß. Sie wird derzeit als Grünland genutzt und weist Feuchtezeiger und einige kleinere Seggenbestände auf. Einige Bereiche sind vernässt oder werden temporär überstaut. Im Osten der Fläche besteht ein Feldgehölz entlang eines Grabens. Zur Aufwertung werden die Extensivierung der Grünlandnutzung bzw. -mäh und die Entwicklung zu einer verbuschten Nasswiese vorgesehen. Die Entwicklung eines Pfeifengras- oder Röhrichtbestandes wird durch die Anlage einer 500 m² großen Mulde und die Entfernung einer ggf. vorhandenen Drainage unterstützt. Das bestehende Gehölz im Osten der Ausgleichsfläche (ca.

340 m²) ist nicht aufwertbar, sodass von der Fläche E 1 insgesamt **4.220 m²** als Ausgleich angerechnet werden.

Ausgleichsfläche E 2

Ausgleichsfläche **E 2** (Fl.Nr. 608) ist ca. 2.113 m² groß. Sie wird derzeit als Grünland genutzt und weist Feuchtezeiger auf. Eine größere zusammenhängende Fläche ist mit Seggen bestanden. Zur Aufwertung werden die Extensivierung der Grünlandnutzung bzw. -mäh und die Entwicklung zu einer verbuschten Nasswiese vorgesehen. Die Anlage einer 300 m² großen Mulde unterstützt die Ansiedlung von an wechselfeuchte Standorte gebundene Vegetation. Der bestehende Seggenbereich (ca. 370 m²) ist nicht aufwertbar, sodass von der Fläche E 2 insgesamt **1.743 m²** als Ausgleich angerechnet werden.

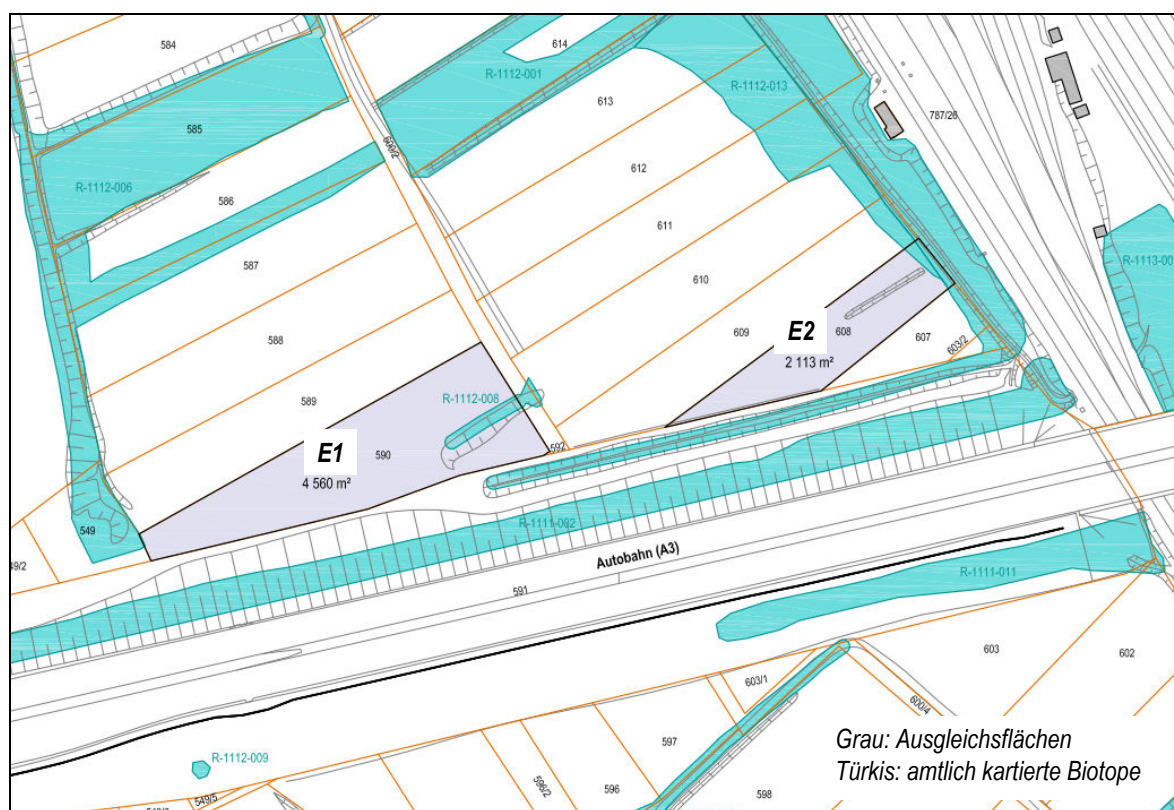


Abb. 9 - Lage der Ausgleichsflächen E 1 und E 2

Weitere drei externe Ausgleichsflächen stehen in der Gemeinde Lappersdorf, Gemarkung Kareth zur Verfügung.

Ausgleichsfläche E 3

Die Fl.Nr. 592 der Gemarkung Kareth (Gemeinde Lappersdorf) (Fläche **E 3**, ca. **9.710 m²** groß) wird derzeit durch Beweidung als extensives Grünland genutzt. Am nördlichen und westlichen Rand gibt es lückige Heckenstrukturen. Die extensive Grünlandnutzung wird bereits als Aufwertung gegenüber der vorherigen Nutzung als Acker angerechnet. Als weitere Aufwertung ist eine Erhöhung der Strukturvielfalt durch Anlage von naturnahen Hecken aus heimischen, standortgerechten 10 Bäumen und 130 Sträuchern entlang der östlichen Grenze der Fläche vorgesehen. Sie wird durch 20 Wildobstbäume auf dem Grünland ergänzt.

Ausgleichsfläche E 4

Die Fl.Nr. 636 der Gemarkung Kareth (Gemeinde Lappersdorf) (Fläche **E 4**, ca. **11.800 m²** groß) schließt südlich an die Fl.Nr. 592 an. Sie wird derzeit als extensives Grünland genutzt. Am nördlichen Rand gibt es lückige Heckenstrukturen. Die exten-

sive Grünlandnutzung wird bereits als Aufwertung gegenüber der vorherigen Nutzung als Acker angerechnet. Als weitere Aufwertung ist eine Erhöhung der Strukturvielfalt durch Anlage von naturnahen Hecken aus heimischen, standortgerechten 25 Bäumen und 400 Sträuchern horizontal zur Geländeneigung vorgesehen. Bei Bedarf kann die Nutzung des Pfades quer über die Fläche mit Findlingen unterbunden werden.

Ausgleichsfläche E 5

Eine weitere Fläche **E 5** befindet sich östlich der bereits genannten Flurnummern in Lappersdorf. Hier sollen die streifenförmigen Fl.Nr. 644 (ca. **1.543 m²** groß) und Fl.Nr. 645 (ca. **1.469 m²** groß) jeweils Gemarkung Kareth (Gemeinde Lappersdorf) aufgewertet werden. Ziel ist es, ein Magerbiotop zu entwickeln, indem einer Magerwiese mit einigen Gehölz- und Steininseln angelegt wird.

Auf insgesamt 900 m² Gehölzinseln sollen 500 Sträucher und 45 Bäume gepflanzt werden. Für die Gehölzinseln eignen sich Baumarten wie Gewöhnliche Felsenbirne (*Amelanchier ovalis*), Eingriffeliger Weißdorn (*Crataegus monogyna*), Kornelkirsche (*Cornus mas*) und Feldahorn (*Acer campestre*) oder Sträucher wie Liguster (*Ligustrum vulgare*), Schwarzer Holunder (*Sambucus nigra*), Schlehe (*Prunus spinosa*) und Wolliger Schneeball (*Viburnum lantana*). Außerhalb der vorgesehenen Gehölzinseln (kleinere Gehölze, Einzelbäume) wird der vormals aufgefüllte Oberboden entfernt. Die abgeschobene Fläche wird mit gebietsheimischem Saatgut als eine Magerwiese oder mit Ackerwildkräutern angesät.

Zur Strukturanreicherung werden vor der Aussaat 4 Sand- Steininseln à 15 m² aus größeren Steinen oder Steinplatten auf der abgeschobenen Fläche angelegt.

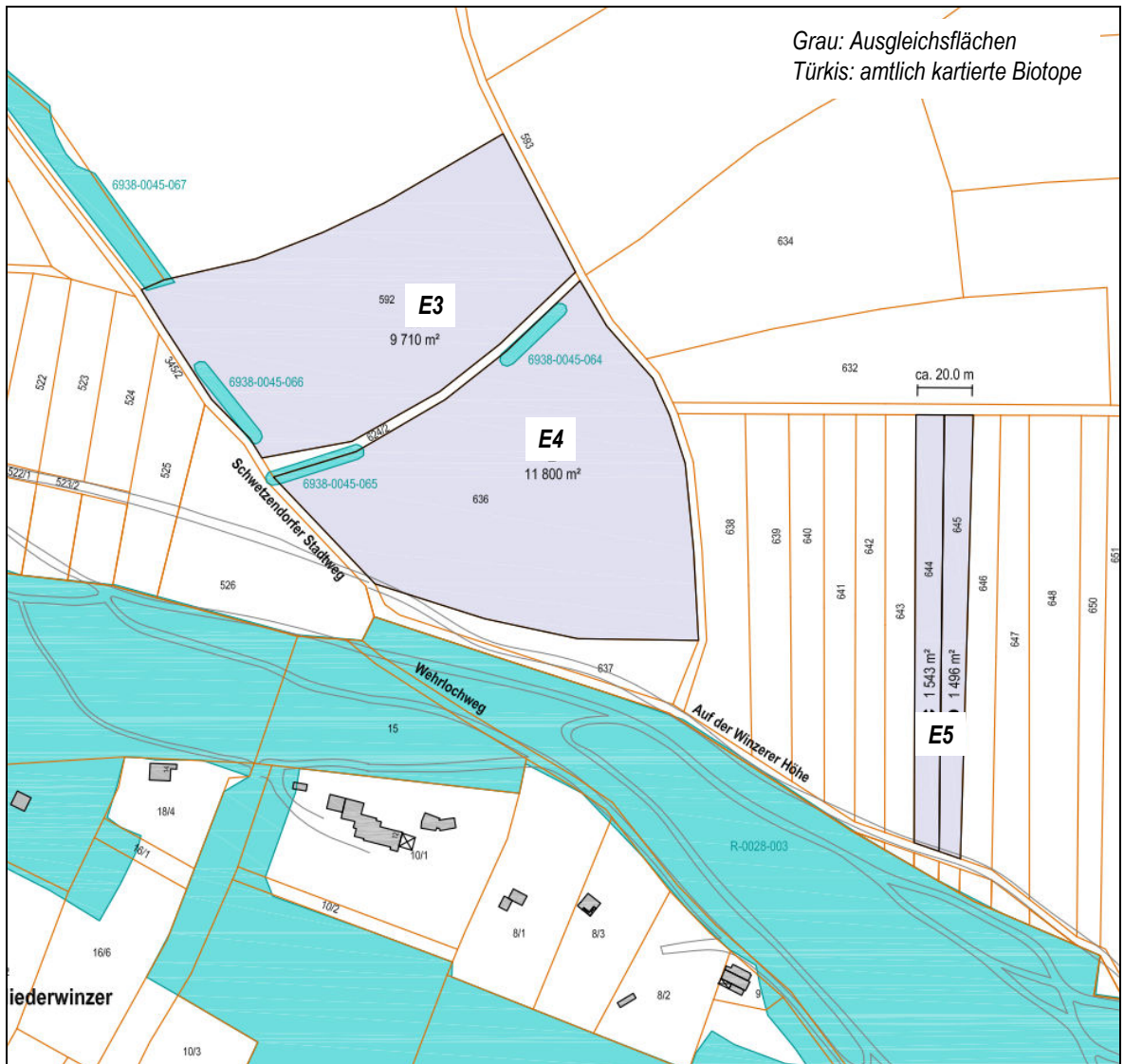


Abb. 10 - Lage der Ausgleichsflächen zwischen Niederwinzer und Kareth, Gemarkung Kareth

Bei allen Pflanzungen und Ansaaten auf den Ausgleichsflächen ist gebietsheimisches Pflanz- und Saatgut zu verwenden.

Mit den genannten **externen Ausgleichsflächen** in den Gemarkungen Burgweinting und Kareth wird insgesamt ein Ausgleich von **30.485 m²**, nachgewiesen. Der verbleibende Ausgleichsbedarf von 15.756 m² wird im bestehenden Ökokonto Burgweinting-Aubachpark der Stadt Regensburg nachgewiesen.

Ausgleichsfläche Ökokonto

Beim Ökokonto Burgweinting-Aubachpark handelt es sich um ehemalige landwirtschaftliche Flächen, die als Entwicklungsziel "naturnahe Bachaue mit Feuchtgehölzen/ Weichholzaue, Röhrichtflächen in der Senke und Extensivwiese in den höheren Bereichen" haben.

Im Zuge der Anlage der Ökokontoflächen wurde der Aubach auf dem gesamten Abschnitt renaturiert. Der Bach wurde in Mäander verlegt, Bereiche zur Bildung von Seigen abgesenkt und ein 20 m breites Uferbegleitgehölz gepflanzt. Die gewässerbegleitende Maßnahme wird im Gewässerpflegeplan als „gelenkte Sukzession“ bezeichnet, mit dem Ziel eine „Röhrichtfläche als Lebensraum für seltene Laufkäferarten und

schilfbrütende Vogelarten zu schaffen. Der flächige Gehölzaufwuchs ist alle paar Jahre zu entfernen, wenn nötig.“

Die Flächen nördlich der Aue wurden als Extensivwiese mit einzelnen Gehölzgruppen und Einzelbäumen angelegt. Als Pflege erfolgen die Gehölzentfernung nach Bedarf im Bereich der Röhrichflächen und eine zweischürige Mahd mit Mähgutabfuhr im Bereich der Wiesenflächen. Die Randbereiche um die Gehölze werden nur mit einschüriger Mahd mit Mähgutabfuhr gepflegt.

Zur Deckung des verbleibenden Ausgleichsbedarfs werden Im **Ökokonto Teilflächen** der Flurnummern 181, 182 und 183 der Gemarkung Burgweinting herangezogen.

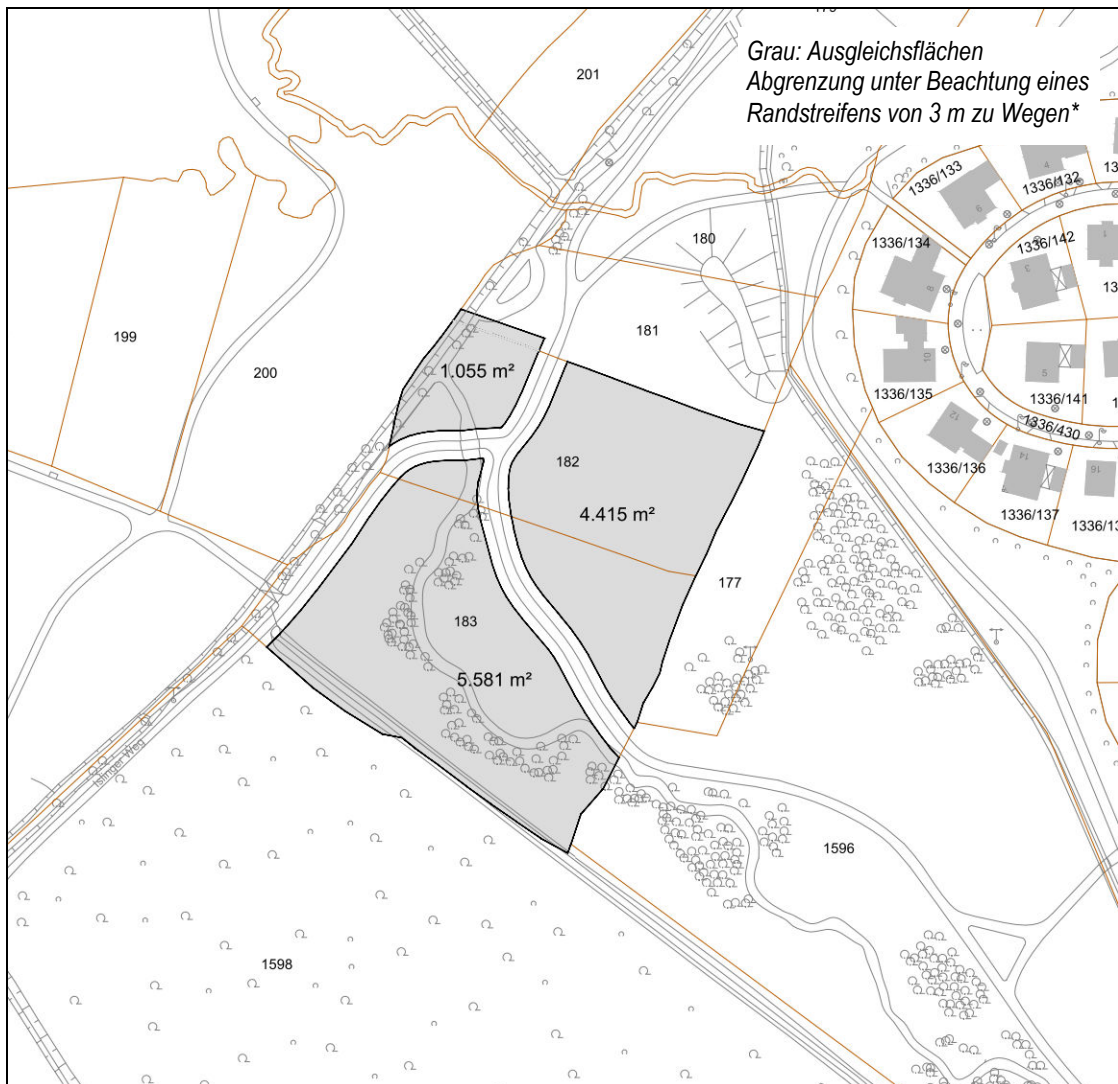


Abb. 11- Lage der Ausgleichsflächen im Ökokonto Burgweinting-Aubachpark, Gemarkung Burgweinting

Die für den Ausgleich des Bebauungsplanes 215-I herangezogenen Teilflächen beinhalten einen Abschnitt des renaturierten Aubachs, der sich in diesem Bereich in einer Senke, auch aufgrund von starker Biberaktivität, zu einer größeren Überschwemmungsfläche aufgeweitet hat. In der Senke und entlang des Bachs hat sich ein amtlich kartierter junger Auwald entwickelt aus Röhrichten und Feuchtgehölzen. Nordöstlich der Senke, jenseits des die Fläche kreuzenden Fußweges erstreckt sich eine zweischürige Wiese mit Einzelbäumen.

Durch die bereits 1998 umgesetzten Maßnahmen hat sich aus dem ursprünglichen Acker inzwischen eine hochwertige Feuchtfläche mit Röhrichtern und Feuchtgehölzen sowie eine Wiese mit Einzelbäumen entwickelt. Diese zwischenzeitlich eingetretene "ökologische Wertsteigerung" beträgt nach Rücksprache mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Regensburg 30 %. Der Ausgleichsbedarf von **15.756 m²** kann somit auf einer Fläche von **11.029 m²** kompensiert werden. Die Fläche wird aus dem Ökokonto abgebucht und muss an das Ökoflächenkataster gemeldet werden.

Mit dem Nachweis von 11.029 m² im Ökokonto Burgweinting-Aubachpark ist der durch die Umsetzung des Bebauungsplans BP 215-I entstehende **Eingriff vollumfänglich ausgeglichen**.

Die Sicherung aller Ausgleichsflächen erfolgt mittels städtebaulichem Vertrag. Diese stehen im Eigentum der Planungsbegünstigten (Katholische Bruderhausstiftung und Evangelische Wohltätigkeitsstiftung) und der Stadt Regensburg. Die Flächen werden an die Stadt Regensburg über den Grundabtretungsvertrag abgetreten und dauerhaft gesichert.

Europäischer und nationaler Artenschutz

In der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, 2017) wurde aufgrund der Lebensraumausstattung das Vorkommen der Artengruppen Pflanzen, Säugetiere (ohne Fledermäuse), Amphibien, Fische, Weichtiere, Libellen, Käfer sowie Tag- und Nachtfalter im Vorfeld ausgeschlossen. Es verblieben Vögel, Fledermäuse und Reptilien zur Prüfung.

Bei der Prüfung wurden folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung vorausgesetzt, um eine Gefährdung der geschützten Tier- und Pflanzarten zu vermeiden:

- V1 Im Untersuchungsgebiet sind zwei Höhlenbäume vorhanden. Davon liegt einer in der Ausgleichsfläche am südlichen Rand und muss bei Maßnahmen erhalten werden. Der Baum mit der Halbhöhle, der gerodet werden muss, ist außerhalb der Vogelbrutzeit zwischen 1. Oktober und 28. Februar zu fällen.
- V2 Innerhalb der Ausgleichsfläche am Südrand des Geltungsbereiches dürfen keine Maßnahmen durchgeführt werden, die zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen der Zauneidechse (und der gefährdeten Heuschreckenarten) führen. Besonnte Rohbodenflächen entlang der Bahnlinie und in ihrem nahen Umfeld sind zu erhalten.
- V3 Gehölze sind zwischen Anfang Oktober und Ende Februar zu roden.

- Vogelarten

Es wurden insgesamt 35 Vogelarten nachgewiesen. Von diesen Arten wurden 15 Arten als Brutvögel nachgewiesen. Zu den Brutvögeln gehören überwiegend häufige und/oder weit verbreitete Arten („Allerweltsarten“) wie Amsel, Buchfink, Grünfink, Heckenbraunelle, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Rabenkrähe, Ringeltaube, Singdrossel und Zilpzalp. Bei diesen Allerweltsarten kann davon ausgegangen werden, dass durch Vorhaben keine populationsbezogene Verschlechterung des Erhaltungszustandes erfolgt. Es wurden überdies die beiden naturschutzfachlich bedeutsamen Brutvogelarten Dorngrasmücke und Stieglitz nachgewiesen. Folgende Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) werden durchgeführt, um Beeinträchtigungen lokaler Populationen zu vermeiden:

Für die Dorngrasmücke und den Stieglitz sind neue Gehölzbestände und Brachflächen als Brut- und Nahrungsplätze zu schaffen. Hierzu sind strauchreiche Gehölzbestände in der offenen Feldflur und hochwüchsige Stauden- und Grasfluren anzulegen. Hierzu ist eine Fläche von mindestens 2.500 m² erforderlich, wovon die halbe Fläche aus Gebüsch mit einzelnen Bäumen und die andere Fläche aus Brachflächen, Staudenfluren und Säumen bestehen soll.

Die Rodung der Gehölze im Plangebiet ist hierbei als Konfliktvermeidungsmaßnahme im Winterhalbjahr durchzuführen (zwischen Anfang Oktober und Ende Februar). Da durch die Rodung der Gehölze Lebensraum der Dorngrasmücke verloren geht, ist die oben genannte CEF-Maßnahme erforderlich. Maßnahmen zur Optimierung der Ausgleichsfläche am südlichen Rand des Plangebietes sollen außerhalb der Vogelbrutzeit stattfinden. Eine deutliche Schädigung des Stieglitzes erfolgt durch die Überbauung der großflächigen extensiv bewirtschafteten Stauden- und Grasflur auf dem ehemaligen Standort der Kleingartenanlage. Hier findet die Art, aber auch andere körnerfressende Vogelarten Nahrung. Derartige Flächen werden aufgrund des schnellen Rückganges von Brachflächen und extensiv genutzten Bereichen im Stadtgebiet immer seltener. Als weitere Konfliktvermeidungsmaßnahme wird daher die Schaffung von extensiv genutzten Nahrungsflächen mit reichlichem Angebot an Sämereien als Nahrungsgrundlage für den Stieglitz (mindestens 1.000 m²) vorgesehen.

- Fledermäuse

Bei den Fledermäusen werden keine Verbotstatbestände ausgelöst. Hier könnte ausschließlich die Beseitigung von Quartieren (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) mit darin möglicherweise befindlichen Tieren in Betracht kommen. Die geeigneten Bäume mit Höhlen sind jedoch nicht als Winterquartier geeignet. Um die Wahrscheinlichkeit, dass Fledermäuse von der Fällung der Gehölze betroffen sind zu minimieren, werden an die Entfernung der Bäume, die Quartiere für Fledermäuse bieten, zusätzliche Anforderungen gestellt. Die Rodung ist daher nur zwischen Anfang Oktober und Ende Februar und wenn die Temperaturen dauerhaft unter den Gefrierpunkt liegen, zulässig. Dies wird im städtebaulichen Vertrag gesichert. Die Zerstörung von Jagdquartieren hat für Fledermäuse eher eine untergeordnete Bedeutung, da die Tiere meist große Reviere haben. Im Umfeld sind noch ausreichend Ausweichjagdreviere vorhanden.

- Reptilien

Zu erwarten waren aufgrund ihrer Verbreitung die Arten Zauneidechse und Schlingnatter. Als bevorzugte Lebensräume waren die Bahnflächen und die bahnbegleitenden Bereiche und die ehemaligen Kleingärten zu erwarten. Deshalb konzentrierten sich die Untersuchungen auf diese Bereiche. Untersucht wurden darüber hinaus potenziell geeignete Habitats wie Weg- und Gebüschränder, Böschungen, wenig bewachsene Standorte und lückige Ruderalfluren. Zauneidechsen wurden in Einzelexemplaren an mehreren Stellen an und in der Nähe der Bahngleise nachgewiesen. Schlingnattern konnten nicht gefunden werden.

Im Untersuchungsgebiet wurden einige Exemplare der Zauneidechse am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets nachgewiesen.

Die Lebensräume von Zauneidechsen liegen damit zwar innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, sind aber nicht von der Maßnahme betroffen, weil hier Ausgleichsflächen vorgesehen sind. Innerhalb der Ausgleichsfläche dürfen daher keine Maßnahmen durchgeführt werden, die zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen der Zauneidechse führen. Besonnte Rohbodenflächen entlang der Bahnlinie und in ihrem nahen Umfeld sind zu erhalten. Für die Reptilien (Zauneidechse und Schlingnatter) sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

- Arten, die nicht in der FFH-Richtlinie aufgeführt sind

Im Untersuchungsgebiet wurden drei sehr seltene Arten nachgewiesen die in der Roten Liste Bayerns, aber nicht in der FFH-Richtlinie aufgeführt sind. Es handelt sich um den Verkannten Heuhüpfer, die Blauflügelige Ödlandschrecke und die Blauflügelige Sandschrecke. Alle drei Arten besiedeln die schütter oder gar nicht von Vegetation bedeckten Bahnschotter und teilweise auch die innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes gelegenen offenen und nur schütter bewachsenen Rohbodenflächen. Ihre Lebensräume liegen nicht im Eingriffsbereich sondern sind als Ausgleichsfläche dargestellt. Der Erhalt und die Förderung dieser Arten sind besonders wichtig.

- Höhlenbäume

Die im Plangebiet sind zwei Höhlenbäume vorhanden. Einer kann in der Ausgleichsfläche am Südrand des Geltungsbereichs erhalten werden; der andere wird außerhalb der Vogelbrutzeit zwischen dem 01.10 und 28.02 gerodet.



Lage Höhlenbäume – Abb. 13 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

Zusammenfassung:

Es wurden 15 Vogelarten als Brutvögel und davon Dorngrasmücke und Stieglitz als prüfungsrelevant eingestuft. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen liegt für die zwei vom Vorhaben betroffenen Vogelarten kein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. Abs. 5 vor. Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko ist nicht gegeben. Auch sind keine erheblichen negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand lokaler Populationen zu erwarten, so dass sich deren Erhaltungszustand vorhabensbedingt nicht verschlechtern wird. Bei den Fledermäusen werden keine Verbotstatbestände ausgelöst. Bei den Reptilien (Zauneidechse, potenziell auch Schlingnatter) wird nicht in den Lebensraum am südlichen Rand des Geltungsbereiches eingegriffen, sodass keine Verbotstatbestände ausgelöst werden. Eine Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG ist somit nicht erforderlich. Voraussetzung hierfür ist, dass die in der saP genannten Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) durchgeführt werden. Die notwendigen Maßnahmen erfolgen auf stadteigenen Flächen und werden zugleich durch städtebaulichen Vertrag gesichert.

2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Aufgrund der städtebaulichen Zielsetzung eine möglichst große zusammenhängende gewerbliche Baufläche zu entwickeln, wurde die Erschließung bewusst an den Rand der Baugrundstücke gelegt. Eine zentrale (mittige) Verkehrsfläche als alternative Erschließung hätte das Grundstück in zwei Teilbereiche getrennt die eine zukünftige großflächige Entwicklung unnötig eingeschränkt hätte. Die Festsetzung der Grün- und Ausgleichflächen als Erweiterung der bestehenden Strukturen bietet ebenfalls naturschutzfachliche Entwicklungsvorteile und die Möglichkeit ökologisch sinnvoll zusammenhängende Flächen zu entwickeln. Eine Aufteilung der Grünflächen beispielsweise zur Gliederung der gewerblichen Bauflächen, wäre zwar möglich gewesen, hätte die Bauflächen aber ebenso unwirtschaftlich getrennt und Erweiterungsmöglichkeiten eingeschränkt. Zusätzlich wären mehrere kleinere Grün- und Ausgleichflächen nicht geeignet die notwendigen artenschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen unterzubringen.

Durch die Festsetzung der „Haupterschließung“ entlang der Nordostseite der Baugrundstücke wird der Verkehr zügig in das Industriegebiet geleitet und unnötiger Verkehr innerhalb des Planungsbereichs vermieden.

2.5 Erhebliche Auswirkungen nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. j BauGB

In der Folge der Planung sind für die Schutzgüter keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Erhebliche Auswirkungen liegen dann vor, wenn Einwirkungen durch Stärke, Intensität oder Dauer das übliche und zumutbare Maß überschreiten und dem Betroffenen, einschließlich der Allgemeinheit, nicht mehr zugemutet werden können. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch bereits dann zu betrachten, wenn Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach dem Fachrecht zu berücksichtigen sind. Mit den vorgesehenen Einschränkungen (Emissionskontingentierung; weitgehender Ausschluss von Störfallbetrieben; Unzulässigkeit von Betriebsleiterwohnungen; Umfangreiche Maßnahmen zum Artenschutz und naturschutzrechtlichen Ausgleich) wurden entsprechende Maßnahmen ergriffen, damit keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

3 Zusätzliche Angaben

3.1 Beschreibung des Verfahrens, Schwierigkeiten, etc.

Für die Erstellung des Umweltberichts lagen verschiedene Gutachten und Untersuchungen vor. (siehe Zusammenstellung unter Punkt 3.4). Die vorgenannten Unterlagen waren ausreichend, um die Auswirkungen auf die Schutzgüter hinreichend genau ermitteln, beschreiben und bewerten zu können. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben, wie technische Lücken oder fehlende Kenntnisse, sind nicht anzuzeigen.

3.2 Maßnahmen zur Überwachung

Nach § 4c BauGB sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen des Vorhabens durch eine entsprechende Überwachung (sog. Monitoring) ermittelt werden.

Das Baugrundgutachten empfiehlt das Schadensrisiko für Gebäude durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten durch Erschütterungsmessungen und eine Bewertung nach DIN 4150 zu minimieren. Somit kann eine Überwachung und Optimierung der Erschütterungsintensität vor Ort erfolgen sowie der Nachweis er-

bracht werden, dass die gemäß DIN 4150 Teil 3 geforderten Anhaltswerte nicht überschritten werden.

Für die CEF-Maßnahmen für Stieglitz und Dorngrasmücke wird ein Monitoring bzw. eine Erfolgskontrolle bezüglich der Wirksamkeit der Maßnahmen vorgesehen. Dazu wird die Fläche zunächst alle 2 Jahre überprüft. Das Monitoring erfolgt mindestens bis das Zielbiotop erreicht und eine geeignete Pflege zur dauerhaften Sicherung erreicht wurde. Dabei werden Monitoring und Pflege den entsprechenden Erfordernissen angepasst und ggf. weitere Einzelmaßnahmen durchgeführt (bspw. das Einbringen von Kardensamen). Dadurch werden unerwünschte Entwicklungen der Maßnahmen korrigiert und die Zielerreichung - Ansiedlung von Stieglitz und Dorngrasmücke - sichergestellt. Die weiteren zu erwartenden Umweltauswirkungen sind gut abschätzbar. Unvorhersehbare Umweltauswirkungen, die weitere Maßnahmen zu deren Überwachung erforderlich machen würden, sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

Auch im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden von den jeweiligen Fachbehörden keine Hinweise auf Erkenntnisse über mögliche unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen geäußert.

Davon unabhängig ergeben sich möglicherweise in dem nachfolgenden Einzelgenehmigungsverfahren für den jeweiligen Betrieb Anforderungen für Überwachungsmaßnahmen aus weiteren Vorschriften wie z.B. der TA Lärm, TA Luft und 39. BImSchV.

3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Mit der Vorhabenrealisierung werden eine Ruderalfläche und eine intensiv landwirtschaftlich genutzte Fläche in ein von Grünstrukturen eingerahmtes Industriegebiet umgewandelt. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans kommt die Stadt Regensburg dem konkreten Bedarf an Industrieflächen nach und führt die umgebende Gewerbebebauung städtebaulich fort. Das Vorhaben stellt aus umweltfachlicher Sicht eine städtebauliche Maßnahme dar, die dem planerischen Prinzip der geordneten städtebaulichen Entwicklung bei gleichzeitiger Beachtung der umweltschützenden Belange Rechnung trägt.

Im Rahmen des Umweltberichtes wird eine unterschiedliche Betroffenheit der Schutzgüter durch das geplante Vorhaben festgestellt. So ist die vorhabenspezifische Zusatzbelastung für die Schutzgüter Wasser, Klima, Luft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter als nicht erheblich im Sinne von § 2 Abs. 4 Satz 1 Baugesetzbuch anzunehmen.

Hinsichtlich potenzieller Lärmbelastungen ist aufgrund der Reglementierung des Gewerbelärms durch eine Emissionskontingentierung und die Durchführung entsprechender Schallschutzmaßnahmen (auf Ebene des Planvollzugs) damit zu rechnen, dass die Belastungen in den nächstgelegenen Wohn- und Gewerbegebieten wie auch im Plangebiet im gesetzlichen Rahmen bleiben und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Die Umsetzung des Bebauungsplanes bedeutet den Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Vorkommen von nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützten Arten im Plangebiet (Zauneidechse) werden nicht beeinträchtigt. Für die im Plangebiet angenommenen oder nachgewiesenen europäischen Vogelarten sind bei Umsetzung der CEF-Maßnahme und der weiteren Vermeidungsmaßnahmen keine vorhabenbedingten Auswirkungen anzuzeigen, die zu einer Verschlechterung des aktuellen Erhaltungszustands der lokalen Populationen führen.

Beim Schutzgut Boden wird der Anteil an versiegelten Böden durch die Neuanlage von Gebäuden und Verkehrs- und Stellplatzflächen erheblich zunehmen. Auf diesen Flächen werden die Bodenfunktionen nicht mehr erfüllt. Dabei bestimmt der tatsächliche Versiegelungsgrad die Erheblichkeit der Beeinträchtigung.

Die Überbauung klimawirksamer Flächen mit einer geringen Bedeutung für die Grundwasserneubildung stellt lokal einen Verlust der Naturhaushaltsfunktionen dar. Der Eingriff wird aber durch die Begrünungsmaßnahmen und die vorgesehene flächige Versickerung von Niederschlagswasser im Baugebiet auf ein Mindestmaß reduziert. Es ist anzunehmen, dass es auf das Gesamtgebiet bezogen zu keiner wesentlichen klimatischen Belastung oder erheblichen Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts kommt.

Die Planung hat Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft, die jedoch durch die festgesetzten Gestaltungs- und Eingrünungsmaßnahmen als nicht erheblich eingestuft werden.

Der Eingriff in das Schutzgut Boden und der Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen stellen einen erheblichen und somit auszugleichenden Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 15 BNatSchG dar. Diese Eingriffe werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Form von Biotopentwicklungsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans kompensiert. Die externen Ausgleichsmaßnahmen werden auf Ökokonto-Flächen der Stadt Regensburg im Aubachpark im Stadtteil Burgweinting und nördlich von Regensburg in der Gemeinde Lappersdorf umgesetzt. Die Flächen befinden sich entweder im Eigentum der Stadt Regensburg oder werden durch die Eigentümer an die Stadt Regensburg abgetreten. Auf den Ausgleichsflächen werden die Eingriffe in den Naturhaushalt in geeigneter Weise kompensiert.

Als Ergebnis des vorliegenden Umweltberichtes ist festzustellen, dass unter Zugrundelegung der formulierten Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung bei der Realisierung des Bebauungsplanes Nr. 215-I "Industriegebiet am Ostbahnhof" keine verbleibenden erheblichen oder nachhaltigen Umweltauswirkungen im Sinne der einzelnen Umweltfachgesetzgebungen zu erwarten sind.

3.4 Referenzliste der Quellen

Folgende Fachgutachten wurden im Zuge der Umweltprüfung erstellt:

- Schalltechnische Untersuchung, Bebauungsplan Nr. 215-I „Industriegebiet am Ostbahnhof“ Stadt Regensburg (C. Hentschel Consult, 2020)
- Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung als Grundlage für das B-Planverfahren (Büro für Landschaftsökologie Dipl.-Ing. (FH) Hartmut Schmid, 2017)
- Ausgleichsmaßnahmen für Dorngrasmücke und Stieglitz (Dr. Richard Schlemmer - Büro für Ornitho-Ökologie, faunistische Erhebungen und Artenschutz, 2018)
- Geotechnischer Bericht Nr. 96.12.1286
Baugrunduntersuchung (IFB Eigenschenk, 2012)
- Umwelttechnischer Bericht Nr. 96.12.1286,
Orientierende Altlastenuntersuchung (IFB Eigenschenk, 2014)
- Versickerung von Niederschlagswasser, Erläuterungsbericht, Unterlage 1 (ibs Ingenieurbüro Saupe, 2014)
- Stadtklimagutachten Regensburg (Büro für Umweltmeteorologie, 2014)

- Klimagutachten BP 215-I, Industriegebiet am Ostbahnhof (RSC – Remote Sensing Concepts, 2018)
- Entmunitionierung LOS 1 (GEOLOG Fuß Hepp, 2009 und 2010)
- Entmunitionierung LOS 2 (Munitionsbergung Semmler, 2010)
- Regensburg, Am Ostbahnhof – Archäologische Sondageuntersuchungen – Ausgrabung, Vermessung, Dokumentation (ArcTron, 2011)

III Maßnahmen zur alsbaldigen Verwirklichung des Bebauungsplanes

Realisierungsabsicht

Die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung (EWR), die Katholische Bruderhausstiftung (KBS) sowie die Stadt Regensburg sind alleinige Grundstückseigentümer des Planungsgebietes und haben sich auf die Realisierung eines Vorhabens verständigt. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, das geplante neue Baurecht zügig zu realisieren.

IV Inkrafttreten

Der Bebauungsplan tritt mit der ortsüblichen Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses gemäß § 10 BauGB in Kraft.

Gleichzeitig wird der vom vorliegenden Bebauungsplan erfasste Teil des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 215, Dauerkleingartenanlage Ostbahnhof, bestehend aus den Flurstücken mit Nr. 2642, 2645, 2646/2, 2647, 2649, 2650, 2651, 2653, 2655, 2655/1 und 2660, jeweils Gemarkung Regensburg, aufgehoben.

Aufgestellt, Datum

Planungs- und Baureferat

Stadtplanungsamt

Christine Schimpfermann
Planungs- und Baureferentin

Tanja Flemmig
Leitende Baudirektorin

Der Stadtrat hat am Datum die obige Begründung zum Bebauungsplan Nr. 215-I, Industriegebiet am Ostbahnhof vom Datum beschlossen.

Regensburg, Datum
STADT REGENSBURG

Gertrud Maltz-Schwarzfischer
Oberbürgermeisterin

Ersteinschätzung:
Auswirkung von Transportcontainern
auf die klimaökologische Situation in ihrem Umfeld

Stand: Dezember 2022

GEO-NET Umweltconsulting GmbH



Große Pfahlstraße 5a
30161 Hannover
0511/38872-00
www.geo-net.de
trute@geo-net.de

Ansprechpartner:
Peter Trute

1. Vorhaben und Aufgabenstellung

Es soll untersucht werden in wie weit ein einzelner Frachtcontainer oder eine Gruppe von Containern das Mikroklima in ihrem Umfeld beeinflussen. Hierzu sind schon relativ viele Untersuchungen durchgeführt worden. Allerdings lag dabei der Fokus auf der Wärmebelastung des Transportguts (s. Abb. 1) und nicht auf der vom Container ausgehenden Wärmebelastung für das Umfeld.

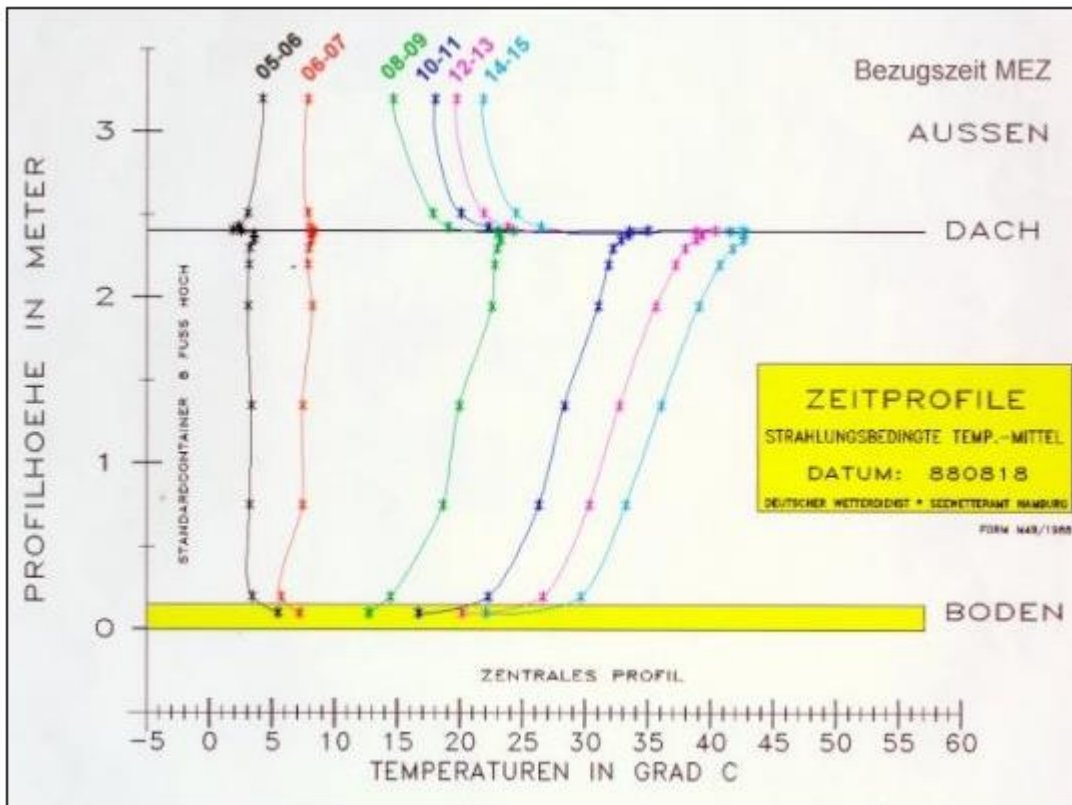


Abb. 1: Temperaturprofile während eines Strahlungstages durch einen Standardcontainer (Farbe: braun; Standort: Norddeutschland). Quelle: R.W. Baak (DWD): <https://www.tis-gdv.de/tis/tagungen/svt/svt98/baak/baak-htm/#einzelfall>; Download 20.11.2022

In Abb. 1 zeigt sich deutlich, dass sich das Dach eines Containers zum Zeitpunkt der stärksten Einstrahlung zwar sehr stark aufheizt (hier: 45 °C), aber schon wenige Zentimeter über dem Dach wieder annähernd die Ausgangstemperatur erreicht (hier 22 °C). Auch in der Nacht ist von einem fast identischen Temperaturwert über das gesamte Messprofil auszugehen. Daraus lässt sich ableiten, dass der Temperaturbeeinflussung durch (leere) Container für das Umfeld eher gering ist.

Um die Klima-Wirkung auf die Nachbarschaft noch etwas genauer fassen zu können, wird hier auf folgende Versuchsanordnung zurückgegriffen: Der Einfluss auf Temperatur und PET durch Container wird im Vergleich zu einer leeren versiegelten Fläche und zu gleich großen, Wohngebäuden, die zusätzlich anthropogene Wärme emittieren, über eine idealisierte Klimamodellierung dargestellt.

Erläuterung:

PET = Physiologisch Äquivalente Temperatur: Thermischer Index, der aus Temperatur, Windgeschwindigkeit und Feuchte gebildet wird und auf den Wärmehaushalt eines Durchschnittsmenschen bezogen wird (Klima-Michel). Der Wert stellt die physiologische Belastung einer Person durch das sie umgebende Mikroklima dar.

2. Methodik

In diesem Kapitel werden die Methodiken für die mikroklimatische Untersuchung erläutert.

2.1 METHODIK STADTKLIMATISCHE UNTERSUCHUNG

Für die Modellgestützten Analysen wird das Klimamodell FITNAH-3D eingesetzt. Bei numerischen Modellen wie FITNAH 3D müssen zur Festlegung und Bearbeitung einer Aufgabenstellung eine Reihe von Eingangsdaten zur Verfügung stehen. Nutzungsstruktur und Geländehöhe sind wichtige Eingangsdaten für die Klimamodellierung, da über die Oberflächengestalt, die Höhe der jeweiligen Nutzungsstrukturen sowie deren Versiegelungsgrad das Strömungs- und Temperaturfeld entscheidend beeinflusst wird.

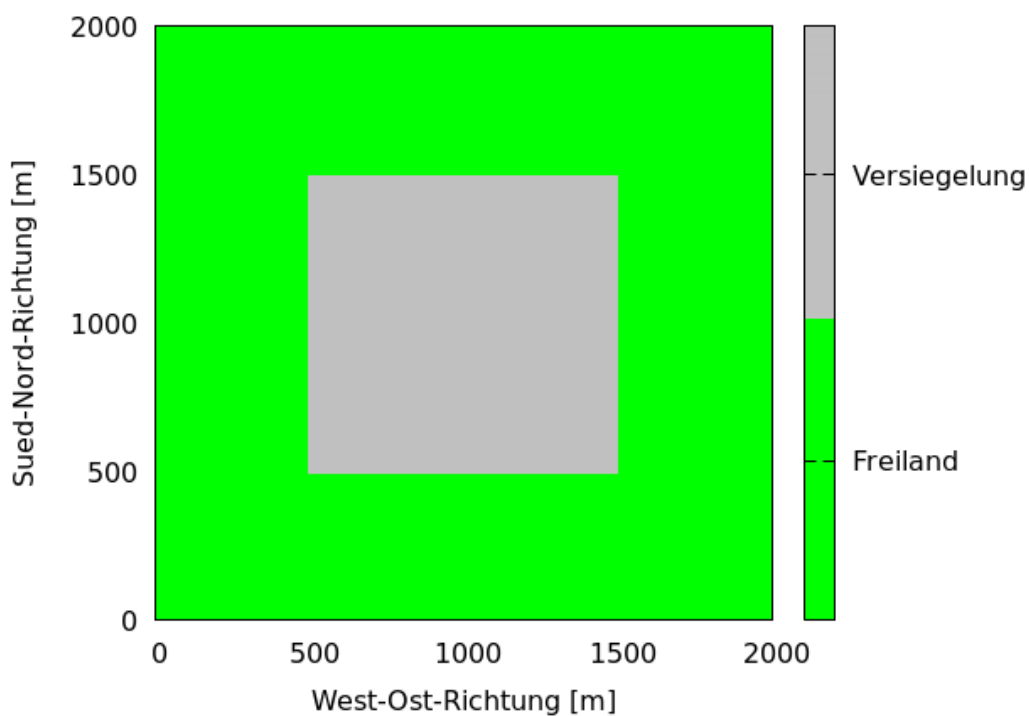


Abb. 2: Nutzung im idealisierten Basis-Zustand. Im Zentrum befindet sich eine 1 km² große versiegelte Fläche, in der Umgebung Freiland.

Ziel dieser Untersuchung war eine erste, abschätzende Analyse, welche klimatischen Auswirkungen bei einer Umsetzung eines Container-Lagerplatzes zu erwarten sind. Dazu wurden FITNAH-basierte Modellrechnung für einen idealisierten Basis-Zustand sowie für vier Szenarien durchgeführt. Auf dieser Datenbasis soll die klimaökologischen Auswirkungen von einzeln stehenden bzw. in Gruppen angeordneten Frachtcontainern dargestellt und beurteilt werden.

Das idealisierte, stark vereinfachte Untersuchungsgebiet hat eine Abmessung von 2,0 km x 2,0 km. Mit der hohen räumlichen Auflösung von 5 m x 5 m ist es möglich, die Strukturen realitätsnah zu erfassen und ihren Einfluss auf die meteorologischen Größen abzubilden.

Der Analyse liegt eine sommerliche Strahlungswetterlage zugrunde (wolkenloser Himmel, keine übergeordnete Windströmung), da die klimaökologischen Funktionen unter dieser Wetterlage fundiert untersucht werden können. Mit diesem Modellantrieb kann die humanbioklimatische Situation unter den Rahmenbedingungen einer „Worst-Case-Betrachtung“ dargestellt werden.

Im idealisierten Basis-Zustand weist das Untersuchungsgebiet nur 2 Nutzungsklassen auf:

- Das Zentrum des Untersuchungsgebiet bildet eine 1,0 km x 1,0 km große versiegelte Fläche und
- Diese versiegelte Fläche wird durch eine umlaufende Grünfläche eingefasst (s. Abb. 2)

Das Gelände ist eben. In den vier Planszenarien werden auf der versiegelten „Kernfläche“ Container bzw. Gebäude platziert. Folgende Versuchsanordnungen werden simuliert:

- Szenario 1: ein Container mit einer Größe von (BxLxH) 5 m x 10 m x 4 m
- Szenario 2: mehrere Container auf und nebeneinander (BxLxH) 25 m x 45 m x 16 m
- Szenario 3: ein kleines Gebäude mit einer Größe von (BxLxH) 5 m x 10 m x 4 m
- Szenario 4: ein großes Gebäude (BxLxH) 25 m x 45 m x 16 m

Auf Grund der Gitterweite von 5m können nicht ganz die exakten Maße von realen Containern abgebildet werden, die Abweichungen sind jedoch für die Modellrechnungen vernachlässigbar.

3. Ergebnisse der Klimasimulation

Auf die zur Einschätzung der nächtlichen Situation wichtige Lufttemperatur in 2 m Höhe um 4 Uhr gibt es in allen vier Szenarien relativ zum Basis-Zustand keine signifikanten Auswirkungen (s. Tab. 1). Um die Auswirkungen der Objekte in den vier Szenarien besser bewerten zu können wurde die mittlere Differenz zum Basis-Zustand in einem Gebiet von 1 km x 1 km, 500 m x 500 m sowie 100 m x 100 m mit den Objekten im Zentrum ausgewertet (s. Tabelle 1).

Im Basis-Zustand (s. Abb. 3), sowie in den Szenarien, beträgt die Lufttemperatur um 4 Uhr über dem Freiland ca. 14,5 °C und über dem versiegelten Zentrum ca. 19,5 °C.

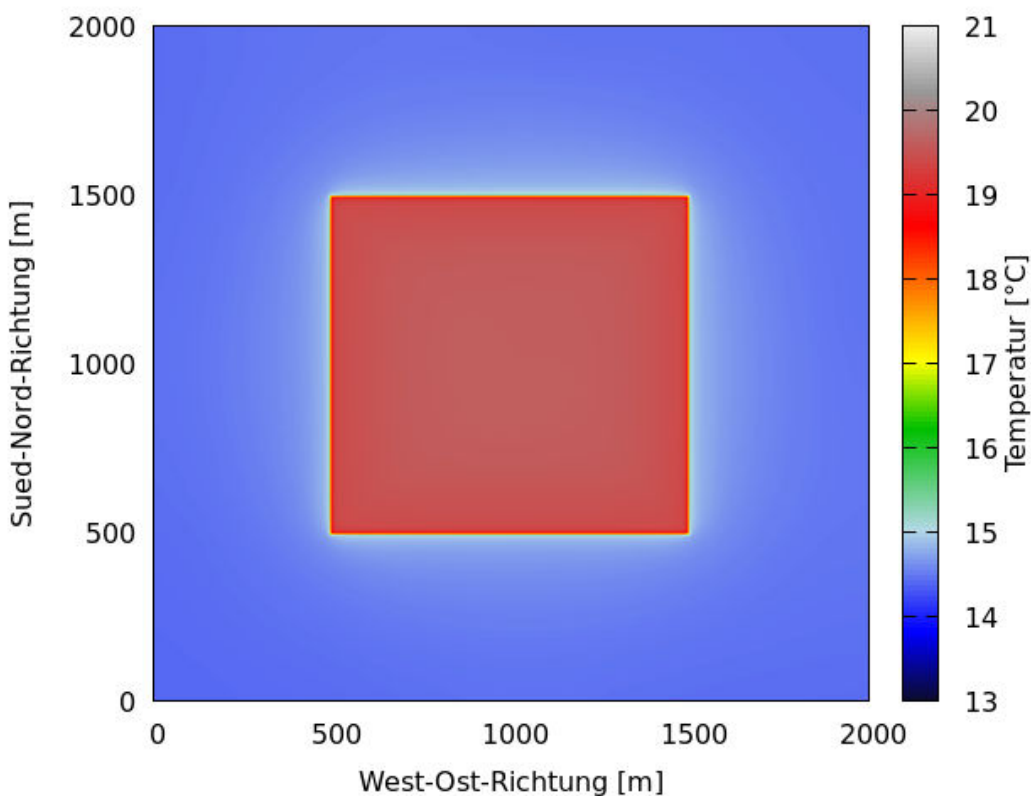


Abb. 3: Lufttemperatur in 2 m Höhe um 4 Uhr im Basis-Zustand ohne Container oder Gebäude.

Die Tagsituation wird mittels der PET (Physiologisch äquivalente Temperatur) um 14 Uhr bewertet. In Abbildung 4 sind die absoluten PET-Werte im Basis-Zustand und in den Abbildungen 5-8 sind die Differenzen zum Basis-Zustand dargestellt. Auf Grund der unterschiedlichen Temperaturen zwischen Freiland und versiegelter Fläche stellen sich Ausgleichsströmungen ein, diese werden durch die Objekte in den vier Szenarien beeinflusst und führen örtlich zu erhöhten bzw. reduzierten Windgeschwindigkeiten die sich auf die PET auswirken.

Tab. 1: Ergebnistabelle der Klimasimulation für das idealisierte Testgebiet (s. Abb. 1) für die Zeitschnitte 04.00 Uhr und 14.00 Uhr. Dargestellt sind 3 Bilanzräume für unterschiedliche Bebauungsszenarien. Für die Tagsituation wird der PET als Wert-gebender Indikator verwendet, für die Nachtsituation die Lufttemperatur bis 2 m ü. Grund

Parameter:	Szenario 1: Einzelcontai- ner	Szenario 2: Container- gruppe	Szenario 3: Gebäude klein	Szenario 4: Gebäude groß
Mittlere PET-Differenz 14 Uhr 1 km x 1 km [K]	0,4	0,5	0,2	0,5
Mittlere PET-Differenz 14 Uhr 500 m x 500 m [K]	0,6	0,1	0,6	0,1
Mittlere PET-Differenz 14 Uhr 100 m x 100 m [K]	0,2	-1,6	0,6	-2,0
Mittlere Temperatur-Differenz 4 Uhr 1 km x 1 km [K]	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1
Mittlere PET-Differenz 4 Uhr 500 m x 500 m [K]	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1
Mittlere Temperatur-Differenz 4 Uhr 100 m x 100 m [K]	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1

Diese Ausgleichsströmungen sind auch die Ursache dafür, dass absolut gesehen über der versiegelten Fläche im Zentrum des Gebiets die PET Werte mit 39-41 °C niedriger sind als über dem Freiland mit 40-43 °C. Größere Objekte wie in den Szenarien 2 und 4 verursachen zudem zum einen deutlicheren Schattenwurf zum anderen wird der Wind um das Objekt herum beschleunigt, was sich günstig auf die PET auswirkt.

Die lokalen Änderungen der PET sind zeitlich sehr variabel und vom Betrag her gering. Im mittleren und großräumigen Mittel sind die Änderungen sehr gering (deutlich kleiner als 1 K). Im kleinräumigen Mittel gibt es geringe Reduzierungen der PET bei den größeren Objekten (Szenario 3 und 4). Im Vergleich zwischen Containern und Gebäuden ergeben sich keine signifikanten Unterschiede.

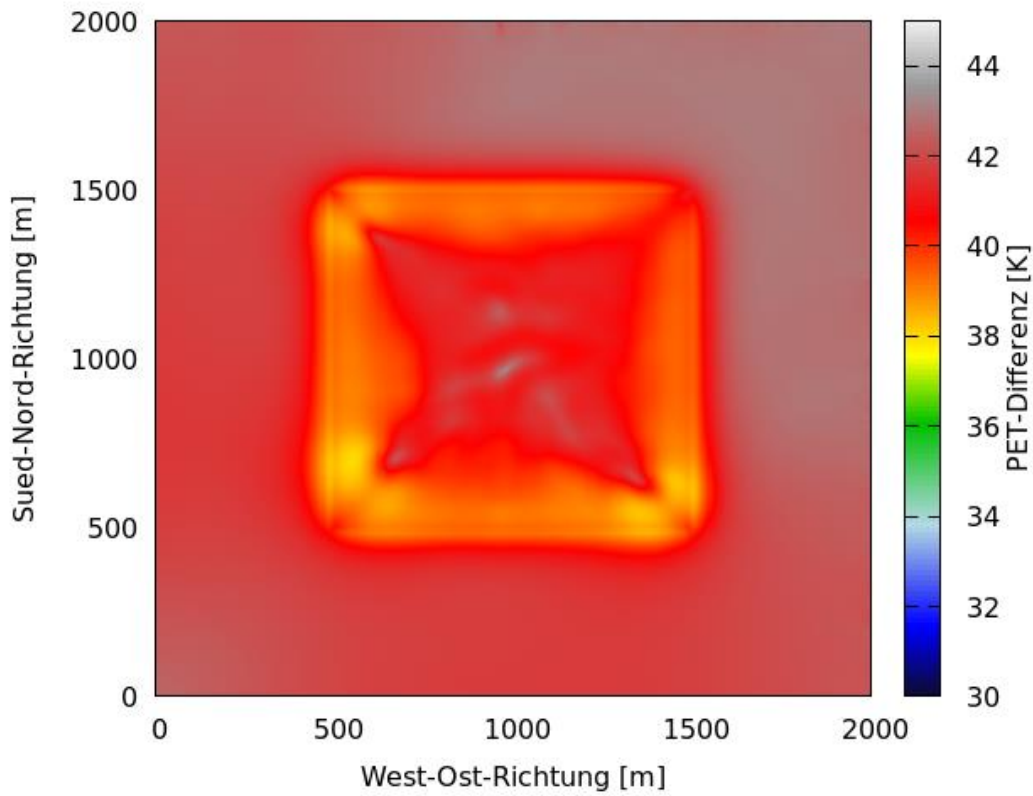


Abb. 4: PET um 14 Uhr im Basis-Zustand.

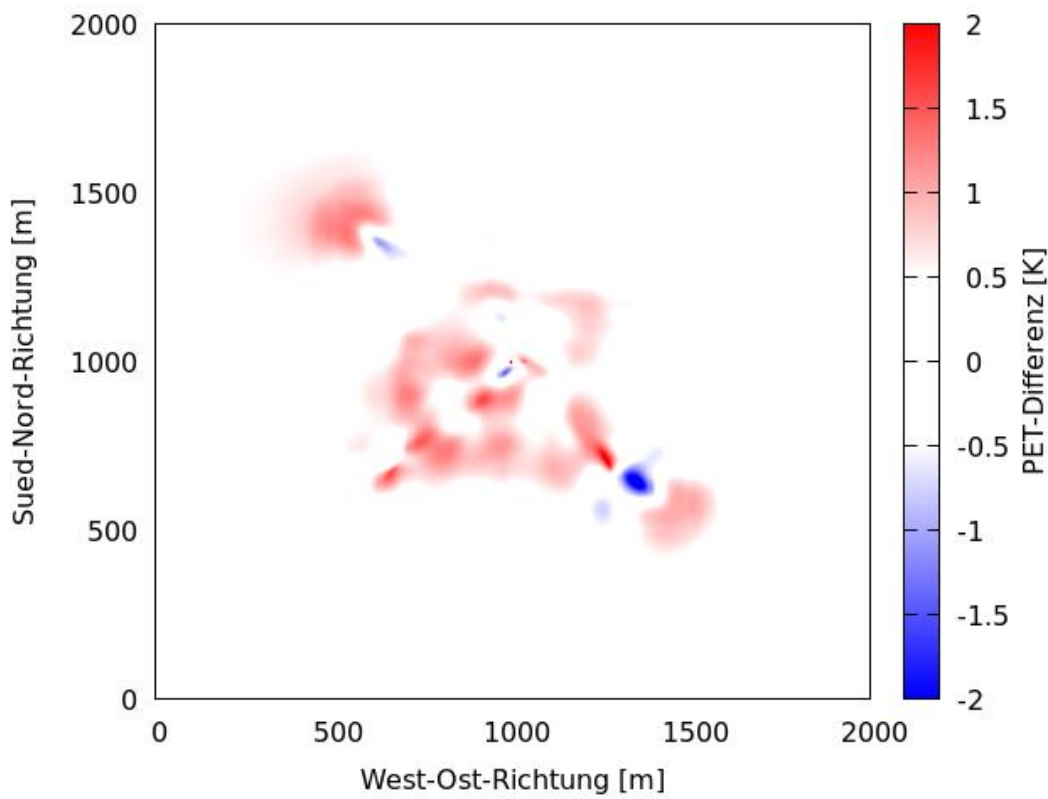


Abb. 5: Differenz der PET um 14 Uhr im Szenario 1 mit einem Container relativ zum Basis-Zustand.

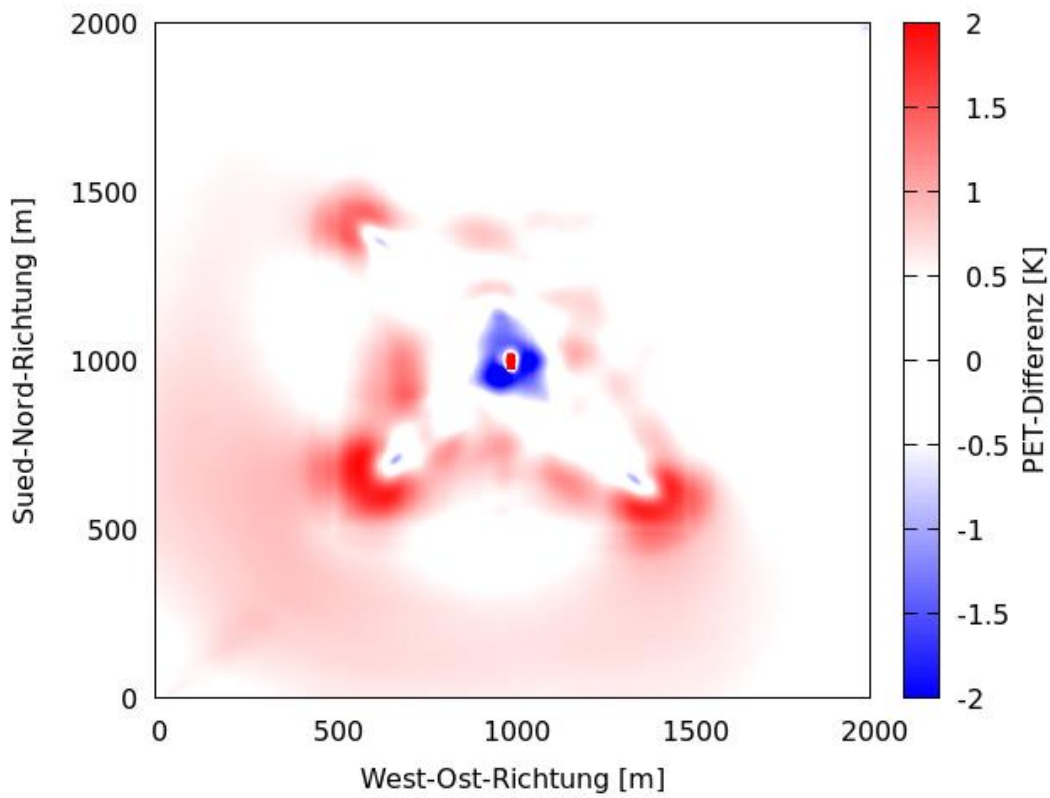


Abb. 6: Differenz der PET um 14 Uhr im Szenario 2 mit mehreren Containern relativ zum Basis-Zustand.

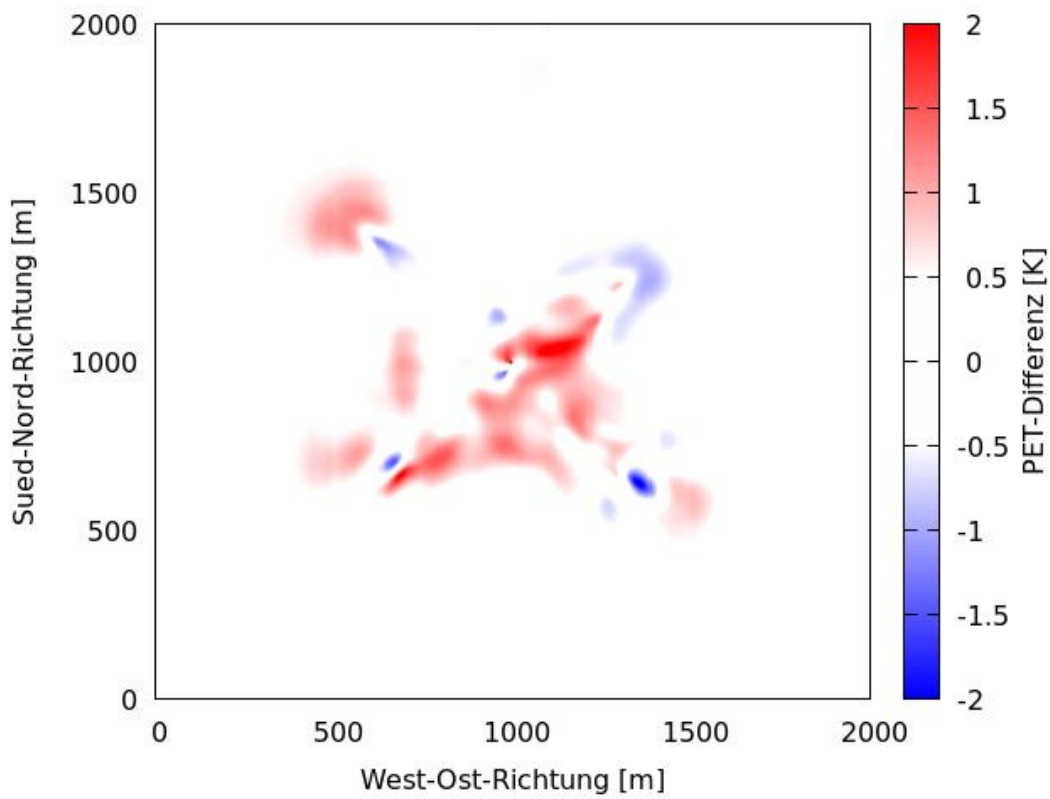


Abb. 7: Differenz der PET um 14 Uhr im Szenario 3 (= kleines Gebäude) relativ zum Basis-Zustand.

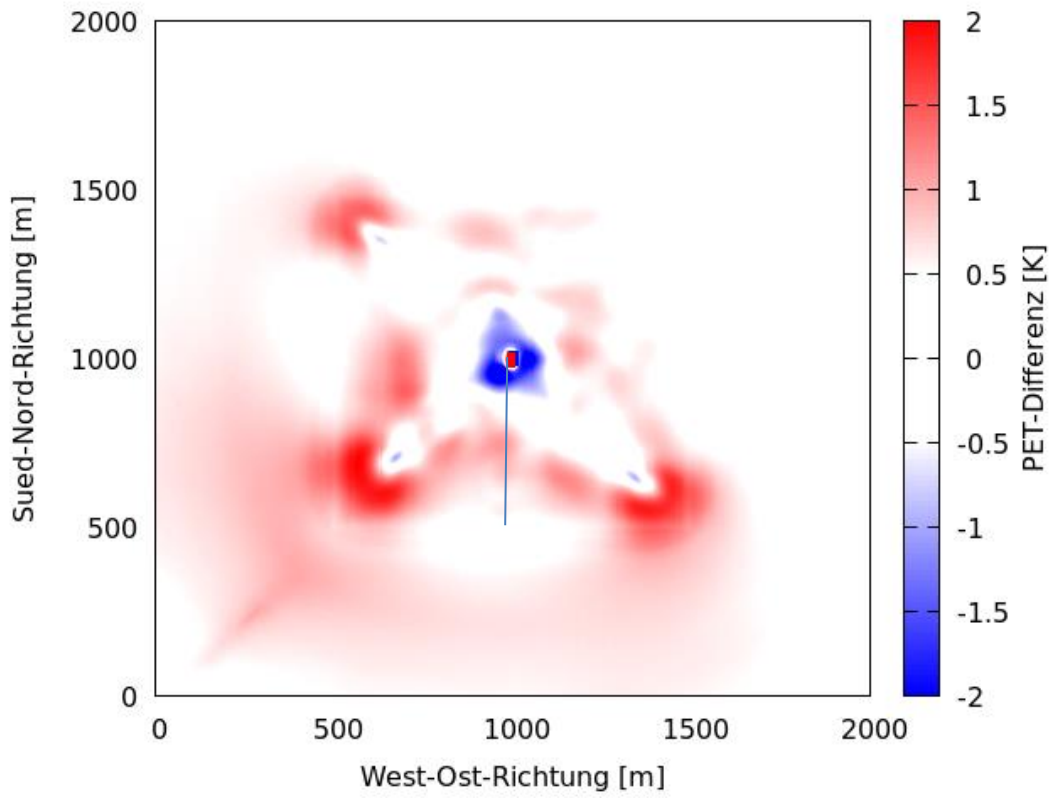


Abb. 8: Differenz der PET um 14 Uhr im Szenario 4 mit einem großen Gebäude relativ zum Basis-Zustand.

4. Kurzfazit

Die für die Modell-gestützte Analysen gewählten Versuchsanordnungen zeigen folgende Ergebnisse:

- In der **nächtlichen Situation** sind von Frachtcontainern bzw. einer moderaten Bebauung keine signifikanten Temperaturerhöhungen zu erwarten. Allerdings wird von der versiegelten Aufstellfläche im Kern der Versuchsanordnung ein deutliches Temperatursignal ausgelöst. Es ergibt sich ein Überwärmungspotential von ca. 5,0 K gegenüber der umgebenen Freifläche.
- **Am Tage** ist die humanbioklimatischen Belastung (PET, 14.00 Uhr Situation) über der versiegelten Kernfläche und der Rasen-geprägten Grünfläche sehr hoch. Über den beiden Teilflächen ist in der Versuchsanordnung mit einer extremen Hitzebelastung (= PET > 41°C) zu rechnen, da die Sonneneinstrahlung über beiden Strukturen direkt auf eine Person, die sich auf der Fläche aufhält, einwirken kann.

Das größere Bauvolumen des Gebäudes bzw. die Containergruppe können diesen negativen Effekt durch (Eigen-)Verschattung und lokale Erhöhung von Strömungsgeschwindigkeiten im Nahfeld (Abstand zu den Baukörpern < 100m) dämpfen. In größerer Entfernung (tendenziell ab 400 m) zu den Gebäuden bzw. zu der Containergruppe ist von einer leichten Verstärkung der Hitzebelastung auszugehen.

Hannover, den 12.12.2022



Peter Trute
(Geschäftsführer)

Klimavorbehalt

Prüfung klimarelevanter Beschlussvorlagen der Stadt Regensburg

Gegenstand der Beschlussvorlage	BP 215-I "Industriegebiet am Ostbahnhof"
Drucksachenummer	VO/22/19319/61
Für Prüfvorgang zuständiges Fachamt	Stadtplanungsamt
Bearbeiter/-in	Lothar Backhaus

Stufe 3: Ergebnisdarstellung in der Beschlussvorlage

(Dieses Dokument ist Bestandteil der Beschlussvorlage)

Bitte erläutern Sie kurz Ihre Ergebnisse von Stufe 1 (*Geben Sie an, ob der Beschluss Auswirkungen auf das Klima hat und fassen Sie kurz die positiven und negativen Auswirkungen zusammen oder die Begründung, warum keine Auswirkungen auftreten*)

Stufe 1: Zusammenfassung der Ergebnisse

Durch den Beschluss sind keine direkten Auswirkungen auf das Klima zu erwarten. Das Schutzgut Natur/Klima wurde im Rahmen des Verfahrens untersucht. Durch die getroffenen Festsetzungen und die geplanten Grünflächen (als natur- und artenschutzrechtlicher Ausgleich) im und außerhalb des Planungsgebietes wurde dem Leitbild Energie und Klima entsprechend Rechnung getragen.

Stufe 2:

Erfüllt der Beschluss die im Leitbild vorgegebenen Ziele? ja nein teilweise
(*Falls nein, beantworten Sie bitte die nächste Frage; falls ja, ist die Bearbeitung von Stufe 3 hiermit beendet*)

Bitte begründen Sie, warum die Inhalte des Beschlusses von den im Leitbild Energie und Klima vorgegebenen Zielen abweichen: