

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Drucksache DS0223/05	Datum 19.04.2005
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	03.05.2005	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss für Umwelt und Energie	10.05.2005	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	19.05.2005	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligte Ämter Amt 31,Amt 62,Amt 63,Amt 66	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Behandlung der Anregungen zum Bebauungsplan Nr. 242-1 "Elbebahnhof / Südliches Stadtzentrum, Teilbereich A"

Beschlussvorschlag:

Die während der 1. und 2. öffentlichen Auslegung vom 06.10.03 bis 03.11.03 vorgebrachten Anregungen von Bürgern sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg mit folgendem Ergebnis geprüft:

1. Der Berücksichtigung von Anregungen und Hinweisen entsprechend dem Abwägungsergebnis wird zugestimmt.

2. Zur Behandlung der Anregungen ergehen folgende Einzelbeschlüsse:

2.1. Landesamt für Denkmalpflege vom 22.10.2003

Anregungen

- Bedenken bestehen gegen die Anpflanzung von Bäumen entlang der Gleistrassen. Das Motiv der Allee eignet sich nicht zur Verdeutlichung eines derart technisch-monofunktional geprägten Verkehrsweges wie eine Bahntrasse.

Abwägung

- Der Bebauungsplan setzt Baumpflanzungen an öffentlichen und privaten Straßen fest. Dort, wo die Gleise in die öffentlichen Verkehrsflächen integriert werden, werden die festgesetzten Baumpflanzungen entlang der Gleise erfolgen. Eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen mit Bäumen hat aus städtebaulicher Sicht Vorrang.

Beschluss 2.1.: Der Anregung wird nicht gefolgt.

2.2. Deutsche Bahn AG, DB Services GmbH vom 27.10.2003

Anregungen

- Für die Grundstücke entlang des Schleinufer werden Zufahrtsmöglichkeiten über die bestehenden Einfahrten hinaus gefordert. Widerspruch gegen die Festsetzung in § 11, wonach unmittelbare Zufahrten vom Schleinufer für die angrenzenden Baufelder unzulässig sind.
- Statt einer neuen vierspurigen Stadtautobahn fordert die DB Services den Ausbau des Schleinufer als städtischen Boulevard. Eine vierspurige Stadtautobahn würde das südliche Stadtzentrum und den Elbebahnhof stark voneinander trennen. In der Begründung führt die Stadt Magdeburg dagegen das Planungsziel an, "die Stadt großflächig an die Elbe zu entwickeln". Dieses Ziel wird die Stadt Magdeburg mit dem vierspurigen Ausbau des Schleinufer nicht erreichen. Hat bisher die Bahn die Stadt von der Elbe getrennt, würde künftig die "Stadtautobahn" Schleinufer die Innenstadt von der Elbe trennen.
- Der Gleisschotter ist Eigentum der DB Netz AG. Im Zuge des Gleisrückbaus wäre normalerweise auch der Schotter zurückgebaut worden. Die Beseitigung des Schotter soll kurzfristig durchgeführt werden. Die DB Services widerspricht dem städtischen Hinweis, dass das Schotterbett ein typischer Lebensraum für wärmeliebende Arten ist. Für die Untersuchung bedarf es einer Betretungserlaubnis durch den Eigentümer. Ein Antrag hierfür liegt nicht vor.
- Die DB Services widerspricht den textlichen Festsetzungen in § 10 (Bauweise), wonach in den Baufeldern MI 7, MI 8, MI 9 und MI 10 die (maximale) Länge der Baukörper auf 26 m festgesetzt wird. Das in der Begründung dargelegte Argument, wonach die kleinklimatische Funktion des Gebietes nicht durch eine geschlossene Bebauung behindert werden soll, ist nicht durch ein Gutachten untersetzt. Vielmehr drängt sich der DB Services der Verdacht auf, dass durch diese Festsetzungen die in einem Mischgebiet zulässigen Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen werden sollen. Es wird gefordert, dass diese textliche Festsetzung aufgehoben wird, da sich die betreffenden Baufelder mit derartigen Festsetzungen wirtschaftlich in den nächsten Jahren nicht vermarkten lassen.
- Die DB Services widerspricht der Festsetzung von durchgezogenen Baulinien am Schleinufer.
- Die DB Services widerspricht der Festsetzung für die Baufelder MI 1-3, wonach die allgemein zulässigen Tankstellen ausgeschlossen werden.
- Die DB Services fordert für die Mischgebiete 1-3, 7 und 8 die Änderung der Festsetzung in ein Kerngebiet. Alternativ dazu sollen im Bebauungsplan Voraussetzung geschaffen werden, dass in diesen Baufeldern auch Einzelhandelsbetriebe zulässig sind.
- Die DB Services widerspricht der Festsetzung von Mindesthöhen in den Baufeldern, es müssten großzügigere Ausnahmen möglich sein.
- Anstelle der Festsetzung der privaten Grünfläche am Schleinufer wird die Festsetzung von öffentlichen Grünflächen gefordert.
- Die Festsetzung zur Regenwasserversickerung sollte nach Vorliegen der Flächenrisikodetailuntersuchung überarbeitet werden.
- Für das denkmalgeschützte Gebäude "Posten an der Hubbrücke" fordert die DB Services dass diesem Gebäude ein Baufeld, eine Fläche für private Stellplätze und die Nutzungsmöglichkeit für eine gastronomische Einrichtung zugeordnet wird.

Abwägung

- Das Schleinufer soll als Teil der Stadtumfahrung ausgebaut werden. Grundstückszufahrten würden die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigen und wurden daher entsprechend der Vorgaben des Tiefbauamtes ausgeschlossen.
- Schon durch die mögliche Neubebauung im Bereich des Elbebahnofs wird sich die Stadt an die Elbe entwickeln. Die Barrierewirkung des Schleinufer wird durch ampelgeregelter Kreuzungen (Keplerstraße / Liebigstraße), einen unregelmäßigen Übergang (Einsteinstraße) sowie die geplante Fußgängerbrücke gemildert. Der Ausbau des Schleinufer entspricht dem Flächennutzungsplan, der die Straße als "Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung" darstellt sowie dem "Verkehrskonzept Innenstadt". Ziel ist es, durch den Bau des City-Rings die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten. Aus städtebaulicher Sicht entstehen durch den Ausbau im Bereich des Schleinufer Konflikte, diese werden aber durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan gelöst: Zum einen entstehen unmittelbar am Schleinufer Lärmwerte von bis zu 85 dB, so dass umfangreiche Schallschutzvorkehrungen an bestehenden und neuen Gebäuden erforderlich sein werden. Im Bebauungsplan wird in den Baufeldern unmittelbar am Schleinufer die zulässige Wohnnutzung eingeschränkt, zudem werden für fast alle Baufelder im Gebiet Schallschutzfestsetzungen getroffen. Zum anderen hat ein Luftschadstoff-Gutachten ergeben, dass beim Ausbau des Schleinufer damit zu rechnen ist, dass die ab dem Jahr 2010 geltenden Grenzwerte für Feinstaub überschritten werden, ein entsprechender Hinweis ist in den Bebauungsplan aufgenommen.
- Die Artenerfassung ist bereits im Sommer 2003 erfolgt. Da der Bebauungsplan in Abstimmung mit der Bahn AG entwickelt wird, war für die Artenerfassung im Rahmen des B-Plan-Verfahrens keine gesonderte Genehmigung beantragt worden. Im Rahmen der Artenerfassung wurde eine besonders geschützte Art nachgewiesen. Es gelten die artenschutzrechtlichen Regelungen des BNatSchG. Die Beseitigung des Schotters wäre eine Beeinträchtigung des Lebensraumes dieser besonders geschützten Art, hierzu ist eine artenschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Der Hinweis auf den Artenschutz bleibt im Bebauungsplan erhalten.
- Die Festsetzung der offenen Bauweise mit einer maximalen Baukörperlänge von 26 m ist sowohl städtebaulich als auch durch die kleinklimatische Funktion des Gebietes begründet: Die Festsetzung der offenen Bauweise entspricht der abgestimmten "Machbarkeitsstudie Elbebahnof", die die Bahn bei der SALEG in Auftrag gegeben hat. Dieser städtebauliche Entwurf ist die Grundlage für den Bebauungsplan "Elbebahnof". Aus städtebaulicher Sicht wird durch die offene Bauweise ein optischer Bezug zur Elbe gewährleistet, so dass die Baugrundstücke in hinterer Reihe aufgewertet werden. Hinsichtlich des Kleinklimas wurde der Elbebahnof durch das zuständige Fachamt als "hochwirksames Kaltluftammelgebiet" eingestuft (Umwelterheblichkeitsprüfung). Diese Einstufung steht einer kompakten Bebauung entgegen. Eine Einschränkung hinsichtlich der Art der Zulässigen Nutzung ergibt sich aus dieser Festsetzung nicht. Die maximal zulässige Gebäudelänge (26m) ist für die Unterbringung der in Mischgebieten zulässigen nicht wesentlich störenden Gewerbebetriebe und gebietsbezogenen Einzelhandelsbetriebe ausreichend.
- Durch die Baulinien am Schleinufer soll der Schallschutz sichergestellt werden (geschlossene Bauflucht), ohne diese schallschützende Bebauung am Schleinufer sind die dahinterliegenden Flächen nur mit aufwändigen Schallschutzvorkehrungen bebaubar. Zudem werden die Baulinien aus städtebaulichen Gründen festgesetzt, um entsprechend der vorhandenen Bebauung auf der Westseite auch auf der Ostseite des Schleinufer eine Raumkante zu schaffen.
- In allen Mischgebieten werden durch § 1 der textlichen Festsetzungen Tankstellen und Gartenbaubetriebe ausgeschlossen. Da Tankstellen ein hohes Verkehrsaufkommen mit sich bringen, würde die Anordnung von Tankstellen die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf dem Schleinufer beeinträchtigen. Dies widerspricht der geplanten Funktion des Schleinufer als City-Ring. Zudem würde durch den Bau von Tankstellen die angestrebte hochwertige Entwicklung des Elbebahnofs beeinträchtigt.
- Einzelhandelsbetriebe sind in Mischgebieten allgemein zulässig. Die Anregung (Ausweisung von

Kerngebieten) zielt auf die Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel.

Großflächiger Einzelhandel ist nur in Kerngebieten oder dafür ausgewiesenen Sondergebieten zulässig. Im Elbebahnhof werden keine Flächen für großflächigen Einzelhandel ausgewiesen, da dies nicht dem Flächennutzungsplan und dem Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg entspricht. Eine Ausweisung als Kerngebiet kommt wegen der fehlenden Zentralität der Flächen nicht in Frage.

- Durch die Festsetzung der Mindesthöhen soll eine niedrige, vorstädtische Bebauung verhindert werden. Ausnahmen sind im rückwärtigen Grundstücksbereich zulässig, z.B. für gewerbliche Anbauten. Mit dieser Ausnahmeregelung ist ausreichend Spielraum für die beabsichtigte Entwicklung des Gebietes geschaffen worden.
- Vor den vorhandenen Gebäuden am Schleinufer sind private Vorgärten zum Teil schon vorhanden. Diese Vorgärten dienen u.a. dazu, den vorhandenen Höhenversprung zwischen dem Schleinufer und dem Elbebahnhofsgelände zu überbrücken. Zu diesem Zweck wird vor dem Baufeld MI 1 und 2 eine private Grünfläche festgesetzt, die aus gestalterischen Gründen auch vor dem MI 3 fortgesetzt wird. Zudem bringen diese Vorgärten eine gewisse Distanz zum Schleinufer.
- Die Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU) wurde für die Flächen der DB Services durchgeführt. Die Gefährdungssituation wurde unter dem Aspekt einer sensiblen Nutzung (Kinderspielflächen / Wohnen) begutachtet. Im Ergebnis der FRIDU wurden die Resultate der vorherigen Untersuchungen bestätigt: Das Areal des Elbebahnhofs ist durch nahezu flächendeckende Auffüllungen charakterisiert. An das Material sind hohe bis sehr hohe Bodenbelastungen gebunden. Es sind sowohl punktuelle als auch kleinflächige Kontaminationen, deren Intensität in ersten Bodenneter am höchsten ist. Eine Sanierung der Flächen kann im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bebauungsplans erfolgen. Nach Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde kann die textliche Festsetzung zur Regenwasserversickerung (§ 23) ergänzt werden: Nachweislich sanierte Bereiche werden von dem Verbot der Regenwasserversickerung ausgenommen.
- Für das Gebäude wurde ein Grundstück festgesetzt. Da das Gebäude mitten in dem geplanten grünen Platz liegt, wurde dieses Grundstück als private Grünfläche festgesetzt. Über eine textliche Festsetzung ist geregelt, dass auf diesen privaten Grünflächen eine gastronomische und kulturelle Nutzung zulässig ist.

Beschluss 2.2.: Den Anregungen wird teilweise gefolgt.

2.3. SWM vom 28.10.2003

Anregungen

- Für die HD-Gasleitungen ist ein beidseitiger Schutzstreifen von 4.00m im B-Plan festzusetzen. Eine Mindestüberdeckung von 1m (Straße) bzw. 0,8m (Gehweg / Grünanlagen) ist sicherzustellen.
- Konfliktpunkte werden auch durch die sehr weit vorgezogenen Baulinien zur öffentlichen Straßenfläche und die in Planteil B festgesetzte Anordnung von Bäumen gesehen. Hierdurch ist der Trassenspielraum für die Medienleitungen stark eingeschränkt und evtl. auch nicht mehr gegeben. Dem B-Plan-Entwurf kann aufgrund der genannten Konfliktpunkte in der vorliegenden Form nicht zugestimmt werden. Eine abgestimmte Erschließung ist so nicht möglich.

Abwägung

- Das Plangebiet WA 1 wurde so geändert, dass ein 4 m breiter Schutzstreifen zur Gasleitung vorhanden ist.
- Eine Nachfrage bei SWM am 10.11.03 hat ergeben, dass dieser Punkt als Hinweis zu verstehen ist, dass es bei der Erschließungsplanung Probleme geben könnte. Für die Baumpflanzungen sind dann besondere Schutzvorkehrungen erforderlich. Inhaltlich ist festzustellen, dass die festgesetzten Straßenquerschnitte aus dem südlichen Stadtzentrum übernommen worden sind (verlängerte Keplerstraße, Liebigstraße, Einsteinstraße). Der Querschnitt der In Nord-Süd-Richtung

verlaufenden Erschließungsstraße wurde aufgrund eines Hinweises des Eigentümers auf 11 m reduziert. Die Breiten der festgesetzten Verkehrsflächen (15,5 bzw. 11m) sind aus städtebaulicher Sicht ausreichend.

Beschluss 2.3.: Den Anregungen wird teilweise gefolgt.

2.4. SAM vom 16.10.2003

Anregungen

- Abwassertechnische Anlagen sind auf öffentlichen Flächen zu verlegen oder auf privaten Flächen durch beschränkte persönliche Dienstbarkeiten zu sichern.

Abwägung

- Der vorhandene Abschlagskanal wird im Bebauungsplan durch ein GFL gesichert. In den geplanten Privatstraßen sind Leitungsrechte zugunsten der Versorgungsträger vorgesehen.

Beschluss 2.4.: Der Anregung wird gefolgt.

2.5. Magdeburger Stadtgartenbetrieb vom 30.10.2003

Anregungen

- Die Flurstücke 399/29 und 400/29 sollten nicht für Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Es handelt sich um Wegeflurstücke, die wegen ihrer geringen Breite für Ausgleichsmaßnahmen nicht Betracht kommen.

Abwägung

- Die Wegeflurstücke wurden in Abstimmung mit dem Ausgleichsflächenmanagement aus den Ausgleichsfestsetzungen herausgenommen (§ 17).

Beschluss 2.5: Der Anregung wird gefolgt.

2.6. Bürger 1 vom 23.10.2003

Anregungen

- Es wird gegen § 11 der textlichen Festsetzungen Widerspruch erhoben. (Grundstücks-) Zufahrten vom Schleinufer sollten nicht ausgeschlossen werden, da die Grundstücke des Bürgers 1 nur über das Schleinufer zu erreichen sind und die Erschließung nicht über festgesetzte öffentliche Verkehrsflächen erfolgen kann.
- Die Festsetzung der Baugrenzen und Baulinien im Bereich des südlichen Grundstückes Nr. 10009 sollten überdacht werden, da durch die vier Baudenkmale eine Bebauung, insbesondere mit einer Traufhöhe von 12,5 m nicht möglich ist. Auch gegen die Festsetzung der Traufhöhe von 12,5 m wird Widerspruch erhoben. Wenn man bedenkt, dass der Elbebahnhof als einheitliche Einheit mit den flachen Gebäuden vorhanden ist, und sicherlich der Charakter dieses Elbebahnhofs erhalten bleiben soll, ist diese Festsetzung für diese Teilfläche des Bebauungsplans mit Traufhöhen von 9.0 m auf dem Flurstück 10006 sowie auf dem Flurstück 10009 mit 12,5 m nicht nachvollziehbar.
- Auch korrespondiert die Baugrenze und die Baulinie im Flurstück Nr. 10009 überhaupt nicht mit den weiteren Festsetzungen im Grundstücksbereich des Grundstückes 10006.
- Im Bereich MI 13 stehen denkmalgeschützte Flachspeicher, auch hier ist eine Festsetzung der Traufhöhe auf 8 m nicht nachvollziehbar.
- Im Bereich des Fußgängerüberweges vom Fürstenwallpark über das Schleinufer zur Elbuferpromenade wurde der Abgang der Brücke auf die von Bürger 1 erworbene Fläche gelegt.

Das Grundstück wird zerschnitten, die vorgesehene Planung mit der Ansiedlung eines Biergartens zur Elbe wird zunichte gemacht.

- Hinsichtlich der Lage der Fußgängerbrücke ist man nicht auf die Wünsche des Bürgers 1 eingegangen. Auf der einen Seite wird erklärt, dass diese Fläche dem Schutz eines Parks nach DDR-Recht unterliegt, auf der anderen Seite wird dieser Park nach DDR-Recht durch eine neue Brückenkonstruktion zerstört. Gegen diese Festsetzung erhebt Bürger 1 Widerspruch.

Abwägung

- Das Schleinufer soll als Teil der Stadumfahrung ausgebaut werden. Grundstückszufahrten würden die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigen. und wurden daher ausgeschlossen. Der Bebauungsplan sieht für die Flurstücke des Bürgers 1 die Erschließung über eine innere Erschließungsstraße vor (vorher Geh-, Fahr- und Leitungsrecht, jetzt private Verkehrsfläche). Diese private Verkehrsfläche ist im Bereich der vorhandenen Zufahrt unmittelbar an das Schleinufer angebunden.
- Die Traufhöhe ist als maximale Traufhöhe festgesetzt, nicht als zwingende Höhe. Die jeweils festgesetzten maximalen Traufhöhen orientieren sich an einem maßstab-setzenden Gebäude in der Umgebung. Die denkmalgeschützten Gebäude haben Bestandsschutz. Die Baugrenzen bzw. Baulinie gelten für den Fall einer Neubebauung. In diesem Fall soll entlang des Schleinufer eine straßenbegleitende Bebauung entstehen.
- Die straßenseitigen Baulinien auf dem Flurstück 10006 ergeben sich aus der vorhandenen Bauflucht des denkmalgeschützten Gebäudes. Die straßenseitige Baulinie auf dem Flurstück 10006 wurde parallel zur gegenüber liegenden Straßenseite festgesetzt.
- Es handelt sich um eine maximale Traufhöhe, die sich an dem denkmalgeschützten Kontorgebäude orientiert.
- Der Bürger 1 hat eine Kaufoption für mehrere Flurstücke im nördlichen Elbebahnhof, er ist weder Eigentümer, noch existiert eine Auflassungsvormerkung. Für die Fußgängerbrücke wurde ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Die Rampe der Fußgängerbrücke soll im Bereich der Elbuferpromenade liegen. Für die Elbuferpromenade wurde eine Vermögenszuordnung beantragt, da die Fläche bereits vor 1990 als öffentliche Grünflächen genutzt war. Bürger 1 war bekannt, dass auf den Flurstücken, für die er eine Kaufoption erwirbt, die öffentliche Elbuferpromenade liegt. Die Nutzung der vorhandenen Gebäude und privaten Freiflächen als Biergarten ist möglich, durch die geplante Fußgängerbrücke wird die Lage aufgewertet.
- Die Elbuferpromenade ist als "Park nach DDR-Recht" geschützt. Rechtsgrundlage für die Ausweisung als "geschützter Park" ist §17 der ersten Durchführungsverordnung zum Landeskulturgesetz- Gesetzblatt der DDR v. 19.06.1989. Diese Ausweisung ist nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen worden. Die gesamte Elbuferpromenade (Promenade der Völkerfreundschaft) wurde unter Schutz gestellt. Durch die Fußgängerbrücke wird der "Park nach DDR-Recht" nicht zerstört. Durch die barrierefreie Anbindung der Elbuferpromenade an das Dom-Areal wird die Promenade vielmehr aufgewertet. Der Flächenverlust (Überbauung durch die Brücke bzw. Rampe) wird ausgeglichen, da innerhalb des Bebauungsplans Erweiterungsflächen für die Elbuferpromenade ausgewiesen werden (z.B. grüner Platz am Gleiskreuz).

Beschluss 2.6.: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

2.7. Landesverwaltungsamt Ref. 402 Immissionsschutz vom 18.04.2005

Anregungen

- Im Planverfahren wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die nach dem Gutachten erforderlichen passiven (Schallschutz-) Maßnahmen wurden verbindlich festgesetzt. Die Auswirkungen des geplanten Busparkplatzes wurden im Gutachten nicht untersucht, es sollte mindestens eine überschlägige Betrachtung erfolgen.

Abwägung

▪ Der geplante Busparkplatz im nördlichen Elbebahnhof bietet Platz für ca. 6 Touristenbusse. Aufgrund der sehr hohen Belastung durch das Schleinufer (nach dem Ausbau 34.000 Fahrzeuge / Tag bei 5% schwerer Nutzfahrzeuge) wurde der Busparkplatz als untergeordnete Schallquelle nicht betrachtet.

Die Aufgabenstellung für das Schallschutzgutachten war mit der Unteren Immissionsschutzbehörde (Amt 31) abgestimmt.

Beschluss 2.7.: Der Anregung wird nicht gefolgt.

2.8. DB Services Immobilien vom 15.04.2005

Anregungen

- Die DB Services beantragt erneut die Zulässigkeit einer Tankstelle in den MI-Gebieten entlang des Schleinufers und die dahingehende Änderung der textlichen Festsetzung in § 1 des Planteils B. Aus Sicht der DB Services kann dies auch in einem künftigen Änderungsverfahren erfolgen, um den zeitgemäßen Ansprüchen an das Gebiet Rechnung zu tragen.
- Die Festsetzung einer privaten Grünfläche für den Arten- und Biotopschutz südlich von MI 7 lehnt die DB Services in dieser Größe weiterhin ab. Die angrenzenden Flächen des MI 7 lassen sich derart nicht vermarkten. Die DB Services beantragt die Verkleinerung dieser Grünfläche, um die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes "Elbebahnhof" zu erhöhen. Die DB Services beantragt erneut die Änderung der privaten Grünfläche in eine öffentliche Grünfläche.
- Die DB Services beantragt erneut, die Längenbegrenzung der Baukörper in den Mischgebieten MI 7 bis MI 10 von 26 Metern bzw. von 20 Metern in dem WA 1 aufzuheben.

Abwägung

▪ In allen Mischgebieten werden durch § 1 der textlichen Festsetzungen Tankstellen und Gartenbaubetriebe ausgeschlossen. Da Tankstellen ein hohes Verkehrsaufkommen mit sich bringen, würde die Anordnung von Tankstellen die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf dem Schleinufer beeinträchtigen. Dies widerspräche der geplanten Funktion des Schleinufers als City-Ring. Zudem würde durch den Bau von Tankstellen die angestrebte hochwertige Entwicklung des Elbebahnhofs beeinträchtigt.

▪ Um die Flächen des Elbebahnhofs rechtssicher überplanen zu können, muss die Untere Naturschutzbehörde bescheinigen, dass hinsichtlich des Artenschutzes ein Befreiungstatbestand vorliegt. Die Untere Naturschutzbehörde hat eine artenschutzrechtliche Befreiung in Aussicht gestellt, wenn mindestens 4000 m² zusammenhängende Fläche als Rückzugsbereich für die blauflügelige Ödlandschrecke erhalten bleibt. Diese erforderliche Rückzugsfläche wurde zum Teil auf einer privaten Grünfläche südlich des MI 7 ausgewiesen, zum Teil auf der öffentlichen Grünfläche westlich des Hammersteinweges. Ohne diese Ausweisung der Rückzugsflächen wäre der Elbebahnhof baulich nicht nutzbar. Die Aufteilung der "Belastung" auf öffentliche und auf private Grünflächen ist gerechtfertigt, da die Versiegelung der Schotterflächen (Zerstörung der Lebensgrundlage der blauflügeligen Ödlandschrecke) zum Teil durch privates Bauland und zum Teil durch die geplanten öffentlichen Straßen erfolgt. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die "Belastung" auf öffentlichen Grünflächen festgesetzt werden soll, während der Planungsgewinn durch die Ausweisung von Bauland bei der Bahn verbleibt.

▪ Die Festsetzung der offenen Bauweise mit einer maximalen Baukörperlänge von 26 m ist sowohl städtebaulich als auch durch die kleinklimatische Funktion des Gebietes begründet:

Die Festsetzung der offenen Bauweise entspricht der abgestimmten "Machbarkeitsstudie Elbebahnhof", die die Bahn bei der SALEG in Auftrag gegeben hat. Dieser städtebauliche Entwurf ist die Grundlage für den Bebauungsplan "Elbebahnhof". Aus städtebaulicher Sicht wird durch die offene Bauweise ein optischer Bezug zur Elbe gewährleistet, so dass die Baugrundstücke in hinterer

Reihe aufgewertet werden. Hinsichtlich des Kleinklimas wurde der Elbebahnhof durch das zuständige Fachamt als "hochwirksames Kaltluftsammlgebiet" eingestuft (Umwelterheblichkeitsprüfung). Diese Einstufung steht einer kompakten Bebauung entgegen.

Beschluss 2.8.: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Bürgern und TÖB, die Anregungen vorgebracht haben, das Ergebnis der Behandlung gem. § 3(2) Satz 4 BauGB mitzuteilen.

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
			JA		NEIN	X
X						

Gesamtkosten/Gesamtein- nahmen der Maßnahmen	jährliche		Finanzierung		Objektbezogene		Jahr der	
	Folgekosten/ Folgelasten		Eigenanteil (i. d. R. =		Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)		Kassenwirk- samkeit	
(Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	ab Jahr		Kreditbedarf)					
	keine							
Euro		Euro		Euro		Euro		

Haushalt				Verpflichtungs- ermächtigung				Finanzplan / Invest. Programm					
veranschlagt:		Bedarf:		veranschlagt:		Bedarf:		veranschlagt:		Bedarf:			
Mehreinn.:				Mehreinn.:				Mehreinn.:					
				Jahr				Euro					
davon Verwaltungs- haushalt im Jahr				davon Vermögens- haushalt im Jahr									
mit			Euro	mit			Euro						
Haushaltsstellen				Haushaltsstellen									
				Prioritäten-Nr.:									

federführendes Amt 61	Sachbearbeiter Elke Schäferhenrich, Tel. Nr.: 540 5394	Unterschrift AL Dr. Eckhart Peters
--------------------------	--	---------------------------------------

verantwortlicher Beigeordneter	Werner Kaleschky Unterschrift	
-----------------------------------	----------------------------------	--