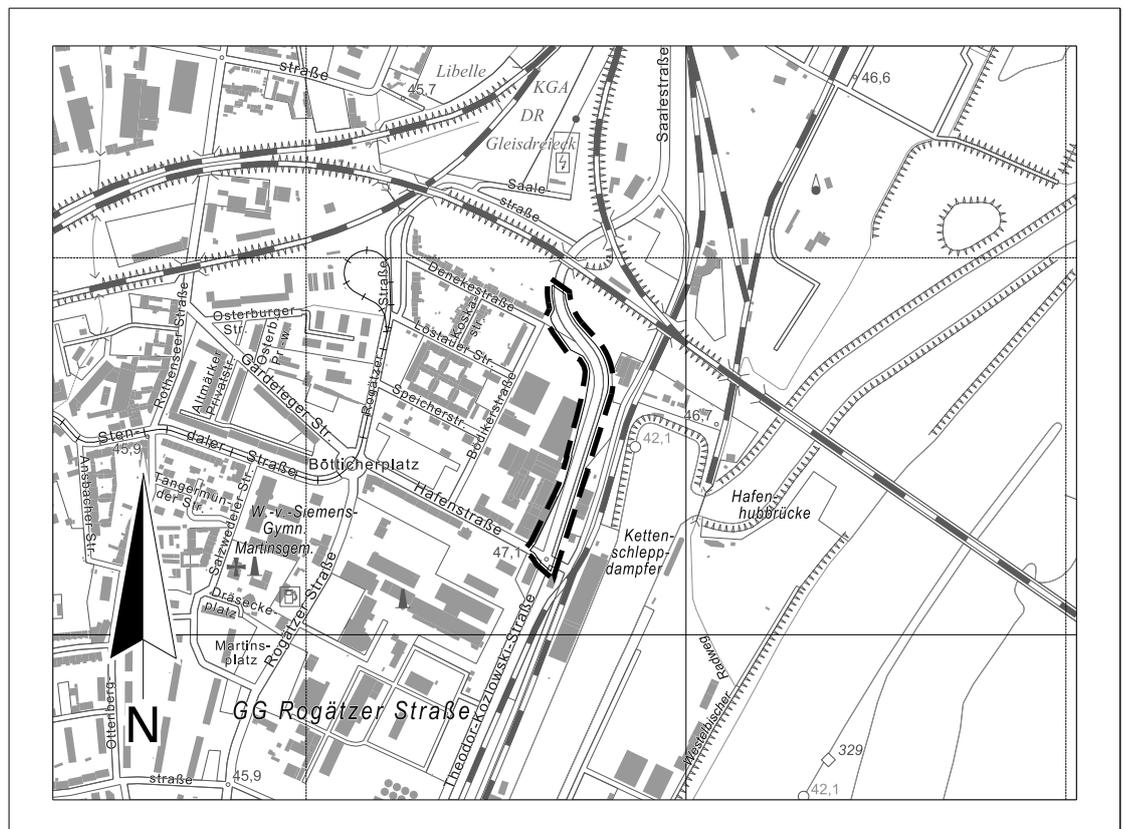




Begründung zum  
Entwurf der 2. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 178-4  
RÖGÄTZER STRASSE, im Teilbereich  
Stand: Oktober 2017



Planverfasser:

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt

An der Steinkuhle 6

39 128 Magdeburg



Ausschnitt aus der topographischen Stadtkarte M 1:10 000

Stand des Stadtkartenausuges: 10/2017

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Allgemeine Ziele und Zwecke und Erforderlichkeit der Planänderung	2
2. Bestehende Rechtsverhältnisse, übergeordnete Planung, Aufstellungsverfahren	2
3. Rahmenbedingungen für den Bebauungsplan, Bestand	2
4. Begründung der geänderten Festsetzungen	2
5. Umweltrechtliche Belange	3
6. Auswirkungen des Bebauungsplanes / Planrealisierung	3
7. Folgekosten	4

## **1. Allgemeine Ziele und Zwecke und Erforderlichkeit der Planänderung**

Die Planänderung erfolgt ausschließlich im Hinblick auf die Straßenraumbreite der Theodor-Kozlowski-Straße. Diese Straße wurde 1998 fertig gestellt und im September 1999 öffentlich gewidmet. Der zugrunde liegende Bebauungsplan setzte eine großzügige Trassenbreite fest für einen ggf. erforderlich werdenden 4-spurigen Ausbau. Dieser Bedarf wurde überprüft. Das Vorhalten einer Erweiterungsfläche für einen Straßenausbau wird nicht mehr für erforderlich gehalten. Deshalb soll die festzusetzende öffentliche Straßenverkehrsfläche angepasst und der östliche Geltungsbereich verkleinert werden.

## **2. Bestehende Rechtsverhältnisse, übergeordnete Planung, Aufstellungsverfahren**

Der Bebauungsplan Nr. 178-4 „Rogätzer Straße“ ist seit dem 04.02.2013 rechtsverbindlich. Im wirksamen Flächennutzungsplan ist der Bereich der Planänderung als gewerbliche Baufläche und Verkehrsfläche ausgewiesen.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Zone IV des städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Rothensee“.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg beschloss am 18.08.2016, den Bebauungsplan im Teilbereich zu ändern. Aufgrund der geplanten Änderung nur der Flächenausweisung für die öffentliche Verkehrsfläche soll die Planänderung im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB erfolgen. Somit sind keine frühzeitigen Beteiligungsverfahren durchzuführen, die Planänderung erfolgt ohne Umweltprüfung.

## **3. Rahmenbedingungen für den Bebauungsplan, Bestand**

Das Bebauungsplanänderungsgebiet ist vollständig bebaut bzw. baulich genutzt. Die Theodor-Kozlowski-Straße ist als leistungsfähige, innerstädtische Hauptverkehrsstraße ausgebaut. Westlich angrenzend befinden sich gewerblich genutzte Grundstücke. Östlich schließt sich der Wissenschaftshafen an, im betreffenden Abschnitt befinden sich zwei bestehende, kleinere Bürogebäude sowie die durch den Verein „Eisenbahnfreunde“ genutzte Freiflächen mit Gleisanlagen der ehemaligen Hafenbahn. Danach grenzt das Hafenbecken an. Im Norden verläuft die Eisenbahnlinie Magdeburg-Berlin.

## **4. Begründung der geänderten Festsetzungen**

Nach fast 20 Jahren der Nutzung der Theodor-Kozlowski-Straße und der Prüfung der Leistungsfähigkeit dieser Straße ist nicht mehr mit dem Erfordernis eines Ausbaus zu rechnen. Die hier erfolgte Prüfung steht im Zusammenhang mit der Fortführung dieser Straße nach Norden und Süden und der dort jeweils verfügbaren Kapazität und Ausbaumöglichkeit. Insbesondere eine 4-spurige Verlängerung nach Norden ist praktisch nicht möglich, so dass eine Vorhaltung eines zwischen 10 und 20 m breiten Grundstückstreifens nicht mehr sinnvoll und wirtschaftlich erscheint.

Die Prüfung der Erforderlichkeit der Sicherung dieser Flächen für Verkehrsbedarfe erfolgte auch unter dem Aspekt der Bebaubarkeit der östlich angrenzenden Flächen im

Wissenschaftshafen. Die Niels-Bohr-Straße verläuft in einem Abstand von ca. 35 m parallel zur Theodor-Kozlowski-Straße. Unter Beachtung des derzeit festgesetzten Verkehrsraums für einen möglichen Ausbau der Theodor-Kozlowski-Straße verbleiben Grundstücksstreifen von ca. 20 bis 25 m für eine potentielle Neubebauung. Solch schmale Baufelder eignen sich kaum für eine Bebauung unter der angestrebten Entwicklung von gewerblichen Nutzungen im Bereich von Forschung und Entwicklung mit den erforderlichen Nebenflächen. Dies lässt sich an dem östlich der Niels-Bohr-Straße vorhandenen Gebäudebestand ablesen, die Baufeldtiefe zwischen Straße und Hafenbecken beträgt hier immerhin 35 m und zeigt die damit verbundene bauliche Struktur.

Das Ergebnis der Prüfung des aktuellen und zukünftigen Bedarfs des öffentlichen Straßenraums für die Theodor-Kozlowski-Straße führt zu einer Reduzierung der vorzuhaltenden Erweiterungsfläche auf einen durchgängig 6 m breiten Streifen parallel zur vorhandenen Verkehrsraumgrenze. Diese Breite ist wie folgt begründet:

Die Theodor-Kozlowski-Straße wird keine unmittelbare Erschließungsfunktion für die östlich gelegenen Bauflächen haben. Die Erschließung dieser Flächen ist vollständig gesichert über die Niels-Bohr-Straße. Die Niels-Bohr-Straße weist aktuell zwei Anbindungen an die Theodor-Kozlowski-Straße auf. Diese liegen an der Hafenstraße und an der Joseph-von-Fraunhofer-Straße. Ggf. ist zu einem späteren Zeitpunkt noch eine Anbindung an die Peter-Paul-Straße möglich.

Auch die fußläufige Erschließung wird über die Niels-Bohr-Straße erfolgen, da unter Beachtung der Ziel- und Quellverkehre der Fußgänger die Lage der Haltestellen des ÖPNV entscheidend ist (Straßenbahnhaltestelle Stendaler Straße, Bushaltestelle Joseph-von-Fraunhofer-Straße) und die Trasse entlang der Theodor-Kozlowski-Straße aufgrund der Verkehrsbelegung für Fußgänger nicht attraktiv ist. Hingegen gibt es potentiell den Bedarf für einen Radweg entlang der Ostseite der Theodor-Kozlowski-Straße. Derzeit wird der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr auf dem bestehenden Fuß-/Radweg entlang der Westseite geführt.

Der festgesetzte 6 m breite Erweiterungsraum der Theodor-Kozlowski-Straße bietet die Möglichkeit, unter Erhalt und Ergänzung der vorhandenen Gehölze einen Radweg, ggf. kombiniert als Fuß-/Radweg, anzulegen.

Bedarf für weitere Flächensicherung besteht nicht.

## **5. Umweltrechtliche Belange**

Durch die Änderung des Bebauungsplanes werden keine umweltrelevanten Auswirkungen verursacht.

Die vorhandenen Gehölze im Verkehrsraum werden gesichert. Die östlich aus dem Bebauungsplan entlassenen Flächen werden dem unbepflanzten Innenbereich zugeschlagen. Die Planänderung erzeugt kein Ausgleichserfordernis im Sinne des § 1a BauGB, da die vorherige Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche keine Ausgleichsmaßnahmen über die Baumreihe hinaus beinhaltete.

## **6. Auswirkungen der Bebauungsplanänderung, Planrealisierung**

Der B-Plan ermöglicht weiterhin die Sicherung der Verkehrsbedürfnisse. Durch die Reduzierung des Verkehrsraums wird eine bessere bauliche Nutzbarkeit der östlich angrenzenden Flächen erzielt. Die Entwicklung des Wissenschaftshafens wird somit positiv beeinflusst.

## **7. Folgekosten der Bebauungsplanänderung**

Mit der Änderung der Festsetzungen entstehen keine neuen Folgekosten.