

BEBAUUNGSPLAN NR. 1/ 4-9.1.1

FORCHHEIM MITTE, BEREICH ÖSTLICH DER THEODOR-HEUSS-
ALLEE, ZWISCHEN BAHNHOFSPLATZ UND WIESENT
– POSTQUARTIER–

BEGRÜNDUNG

vom 12.03.2019

1 Anlass und Ziel der Planung

1.1 Anlass der Planung

Die Deutsche Post hat Ende des Jahres 2017 ihren Zustellstützpunkt vom Standort am Forchheimer Bahnhof in den südlichen Teil der Stadt an die Äußere Nürnberger Straße verlagert. Damit ist die vollständige Nutzungsaufgabe des Areals am Bahnhofplatz zu Postzwecken verbunden.

Das Gesamtareal soll auf der Grundlage eines städtebaulichen Konzeptes des Architekturbüros RKW Architektur+, Düsseldorf, nach teilweiseem Abriss der Bestandsbebauung einer neuen, dem Ort angemessenen Nutzung zugeführt werden. Innerhalb des Plangebietes, das sich zwischen Bahnhofplatz und Wiesentkanal und zwischen Theodor-Heuss-Allee und den Bahnanlagen erstreckt, sind zunächst die Errichtung eines Hotels und eines Wohngebäudes mit insgesamt etwa 30–35 Wohnungen sowie in einem zweiten Schritt der Umbau des ehemaligen Postamtes in ein Wohn- und Geschäftshaus vorgesehen.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 1/ 4-9 für das Gebiet Forchheim-Mitte, Bereich „Deutsche Bundespost“ aus dem Jahr 1987 steht der Realisierung der geplanten gemischt genutzten Bebauung entgegen. Für die Realisierung des städtebaulichen Konzeptes ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

1.2 Ziel der Planung

Ziel der Planung ist es, zukünftig ein gemischtes urbanes Quartier als Maßnahme der Innenentwicklung zu ermöglichen. Das Postareal soll als „Urbanes Gebiet“ gemäß § 6a BauNVO dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören, dienen.

Die angestrebte Nutzungsmischung, die mögliche Einbeziehung des alten Postamtes in das städtebauliche Konzept und die städtebauliche Verdichtung sind als kleinräumiger Stadtumbau zu verstehen, der insgesamt zu einer weiteren Erneuerung des Bahnhofsumfeldes beitragen soll. Durch die Schaffung innenstadtnahen Wohnraums soll zudem ein Beitrag zur Deckung des aktuellen Wohnraumbedarfs geleistet werden. Der Bedeutung und Funktion des Bahnhofplatzes als Stadteingang und zentraler Verkehrsknotenpunkt folgend, soll bei der Gestaltung der Südseitenbebauung der städtische Charakter stärker betont werden. Die städtebauliche Nachverdichtung folgt dem Ziel, den breiten Straßenraum von Theodor-Heuss-Allee und Steinbühlstraße mit einer raumbildenden Bebauung neu zu fassen und einen neuen architektonischen Kristallisationspunkt am Bahnhofplatz zu schaffen.

In das Plangebiet wurden der Uferbereich des Wiesentkanals und Teilflächen der Steinbühlstraße und des Bahnhofplatzes einbezogen.

Das im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept „Forchheim – Querdenken“ verankerte Entwicklungsziel, die Gewässer als attraktive Aufenthaltsorte zukünftig zu entwickeln, insbesondere die Wasserflächen für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen, wurde in der vorliegenden Planung für den Uferbereich des Wiesentkanals aufgegriffen.

Mit dem städtebaulichen Ziel, der Innenentwicklung einer Außenentwicklung den Vorrang zu geben, wurde dem Grundsatz entsprochen, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen und zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen beizutragen.

2 Verfahren

Der Stadtrat Forchheim hat in seiner Sitzung am 26.10.2017 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1/ 4-9.1.1 (Änderung) Forchheim Mitte, Bereich östlich der Theodor-Heuss-Allee, zwischen Bahnhofplatz und Wiesent, „Postquartier“ in Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) gefasst.

2.1 Bebauungsplan der Innenentwicklung

Da es sich um einen Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, d.h. um eine Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne des § 13 a Abs. 1 Satz 1 BauGB handelt, wurde der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) aufgestellt.

Die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans betrug bei einer Plangebietsgröße von circa 7.145 m² weniger als 20.000 m². Damit blieb die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO unter dem maßgeblichen Schwellenwert des § 13 a Abs. 1 Nr. 1 BauGB zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens. Dabei wurden zum Zeitpunkt der Bebauungsplanaufstellung keine weiteren Bebauungspläne im engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt, deren Grundfläche mitzurechnen wäre.

Aufgrund der Tatsache, dass eine Hotelnutzung mit voraussichtlich 140 bis 155 Zimmern geplant war, wurde gemäß Anlage 1 Nr. 18.1.2 in Verbindung mit Nr. 18.8 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 UVPG unter Berücksichtigung der in den Anlagen 2 und 3 zum UVPG genannten Kriterien erforderlich. Aus der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (Till Sitzmann, Köln, Stand 22.03.2018) ging hervor, dass voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Hotelvorhaben innerhalb des Plangebietes zu erwarten sind.

Eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter – die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura

2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes – war nicht zu erwarten. Zudem bestanden keine Anhaltspunkte, dass Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu beachten sind.

Aufgrund dieser Voraussetzungen wurde der Bebauungsplan Nr. 1/ 4-9.1.1 Forchheim Mitte „Postquartier“ im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB aufgestellt. Von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2 a BauGB und der zusammenfassenden Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB wurde abgesehen; § 4 c BauGB (Monitoring) war ebenfalls nicht anzuwenden.

Die relevanten Umweltbelange wurden in die Abwägung eingestellt.

2.2 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 13a Abs. 3 Nr. 2 BauGB in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BauGB wurde für den Vorentwurf des Bebauungs- und Grünordnungsplanes in der Fassung vom 08.05.2018 in der Zeit vom 28.05. bis 28.06.2018 durchgeführt. Aus der Öffentlichkeit war eine Stellungnahme eingegangen. Die vorgebrachten Bedenken richteten sich gegen eine heranrückende schutzbedürftige Nutzung (Wohnbebauung) im Hinblick auf Gewerbelärm und Gerüche, die von einem bestehenden Gewerbebetrieb südlich des Plangebietes ausgehen. Die vorgebrachten Bedenken zum Gewerbelärm wurden nicht geteilt.

Die Prüfung der beim Landratsamt Forchheim, Abteilung Immissionsschutz, zu diesem Entsorgungsfachbetrieb geführten Akten sowie der hierzu bei der Stadt Forchheim geführten Bauakten hatte ergeben, dass keine Anhaltspunkte dafür vorhanden sind, dass bei einem genehmigungskonformen Betrieb der Anlagen des Entsorgungsfachbetriebes im Plangebiet schädliche Umwelteinwirkungen in Form von Geruchsimmissionen auftreten können, die geeignet sind, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen im Plangebiet und in der sonstigen Nachbarschaft des Betriebes herbeizuführen. Eine Rücksprache mit dem LRA Forchheim, Abteilung Immissionsschutz, bestätigte dies. Weder beim LRA Forchheim, Abteilung Immissionsschutz, noch bei der Stadt Forchheim wurden Nachbarbeschwerden gegen den Entsorgungsfachbetrieb im Hinblick auf Geruchsimmissionen erhoben. Die weitere Abklärung des Sachverhalts und seine Bewertung hatten deshalb zum Ergebnis geführt, dass Geruchsimmissionen den beabsichtigten Festsetzungen nicht entgegenstehen.

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden hierzu keine weiteren Stellungnahmen abgegeben. Auch die Untere Immissionsschutzbehörde, das Landratsamt Forchheim, hat zu diesem Belang keine Stellungnahme abgegeben.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Absatz 2 BauGB wurde vom 17.12.2018 bis zum 23.01.2019 durchgeführt. Im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Anregungen und Bedenken vorgebracht.

2.3 Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 BauGB in Verbindung mit § 4 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 28.05.2018 bis 28.06.2018 frühzeitig beteiligt. Bedenken wurden vorgebracht zur ausreichenden Erschließung des Plangebietes und zur Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Knotenpunkte an der Theodor-Heuss-Allee, die durch den planbedingten Mehrverkehr zukünftig mehrbelastet werden. Aus den Leistungsfähigkeitsberechnungen gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) konnte abgeleitet werden, dass infolge der Planung von keiner Überlastung der beiden Knotenpunkte auszugehen ist. Entgegen der vorgebrachten Bedenken gelang der Nachweis, dass die Leistungsfähigkeit der Theodor-Heuss-Allee auf Höhe des Bahnhofes nicht erschöpft ist.

Der Anregung wurde gefolgt, aufgrund der räumlichen Nähe zwischen Bahnstrecke und Plangebiet eine Untersuchung der auf das Plangebiet einwirkenden Erschütterungen zu veranlassen. Die normativen Anforderungen zum Erschütterungsschutz gemäß DIN 4150-2 für Wohngebiete im Tag- und Nachtzeitraum können im Plangebiet sicher eingehalten werden; daher waren erschütterungsmindernde Maßnahmen im Plangebiet nicht erforderlich. Den Anregungen zum Immissionsschutz, wie der ergänzenden Aufnahme einer bedingten Festsetzung zum Schienenverkehrslärm wurde gefolgt.

Der Anregung einer nachrichtlichen Übernahme der Anbauverbotszone nach Fernstraßengesetz im Bebauungsplan wurde wegen der Einhaltung der bisherigen bundesstraßenseitigen Baufluchten nicht gefolgt.

Die Hinweise zur Meldepflicht bei Bodendenkmälern und Altlastenverdacht wurden berücksichtigt und auf der Planzeichnung aufgenommen.

Darüber hinaus ergab sich aus den abgegebenen Stellungnahmen kein Änderungsbedarf für die Planung.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde im Zeitraum vom 17.12.2018 bis 23.01.2019 durchgeführt.

Der Anregung des Staatlichen Bauamtes wurde bereits vor Durchführung der Trägerbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB gefolgt, für die lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte Theodor-Heuss-Allee/Eisenbahnstraße und Theodor-Heuss-Allee/ Schönbornstraße die Leistungsfähigkeit gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) nachzuweisen – einschließlich des Belastungs-

falls Prognose Nachmittagsverkehr. Entgegen der vorgebrachten Bedenken gelang der Nachweis, dass die Leistungsfähigkeit der Theodor-Heuss-Allee auf Höhe des Bahnhofes nicht erschöpft ist. Damit waren die beiden Knotenpunkte als leistungsfähig zu bewerten.

Die Polizeiinspektion Forchheim wies darauf hin, dass es an den beiden maßgeblichen Knotenpunkten an der Theodor-Heuss-Allee aktuell zu Verkehrsbehinderungen kommt. Zu den Abendspitzenstunden werden die Kreuzungen in Fahrtrichtung Norden häufig zugestellt, es kommt zu Stauungen in den einmündenden Straßen, insbesondere auf der Linksabbiegespur der Eisenbahnstraße in Fahrtrichtung Eisenbahnbrücke und in Fahrtrichtung Adenauerallee (Bamberg). Den Bedenken zur Leistungsfähigkeit der für das Plangebiet relevanten Knotenpunkte wurde nicht gefolgt. Aus den Leistungsfähigkeitsberechnungen konnte abgeleitet werden, dass infolge der Planung von keiner Überlastung der beiden Knotenpunkte auszugehen ist. Entgegen der vorgebrachten Bedenken gelang der Nachweis, dass die Leistungsfähigkeit der Theodor-Heuss-Allee auf Höhe des Bahnhofes nicht erschöpft sein wird.

Die Stadtwerke Forchheim verwiesen auf einen innerhalb des gesetzlich geschützten Biotops liegende Entlastungskanal des RÜB Bahnhof, der in den rechten Wiesentarm mündet. Der Anregung zur Festsetzung eines Geh-, Fahr- und leitungsrechts zugunsten dieses Entlastungskanals wurde nicht gefolgt. Die Berücksichtigung des Stadtwerke-Kanals – in Form eines Leitungsrechts – erfolgte über die Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit gemäß § 13 des Städtebaulichen Vertrages zum Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 1/ 4-9.1.1. Die planungsrechtlich gesicherte Zufahrt zum Wiesent-Wehr, die unmittelbar östlich des Entlastungskanals liegt, gewährleistet die Zugänglichkeit zum Auslass an der Wiesent, ohne eine zusätzliche Wegefläche im gesetzlich geschützten Biotop zu beanspruchen. Den Anregungen zur Änderung des Bebauungsplanes wurde nicht gefolgt, da die Lage der beiden Entlastungskanäle innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und des Urbanen Gebietes MU 2 berücksichtigt wurden.

Der Abwasserschacht H10_018R, der als Wasseraufnahmestelle für Spülfahrzeuge der Stadtwerke Forchheim genutzt wird, liegt innerhalb des B-Plangebietes – im Urbanen Gebiet MU 2 – und soll nach Abstimmung zwischen den Stadtwerken und dem Planungsanlassgeber zunächst kurzfristig an einen Schacht östlich des ehemaligen Hauptpostgebäudes (auf Bahngelände) verlegt werden; mittelfristig wurde seitens der Stadtwerke eine grundsätzliche Verlegung der Wasseraufnahmestelle in Aussicht gestellt. Der Hinweis auf Lärm- und Abgasemissionen durch Spülfahrzeuge wurde zur Kenntnis genommen. Der zulässige Immissionsrichtwert nach TA Lärm für ein Urbanes Gebiet (MU) von tags 63 dB(A) wird – unter Berücksichtigung der ermittelten gewerblichen Geräuschvorbelastung – im Urbanen Gebiet MU 3 eingehalten. Hinsichtlich der Abgasemissionen, d.h. Kfz-bedingter Luftschadstoff-Immissionen Stickstoffdioxid NO₂ sowie Feinstaub PM10 und PM2,5, ist

durch ein Einzelfahrzeug und die jeweils geringe Betriebszeit von 15 Minuten keine Überschreitung der Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) zu erwarten. Für den Bereich des Plangebietes überwiegen südliche bis westliche Winde im Jahresverlauf, so dass sich die Abgase der Spülfahrzeuge mehrheitlich nicht in Richtung Plangebiet, sondern nach Norden und Osten verbreiten.

Der Anregung der Unteren Immissionsschutzbehörde, für die Daueraufenthaltsräume „Wohn- und Arbeitszimmer“ im Plangebiet ebenfalls schallgedämmte Lüftungsanlagen für den Nachtzeitraum festzusetzen, wurde gefolgt. Die Bedenken der Immissionsschutzbehörde wurden nicht geteilt, dass die im Plangebiet zu erwartenden gewerblichen Lärmquellen nicht vollständig berücksichtigt worden seien. Durch die Festsetzung von maximal zulässigen flächenbezogenen Emissionskontingenten LEK nach DIN 45691 für den Tag- und Nachtzeitraum wurde sichergestellt, dass die maßgeblichen Beurteilungspegel innerhalb und außerhalb des Plangebietes sicher eingehalten und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind.

Die Bedenken zur berechneten Überschreitung des Immissionsrichtwertes (vgl. schalltechnisches Gutachten vom 21.09.2018 Seite 44) wurden nicht geteilt, da unter Berücksichtigung der im Plangebiet maßgeblich einwirkenden Verkehrslärmimmissionen (Straße und Schiene) mit Beurteilungspegeln von 59 bis 65 dB(A) nachts sowie dem festgesetzten passiven Schallschutz die Überschreitungen des Immissionsrichtwertes im Nachtzeitraum hinnehmbar sind.

Der Anregung, Balkone und andere Außenwohnbereiche im Plangebiet auszuschließen, wurde nicht gefolgt. Das Wohnen schließt das Wohnen im Freien, das heißt die Nutzung von Außenwohnbereichen wie Balkone, Terrassen sowie Haus- oder Gemeinschaftsgärten – im Tagzeitraum – ein. Wegen des Fehlens der lärmdämmenden Wirkung von Umfassungswänden besteht für den Außenwohnraum grundsätzlich eine höhere Lärmerwartung. Im Gegensatz zur Wohnung sind bei der Nutzung der Außenwohnbereiche kurze Nutzungszeiten anzunehmen. Trotz hoher Verkehrslärmvorbelastung soll von einem Ausschluss von Balkonen im MU 2 und MU 3 abgesehen werden, da im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm langfristig mindernde Entwicklungen zu erwarten sind – wie eine Zunahme des Anteils von E-Fahrzeugen, eine Verbesserung der Fahrzeugtechnik und eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes.

3 Erläuterungen zum Plangebiet

Das Plangebiet liegt unmittelbar am Bahnhofsplatz, südöstlich der Altstadt und östlich der Theodor-Heuss-Allee (B 470).

3.1 Abgrenzung des Plangebiets

Das Plangebiet wird im Norden vom Bahnhofplatz, im Osten von bebauten Bahnflächen, im Süden vom geschwungenen Verlauf des Wiesentkanals und im Westen von der Steinbühlstraße begrenzt. Teilflächen der Steinbühlstraße und Teilflächen des Bahnhofplatzes wurden als Straßenverkehrsflächen in das Plangebiet einbezogen.

Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 940/28, 2521, 2523, 2544 und 2544/1 der Gemarkung Forchheim. Die Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ergibt sich aus der Abgrenzung im zeichnerischen Teil.

Die Fläche des Plangebietes beträgt circa 7.145 m².

3.2 Vorhandene Struktur

Das Plangebiet ist Teil des Bahnhofsquartiers. Das in den 1930er Jahren errichtete zweigeschossige Postamtsgebäude bildet zusammen mit dem eingeschossigen ehemaligen Logistikgebäude der Post die südliche Raumkante des Bahnhofplatzes. Das winkelförmige Logistikgebäude mit Flachdach steht grenzständig an der Steinbühlstraße und dem Bahnhofplatz. Zwischen Steinbühlstraße und dem ehemaligen Logistikgebäude erstreckt sich eine langgestreckte schmale Grünfläche.

Das ehemalige Postamt ist nach Süden versetzt platziert, so dass der Bahnhofplatz vergrößert wird. Der Hauptbaukörper der alten Post mit Walmdach besitzt im Osten und Süden eingeschossige Anbauten mit Flachdach. Die Räume der alten Post werden temporär als Flüchtlingsunterkunft genutzt. Der Posthof, der vom Gebäudebestand gebildet wird, ist versiegelt. Daran schließt sich bis zum Uferbereich der Wiesent eine Schotterfläche (als Parkplatz genutzt) an.

Der in das Bebauungsplangebiet einbezogene Uferbereich des Wiesentkanals weist einen Gehölzbestand auf – mehrheitlich aus Erlen, Eschen, Birken und Ahorn.

Unmittelbar nördlich des Plangebietes schließt sich der Bahnhofplatz mit dem 2008–2010 neu gestalteten Zentralen Busbahnhof (ZOB) und dem Bahnhofsgebäude an. Für die ICE-Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg – Ebersfeld – Erfurt entsteht am Bahnhof Forchheim eine neue Gleisanordnung mit acht Gleisen (Hochgeschwindigkeitsverkehr, S-Bahn- und Regionalverkehr) mit Fußgängerunterführung und barrierefreier Erschließung (Planfeststellungsbeschluss 621 10-621ppa/004/2304#001 vom 22.01.2016). Ausgehend von einem Gartenfachmarkt, der an der Nordseite des Bahnhofplatzes liegt, erstreckt sich zwischen Theodor-Heuss-Allee und ZOB eine zeilenförmige Bebauung, die von einem die Kreuzung dominierenden viergeschossigen Wohngebäude in eine zweigeschossige gewerbliche bzw. gemischte Nutzung (ehemals zu Postzwecken) übergeht. Im Raum zwischen Theodor-Heuss-Allee und Steinbühlstraße sind Stellplätze angeordnet.

Im Westen begrenzen die Bahnanlagen das Plangebiet, westlich der Bahnanlagen erstreckt sich ein ausgedehntes Gewerbegebiet.

Südlich des Plangebietes teilt sich der Flusslauf der Wiesent und schließt zwischen nördlichem und südlichem Arm das Gelände des Wertstoffhofes Fritsche ein. Weiter südlich erstrecken sich zwischen Theodor-Heuss-Allee und den Bahnanlagen die Betriebsanlagen der Wellpappe Forchheim GmbH (Industriegebiet). Unmittelbar südöstlich des Plangebietes befindet sich eine Wehranlage an der Wiesent (keine Anlage zur Energieerzeugung).

Die Steinbühlstraße und die parallel geführte Theodor-Heuss-Allee (Bundesstraße B 470) liegen westlich des Plangebietes. Nordwestlich des Plangebietes befindet sich die Kirche St. Johannis, das Quartier an der Schönbornstraße mit Wohngebäuden, der P+R-Parkplatz Schönbornstraße/Theodor-Heuss-Allee sowie das zwischen den Armen der Wiesent gelegene Industrieareal zur Folienherstellung (Infiana Group GmbH). Südlich dieses Industriegebietes liegen die Sportanlagen des Jahn-Geländes, auf dem nach dem Umzug der Sportvereine in den Forchheimer Norden verdichteter Geschosswohnungsbau mit circa 300 Wohneinheiten realisiert werden soll (Philosophen-Viertel am Jahn).

3.3 Verkehrliche Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebietes – zur Nutzung zu Postzwecken – erfolgte im Bestand über die Steinbühlstraße als auch über eine Zufahrt vom Bahnhofplatz südlich des Postamtsgebäudes (über Bahnflächen). Über den Bahnhofplatz mit Anschluss an die Theodor-Heuss-Allee ist das Plangebiet an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden.

Anschlüsse an den öffentlichen Personennahverkehr bestehen unmittelbar am Bahnhofplatz an den schienengebundenen Personennahverkehr (S1, RE, R22, R26) und das Busliniennetz (Linien 216, 221, 223, 224, 262, 263, 264, 265). Die Erreichbarkeit des Plangebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr ist sehr gut.

3.4 Natur und Landschaft

Baumschutzverordnung

Im Stadtgebiet gilt die Baumschutzverordnung (Stadt Forchheim, Verordnung zum Schutz ausgewählter Gehölze in Forchheim vom 09.09.1998). Innerhalb des Plangebietes sind sowohl die Hainbuchen an der Steinbühlstraße als auch der Gehölzstreifen an der Wiesent nach der Baumschutzverordnung geschützt, das heißt, ohne Genehmigung der Stadt Forchheim dürfen die geschützten Objekte nicht entfernt, zerstört oder verändert werden. Die Hainbuchen an der Steinbühlstraße wurden zwischenzeitlich gefällt; Ersatzpflanzungen an gleicher Stelle werden über Festsetzungen des Bebauungsplanes gesichert.

Ufer am Wiesentkanal

Der Uferbereich des Wiesentkanals zwischen Bahnstrecke und Theodor-Heuss-Allee wird durch licht stehende Erlen geprägt; in der Krautschicht überwiegen nitrophile Stauden. Das schmale Ufer ist dem innerstädtischen Bereich zuzuordnen; das weitere Umfeld weist eine dichte Bebauung bzw. Versiegelung auf. Der Wiesentarm ist in diesem Bereich begradigt, das Flussbett mit einem kanalähnlichen Ausbau befestigt.

Gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zählen zu den gesetzlich geschützten Biotopen „natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation sowie ihrer natürlichen oder naturnahen Verlandungsbereiche, Altarme und regelmäßig überschwemmten Bereiche“. Beim in den Bebauungsplan einbezogenen Gewässerufer des Wiesentkanals handelt es sich um ein gesetzlich geschütztes Biotop gemäß § 30 BNatSchG und Art. 23 Bayerisches Naturschutzgesetz, obwohl es sich im Betrachtungsraum um eine künstliche Ufergestaltung mit Wehranlage handelt.

Beeinträchtigungen dieses gesetzlich geschützten Biotops sind grundsätzlich verboten. Sofern ein „überwiegendes öffentliches Interesse“ eine Zuwiderhandlung erforderlich macht, können Ausnahmen zugelassen werden; in diesen Fällen müssen die Beeinträchtigungen in geeigneter Weise kompensiert werden. Ferner gelten eine Reihe von Ausnahmen, z.B. zum Gewässerunterhalt, zur Fischereiwirtschaft oder zu Vertragsnaturschutzflächen.

Baumbewertung

Der Baumbestand am Wiesent-Ufer innerhalb des Plangebietes wurde kartiert und hinsichtlich seiner Verkehrssicherheit und Erhaltungsfähigkeit bewertet (Rainer Gerber, Haßfurt, Stand 21.02.2018). Im Uferbereich konnten 23 Bäume erfasst werden – 7 Schwarz-Erlen, 5 Eschen, 4 Spitz-Ahorn, 3 Berg-Ahorn, 2 Birken, 1 Kirsche und 1 Kirschkpflaume.

Nach Bewertung des Gutachters sind 15 der 23 Bäume vital und erhaltungsfähig. Vier vitale Bäume – Nr. 12217 (Birke), Nr. 12218 (Erle), Nr. 12220 (Esche) und eine Kirschkpflaume (ohne Nr.) müssten aufgrund des Hotelbauvorhabens, das näher an den Uferbereich reichen wird als die bisherige Bebauung, gefällt und nach Baumschutzverordnung ersetzt werden. Vier weitere Schwarz-Erlen (Nr. 12207, Nr. 12208, Nr. 12211, Nr. 12213) wurden als stark geschädigt bewertet, so dass die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden kann. Diese Erlen sollen auf den Stock gesetzt; der Neuaustrieb aus dem Wurzelstock sachgerecht gepflegt werden.

Als Ersatz für die entfallenden Bäume werden innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Ersatzbaumpflanzungen festgesetzt. Die vorgesehenen Standorte dieser Bäume sind in einem Freiraumplan dargestellt. Der vorhandene Uferstreifen des Wiesentkanals soll durch die Entnahme nicht standortgerechter Gehölze und Ergänzung mit standort-

gerechten Gehölzen aufgewertet werden. Der Uferstreifen wird im überwiegenden Teil nicht zu betreten sein und damit vor Störungen geschützt bleiben.

3.5 Schallimmissionen

Das Plangebiet des Bebauungsplanes ist durch Schallimmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr sowie Gewerbelärmimmissionen vorbelastet.

4 Planungsvorgaben

4.1 Landesentwicklungsprogramm

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 01.09.2013 legt die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung und Entwicklung für den Freistaat fest.

Nach der am 01.03.2018 in Kraft getretenen LEP-Teilfortschreibung zu den Themen Zentrale Orte, Raum mit besonderem Handlungsbedarf, Anbindegebot, Einzelhandel und Höchstspannungsfreileitungen sowie zu den Themen Alpenplan und Fluglärmschutzbereiche wurde die Stadt Forchheim im **System der Zentralen Orte** als Oberzentrum eingestuft. Das Zentrale-Orte-System dient im Rahmen einer nachhaltigen Raumentwicklung der Umsetzung des Leitziels der gleichwertigen Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen. Auf Grund ihrer räumlichen Lage, ihrer funktionalen Ausstattung und ihrer Potenziale sollen als Oberzentrum eingestufte Gemeinden wie Forchheim die großräumige, nachhaltige Entwicklung aller Teilräume langfristig befördern. Die Zentralen Orte sollen – insbesondere im Hinblick auf den demographischen Wandel und seine Folgen – eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit überörtlich raumbedeutsamen Einrichtungen der Daseinsvorsorge (zentralörtliche Einrichtungen) in zumutbarer Erreichbarkeit gewährleisten.

Die Stadt Forchheim ist zudem dem Verdichtungsraum der Metropolregion Nürnberg – Erlangen – Fürth – Schwabach zugeordnet. Als **Gebietskategorie** Verdichtungsraum werden zusammenhängende Gebiete mit überdurchschnittlicher Verdichtung und hoher Einwohnerzahl festgelegt.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern werden zudem **Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf** auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte (mehr als 100 000 Einwohner) als Ziel der Raumordnung festgelegt – Forchheim ist als Kreisregion diesen Teilräumen zugeordnet, die vorrangig zu entwickeln sind. Den Teilräumen mit besonderem Handlungsbedarf soll bei einschlägigen staatlichen Aktivitäten zur Gewährung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen der Vorrang eingeräumt werden. Der räumliche Umgriff des Raums mit besonderem

Handlungsbedarf soll damit die Kernkulisse für einschlägige staatliche Planungen und Maßnahmen sowie für Förderungen bilden.

Die vorliegende Planung befindet sich mit den Zielen der Raumordnung im Einklang.

4.2 Regionalplan

Im Regionalplan der Region Oberfranken-West vom 01.06.1988 ist das Plangebiet als Teil der Gebietskategorie Verdichtungsraum des Mittelzentrums Forchheim dargestellt.

Die vorliegende Planung befindet sich mit den Zielen der Raumordnung im Einklang.

4.3 Flächennutzungsplan

Der seit dem 04.07.2003 wirksame Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Forchheim stellt für den nördlichen Teil des Plangebietes Fläche für den Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Post und für den südlichen Teil öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Parkplatz dar. Sowohl im Westen als auch Süden werden diese Flächen von einer Grünflächendarstellung eingefasst, die die bestehende Grünfläche an der Steinbühlstraße einschließlich der Straßenverkehrsfläche sowie das Wiesent-Ufer umfasst. Das Wiesent-Ufer ist überlagert mit einer Biotopdarstellung (Biotopkartierung Stand 2006).

Der Bebauungsplan weicht von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ab. Der Flächennutzungsplan soll gemäß § 13a Abs. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst werden und zukünftig ein Urbanes Gebiet anstelle der Fläche für den Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Post und der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Parkplatz darstellen. Mit der zukünftigen Darstellung als Urbanes Gebiet wird die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes nicht beeinträchtigt.

Die unmittelbare Umgebung des Plangebietes ist im Flächennutzungsplan im Norden als sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße, Grünfläche mit der Zweckbestimmung ZOB und Fläche für den Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Post, im Osten als Fläche für Bahnanlagen, im Süden als Wasserfläche und Industriegebiet und im Westen als Allgemeines Wohngebiet, öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Parkplatz und Industriegebiet dargestellt.

4.4 Bestehendes Planungsrecht

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1/ 4-9.1.1 liegt vollständig im Umgriff des Bebauungsplans „Nr. 1/ 4-9.1 für das Gebiet Forchheim-Mitte, Bereich Deutsche Bundespost“; in Kraft getreten am 06.03.1987. Der Bebauungsplan setzt eine Fläche für den Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Post mit einer maximal zweigeschossigen ge-

schlossenen Bebauung zur Theodor-Heuss-Allee und zum Bahnhofplatz fest. Im südlichen Teil der Gemeinbedarfsfläche ist eine Fläche für Stellplätze festgesetzt; von der Steinbühlstraße und an der östlichen Grenze des Geltungsbereichs sind Ein- und Ausfahrten festgesetzt. Im Bereich der östlichen Grenze des Geltungsbereichs wird die Gemeinbedarfsfläche von einer Fläche überlagert, die mit einem Leitungsrecht (Kanal) belastet ist.

Die Teilfläche der Steinbühlstraße ist als Straßenverkehrsfläche gesichert. Zwischen der Steinbühlstraße und der Gemeinbedarfsfläche ist eine öffentliche Grünfläche mit zu erhaltenen Bäumen festgesetzt. Der Uferbereich des Wiesentkanals ist ebenfalls als öffentliche Grünfläche mit zu erhaltenen Bäumen festgesetzt.

Mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 1/ 4-9.1.1 soll der Bebauungsplan Nr. 1/ 4-9.1 überlagert, nicht aufgehoben werden.

4.5 Hochwasserschutz

Das Plangebiet grenzt an den Wiesentkanal und liegt außerhalb eines festgesetzten Überschwemmungsgebietes.

4.6 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) „Forchheim – Querdenken“

Vor dem Hintergrund geänderter demographischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wurde im Jahr 2017 ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept erarbeitet, das eine konzeptionelle Gesamtperspektive für die nächsten 15 bis 20 Jahre aufzeigt.

Im Hinblick auf das Plangebiet am Forchheimer Bahnhof ist eines der Entwicklungsziele, die Forchheimer Innenstadt durch eine neue, mit attraktiven Funktionen besetzte Ost-West-Achse vom Bahnhof mit einem neuen Verwaltungsstandort zu stärken (Forchheim quer denken). Dabei kommt dem Bahnhof mit seinem unmittelbaren Umfeld als Mobilitätsverknüpfungspunkt eine besondere Bedeutung zu. Der Bahnhof soll mit seinem unmittelbaren Umfeld deutlich aufgewertet und als klar orientierter Ausgangspunkt in Richtung Innenstadt ausgebildet werden.

Die nördliche Ost-West-Achse (Klosterstraße/Eisenbahnstraße) wurde bereits 2013 als grüner Eingang vom Bahnhof in die Innenstadt gestaltet.

Konzeptionell soll eine neue innerstädtische Grünverbindung geschaffen werden – Potential besteht in der Schaffung einer Ost-West-Achse unter Einbeziehung des ehemaligen Postareals. Begleitend zu dieser Grünverbindung sollen die Gewässer – Wiesent und Trubbach – als attraktive Aufenthaltsorte entwickelt werden. Insbesondere die Erlebbarkeit der Wasserflächen soll weiter ausgebaut werden.

4.7 Fachplan Wohnen

In Forchheim ist bis zum Jahr 2030 mit einer hohen Nachfrage an zusätzlichem Wohnraum bei stagnierender Bevölkerungszahl zu rechnen. Der Fachplan Wohnen (Stand 2016) legt auf der Grundlage der Trendprognose hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung mit einem leichten Anstieg der Einwohnerzahl bis 2030 auf 31.800 den Wohnflächenbedarf dar. Neben Baulückenpotentialen und Flächenkonversionen wie bei der vorliegenden Planung auf dem Postareal identifiziert der Fachplan Wohnen Flächenpotentiale für eine zukünftige Wohnungsbaulandentwicklung, wie im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes das Jahngelände westlich der Willy-Brandt-Allee. Es handelt sich um eine 7,8 ha umfassende Fläche, die innenstadtnah und zentral gelegen ist.

4.8 Wohnraummodell

Eine anteilige Umsetzung öffentlich geförderten Wohnungsbaus durch den Planungsanlassgeber wird über das Wohnraummodell der Stadt Forchheim gesichert.

Der Planungsanlassgeber verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, in dem von ihm errichteten Wohngebäude Wohnungen mit einer gesamten Wohnfläche von 20 % der Wohnfläche aller Wohnungen in dem Gebäude befristet auf 25 Jahre zu einem reduzierten Mietzins zu vermieten. Der Planungsanlassgeber verpflichtet sich, diese Vermietungsverpflichtung durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit zu Gunsten der Stadt Forchheim abzusichern und die Eintragungen im Grundbuch der Stadt Forchheim nachzuweisen.

4.9 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Planungskonzept des Architekturbüros RKW Architektur+, Düsseldorf, sieht durch die angestrebte Umnutzung des ehemaligen Postamtes sowie die Neuerrichtung eines Hotels und eines Wohngebäudes eine bauliche Neuordnung und zugleich eine städtebauliche Nachverdichtung des Postareals vor. Ein neuer zentraler Platz bildet den räumlichen Mittelpunkt, um den die drei Gebäude gruppiert sind. Die Platzfläche wird barrierefrei vom Bahnhofplatz erreicht; eine fußläufige Wegeverbindung führt vom Platz bis zu einer neuen Steganlage am Wiesentkanal. Zur Erlebbarkeit des Wassers ist unmittelbar am Wasser eine Plattform geplant, die mit Sitzgelegenheiten, einem integrierten Baum und Infotafeln zu Lebensräumen in der Stadt ausgestattet werden soll.

Das winkelförmige ehemalige Postlogistik-Gebäude an der Steinbühlstraße und am Bahnhofplatz soll abgebrochen werden. An dessen Stelle soll ein viergeschossiger Hotelneubau für circa 140–155 Zimmer errichtet werden – vorgesehen als U-förmiges Gebäude, das sich in Richtung Osten öffnet. Gegenüber dem ehemaligen Postamt soll der Hotelkomplex wie der Vorgängerbau leicht nördlich versetzt liegen, um städtebaulich die Zufahrt zum Bahnhofplatz zu verengen; im Süden soll der Hotelkomplex bis zum Wiesentufer reichen. Die Bauflucht des ge-

planten Hotelgebäudes zur Steinbühlstraße ist dabei deckungsgleich mit der Bauflucht des ehemaligen Postlogistik-Gebäudes; diese wird lediglich in Richtung Süden bis zum Wiesentufer verlängert. Der Eingangsbereich des Hotels soll zum Bahnhofsplatz orientiert werden. Die verkehrliche Erschließung soll ausschließlich vom Bahnhofsplatz zwischen Hotelneubau und ehemaligem Postamt zur Zufahrt der Hotel-Tiefgarage erfolgen; die Möglichkeit einer Umfahrt besteht über die Platzfläche und hinter dem alten Postamt zum Bahnhofsplatz. Das Nutzungskonzept des geplanten Hotels schließt Tagungs- und Konferenzräume ein, ein Raumangebot, von dem Synergieeffekte für eine kulturelle Nutzung, Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen u.a. zu erwarten sind.

Das zweigeschossige, mit einem Walmdach abgeschlossene Gebäude des ehemaligen Postamtes soll nach Planstand zur Aufstellung des Bebauungsplanes erhalten bleiben. Vorgesehen ist eine gemischte Nutzung als Wohn- und Geschäftshaus (Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie und Wohnnutzungen). Mittels Kombination von Treppen- und Rampenanlagen soll zwischen Gebäudebestand und Bahnhofsplatz ein barrierefreier Übergang hergestellt werden.

Südlich des ehemaligen Postamtes soll ein vier- und fünfgeschossiges winkelförmiges Wohngebäude mit etwa 30–35 Wohnungen entstehen. Das Wohngebäude soll verkehrlich über den Bahnhofsplatz mit einer Tiefgaragenzufahrt östlich des ehemaligen Postamtes erschlossen werden; die notwendigen Stellplätze sollen innerhalb einer Tiefgarage und oberirdisch südlich des Postamtes errichtet werden.

Die vorgesehene gemischte Nutzung – insbesondere die publikumsintensiveren Nutzungen – sollen als belebende Impulse für den Bahnhofsplatz wirken. Die fußläufig orientierten Hauptzugänge von Hotel und Wohn- und Geschäftshaus (altes Postamt) werden daher zum Bahnhofsplatz orientiert.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Freiflächengestaltungsplan erstellt, der für das Plangebiet eine einheitliche Gestaltung zum Ziel hat und vor dem Hintergrund, das Wiesentufer erlebbar zu machen, einen räumlich begrenzten Wasserzugang zugunsten der Allgemeinheit vorschlägt.

5 Planinhalte

Den vorgenannten Planungszielen folgend bestehen die Grundzüge der Planung insbesondere in der Festsetzung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung sowie geeigneter Immissionsschutzmaßnahmen und der Gestaltung wasser- und wohnbezogener Grün- und Freiflächen.

5.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung wurde „Urbanes Gebiet“ (MU) gemäß § 6a BauNVO festgesetzt, das heißt, ein Gebiet, das dem Wohnen so-

wie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören, dient. Die Nutzungsmischung muss dabei nicht gleichgewichtig sein.

Innerhalb des Urbanen Gebietes sind gemäß § 6a Abs. 2 BauNVO Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Das mögliche Nutzungsspektrum entspricht dem städtebaulichen Konzept, im unmittelbaren Bahnhofsumfeld eine Mischung von gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung sowie sozio-kulturellen Nutzungen zu ermöglichen. Die im Plangebiet angestrebte wohnverträgliche Nutzungsmischung – insbesondere die Hotelnutzung mit Konferenz- und Tagungsräumen als auch eine Nachnutzung des Postamtsgebäudes mit dienstleistungs-, einzelhandelsbezogenen und gastronomischen Nutzungen – soll zu einer Belebung des Bahnhofsplatzes beitragen. Mit der Festsetzung, im Urbanen Gebiet MU 3 (Postamt) im Erdgeschoss die Wohnnutzung auszuschließen, ist das städtebauliche Ziel verbunden, durch die Bevorzugung einer Nutzung des Erdgeschosses zu gewerblichen und soziokulturellen Zwecken mit publikumsintensiveren Nutzungen zu einer Belebung des Bahnhofsplatzes beizutragen.

Die gemäß § 6a Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen – Vergnügungsstätten, soweit sie nicht wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfangs nur in Kerngebieten allgemein zulässig sind, und Tankstellen – wurden gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Der Ausschluss dieser ausnahmsweise zulässigen Nutzungen erfolgte vor dem Hintergrund, den Stadteingang am Bahnhofplatz als Ausgangspunkt in Richtung Innenstadt städtebaulich aufzuwerten (Forchheim quer denken). Vergnügungsstätten und Tankstellen würden dieser Zielstellung widersprechen.

Als „Anlage für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke“ soll im Urbanen Gebiet eine Plattform über dem Ufer am Wiesentkanal errichtet werden, die „Wasser in der Stadt“ erlebbar macht und zugleich einen neuen Kommunikations- und Aufenthaltsort darstellen wird.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Grundflächenzahl

Das Maß der baulichen Nutzung wurde im Urbanen Gebiet mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 im MU 1 (Hotel) festgesetzt.

In den Urbanen Gebieten MU 2 (Wohnen) wurde die Grundflächenzahl mit 0,8 und im MU 3 (Postamt) mit 0,6 festgesetzt. Dies entspricht der städtebaulichen Dichte eines Urbanen Gebietes – unter Einhaltung der Obergrenzen des § 17 der Baunutzungsverordnung (BauNVO).

Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO im MU 1

Insgesamt entspricht die Wiedernutzbarmachung einer innerstädtischen Gewerbebrache für eine urbane Mischnutzung dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Forchheim mit Zentralem Omnibusbahnhof. Neben der sehr guten Erreichbarkeit des Plangebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr sprachen zudem die gute Erschließung durch öffentliche Straßen und die sehr gute Infrastrukturausstattung der Plangebietsumgebung für eine intensivere städtebauliche Nutzung. Mit dem städtebaulichen Ziel, der Innenentwicklung einer Außenentwicklung den Vorrang zu geben, wurde dem Grundsatz entsprochen, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen und zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen beizutragen.

Die Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt infolge der GRZ-Überschreitung waren nicht zu erwarten. Aus stadtplanerischer Sicht wird durch die geplante Nachverdichtung insgesamt zu einer Erneuerung und Fortentwicklung des Bahnhofsumfeldes beigetragen.

Grundflächenzahl gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO

Für die Errichtung einer Tiefgarage im Urbanen Gebiet MU 3 (Postamt) wurde festgesetzt, dass die zulässige Grundfläche durch die Grundfläche von Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden darf. Die Festsetzung entspricht dem Flächenbedarf einer städtebaulichen Nachverdichtung im innenstadtnahen Bereich mit der Realisierbarkeit von Tiefgaragen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Freiflächen des geplanten urbanen Quartiers.

Geschossflächenzahl

Innerhalb des Urbanen Gebietes erfolgte eine differenzierte Festsetzung der Geschossflächenzahlen. Im MU 1 (Hotel) wurde eine GFZ von 3,0, im MU 2 eine GFZ von 2,2 und im MU 3 eine GFZ von 2,0 festgesetzt.

Die Festsetzungen entsprechen dem städtebaulichen Ziel einer städtebaulichen Neuordnung und Nachverdichtung einer im Stadtzentrum gelegenen Fläche. Die vorhandene Erschließung und Infrastrukturausstattung des Standorts sprechen im Vergleich zur bisherigen Vornutzung für eine intensivere städtebauliche Nutzung. Mit einer GFZ von maximal 3,0 für das Hotelbauvorhaben an der Theodor-Heuss-Allee wurde die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO für Urbane Gebiete eingehalten.

Zahl der Vollgeschosse und Gebäudehöhen

Das Maß der baulichen Nutzung wurde durch die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß und von maximalen Gebäudehöhen bzw. maximalen Trauf- und Firsthöhen der baulichen Anlagen bestimmt.

Für den geplanten Hotelneubau im MU 1 wurde eine maximal viergeschossige Bebauung festgesetzt; dabei kann der von der u-förmigen Bebauung gebildete Innenhof maximal eingeschossig überbaut werden. Innerhalb des MU 2 ist für die geplante Wohnbebauung an der Wiesent eine fünf- und viergeschossige Bebauung zulässig. Die Festsetzungen entsprechen dem städtebaulichen Ziel einer innerstädtischen Nachverdichtung.

Im MU 3 (Postamt) wurde durch die Festsetzung von drei Vollgeschossen als Höchstmaß der Gebäudebestand gesichert und zudem planungsrechtlich Gestaltungsspielraum im Hinblick auf einen möglichen Dachgeschossausbau eingeräumt.

Als maximale Gebäudehöhe wurden für das MU 1 (Hotel) 281,0 m ü. NN für die viergeschossigen Gebäudeteile und 271,0 m ü. NN für eingeschossige Gebäudeteile festgesetzt. Im Urbanen Gebiet MU 2 (Wohnen) wurde für den westlichen fünfgeschossigen Gebäudeteil eine maximale Gebäudehöhe von 281,2 m ü. NN festgesetzt, die ausschließlich eine maximal fünfgeschossige Bebauung ohne weiteres Staffelgeschoss ermöglicht. Für den östlichen viergeschossigen Gebäudeteil im MU 2 wurde der vorgesehenen Viergeschossigkeit entsprechend eine maximale Gebäudehöhe von 278,2 m ü. NN festgesetzt.

Im Hinblick auf den städtebaulich gewünschten Erhalt des bestehenden Gebäudeensembles am Bahnhofplatz, wurde die raumwirksame Kubatur des ehemaligen Postamtes durch die Festsetzung einer Traufhöhe von 274,0 m ü. NN und einer Firsthöhe von 279,0 m ü. NN gesichert.

Über die Abstufung der maximalen Gebäudehöhen wurde somit eine leichte städtebauliche Gebäudehöhenstaffelung innerhalb des Plangebietes erreicht. Dabei gilt als Gebäudehöhe das Maß von der Geländeoberfläche bis zum oberen Abschluss der Wand, das heißt der Oberkante der Attika.

Die festgesetzten Gebäudehöhen sichern in Verbindung mit den Baukörperfestsetzungen durch Baugrenzen die Umsetzung des planerisch gewünschten städtebaulichen Konzepts.

Technische Dachaufbauten

Gebäudedächer dienen auch der Unterbringung einer Vielzahl von baulichen und technischen Anlagen wie beispielsweise Lüftungs- und Kühlanlagen, Antennen, Treppenhäusern. Diese Anlagen wurden im Urbanen Gebiet MU 1 (Hotel) grundsätzlich ermöglicht, ohne das städtebauliche Erscheinungsbild nachhaltig zu stören. Daher wurde festgesetzt, dass durch technische Dachaufbauten die festgesetzten maximalen Gebäudehöhen über NN bis zu einer Höhe von 2,0 m überschritten werden dürfen, wenn die Überschreitung auf weniger als 15 %

der Grundfläche des obersten Geschosses erfolgt. Dabei müssen die Dachaufbauten mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Gebäudeaußenwand des obersten Geschosses zurücktreten.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Dem städtebaulichen Planungskonzept von RKW Architektur + folgend wurden Festsetzungen zur räumlichen Anordnung der Gebäude getroffen.

In den Urbanen Gebieten MU 1 bis MU 3 wurden die überbaubaren Grundstücksflächen durch die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt. In der Gestalt der Baugrenzen spiegelt sich der vorgesehene städtebauliche Entwurf wider.

Ausnahmen zur geringfügigen Überschreitung der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen für Vordächer im Urbanen Gebiet MU 1 und für Balkone im MU 2 wurden durch textliche Festsetzung geregelt.

5.3.1 Bauverbot nach Fernstraßengesetz

Die westlich des Plangebietes verlaufende Theodor-Heuss-Allee ist als Bundesstraße klassifiziert. Das Plangebiet liegt außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt. Außerhalb des Erschließungsbereiches von Bundesstraßen besteht gemäß § 9 Abs. 1 FStrG für Hochbauten bzw. für bauliche Anlagen bis 20,0 m Abstand – gemessen vom äußeren Rand der Fahrbahndecke – ein Bauverbot. Aus Sicht der Bundesstraßenverwaltung darf im Plangebiet für neu zu errichtende Gebäude die bundesstraßenseitige Bauflucht des bestehenden ehemaligen Postlogistik-Gebäudes nicht überbaut werden.

Die im Urbanen Gebiet MU 1 festgesetzte Baugrenze zur Steinbühlstraße und zur parallel verlaufenden Bundesstraße B 470 weist eine deckungsgleiche Lage mit der Bauflucht des ehemaligen Postlogistik-Gebäudes auf. Durch die zeichnerische Festsetzung wurde planungsrechtlich gesichert, dass das vorgesehene Hotelgebäude die bundesstraßenseitige Bauflucht des bestehenden Postlogistik-Gebäudes nicht überschreiten wird. Die Bauflucht wurde lediglich in Richtung Süden bis zum Wiesentufer verlängert – auf der Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes um den bisher festgesetzten Ein- und Ausfahrtbereich.

Von einer nachrichtlichen Übernahme der Anbauverbotszone im Bebauungsplan konnte abgesehen werden.

5.4 Nicht überbaubare Grundstücksflächen

Innerhalb der nicht überbaubaren Grundstücksflächen sollen ausnahmsweise erforderliche Be- und Entlüftungsanlagen, Treppenräume und Treppenanlagen für Tiefgaragen sowie Stützmauern zulässig sein. Mit dieser Festsetzung wurde ermöglicht, dass die vorgenannten Nut-

zungen außerhalb der durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden können, ohne dass eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Ordnung zu befürchten wäre.

Innerhalb der festgesetzten Flächen für Tiefgaragen (TG; siehe 5.6.2) und außerhalb der durch Baugrenzen eingefassten überbaubaren Flächen sollen unterhalb der Geländeoberfläche Lagerflächen, Technik- und Nebenräume sowie Abstellplätze für Fahrräder bis zu einer maximalen Fläche von 25% der Tiefgaragenfläche außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig sein.

5.5 Maß der Tiefe der Abstandsfläche

Das städtebauliche Konzept, das die Grundlage für die Aufstellung des projektorientierten Bebauungsplanes darstellt, sieht eine enge Stellung der drei Gebäude vor. Absehbar ist, dass die Abstandsflächenregelungen des Bauordnungsrechts nicht eingehalten werden können.

Vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen. Für die Nachnutzung des ehemaligen Postareals war es städtebaulich gewünscht, dass die zukünftige Bebauung am Bahnhofplatz und Theodor-Heuss-Allee maßvoll nachverdichtet wird.

Aus städtebaulichen Gründen können im Bebauungsplan vom Bauordnungsrecht abweichende Abstandsflächenregelungen getroffen werden. Für Gebäude und Gebäudeteile innerhalb der festgesetzten Baugrenzen des Plangebietes sollen die Vorgaben des Art. 6 Abs. 5 Satz 1 BayBO keine Anwendung finden, sofern zusätzlich die maximal festgesetzte Anzahl der Vollgeschosse und deren zugehörig in der Planzeichnung festgesetzte maximale Traufhöhe bzw. maximale Gebäudehöhe in m über NN nicht überschritten werden.

In Bezug auf schützenswerte Wohnnutzungen im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes sind durch die Planung keine erheblich nachteiligen Auswirkungen durch die Zunahme der Verkehrs- und Lärmbelastung zu erwarten. Infolge der Planung entstehen zudem keine Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse, die als nicht mehr hinnehmbar zu bezeichnen wären. Damit werden durch die getroffenen Festsetzungen zur reduzierten Tiefe der Abstandsflächen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen nachbarlicher Belange hervorgerufen; den Belangen der Belichtung, Besonnung, Belüftung und des sozialen Wohnfriedens wird in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

5.6 Verkehrliche Erschließung

5.6.1 Äußere Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebietes soll ausschließlich vom Bahnhofplatz erfolgen. Eine Erschließung über die Steinbühlstraße ist

nicht vorgesehen, d.h. die im Bebauungsplan „Nr. 1/ 4-9.1 für das Gebiet Forchheim-Mitte, Bereich Deutsche Bundespost“ aus dem Jahr 1987 festgesetzten Ein- und Ausfahrten unmittelbar nördlich des Wiesentufers zur Erschließung der bisherigen Gemeinbedarfs- und Stellplatzfläche über die Steinbühlstraße werden vollständig aufgegeben. Der Einrichtung eines Zweirichtungsverkehrs vom und zum Bahnhof zur Erschließung des Plangebietes wurde nicht verfolgt, die Einbahnstraßenregelung soll erhalten bleiben.

Die Erreichbarkeit des Plangebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr ist als sehr gut zu bewerten.

Für eine Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten urbanen Quartiers wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Verkehrserhebungen durchgeführt, das Verkehrsaufkommen differenziert nach tageszeitlicher und räumlicher Verteilung für den Bestand und Planfall ermittelt (Büro Planwerk, Nürnberg, 31.07.2018) und für die beiden maßgeblichen Knotenpunkte an der Theodor-Heuss-Allee die Leistungsfähigkeit nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) geprüft.

Verkehrsaufkommen

Zur Ermittlung der vorhandenen Verkehrsmengen wurden an den durch die zukünftigen Nutzungen am stärksten betroffenen Knotenpunkten, der Kreuzung Theodor-Heuss-Allee/Bahnhofsplatz/Schönbornstraße und der Kreuzung Theodor-Heuss-Allee/Bahnhofsplatz/Eisenbahnstraße Verkehrszählungen durchgeführt.

Der Verkehrsberechnung konnte entnommen werden, dass im Bestand in der Theodor-Heuss-Allee nördlich der Eisenbahnstraße ein Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von 32.058 Kfz/24h vorliegt, in der Theodor-Heuss-Allee südlich der Schönbornstraße ein DTV von 27.756 Kfz/24h. Das Verkehrsaufkommen auf dem Bahnhofsplatz betrug knapp 2.200 Kfz/24h (Einbahnstraße). Insgesamt ist das Kfz-Verkehrsaufkommen über 24 h in Richtung Süden stärker als in Richtung Norden.

Ermittlung des Neuverkehrs

Die DTV-Belastungen im Planfall setzten sich aus den Bestandsbelastungen im DTV zuzüglich des Zusatzverkehrs aus dem Plangebiet an einem Werktag zusammen. Dies entspricht dem ungünstigsten Belastungsfall. Zur Ermittlung des Neuverkehrs wurden die folgenden Annahmen für die zukünftigen Nutzungen getroffen:

- Hotel ca. 270 Fahrten/24 h,
- Wohngebäude: ca. 60 bis 70 Fahrten/24 h,
- Postamt/Einzelhandel: ca. 200 Fahrten/24 h,

- Postamt/Büros: ca. 40 Fahrten/24 h.

Im Plangebiet sind zukünftig insgesamt ca. 540 Pkw-Fahrten/24 h und ca. 40 Lkw-Fahrten/24 h zu erwarten. Aufgrund der bestehenden Einbahnstraßenregelung für den Bahnhofplatz wird die Mehrbelastung durch den Zielverkehr in erster Linie die südliche Kreuzung betreffen und durch den Quellverkehr die nördliche Kreuzung.

Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Auf der Grundlage der ermittelten Morgen- und Abend-Spitzenstunde wurden für die folgenden Knotenpunkte Leistungsfähigkeitsnachweise gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) für den Prognose-Planfall auf Grundlage der aktuell geschalteten Signalzeitenpläne durchgeführt.

Für den südlichen Knotenpunkt **Theodor-Heuss-Allee/Bahnhofplatz/Schönbornstraße** wurde im Prognose-Planfall in der Morgenspitzenstunde (Zeitbereich: 07:30 Uhr bis 08:30 Uhr) nach dem HBS als mittlere Qualitätsstufe die Stufe B für den Verkehrsablauf ermittelt. Das heißt, dass alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen können. Die Wartezeiten sind sehr kurz. In der Abendspitzenstunde (Zeitbereich: 16:00 Uhr bis 17:00 Uhr) wurde für den Prognose-Planfall als mittlere Qualitätsstufe für den Verkehrsablauf des Knotenpunktes die Stufe C festgestellt. Das bedeutet, dass nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen können. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur ein geringer Rückstau am Ende der Freigabezeit auf. Der südliche Knotenpunkt ist als leistungsfähig zu bewerten – im Prognose-Planfall.

Am nördlichen Knotenpunkt **Theodor-Heuss-Allee/Bahnhofplatz/Eisenbahnstraße** wurde im Prognose-Planfall in der Morgenspitzenstunde (Zeitbereich: 07:15 Uhr bis 08:15 Uhr) als mittlere Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs die Stufe B festgestellt. Damit können alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind als sehr kurz zu bewerten. Für die Abendspitzenstunde (15:45 Uhr bis 16:45 Uhr) konnte als mittlere Qualitätsstufe gemäß HBS für den Knotenpunkt im Prognose-Planfall die Stufe C ermittelt werden. Die Qualitätsstufe C bedeutet, dass nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen können. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.

Aufgrund des planbedingten Mehrverkehrs ergeben sich geringe Mehrbelastungen, die den Verkehrsablauf der betrachteten Knotenpunkte

nicht wesentlich beeinträchtigen. Der planbedingte Mehrverkehr kann vom vorhandenen Straßennetz aufgenommen werden.

Zu Zeiten der Ankünfte von Bussen auf dem Zentralen Omnibusbahnhof und vor allem von Zügen kann es vereinzelt zu längeren Wartezeiten für Kraftfahrzeuge kommen, wenn die Zahl der die Theodor-Heuss-Allee querenden Fußgänger hoch ist. Dies betrifft in der Regel nur wenige Ampelphasen der nördlichen Quermöglichkeit. Die Qualität des Verkehrsablaufs der Kreuzung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der nahegelegenen Kreuzung weiter nördlich (Abzweig der Bundesstraße Richtung Ebermannstadt); sie könnte deutlich verbessert werden durch die beabsichtigte Verkehrsverlagerung (östlicher Abschnitt der Umfahrung Forchheim Süd). Kurzfristig könnte die Steuerung der Lichtsignalanlage besser an das tatsächliche Verkehrsaufkommen angepasst werden. Sollte der Linienbusverkehr zukünftig durch weiter zunehmende Verkehrsmengen behindert werden, wäre eine Vorrangschaltung in Erwägung zu ziehen.

Bahnhofsplatz

Aufgrund der bestehenden Einbahnstraßenregelung verteilt sich der ermittelte Neuverkehr als Zielverkehr mit circa 270 Pkw-Fahrten/24 h und circa 20 Lkw-Fahrten/24 h auf die südliche Zufahrt des Bahnhofsplatzes (ohne Weiterfahrt über den Bahnhofsplatz) und als Quellverkehr aus dem Plangebiet von circa 270 Pkw-Fahrten/24 h und circa 20 Lkw-Fahrten/24 h über den Bahnhofsplatz zur nördlichen Zufahrt zur Theodor-Heuss-Allee.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt auf dem Bahnhofsplatz jeweils in 24 h an einem Werktag im Bestandsfall (Status Quo) circa 2.200 Pkw-Einheiten und im Planfall circa 2.520 Pkw-Einheiten. Die jeweils höchste Spitzenstundenbelastung auf dem Bahnhofsplatz liegt im Bestandsfall bei 176 Pkw-Einheiten und im Planfall bei 209 Pkw-Einheiten. Die am Bahnhofsplatz vorliegende Verkehrsstärke von weniger als 400 Kfz/h ist grundsätzlich als geringe Verkehrsbelastung einzustufen. Der in den Jahren 2008–2010 neu gestaltete Zentrale Busbahnhof ist für querende Fußgänger ein übersichtlicher Platz mit hoher Aufenthaltsqualität. Sowohl die Übersichtlichkeit als auch das Einbahnstraßensystem tragen zu der Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Der Bahnhofsplatz wird durch den planbedingten Mehrverkehr höher belastet werden; dennoch ist das Verkehrsaufkommen auf dem Bahnhofsplatz – auch nach Realisierung der Planung – als gering zu bewerten, so dass für Fußgänger und Radfahrer keine erhebliche Verschlechterung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist.

Öffentliche Straßenverkehrsflächen

In den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wurden öffentliche Straßenverkehrsflächen einbezogen – diese umfassen Teilflächen des Bahnhofsplatzes und der Steinbühlstraße.

Die öffentlichen Straßen wurden als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

5.6.2 Innere Erschließung und ruhender Verkehr

Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt als Schleifenstraße vom Bahnhofplatz zwischen Hotelbauvorhaben (MU 1) und ehemaligem Postamt (MU 3), südlich des Postamtes und über die östliche Plangebietsgrenze zum Bahnhofplatz. Diese Erschließungsstraße wurde als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, Zweckbestimmung Privatstraße“ festgesetzt.

Zwischen dieser Erschließungsstraße und dem Wiesentkanal wurde die private Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zwischen MU 1 und MU 3 bis zum Wiesentkanal verlängert, mit dem Ziel, sowohl für die Anlieger als auch die Allgemeinheit die Wasserlage erlebbar zu machen. Für den Uferbereich des Wiesentkanals wurde damit das im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept „Forchheim – Querdenken“ verankerte Entwicklungsziel aufgegriffen, die Gewässer als attraktive Aufenthaltsorte zu entwickeln.

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, Zweckbestimmung: Privatstraße, die der inneren Erschließung des urbanen Quartiers dient, wurden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB Fahrrechte zugunsten der Anlieger, der Rettungsdienste sowie Ver- und Entsorgungsträger und ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit „GF“ festgesetzt. Das Fahr- und Gehrecht überlagert teilweise Flächen, die durch Tiefgaragen unterbaut werden sollen.

Zur Sicherstellung des allgemeinen Zugangs zum Wasser (Wiesentkanal) – vom Bahnhofplatz bis zur Steganlage am Wiesent-Ufer – wurde innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, die als Stich zum Wiesentkanal führt, ein Gehrecht „G“ zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

Im östlichen Bereich des Urbanen Gebietes MU 2 verläuft ein Regenwasserkanal, für den ein Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Entsorgungsträgers festgesetzt wurde. Ziel der Festsetzung war die planungsrechtliche Sicherung der Zugänglichkeit des Leitungsträgers auf dem privaten Grundstück. Zudem wurde über das festgesetzte Geh- und Fahrrecht zugunsten der Gewässerunterhaltung ein Zugang zur Wehranlage an der Wiesent sichergestellt.

Flächen für Tiefgaragen

Der ruhende Verkehr soll im MU 1 (Hotel) und im MU 2 (Wohnen) jeweils in einer eingeschossigen Tiefgarage mit circa 50 Stellplätzen im MU 1 und circa 45 Stellplätzen im MU 2 untergebracht werden.

Für Garagen unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgarage) wurden zeichnerisch Flächen festgesetzt (TG).

Flächen für Stellplätze

Nach dem städtebaulichen Planungskonzept wurden im MU 2 (Wohnen) und MU 3 (Postamt) oberirdische Stellplätze vorgesehen. Für oberirdische Stellplätze wurden zeichnerisch Flächen festgesetzt (ST).

Ein- und Ausfahrten

Im Urbanen Gebiet MU 1 (Hotel) wurde die Lage der Tiefgaragenzufahrt durch einen kombinierten Ein- und Ausfahrtbereich zeichnerisch festgesetzt. Die Lage der Tiefgaragenzufahrt zugunsten des geplanten Wohngebäudes im MU 2 – mit Erweiterungsmöglichkeit der Tiefgarage zugunsten des MU 3 (Postamt) – wurde am Bahnhofplatz im Übergang zur Privatstraße festgesetzt.

5.7 Technische Infrastruktur

5.7.1 Versorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Strom, Wasser, Gas und Telekommunikation ist über das vorhandene Leitungsnetz in der Theodor-Heuss-Allee/Steinbühlstraße, Bahnhofplatz und Bahnflächen unmittelbar östlich des Plangebietes gesichert.

5.7.2 Entsorgung

Schmutzwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung des Plangebietes erfolgt im Trennsystem. Anschlüsse an den Mischwasserkanal in der Straße Bahnhofplatz bestehen, so dass die Entsorgung des anfallenden Schmutzwassers gesichert wäre.

Niederschlagswasser

Das innerhalb des Urbanen Gebietes anfallende Niederschlagswasser soll dem Wiesentarm zugeführt werden. Zur Vermeidung von Abflussspitzen ist eine Bewirtschaftung des Oberflächenwassers durch extensive Dachbegrünung (Neubauvorhaben) gesichert.

5.8 Freiflächen

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Freiflächengestaltungsplan (Schmitt Garten- und Landschaftsbau, Effeltrich) zur Gestaltung der privaten Grundstücke einschließlich des Uferbereichs der Wiesent mit der Schaffung eines Steges als Plattform mit Sitzgelegenheit, integriertem Baum und naturschutzbezogenen Informationstafeln erstellt.

Der Freiflächengestaltungsplan bildet die Grundlage für die Festsetzungen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.

5.9 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Der Freiraumgestaltung von Garten- und Landschaftsbau Schmitt, Effeltrich folgend wurden für das urbane Quartier Begrünungsmaßnahmen festgesetzt. Die Festsetzungen dienen der Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft.

Zur Umsetzung des Planungsziels, die Gestaltung wohn- und arbeitsplatzbezogener Grün- und Freiflächen zu sichern, wurden folgende Pflanzmaßnahmen festgesetzt:

5.9.1 Baumpflanzungen

Parallel zur Steinbühlstraße standen sechs Hainbuchen, die in Vorbereitung der beabsichtigten Baumaßnahme zur Errichtung eines Hotels entfernt wurden. Zwischen Hotel und Steinbühlstraße soll nach der Baumaßnahme die Baumreihe wiederhergestellt werden. Daher wurde festgesetzt, dass innerhalb der parallel zur Steinbühlstraße gelegenen Maßnahmenfläche M 1 sechs säulenförmige, standortgerechte Laubbäume zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten sind.

Auf dem zentralen Platz, um den die drei Gebäude angeordnet sind, soll ein großkroniger standortgerechter Laubbaum – innerhalb der Maßnahmenfläche M 2 – gepflanzt werden.

Zur Gestaltung des Übergangs von der zentralen Platzfläche zum Ufer des Wiesentkanals sollen innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, die als Stich zum Wiesentkanal führt, zwei mittelkronige standortgerechte Laubbäume (in versetzter Anordnung) gepflanzt werden. Der südlichste Baumstandort soll seinen Standort unmittelbar am Wasser erhalten und in den Plattformbereich über dem Ufer einbezogen werden. Zudem sollen innerhalb dieser Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zur Freiraumgestaltung Gräser, Sträucher und Stauden gepflanzt werden.

Im Urbanen Gebiet MU 3 sollen aus gestalterischen Gesichtspunkten drei mittelkronige Laubbäume vor dem Gebäude am Bahnhofsplatz gepflanzt werden. Dies soll im Zusammenspiel mit der zum Bahnhofsplatz orientierten Neugestaltung der Treppen- und Rampenanlagen erfolgen.

Die oberirdischen Stellplätze, die die Privatstraße zwischen ehemaligem Postamt und dem Wohngebäude in Senkrechtaufstellung flankieren, sollen durch standortgerechte Laubbäume gegliedert und begrünt werden. Eine entsprechende Festsetzung sichert die Begrünungsmaßnahme.

5.9.2 Nicht überbaute Grundstücksflächen und Tiefgaragen

Die dauerhafte Begrünung der Grundstücksflächen, die nicht mit Gebäuden, Wegen, Spielplätzen und sonstigen Nebenanlagen überbaut werden, sowie die dauerhafte Begrünung von Tiefgaragen wurde ebenfalls durch Festsetzung gesichert. Dabei ist die Vegetationstragschicht in einer Stärke von mindestens 60 cm zuzüglich Filter- und Drainschicht auszubilden, für Baumpflanzungen auf unterbauten Grundstücksflächen (Tiefgarage) ist die Vegetationstragschicht mit einer Stärke von mindestens 120 cm zu modellieren.

Spielplatz für Kleinkinder

Im Urbanen Gebiet MU 2 soll die nicht überbaute Grundstücksfläche zwischen den Baukörpern und der privaten Grünfläche (Wiesentufer) mit der Funktion von Kleinkinderspielflächen gemäß Art. 7 Abs. 2 Bayerischen Bauordnung (BayBO) kombiniert werden. Nach dem Freiflächen-gestaltungsplan liegt damit der Kleinkinderspielplatz in Sicht- und Rufweite der Wohnungen und wird voraussichtlich mit Sandspiel, Spielgerät(en) und Sitzgelegenheit ausgestattet werden.

Dachflächen

Aus Gesichtspunkten des Wasserhaushalts und des Klimaschutzes sollen mindestens 70 % der Dachflächen von Flachdächern innerhalb des Plangebietes dauerhaft extensiv – mit Magerrasen oder Sedumgesellschaften – begrünt werden. Die Vegetationstragschicht soll in einer Stärke von mindestens 15 cm einschließlich Filter- und Drainageschicht ausgebildet werden.

5.9.3 Uferbereich am Wiesentkanal

Das im Plangebiet liegende nördliche Gewässerufer des Wiesentkanals ist ein gesetzlich geschütztes Biotop gemäß § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG. Die Flächen dieses Biotops wurden zeichnerisch als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ festgesetzt, die jeweils die festgesetzten privaten Grünflächen überlagern. Die Abgrenzung der Fläche des geschützten Biotops entspricht der Flächenabgrenzung der privaten Grünfläche. Durch die vorgesehene Steganlage, die den Wasserzugang ermöglicht sowie die Zuwegung zur Wehranlage am Wiesentkanal handelt es sich in der Planzeichnung um drei Einzelflächen.

Nach vorliegender Kartierung des Baumbestandes (Rainer Gerber, Haßfurt, Stand 21.02.2018) wurden 23 Bäume im Uferbereich erfasst – 7 Schwarz-Erlen, 5 Eschen, 4 Spitz-Ahorn, 3 Berg-Ahorn, 2 Birken, 1 Kirsche und 1 Kirschpflaume.

Fünf Laubbäume – Nr. 12217 (Birke), Nr. 12218 (Erle), Nr. 12220 (Esche), eine Kirschpflaume (ohne Nr.) und ein Kirsche (ohne Nr.) können aufgrund des Hotelbauvorhabens, das näher an den Uferbereich reichen wird als die bisherige Bebauung, nicht erhalten werden. Nach den Vorgaben der Baumschutzverordnung der Stadt Forchheim sind geschützte Bäume zu bewerten und zu ersetzen.

Darüber hinaus sollen weitere vier Laubbäume (Schwarz-Erlen – Nr. 12207, Nr. 12208, Nr. 12211, Nr. 12213) auf den Stock gesetzt und der Neuaustrieb aus dem Wurzelstock sachgerecht gepflegt werden. Die vier Schwarz-Erlen wurden vom Baumgutachter als stark geschädigt bewertet, so dass die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden könne.

Der weitere vorhandene Baumbestand innerhalb der festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft soll dauerhaft erhalten werden und wurde planungsrechtlich gesichert.

Im Uferbereich sind sechs Ersatz-Baumpflanzungen vorgesehen, die Standorte dieser Bäume sind in einem Freiraumplan dargestellt und im Bebauungsplan-Entwurf zeichnerisch festgesetzt.

Der Uferstreifen wird im überwiegenden Teil nicht zu betreten sein und damit vor Störungen geschützt bleiben. Ausnahmen bilden die vorgesehene Steganlage am Wiesent-Ufer, die die Zugänglichkeit zum Wasser ermöglichen soll, ohne das gesetzlich geschützte Biotop zu beeinträchtigen. Die auf Stützen getragene Plattform am Wiesentkanal soll als neuer Aufenthaltsort mit Sitzgelegenheit und naturschutzbezogenen Informationstafeln gestaltet werden. In den Plattformbereich über dem Ufer wird ein Baumstandort eingeschlossen.

Ergänzend soll für die im Plangebiet liegenden Flächen des gesetzlich geschützten Biotops „Gewässerufer des Wiesentkanals“ ein städtebaulicher Vertrag zwischen der Stadt Forchheim und der Planungsanlassgeberin die erforderlichen Pflegemaßnahmen zum Inhalt haben.

6 Umweltbelange

6.1 Artenschutz

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens waren die Belange des Artenschutzes zu berücksichtigen und zu bewerten. Aufgrund der gegebenen Strukturen innerhalb des Plangebietes – leerstehende Gebäude und Baumbestand im Uferbereich der Wiesent – wurde geprüft, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Bundesnaturschutzge-

setz (BNatSchG) zu erwarten sind (Vorprüfung) und ob gegebenenfalls weiterführende Untersuchungen oder Betrachtungen (Vertiefende Prüfung) notwendig wären.

Die artenschutzrechtlichen Vorschriften stellen den fachgesetzlichen Maßstab für die Bewertung der Folgen der vorliegenden Planung für Natur und Landschaft dar.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (SAP, Büro für ökologische Studien GmbH, Bayreuth, Stand 13.03.2018) für die vorliegende Planung erstellt, ob und in welcher Art und Intensität geschützte/planungsrelevante Arten betroffen sein könnten. Zur Einschätzung von Biotopstrukturen und Habitatpotential wurde am 17.10.2017 eine Begehung durchgeführt. Aus dieser Artenschutzprüfung ging hervor, dass die vorgesehene Planung eines „Urbanen Gebietes“ auf dem ehemaligen Postareal nicht zu den Verbotstatbeständen des speziellen Artenschutzes führt, wenn spezifische Vermeidungsmaßnahmen und eine CEF-Maßnahme, d.h. eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Aufrechterhaltung kontinuierlicher ökologischer Funktionalität im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG, durchgeführt werden.

Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 BNatSchG liegt bei Durchführung von folgenden Vermeidungsmaßnahmen nicht vor:

- Durchführung der Rodungs- und Beräumungsmaßnahmen zur Vorbereitung der Baufelder außerhalb der Brutzeit der Vogelarten, d.h. von 1.10. bis 28.2. eines Jahres möglich und rechtlich zulässig.
- Derzeit offene Fenster und von außen zugängliche Licht- und Lüftungsschächte bzw. Kellerluken wurden bereits am 7.11.2017 mit einem engmaschigen Metallgittergeflecht verschlossen, um vorsorglich für die Zukunft ein potenzielles Eindringen von Fledermausarten zu verhindern.
- Als CEF-Maßnahme ist das Aufhängen von zwei speziellen Nistkästen für die Wasseramsel erforderlich. Die Umsetzung der CEF-Maßnahme und das Monitoring wird Gegenstand des städtebaulichen Vertrages werden.

Im Plangebiet wurden CEF-Maßnahmen für weitere Vögel oder Fledermäuse nicht erforderlich, da keine Nachweise von Quartieren festgestellt werden konnten.

Vogelarten

Wenn die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit von Vogelarten erfolgt, wären saP-relevante „Fortpflanzungsstätten“ von Vogelarten im Sinne des speziellen Artenschutzes nicht betroffen und das individuelle Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbot nicht einschlägig. Erhebliche und nachhaltige negative Auswirkungen auf die lokale Population der nachgewiesenen Vogelarten sind nicht zu befürchten. Unter

Einbeziehung der vorgesehenen Maßnahmen bleibt der derzeitige Erhaltungszustand der saP-relevanten Arten gewahrt und verschlechtert sich nicht.

Bei Umsetzung der Planung könnten Teile der Ufergehölze an der Wiesent beansprucht und entfernt werden. Im ungünstigsten Fall sind beeinträchtigende Auswirkungen auf ein vermutetes, potentiell Wasseramsel-Habitat denkbar. Vor diesem Hintergrund wurden CEF-Maßnahmen für die Wasseramsel vorgesehen – das Aufhängen von zwei Nistkästen.

Fledermäuse

Baumhöhlen, abplatzende Rindenstücke und Spalten in Stämmen der vorhandenen Laubbäume konnten nicht ermittelt werden. Im oder am ehemaligen Postamtsgebäude waren vom Keller bis zum Dach keinerlei Spuren einer Nutzung als Quartier von Fledermäusen zu finden, Hinweise auf aktuelle Quartiere von Fledermäusen wurden nicht gefunden.

Sonstige saP-relevante Tier- und Pflanzenarten

Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG liegen nicht vor, da Habitate saP-relevanter Pflanzenarten und ebenfalls erhebliche negative Auswirkungen auf Habitate saP-relevanter Tierarten ausgeschlossen werden konnten.

Die Verbotstatbestände des speziellen Artenschutzrechts stehen dem Planungsvorhaben bei Umsetzung obiger Maßnahmen nicht entgegen.

Natura 2000-Gebiete

Südlich des Plangebietes liegt das gemeldete FFH-Gebiet DE6233371 – Wiesent-Tal mit Seitentälern. Der Abstand des Plangebietes zum FFH-Gebiet beträgt ca. 100 m. Zwischen dem Plangebiet und dem FFH-Gebiet ist eine gewerbliche Nutzung vorhanden. Durch die Umsetzung der Planung sind weder direkte noch indirekte Auswirkungen auf das FFH-Gebiet zu erwarten.

6.2 Immissionsschutz – Lärm

Zum projektorientierten Bebauungsplan Nr. 1/ 4-9.1.1 wurde eine schalltechnische Untersuchung (IBAS, Bayreuth, 21.09.2018) erstellt. Das Plangebiet ist durch Lärm vorbelastet, einerseits durch Verkehrslärmimmissionen des Straßen- und Schienenverkehrs, andererseits durch Gewerbelärmimmissionen.

Als maßgebliche Emittentenarten waren Verkehrslärmimmissionen des Straßen- und Schienenverkehrs auf öffentlichen Verkehrswegen sowie Gewerbelärm zu berücksichtigen. Gegenstand der Untersuchung war daher die Ermittlung und Beurteilung der Lärmimmissionen in Bezug auf

das Plangebiet und die Veränderung der Straßenverkehrslärmimmissionen auf öffentlichen Straßen infolge des planbedingten Mehrverkehrs. Zudem wurden die durch das umliegende Gewerbe hervorgerufenen Geräuschimmissionen betrachtet.

Maßgebliche Beurteilungsgrundlage für den auf die Planung einwirkenden Verkehrslärm stellen die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ dar. Bei Gewerbelärm wird in Ergänzung zur DIN 18005 die „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA Lärm) als fachlich fundierte Erkenntnisquelle zur Bewertung herangezogen.

Gebietsbezeichnung	TA Lärm Immissionsrichtwerte		DIN 18005 Teil 1, Beiblatt 1 Orientierungswerte In Klammern: Gilt für Gewerbelärm	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Allgemeine Wohngebiete (WA)	55	40	55	45 (40)
Mischgebiete (MI)	60	45	60	50 (45)
Urbane Gebiete (MU)	63	45	–	–
Gewerbegebiete (GE)	65	50	65	55 (50)

Tabelle 1 Immissionsrichtwerte TA Lärm, Orientierungswerte DIN 18005

Die Beurteilung der Gewerbelärmeinwirkungen auf das Plangebiet beruht auf den Immissionsrichtwerten der TA Lärm für Urbane Gebiete. Da für die Gebietskategorie „Urbanes Gebiet“ bisher keine Orientierungswerte der DIN 18005 vorliegen, wurden die Orientierungswerte für ein Mischgebiet MI der Beurteilung der Lärmeinwirkungen aus Verkehrswegen zugrunde gelegt.

Neben den Orientierungswerten der DIN 18005 ist für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen die 16. BImSchV zugrunde zu legen. Für diesen Fall gelten für Mischgebiete die Immissionsgrenzwerte tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A).

6.2.1 Einwirkungen auf die Planung

Aus den Berechnungsergebnissen der schalltechnischen Untersuchung ging hervor, dass der Straßenverkehr die maßgebende Verkehrslärmeinwirkung v.a. für die nach Westen orientierten Gebäudeseiten und der Schienenverkehr die maßgebliche Lärmeinwirkung insbesondere für die nach Osten gerichteten Gebäudeseiten darstellt. Die Bewertung der

prognostizierten Beurteilungspegel erfolgte jeweils für das am höchsten belastete Stockwerk.

Aus der Ausbreitungsberechnung der Schalltechnischen Untersuchung zum Verkehrslärm (Straße und Schiene) ging hervor, dass an den Fassaden der Plangebäude Beurteilungspegel von 53...71 dB(A) im Tagzeitraum (6⁰⁰Uhr bis 22⁰⁰ Uhr) und von 54...73 dB(A) im Nachtzeitraum (22⁰⁰bis 6⁰⁰ Uhr) auftreten. Werden den festgesetzten Urbanen Gebieten die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete zugrunde gelegt, werden am Tag Überschreitungen von bis zu 11 dB(A) und in der Nacht Überschreitungen bis zu 23 dB(A) prognostiziert.

Die höher liegenden und im Rahmen der Abwägung noch als zulässig erachteten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für die Schutzbedürftigkeit eines Mischgebietes würden im Tagzeitraum bis zu 7 dB(A) und im Nachtzeitraum bis zu 19 dB(A) jeweils am höchsten belasteten Stockwerk überschritten werden.

Als Grenze für die Gesundheitsgefährdung werden nach der Rechtsprechung des BVerwG Beurteilungspegel von tags 70 ... 75 dB(A) und nachts 60 ... 65 dB(A) angesehen. Mit Beurteilungspegeln von bis zu 73 dB(A) wird der Lärmsanierungswert für den Nachtzeitraum im Plangebiet überschritten.

Die im Nahbereich des Plangebietes vorhandenen Gewerbebetriebe wurden hinsichtlich ihrer Gewerbelärm-Emissionen anhand von Genehmigungsunterlagen bzw. eines allgemeinen Ansatzes für gewerbliche Emission gemäß Abstimmung mit der Unteren Immissionsschutzbehörde (Landratsamt Forchheim) prognostiziert. Mit den gewählten Ansätzen wurde prognostiziert, dass die Immissionsrichtwerte für ein Urbanes Gebiet (MU) von 63 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts an den Fassaden der geplanten Gebäude sowohl tags als auch nachts unterschritten werden. Damit ist eine Einschränkung des aktuellen Betriebsgeschehens der benachbarten Gewerbebetriebe durch die heranrückenden geplanten Nutzungen des Urbanen Gebietes ausgeschlossen.

6.2.2 Schallminderungsmaßnahmen – Verkehrslärm

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 1/ 4-9.1.1 werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (Orientierungswerte für Urbane Gebiete liegen bisher nicht vor) überschritten. Im Plangebiet wurden zur Gewährleistung gesundheitsverträglicher Innenschallpegel in den geplanten Gebäuden des urbanen Quartiers Schallminderungsmaßnahmen erforderlich. Grundsätzlich stehen für Schallminderungsmaßnahmen die folgenden Möglichkeiten zur Verfügung:

- das Einhalten von Mindestabständen,
- die differenzierte Ausweisung von Baugebieten,

- die Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen und
- Schallschutzmaßnahmen an den schutzwürdigen Nutzungen.

Das **Einhalten von Mindestabständen** musste entlang der Theodor-Heuss-Allee (Straßenverkehrslärm) als auch dem schienenzugewandten östlichen Plangebiet aufgrund der vorliegenden räumlichen Situation ausscheiden, da dies bedeutet hätte, dass aufgrund der bestehenden Lärmeinwirkungen aus Richtung Westen und Richtung Osten keinerlei Bebauung im Plangebiet umsetzbar wäre. Aus städtebaulichen Gründen soll im Bereich der Theodor-Heuss-Allee eine straßenbegleitende Bebauung umgesetzt werden, um eine neue Raumkante zum großzügigen Straßenverkehrsraum zu schaffen. Mit dem städtebaulichen Ziel, der Innenentwicklung einer Außenentwicklung den Vorrang zu geben, soll dem Grundsatz entsprochen werden, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen und zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen beizutragen. Neben der sehr guten Erreichbarkeit des Plangebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr sprachen zudem die gute Erschließung durch öffentliche Straßen, die gute Infrastrukturausstattung der Plangebietsumgebung und die Altstadtnähe für eine maßvolle städtebauliche Nachverdichtung und Nutzung sowohl zu Wohnzwecken, gewerblichen und soziokulturellen Zwecken.

In Übereinstimmung mit dem Gebietscharakter eines Urbanen Gebietes – das dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören, dient – und aufgrund der geringen Plangebietsgröße wurde keine **differenzierte Baugebietsausweisungen** vorgenommen.

Aufgrund der räumlich engeren Zuordnung zwischen Emittenten und Immissionsorten und aufgrund der geplanten Gebäudehöhen (Zulässigkeit von bis zu 5 Vollgeschossen) stellten **aktive Schallschutzmaßnahmen** in Form von Lärmschutzwänden entlang der Theodor-Heuss-Allee und entlang der östlichen Plangebietsgrenze keine geeignete Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Orientierungswerte dar. In Bezug auf den Schienenverkehrslärm wurden bereits die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der Planfeststellung zum Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Schiene Nr. 8“ berücksichtigt. Die größte Wirksamkeit entfaltet dieser aktive Schallschutz für die unteren Geschosse einschließlich der Freiflächen.

Für den Fall, dass das Plangebiet vor Umsetzung der planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen mit schutzbedürftiger Bebauung innerhalb der Urbanen Gebiete MU 2 und MU 3 bebaut werden soll, wurde eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB getroffen. Festgesetzt wurde, dass in den Urbanen Gebieten MU 2 und MU 3 eine Nutzung von Aufenthaltsräumen erst zulässig ist, wenn die planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen für die ICE-Ausbaustrecke –

Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Schiene Nr. 8“ – wirksam sind (Planfeststellungsbeschluss 621 10-621ppa/004/2304#001 vom 22.01.2016). Ausnahmsweise können in den Urbanen Gebieten MU 2 und MU 3 vor Wirksamwerden der planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen Aufenthaltsräume vorgesehen werden, wenn ein entsprechender Nachweis durch eine schalltechnische Untersuchung erbracht werden kann.

Zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes kamen für die Urbanen Gebiete **passive Schallschutzmaßnahmen** in Betracht. Zum Schutz vor Verkehrslärm wurde für die schienenzugewandten Ostfassaden im MU 2 und MU 3 eine Grundrissorientierung festgesetzt, dass in den Außenwänden von Wohnungen und vergleichbaren Nutzungen Fenster von Aufenthaltsräumen nicht zulässig sind. Ergänzend wurde als Ausnahmeregelung festgesetzt, dass an den schienenzugewandten Ostfassaden Fenster von Aufenthaltsräumen vorgesehen werden können, wenn vor mindestens einem Fenster je Aufenthaltsraum bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden, durch die sichergestellt wird, dass vor den so geschützten Fenstern der Aufenthaltsräume die maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel von 63 dB(A) am Tag und 58 dB(A) der DIN 4109 (2018) in der Nacht eingehalten werden. Eine denkbare Grundrisslösung wäre, vor den Schlafräumen von Wohnungen im MU 2 und MU 3 schützende Laubengänge an der Ostfassade des Gebäudes vorzusehen.

Für einen passiven Schallschutz kamen Maßnahmen nach DIN 4109 (2018) in Betracht, die den erforderlichen Schallschutz in den Gebäuden in Form von Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (Fenster, Wände und Dächer ausgebauter Dachgeschosse) schutzbedürftiger Nutzungen sicherstellen. Die Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen gegenüber Außenlärm wurden durch die textliche Festsetzung von erforderlichen gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maßen $R'_{w,ges}$ in Bezugnahme auf die in den Anlagen 7 dargestellten maßgeblichen resultierenden Außenlärmpegel L_a für die Tag- bzw. die Nachtzeit des Schallgutachtens, IBAS-Bericht Nr. 17.10029-b01a vom 21.09.2018 festgesetzt. Textlich festgesetzt wurde, dass dabei mindestens $R'_{w,ges} = 30$ dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichts- und Büroräume und Ähnliches einzuhalten sind.

Anhand dieser im Schallgutachten dargestellten Außenlärmpegel L_a können im konkreten Einzelfall (im Baugenehmigungsverfahren) gemäß DIN 4109 die Anforderungen an die Luftschalldämmung und das erforderliche resultierende Schalldämm-Maß von verschiedenen Wand/Fensterkombinationen ermittelt werden.

Da es sich um einen Angebots-Bebauungsplan handelt, wurde ergänzend festgesetzt, dass bei Abweichung des Bauvorhabens von den Eingangsdaten, die der Schallausbreitungsberechnung (IBAS-Bericht Nr. 17.10029-b01a vom 21.09.2018) zur Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel L_a gemäß DIN 4109 (2018) zugrunde gelegt wurden, im

bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren durch eine schalltechnische Untersuchung die Einhaltung des notwendigen Schallschutzes nachzuweisen ist.

Im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) werden in den Urbanen Gebieten MU 1, MU 2 und MU 3 maßgebliche Außenlärmpegel L_a größer als 58 dB(A) erreicht. Dies hat zur Folge, dass bei Wohn- und Arbeitszimmern sowie Schlafräumen (als Schlafräume zählen auch Kinder- und Gästezimmer) schallgedämmte Lüftungseinrichtungen sicher zu stellen sind, so dass die Fenster nachts geschlossen bleiben können. Dies wurde durch eine entsprechende textliche Festsetzung gesichert.

Die Festsetzungen passiver Schallschutzmaßnahmen stellen sicher, dass den schallimmissionsschutzrechtlichen Anforderungen an die geplante urbane Mischnutzung zur Erzielung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Hinblick auf Verkehrsgeräuschemissionen sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum Rechnung getragen werden kann.

Bezüglich der Gewerbelärm-Immissionen (= auf das Plangebiet einwirkender Gewerbelärm) waren keine Schutzmaßnahmen erforderlich.

6.2.3 Emissionskontingentierung gemäß DIN 45691

Urbane Gebiete dienen der Unterbringung von Gewerbebetrieben. Zukünftig sollen Geräuschemissionskonflikte mit der angrenzenden Wohnbebauung im Plangebiet und mit bestehender Wohnbebauung in der Nachbarschaft vermieden werden. Ein Geräuschemissionskonflikt wird dabei dann vermieden, wenn alle technisch, baulich und rechtlich möglichen Nutzungen innerhalb der geplanten Urbanen Gebiete zusammen im gesamten Einwirkungsbereich die Gesamt-Immissionswerte die Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. die Immissionsrichtwerte der TA Lärm unter Berücksichtigung einer Vorbelastung nicht überschreiten.

Die geplanten Urbanen Gebiete MU 1 und MU 3 wurden den akustischen Erfordernissen entsprechend in die Teilflächen TF 1 und TF 2 gegliedert und in ihrer Nutzung durch die Festsetzung von maximal zulässigen flächenbezogenen Emissionskontingenten L_{EK} nach DIN 45691 für den Tag- und Nachtzeitraum beschränkt. Das heißt, in den Teilflächen des MU 1 und MU 3 sind Betriebe und Anlagen vorbehaltlich der weiteren Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung zulässig, deren Geräusche die festgesetzten Emissionskontingente L_{EK} weder tags (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) überschreiten. Innerhalb eines in der Planzeichnung dargestellten Richtungssektors können die Emissionskontingente L_{EK} um Zusatzkontingente im Tag- und Nachtzeitraum erhöht werden.

Durch die flächenbezogene Emissionskontingentierung werden die maßgeblichen Beurteilungspegel im gesamten Einwirkungsbereich – innerhalb und außerhalb des Plangebietes – sicher eingehalten und damit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

6.2.4 Tiefgaragen

Aus dem Plangebiet werden künftig Lärmemissionen durch die geplanten Tiefgaragenzufahrten auf die Nutzungen im Plangebiet einwirken, die gemäß TA Lärm zu beurteilen sind. Die Ein- und Ausfahrtrampen befinden sich nördlich vom MU 2 bzw. östlich des MU 1.

Aus den Berechnungsergebnissen der schalltechnischen Untersuchung zu den Stellplatzimmissionen der Tiefgarage im MU 2 und MU 3 ging hervor, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Urbane Gebiete von tags 63 dB(A) und nachts 45 dB(A) an den maßgebenden Immissionsorten innerhalb des Plangebietes zur Tag- und Nachtzeit unterschritten werden.

Aus der Untersuchung der Stellplatzimmissionen der Tiefgarage im MU 1 (Hotel) ging hervor, dass der Immissionsrichtwert gemäß TA Lärm zur Tagzeit an allen Fassadenabschnitten unterschritten wird. Zur Nachtzeit wird der Immissionsrichtwert – mit Ausnahme der direkt an die Tiefgaragenrampe angrenzenden Nord-Fassade des Hotelgebäudes als auch die an die Privatstraße grenzende Ostfassade sowie Westseite des Gebäudes im MU 3 – eingehalten. Bedingt durch die Pkw-Vorbeifahrten in der ungünstigsten Nachtstunde berechneten sich an den genannten Fassadenabschnitten Beurteilungspegel von 47 bis 53 dB(A) nachts, das heißt zu einer Überschreitung des Immissionsrichtwertes von 2 bis zu 8 dB(A). Unter Berücksichtigung der in diesem Bereich maßgeblich einwirkenden Verkehrslärmimmissionen (Straße und Schiene) mit Beurteilungspegeln von 59 bis 65 dB(A) nachts sowie dem festgesetzten passiven Schallschutz sind die Überschreitungen des Immissionsrichtwertes im Nachtzeitraum hinnehmbar.

Durch die geplanten Tiefgaragenzufahrten werden aus dem Plangebiet künftig Lärmemissionen auf die nähere Nachbarschaft (außerhalb des Plangebietes) einwirken, die ebenfalls gemäß TA Lärm zu beurteilen sind. Aus der schalltechnischen Untersuchung ging hervor, dass die Tiefgaragen im Plangebiet zu keinen unzulässigen Geräuscheinwirkungen an der bestehenden Bebauung in der Umgebung führen.

6.2.5 Wehranlage an der Wiesent

Südlich des Plangebietes befindet sich eine Wehranlage an der Wiesent, die durch den Wasserüberfall Geräuscheinwirkungen erzeugt, aber nicht als Anlage zur Energieerzeugung betrieben wird. Grundsätzlich ist die Geräuscheinwirkung durch den Wasserüberfall an Wehren kaum einer der in der DIN 18005 genannten Lärmarten zuzuordnen. Da im vorliegenden Betrachtungsfall keine Energieerzeugung betrieben wird, wäre eine Beurteilung analog zu Gewerbelärmeinwirkungen grundsätzlich in Frage zu stellen. An Staustufen mit Anlagen zur Energieerzeugung werden die Wassergeräusche an Wehren überwiegend nicht dem Gewerbelärm zugeschlagen, sondern ausschließlich die Anlagengeräusche der Maschinenhäuser bzw. Rechenreinigung berücksichtigt. Insofern wurden im vorliegenden Betrachtungsfall die Geräuscheinwirkungen

gen, die durch den Wasserüberfall verursacht werden, nicht Gegenstand einer schalltechnischen Bewertung.

6.2.6 Einsatz eines Spülfahrzeugs der Stadtwerke Forchheim

Zum Zeitpunkt der Bebauungsplanaufstellung wurde der innerhalb des Urbanen Gebietes MU 2 gelegene Abwasserschacht H10_018R maximal 5 x täglich für die Dauer von jeweils 15 Minuten zur Wasseraufnahme eines Kanalspülfahrzeugs angefahren. Nach Abstimmung zwischen den Stadtwerken Forchheim und dem Planungsanlassgeber soll die Wasseraufnahmestelle für Spülfahrzeuge zunächst kurzfristig an einen Schacht östlich des ehemaligen Hauptpostgebäudes (auf Bahngelände) verlegt werden.

Auf Basis von Messergebnissen und in Anlehnung an die Vorgaben der Richtlinie 2000/14/EG (umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen) ist bei Betrieb des Saug- und Spülfahrzeugs in Standard-Ausführung ein Schalleistungspegel von $L_{WA} = 106...108$ dB(A) zu erwarten. Unter der Annahme einer Flächenschallquelle mit einem Schalleistungspegel von $L_{WA} = 107$ dB(A) in einer Höhe von 1,5 m und für die Dauer von insgesamt 75 Minuten (5 Fahrzeuge zu je 15 Minuten) kann ein Immissionspegel von bis zu 75 dB(A) auftreten. Werden diese Geräusche als Gewerbelärm eingestuft, so ergibt sich gemäß TA Lärm ein über den Tagzeitraum (6 Uhr bis 22 Uhr) gemittelter Beurteilungspegel von bis zu 63 dB(A).

Der zulässige Immissionsrichtwert nach TA Lärm für ein Urbanes Gebiet (MU) von tags 63 dB(A) wird – unter Berücksichtigung der ermittelten gewerblichen Geräuschvorbelastung – im Urbanen Gebiet MU 3 eingehalten. Relevante kurzzeitige Geräuschspitzen, die zu einer Überschreitung des Spitzenpegelkriteriums gemäß TA Lärm für ein Urbanes Gebiet zur Tagzeit führen, sind mit dem Betrieb eines Saug- und Spülfahrzeugs nicht zu erwarten.

Seitens der Stadtwerke wurde mittelfristig eine stadträumliche Verlegung der Wasseraufnahmestelle in Aussicht gestellt.

6.2.7 Auswirkungen der Planung

Die Zunahme des Straßenverkehrslärms durch den von der Planung ausgelösten Mehrverkehr auf öffentlichen Straßen (Theodor-Heuss-Allee, Bahnhofplatz, Schönbornstraße, Eisenbahnstraße) wurde untersucht. Grundlage war hierfür eine vergleichende Betrachtung der Pegeländerungen durch den planinduzierten Straßenverkehr (Verkehrsprognose) gegenüber der durch Verkehrszählung ermittelten bestehenden Verkehrslärmbelastung. Aus den Berechnungsergebnissen der schalltechnischen Untersuchung ging hervor, dass die Differenz zwischen Plan- und Nullfall bei dieser Mittelungspegel-Betrachtung stets im Bereich $\leq 0,3$ dB tags und nachts liegt.

Eine erhebliche Verkehrszunahme würde bei einem Anstieg der Emissionspegel um mindestens 3 dB vorliegen. Trotz des Anstiegs der Verkehrsbelastung ist insgesamt keine erhebliche Veränderung der Verkehrsgerauschsituation im Umfeld der Planung zu erwarten und daher als zumutbar für die Nachbarbebauung einzustufen.

6.2.8 Jahngelände westlich der Willy-Brandt-Allee

Südwestlich des ehemaligen Postareals, westlich der Willy-Brandt-Allee, befindet sich das Jahngelände, für das sich ein vorhabenbezogene Bebauungs- und Grünordnungsplan in Aufstellung befindet – Nr. 1/4-10 Gebiet Forchheim Süd, Bereich des Jahn- und ATSV Sportgeländes nördlich der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße. In diesem Bauleitplanverfahren wurde der planbedingte Mehrverkehr durch die Realisierung von maximal 400 WE ermittelt und berücksichtigt. Von der Zunahme des Verkehrsaufkommens sind in erster Linie der signalgeregelte Knoten Theodor-Heuss-Allee / Willy-Brandt-Allee / Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße (K1) und der unsignalisierte Knoten Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße (West-Ost) / Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße (K2) betroffen. Aus den Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Bestandsfall ging hervor, dass für beide Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit vorhanden ist: Am Knotenpunkt K1 die Qualitätsstufe B und am Knotenpunkt K2 die Qualitätsstufe A. Aus der Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognosezustand (= Umsetzung des Bauplanungsrechts zur Realisierung eines Wohnquartiers) war abzuleiten, dass sich die Verkehrsqualität an den beiden maßgeblichen Knotenpunkten unwesentlich verändert; der Knotenpunkt K1 wird im Planfall weiterhin die Qualitätsstufe B und der Knotenpunkt K2 weiterhin die Qualitätsstufe A aufweisen. Insofern wurde im Bebauungsplanverfahren für die Aufstellung des vorhabenbezogene Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 1/4-10 nachgewiesen, dass das Vorhaben keine spürbaren negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf der Bundesstraße B 470 haben wird.

6.3 Immissionsschutz – Erschütterungen

Aufgrund der geringen Entfernung des geplanten „Urbanen Gebietes“ zu Bahnanlagen wurden Untersuchungen zu den von den Schienenstrecken ausgehenden Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Wohnungen und im Hinblick auf den sogenannten Sekundärluftschall erforderlich (Einwirkung von Zugserschütterungen auf das Postquartier in Forchheim, IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, Bayreuth, 24.09.2018). Der Abstand zwischen der planungsrechtlich zulässigen Wohnnutzung und der Erschütterungsquelle beträgt circa 40 bis 60 m. Maßgeblich auf das Plangebiet einwirkende Erschütterungsquellen sind die Bahnstrecken Nr. 5113 „Wiesentaltbahn“, Nr. 5900 „Nürnberg–Bamberg“ sowie Nr. 5919 „NBS Nürnberg–Erfurt“, die östlich des Plangebietes verlaufen.

Zur Bewertung der in den Gebäuden zu erwartenden Erschütterungsimmissionen sowie des sekundären Luftschalls aufgrund des Bahnverkehrs sind am 12.09.2018 an zwei Messpunkten innerhalb des Plange-

bietet Schwingungs- und Erschütterungsmessungen gemäß DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) durchgeführt worden. Für das geplante „Urbane Gebiet“ gemäß § 6a BauNVO können die Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen durch Schienenverkehr nach DIN 4150, Teil 2 für Einwirkungsorte, in deren Umgebung weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, herangezogen werden – mit $A_u = 0,2$ tags bzw. $A_u = 0,15$ nachts. Die Schwingungsmessung hat gezeigt, dass die normativen Anforderungen zum Erschütterungsschutz gemäß DIN 4150-2 für Wohngebiete im Tag- und Nachtzeitraum – $A_u = 0,15$ tags bzw. $A_u = 0,1$ nachts – sicher eingehalten werden. Erschütterungsmindernde Maßnahmen waren daher im Plangebiet nicht erforderlich.

In Bezug auf den sogenannten Sekundärluftschall können die Vorgaben der VDI-Richtlinie 2719 bzw. 2038-3 bzgl. der Mittelungspegel L_m des Sekundärschalls am Tag und in der Nacht eingehalten werden. Ebenso können die Anforderungen der VDI-Richtlinie 2719 bzw. 2038-3 bzgl. der mittleren Spitzenpegel L_{max} für Wohngebiete tags und nachts eingehalten werden. Eine Umsetzung schwingungstechnischer Maßnahmen zur Reduktion der Schwingungsimmissionen in den Gebäuden, wie z.B. der Einbau einer elastischen Lagerung, war daher nicht erforderlich.

6.4 Boden

Im Plangebiet sind die ursprünglichen Bodengesellschaften durch die ehemalige Nutzung zu Postzwecken überwiegend anthropogenen überformt. Die Wiedernutzbarmachung des ehemaligen Postareals zugunsten einer städtebaulichen Nachverdichtung folgt dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a (2) BauGB, die natürlichen Ressourcen zu schonen.

Im Altlastenkataster des Landkreises Forchheim nach Art. 3 des Bayerischen Bodenschutzgesetzes ist keine Altlastverdachtsfläche innerhalb des Bebauungsplangebietes eingetragen. Auf der Planzeichnung wurde der Hinweis aufgenommen, dass das Landratsamt Forchheim unverzüglich zu informieren ist, wenn bei Erschließungs- oder Baumaßnahmen Anzeichen gefunden werden, die auf einen Altlastverdacht schließen lassen.

Die Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG), der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) und der Verordnung über Sachverständige und Untersuchungsstellen für den Bodenschutz und die Altlastenbehandlung in Bayern (VSU Boden und Altlasten) sind zu beachten.

6.5 Klima

Als Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung wurde festgesetzt, dass die Dachflächen im Plangebiet extensiv zu begrünen sind.

Die extensive Dachbegrünung soll einer intensiven Aufheizung und mangelnden nächtlichen Abkühlung entgegenwirken und zur geringfügigen Verbesserung des lokalen Mikroklimas beitragen.

6.6 Kulturgüter

Innerhalb des Plangebietes liegen keine Hinweise auf mögliche Bodendenkmäler vor. Auf dem Bebauungsplan wurde der Hinweis aufgenommen, dass zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht gemäß Art. 8 Abs. 1 und 2 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) unterliegen. Bei Bodenbewegungen auftretende archäologische Funde und Befunde sind der Stadt Forchheim als Untere Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle Schloß Seehof in Memmelsdorf unverzüglich zu melden.

7 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Als Dachformen sind im MU 1 (Hotel) und MU 2 (Wohngebäude) ausschließlich Flachdächer vorgesehen und festgesetzt, um ein einheitliches Bild für die geplanten Neubauten zu erzielen. Aufgrund der raumbildenden Wirkung, die vom ehemaligen Postamt für den Bahnhofplatz ausgeht, soll im MU 3 die Bestandsbebauung mit geneigtem Dach erhalten werden – daher wurde ein Satteldach bzw. Walmdach mit der Dachneigung 40° bis 50° festgesetzt.

Gestalterische Festsetzungen wurden hinsichtlich der Zulässigkeit von Werbeanlagen im Plangebiet getroffen – ein Ausschluss von Fremdwerbung, ein Ausschluss von Werbeanlagen mit wechselnden oder bewegten Sichtflächen oder mit einer entsprechenden Beleuchtung (einschließlich Lichtprojektionen) sowie ein Ausschluss von Fahnenmasten. Zudem sollen Schaufensterbeschriftungen und -abklebungen, die 1/3 der Fensterfläche überschreiten, nicht zulässig sein. Diese Bauvorschriften stehen im Einklang mit dem Ziel, den Bahnhofplatz als Stadteingang städtebaulich aufzuwerten (Forchheim quer denken).

8 Planverwirklichung

Das Planungsrecht wurde in Form eines projektorientierten Bebauungsplans geschaffen. Die Planungskosten wurden von der Planungsanlassgeberin übernommen.

Ein Bodenordnungsverfahren war nicht erforderlich.

Städtebaulicher Vertrag

Regelungsgegenstand eines städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Forchheim und der Planungsanlassgeberin waren:

- die anteilige Umsetzung öffentlich geförderten Wohnungsbaus – 20 % der Wohnfläche sind mit reduziertem Mietzins befristet auf 25 Jahre zu vermieten (Wohnraummodell der Stadt Forchheim),
- die Umsetzung der erforderlichen CEF-Maßnahme – das Aufhängen von zwei speziellen Nistkästen für die Wasserramsel – und Monitoring,
- notwendige Pflege- und Bewirtschaftungsmaßnahmen für die im Plangebiet liegenden Flächen des gesetzlich geschützten Biotops „Gewässerufer des Wiesentkanals“,
- die Berücksichtigung des Stadtwerke-Kanals innerhalb der Biotop-Fläche – in Form eines Leitungsrechts – über die Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit.