

BEBAUUNGSPLAN NR. 63a-XVI
ZWISCHEN KLENZESTRASSE UND KÖNIGSWIESENWEG,
ZUR ÄNDERUNG EINES TEILBEREICHES DES
BEBAUUNGSPLANES NR. 63A-XI, KÖNIGSWIESEN – NORD I

ENTWURF
BEGRÜNDUNG
vom **11.03.2025**

BEGRÜNDUNG

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch zum Bebauungsplan Nr. 63a-XVI
zwischen Klenzestraße und Königswiesenweg

zur Änderung eines Teilbereiches des Bebauungsplanes
Nr. 63a-XI, Königswiesen – Nord

Inhaltsverzeichnis

1 Lage und Bestandssituation	4
1.1 Allgemeines	4
1.2 Naturraum und Klima	7
1.3 Topographie.....	10
1.4 Boden und Hydrologie.....	11
1.5 Bodendenkmäler.....	11
1.6 Altlasten	11
1.7 Schallimmissionen	11
1.8 Aktuelle Grundstückssituation	13
1.9 Dinglich gesicherte Stellplätze.....	15
1.10 Stand und Erfordernisse der Bauleitplanung	17
1.10.1 Flächennutzungsplan	17
1.10.2 Bebauungsplan	18
2 Anlass, Ziel und Zweck der Planung	20
2.1 Ausgangssituation / Anlass	20
2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung	21
2.3 Weitere Verfahrensschritte.....	21
2.3.1 Flächennutzungsplan	21
2.3.2 Bebauungsplan	21
3 Inhalt und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	22
3.1 Städtebauliches Gesamtkonzept und städtebauliche Vergleichswerte	22
3.2 Art und Maß der baulichen Nutzung.....	24
3.2.1 Art der baulichen Nutzung	24
3.2.2 Maß der baulichen Nutzung.....	25
3.2.3 Grund- und Geschoßflächenzahl	25
3.3 Bauweise und Zahl der Vollgeschosse.....	26
3.3.1 Bauweise.....	26
3.3.2 Zahl der Vollgeschosse	26
3.4 Höhenlage des Geländes, Höheneinordnung und Höhen der baulichen Anlagen	27
3.5 Baugrenzen.....	28
3.6 Nicht überbaubare Grundstücksflächen	28
3.7 Abstandsflächen	29
3.8 Gestaltung der baulichen Anlagen und Dachgestaltung	30
3.9 Tiefgaragen und Stellplätze mit Ihren Ein- und Ausfahrten.....	32
3.10 Flächen für die Feuerwehr, Straßenbegleitgrün	34
3.11 Werbeanlagen, Freileitungen	34
3.12 Grünordnerische Festsetzungen	35
3.12.1 Baumschutzverordnung.....	36

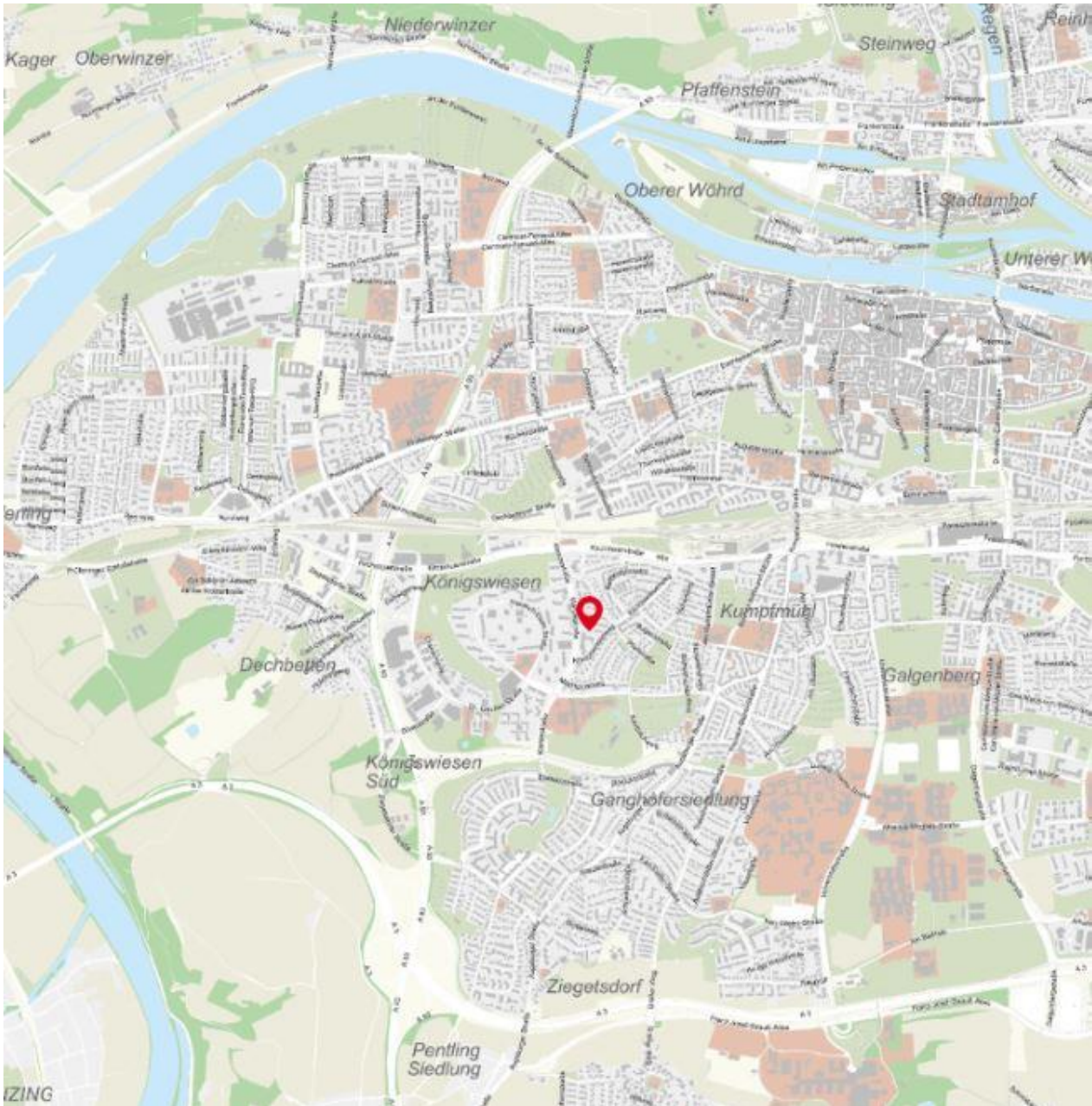
3.13	Einfriedungen und Stützmauern	41
3.14	Öffentliche Grünflächen.....	42
3.15	Öffentliche Spielplatzflächen	42
3.16	Private Spielplatzflächen	43
3.17	Verkehrerschließung	43
3.17.1	Allgemeines.....	43
3.17.2	Fußwegeverbindungen	43
3.17.3	Radwegeverbindungen.....	43
3.18	Ver- und Entsorgung	44
3.19	Schallschutz.....	44
3.19.1	Öffentlicher Verkehrslärm	45
3.19.2	Parkverkehr der Wohnanlage	46
3.20	Baugrundverhältnisse / Grundwasser.....	51
3.21	Niederschlagswasser, Überflutungsschutz bei Starkregen	51
3.21.1	Niederschlagswasser	51
3.21.2	Überflutungsschutz bei Starkregen.....	53
3.22	Altlasten	53
3.23	Bodendenkmäler	54
3.24	Inkrafttreten.....	54

1 Lage und Bestandssituation

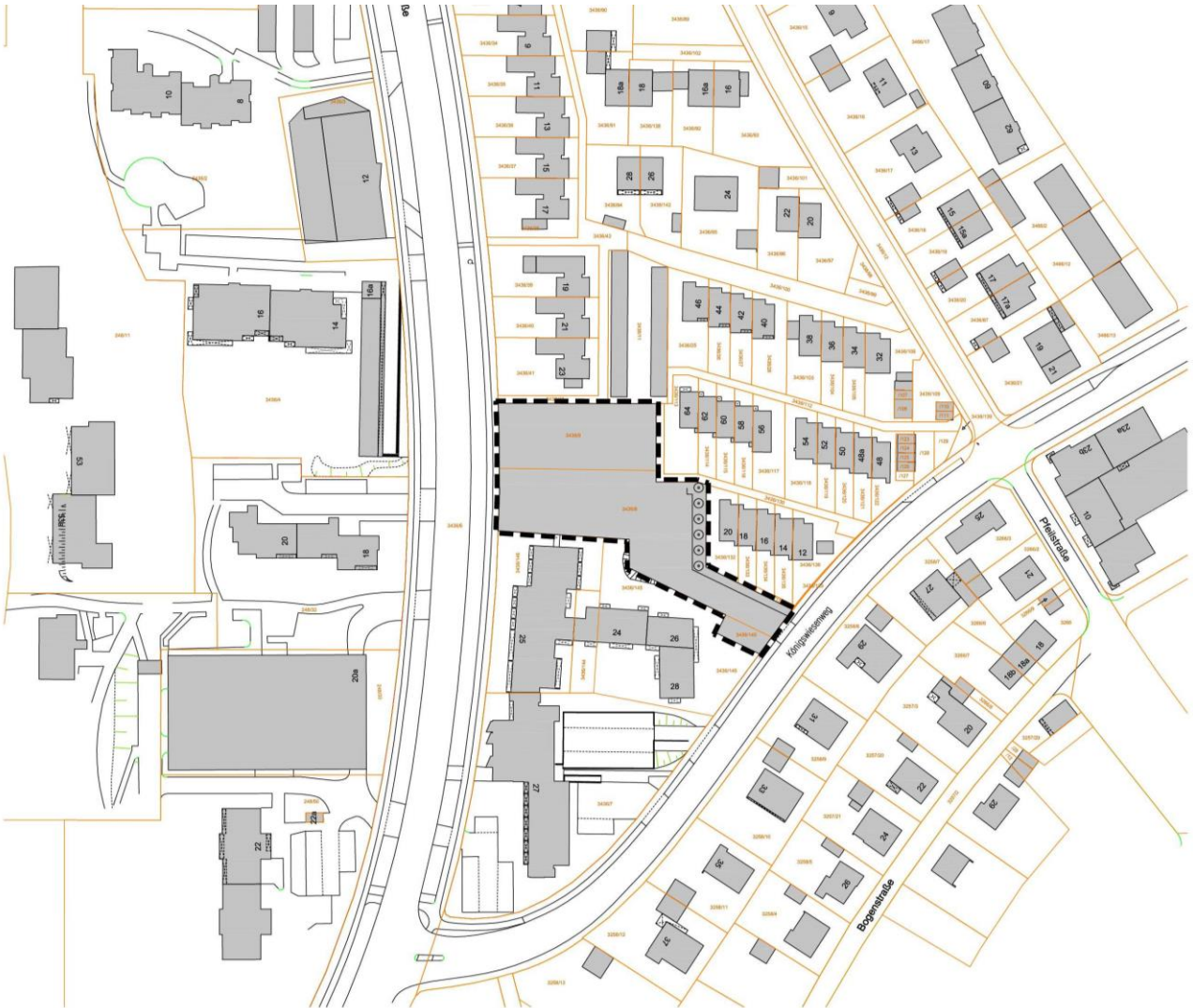
1.1 Allgemeines

Das Planungsgebiet des Bebauungsplanes umfasst eine Gesamtfläche von ca. 0,316 ha. Es liegt an der Grenze zwischen dem Stadtbezirk 13 „Kumpfmühl – Ziegetsdorf – Neuprüll“ (nach Osten) und dem Stadtbezirk 14 „Großprüfening – Dechbetten – Königswiesen“ (nach Westen), ca. 1,5 km südwestlich von der historischen Altstadt.

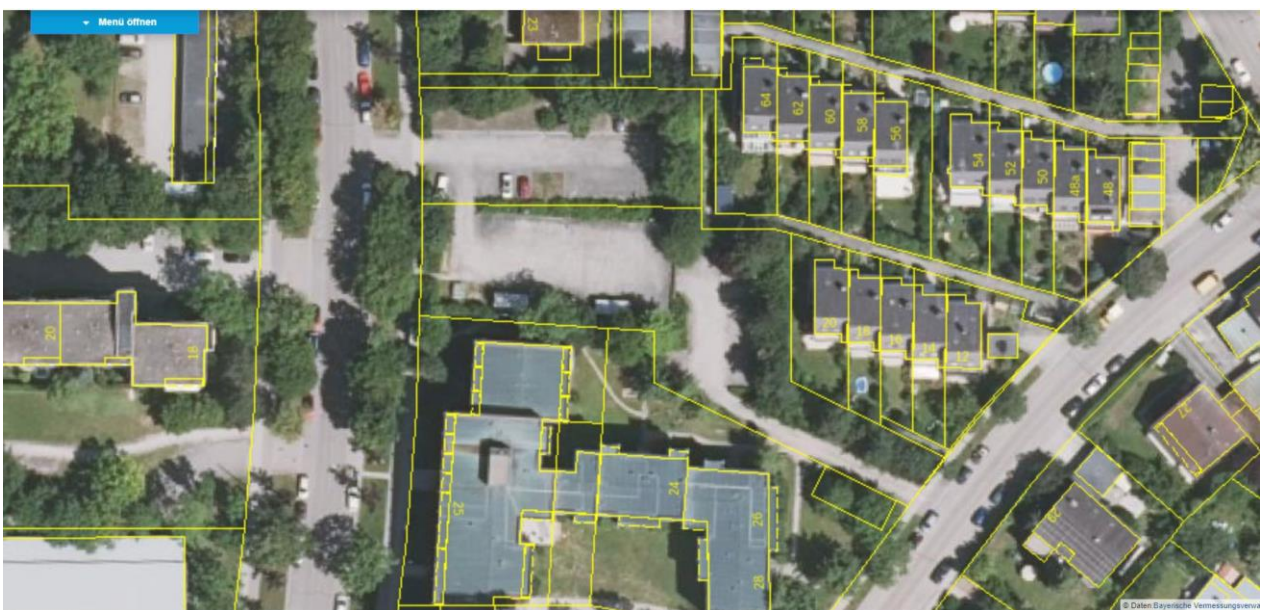
Das Planungsgebiet umfasst die Grundstücke der Flurnummern 3436/8, 3436/9 und 3436/147, Gemarkung Regensburg.



Lageplan mit Kennzeichnung des Planungsgebietes, o.M., Quelle: Stadtportal Stadt Regensburg



Lageplan im Stadtquartier mit Kennzeichnung der Planungsfläche, o.M.
 Quelle: Stadtgrundkarte, Stadt Regensburg, Bearbeitung: FLU Planungsteam, Regensburg



Luftbildarstellung, Vorhandene Stellplatzanlage mit Anbindung an die Klenzestraße und den Königswiesenweg o.M.
 Quelle: Bayer. Vermessungsverwaltung, Bearbeitung: FLU Planungsteam, Regensburg

Im Westen wird das Planungsgebiet durch die Klenzestraße, im Osten durch den Königswiesenweg begrenzt. Beide Erschließungsstraßen sind gut ausgebaut und binden bereits jetzt die Planungsfläche sowohl von Osten wie auch von Westen durch Zufahrten an. Die Klenzestraße weist dabei eine höhere Bedeutung als Verbindungsstrecke in Nord-Südrichtung auf und hat ein höheres Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Königswiesenweg, welcher überwiegend dem Anliegerverkehr dient.

Das Planungsgebiet ist derzeit bereits intensiv bebaut bzw. überbaut: Im südwestlichen Bereich befindet sich eine Tiefgaragenanlage mit einem darüber liegenden Parkdeck mit offenen (nicht überdachten) Stellplätzen. Im Nordwesten der Fläche befinden sich weitere offene Stellplätze. Die Stellplätze auf dem Parkdeck sind von der Klenzestraße aus erschlossen. Die Tiefgaragenanlage sowie weitere an der Zufahrt der Tiefgarage liegende offene Stellplätze werden über eine lange Zufahrtsrampe vom Königswiesenweg her angebunden. **Diese Zufahrt dient zudem auch als Zufahrt der Feuerwehr für eine Feuerwehraufstellfläche an der Nordfassade der mehrgeschossigen Wohngebäude des Königswiesenweg 24 und 26.**

Die Begrünung des Grundstücks bildet sich aus überwiegend randlich gelegenen, schmalen Grünflächen sowie Grünflächen in der schmalen Fuge zwischen der Tiefgaragenanlage und den offenen Stellplätzen. Trotz der ungünstigen Wurzelraumbedingungen hat sich ein Bestand gebildet, der Bäume umfasst, die der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg unterliegen.

Die vorherrschende Nutzung der umgebenden Bebauung in diesem Stadtbereich ist Wohnen. Südlich des Geltungsbereiches befindet sich ein Komplex aus Geschosswohnungsbauten mit bis zu 10 Geschossen (Klenzestraße 25 und 27) die sowohl aus 1- Zimmer Apartments mit studentischer Nutzung wie auch aus 2 bis 4- Zimmerwohnungen für Familien bestehen.

Nördlich und östlich der Planungsfläche befindet sich kleinteilige, ein- bis zweigeschossige Bebauung, bestehend aus Reihen- bzw. Kettenhäusern, sowie Garagenhöfen (Klenzestraße 23 und 21, sowie Königswiesenweg 12 – 20 und 56 – 64). Die Bebauungsstruktur der direkten Umgebung der Planungsfläche ist somit sehr heterogen.

Das Planungsgebiet ist verkehrlich über die beiderseits des Planungsgebietes unmittelbar angrenzenden Straßen Klenzestraße (westlich) und den Königswiesenweg (östlich) angebunden. Die weiträumigere Anbindung findet einerseits über die Kirchmeierstraße im Norden (Anschluss nach Westen an die Bundesautobahn (BAB) A 93 und nach Osten in Richtung Innenstadt) statt, sowie nach Süden über die Klenzestraße und weiter über die Erzbischof Buchberger Straße / Augsburgener Straße nach Osten und die Friedrich-Ebert-Straße nach Westen mit Anschlussmöglichkeiten an die BAB A 93 und BAB A 3. Es liegt somit eine gute Anbindung für den Individualverkehr vor.

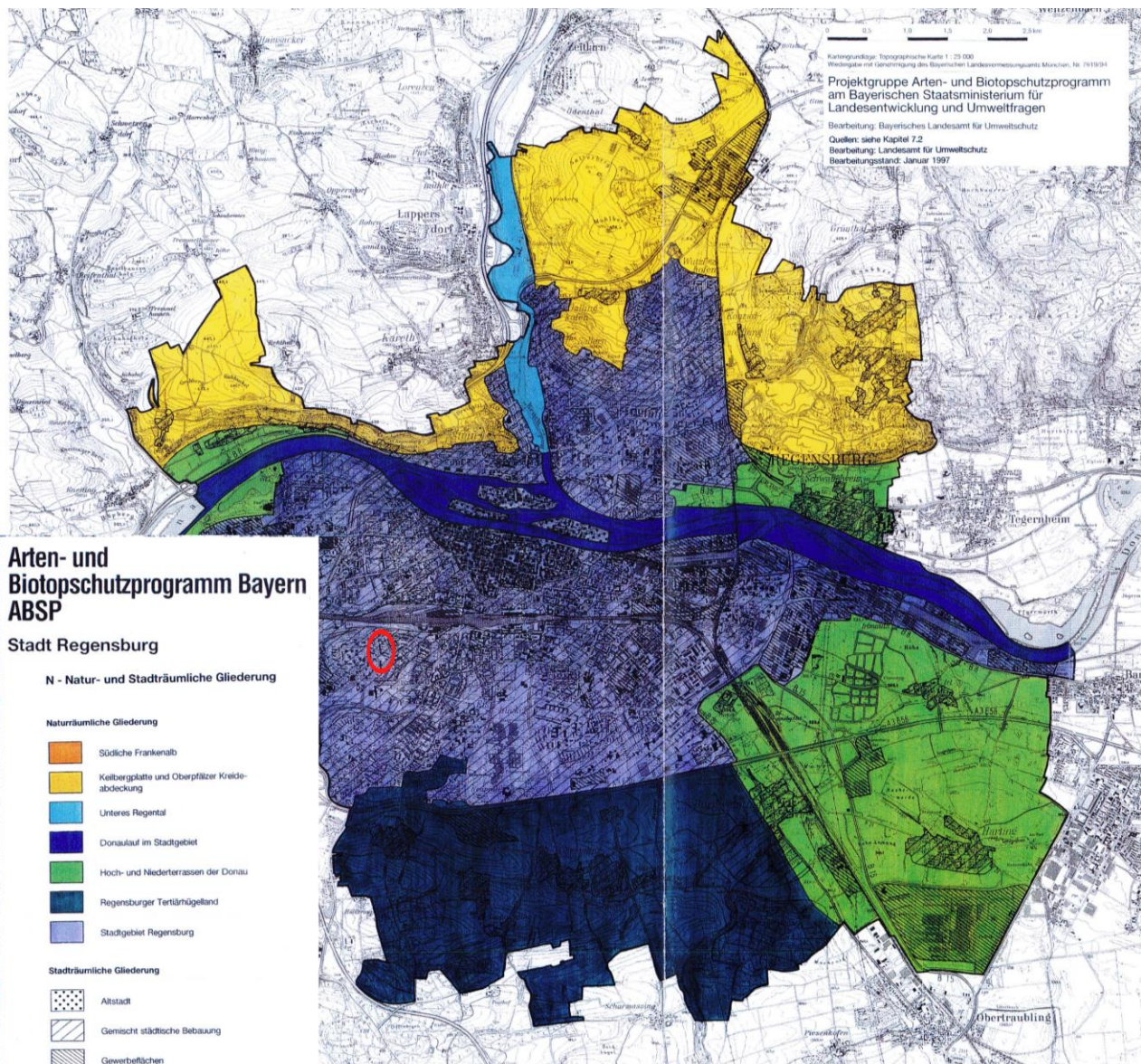
Straßenbegleitende Fuß- und Radwege binden über die Klenzestraße und den Königswiesenweg zur Kirchmeierstraße und weiter an das Stadtzentrum an (ca. 3,7 km bis zum Dom, ca. 2,2 km zum Bahnhof).

Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt über die Bushaltestelle „Simmerstraße“ am Königswiesenweg, die ca. 300 m vom Planungsgebiet entfernt liegt. Hier verkehrt derzeit die Buslinie 7 entweder in Richtung Burgweinting oder in Richtung Pentling. Eine weitere Haltestelle „Klenzestraße“ befindet sich ca. 200 m entfernt vom Planungsgrundstück in der Klenzestraße hinauf in nördlicher Richtung. Hier verkehren derzeit die Linie 4 in Richtung Universität oder Wutzlhofen, Linie 7 in Richtung Burgweinting oder Pentling, Linie 8 in Richtung Grünthal oder Klinikum sowie die Linie 10 in Richtung Prüfening oder An der Irlers Höhe. Eine sehr gute Busanbindung an die Kernstadt sowie in die weiteren Stadtbezirke ist somit gegeben.

1.2 Naturraum und Klima








Naturraum

Das Stadtgebiet von Regensburg liegt nach dem Standardwerk der naturräumlichen Gliederung (MEYEN et al. 1953-61) im Bereich des Unterbayerischen Hügellands und der Fränkischen Alb. An der nordöstlichen Grenze des Stadtgebietes schließt der Oberpfälzer und Bayerische Wald an. Betrachtet man die naturräumlichen Haupteinheiten, so finden sich im bzw. angrenzend an das Stadtgebiet insgesamt 5 Einheiten: Die Mittlere Frankenalb im Norden der Stadt, die Südliche Frankenalb im Westen, das Tertiärhügelland im Süden und Südwesten, sowie der Dungau im Südosten. Im Nordosten schließen im Stadtgebiet die südwestlichen Ausläufer des Bayerischen Waldes (Falkensteiner Vorwald) an.



Natur- und Stadträumliche Gliederung mit Markierung des BP Gebietes (rot), Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern ABSP © Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, 1999, Bearbeitung FLU Planungsteam, Regensburg

Gemäß Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) für den Stadtbereich von Regensburg wurden unter Abgleich mit aktueller Nutzung, Naturräumen der Biotopkartierung sowie Angleichung an die Einteilung des ABSP Landkreisbandes Regensburg folgende naturräumliche Einheiten bzw. ökologische Raumeinheiten unterschieden.

	Südliche Frankenalb
	Keilbergplatte und Oberpfälzer Kreideabdeckung
	Unteres Regental
	Donaulauf im Stadtgebiet
	Hoch- und Niederterrassen der Donau
	Regensburger Tertiärhügelland
	Stadtgebiet Regensburg

Verdeutlichung der Legende zur Abbildung auf der vorherigen Seite

Der besiedelte Bereich wird wegen der Dominanz der Bebauung gegenüber den naturräumlichen Faktoren als eigene Einheit aufgefasst. Nach dieser Einteilung liegt das Bearbeitungsgebiet des gegenständlichen Bebauungsplanes damit im Naturraum „Stadtgebiet Regensburg“ (siehe Markierung in Abbildung auf Seite 6).

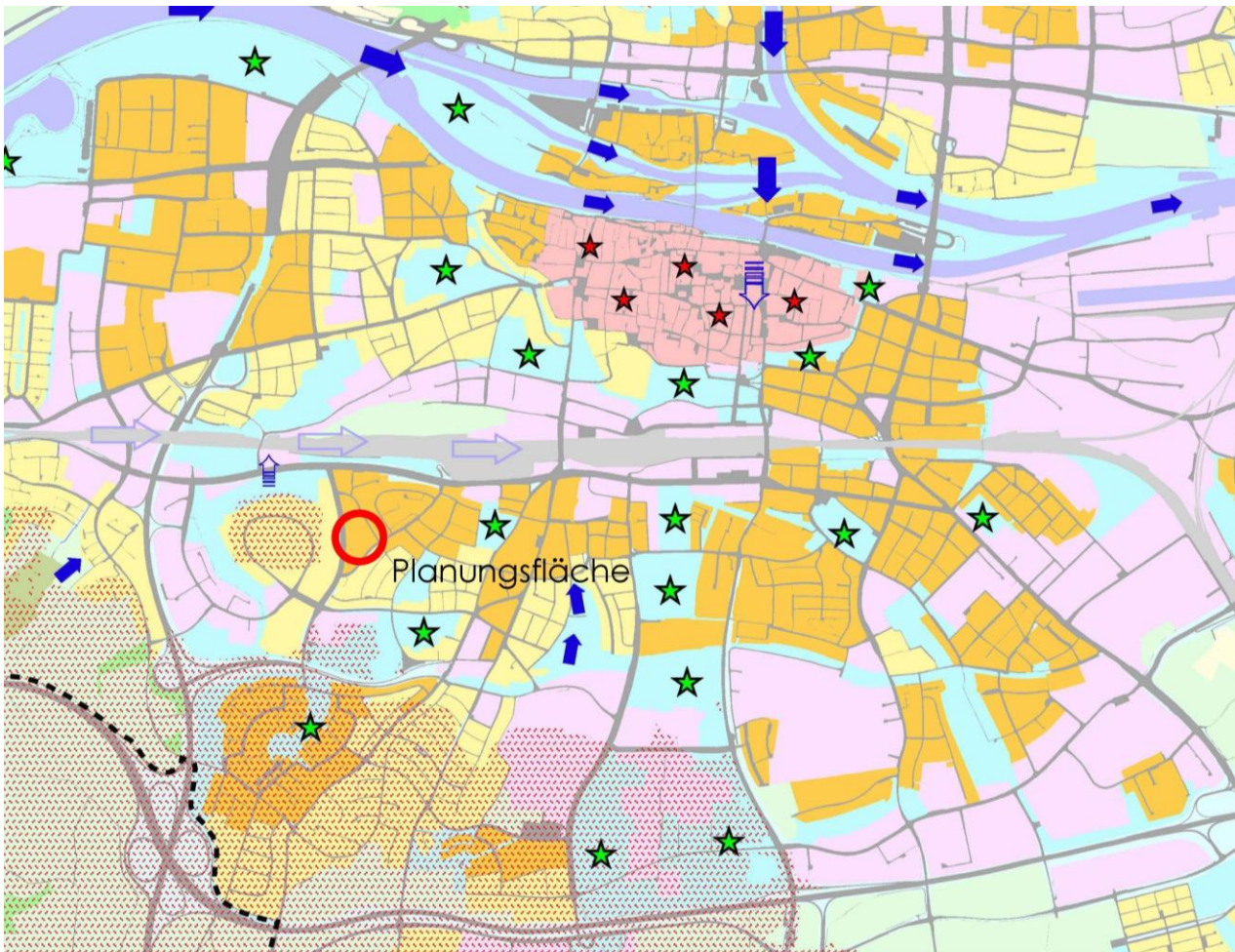
Das Stadtgebiet ist geprägt durch die Flüsse Donau, Naab und Regen. Die Donau hat in Regensburg ihren nördlichsten Punkt, fließt ca. 2 km nördlich des Planungsgebietes und hat keinen Einfluss auf dieses. Der Donau fließt von Norden der Regen zu und von Westen die Naab.

Das Gelände fällt von Süden nach Norden Richtung Altstadt und Donauebene ab.

Klima

Die Stadt Regensburg befindet sich in der gemäßigten Klimazone mit kontinentalem Einschlag. Das Regensburger Klima zeichnet sich insbesondere durch stabile und trockene Sommer aus. Für den im Voralpenland üblichen Föhn ist Regensburg die nördliche Grenze. Durch die Talkessellage entsteht häufig eine Inversionswetterlage, wobei der Geltungsbereich des Baugebietes in einer Übergangszone am südlichen, nach Norden geneigten Talhang liegt, in der die kalten Luftmassen in Richtung Donauebene abfließen können.

Im Stadtklimagutachten Regensburg ist das Bearbeitungsgebiet und die umliegenden Flächen in der Klimabestandskarte mit „Stadtklima“ (mäßig hohe bis hohe Belastung) gekennzeichnet.



spezielle Klimafunktionen

- ★ lokale thermische Belastungsschwerpunkte
- ★ lokale thermische Entlastungsräume
- ⇐ Kaltluftabfluss (Hangabwind) mit regionaler Bedeutung
- ⇐ Kaltluftabfluss (Hangabwind) mit lokaler Bedeutung
- Kaltluftleitbahn mit lokaler Bedeutung
- Kaltluftleitbahn (Bergwind) mit regionaler Bedeutung
- ⇐ regional bedeutsame Luftleitbahn
- ▨ obere Hangbereiche und Kuppen mit reduzierter nächtlicher Abkühlung

Klimatope der Verkehrswege

- ▬ Straßenbereiche, teilweise mit erhöhter Schadstoffemission
- ▬ Schienenbereiche, teilweise mit Luftleitbahnfunktion
- ▬ Straßenbegleitgrün ohne Klimafunktion

Stadtklimatope

- Dorfklima (ohne oder geringe thermische Belastung)
- Stadtrandklima (geringe bis mäßig hohe Belastung)
- Stadtklima (mäßig hohe bis hohe Belastung)
- Altstadtklima (hohe bis sehr hohe Belastung)
- Gewerbe-/Industrieklima (hohe bis sehr hohe Belastung)

Offenlandklimatope

- Freilandklima (nachts hohe bis sehr hohe Ausgleichsleistung)
- Parkklima (ganztäglich sehr hohe Ausgleichsleistung)
- Waldklima (tagsüber hohe Ausgleichsleistung)
- Gewässerlima (ganztäglich geringe bis mäßig hohe Ausgleichsleistung)
- Sonderlima Abgrabung (ganztäglich ohne oder geringe Ausgleichsleistung)

▬ Stadtgrenze

0 1 2 3 4 Kilometer



Klimabestandskarte mit Eintrag der Planungsfläche (rote Kreismarkierung), Stadtklimagutachten Stadt Regensburg © Büro für Umweltmeteorologie, Paderborn Januar 2014, Bearbeitung FLU Planungsteam, Regensburg

Der unmittelbare Planungsbereich weist derzeit durch die bestehende, nahezu das gesamte Planungsgebiet umfassende Parkieranlage einen hohen Versiegelungsgrad auf. Dies wirkt sich vor allem in den Sommermonaten durch ein starkes Aufheizen der Belagsflächen ungünstig auf das Mikroklima aus.

1.3 Topographie

Das Planungsgebiet liegt an einem leicht bis mittel nach Norden geneigten Hang, der von Süden ab der Stadtgrenze (Höhe BAB A 3) bis zum Rand der Kernstadt (Kirchmeierstraße / Bahnlinien) verläuft.

Das natürliche ursprüngliche Gefälle verläuft von Süden in Richtung Norden in etwa dem Gefälle der Klenzstraße folgend. Das ehemals natürliche bzw. das gestaltete Bestandsgelände an den Grundstücksgrenzen fällt von ca. 365,14 m ü. NN auf 363,60 m ü. NN im Westen und von 365,04 m NN auf ca. 363,20 m bzw. 363,03 m im Osten nahe Königswiesenweg ab.

Innerhalb des Planungsbereichs ist das natürliche Gelände durch die vorliegende Überbauung und insbesondere durch die Tiefgaragenanlage im südwestlichen Grundstücksteil und deren Zufahrt aus Osten her verändert.



Lage- und Höhenkarte im Bestand, o.M. Quelle: Aufmaß Ing.-Büro AIVG, Dresden

1.4 Boden und Hydrologie

Boden

Die Planungsfläche weist durch die Tiefgarage, das Parkdeck und die bestehenden Zufahrten einen hohen Veränderungsgrad bezogen auf natürliche Verhältnisse sowie einen hohen Überbauungs- bzw. Versiegelungsgrad auf. Die Planungsfläche ist derzeit zu ca. 85% mit Parkierungsanlagen und deren beiden Zufahrten überbaut. Schmale Grünflächen rahmen die Verkehrsflächen. Die innere Durchgrünung beschränkt sich auf wenige schmale Streifen.

Der natürliche Bodenaufbau ist im gesamten Planungsgebiet nicht mehr vorhanden.

Die Verkehrsflächen im Planungsgebiet sind an den städtischen Mischwasserkanal angeschlossen. Auf den nicht versiegelten Flächen versickert das Niederschlagswasser natürlich.

Hydrologie

Mit Grundwasser ist aufgrund durchgeführter Bodenerkundungen im Mittel ca. 8,5 m unter derzeitigem Gelände zu rechnen (Stand Okt. 2016). Die hydrologische Situation wird vorwiegend durch die Donau als großräumiger Vorfluter geprägt. Sie liegt ca. 2 km nördlich des Planungsgebietes. Das geplante Vorhaben liegt in keinem Wasserschutzgebiet, Überschwemmungsgebiet oder wassersensiblen Bereich. In unmittelbaren Bereich des Planungsgebietes und dessen Umfeld sind keine offenen Fließgewässer vorhanden (Bäche, wasserführende Gräben und Vorfluter). Stillgewässer sind ebenfalls nicht vorhanden.

1.5 Bodendenkmäler

Das Planungsgebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum eingetragenen Bodendenkmal D-3-6938-0109 – Vorgeschichtliche, metallzeitliche und frühmittelalterliche Siedlungen. Das genaue Ausmaß dieser Bodendenkmalfläche ist bislang nicht bekannt. Zudem lag/liegt das Planungsareal besonders siedlungsgünstig unmittelbar oberhalb eines historischen Bachlaufs. Es besteht daher der begründete Verdacht, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplanes noch weitere Bodendenkmäler liegen, welche sich trotz der vorliegenden intensiven Be- und Überbauung der Planungsfläche erhalten haben.

1.6 Altlasten

Altlasten sind derzeit nicht bekannt. Ein Eintrag der Planungsfläche im Altlastenkataster liegt nicht vor.

1.7 Schallimmissionen

Nach § 1 Abs. 5 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen auch die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Der Schallschutz wird dabei für die Praxis durch die DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" konkretisiert. Im Beiblatt 1 zur DIN 18005 sind entsprechend der schutzbedürftigen Nutzungen (z.B. Bauflächen, Baugebiete, sonstige Flächen) Orientierungswerte für die Beurteilung genannt. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastung zu erfüllen.

Als wichtiges Indiz für die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen durch Verkehrslärmimmissionen können die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung), welche streng genommen ausschließlich für den Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen gelten, herangezogen werden. Aufgrund der Änderung der 16. BImSchV wurde die RLS 19 eingeführt, die bei der Ermittlung der Straßenverkehrsimmissionen zu berücksichtigen ist. Nachdem in der Planung ein allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO entwickelt und festgesetzt werden soll,

werden in untenstehender Tabelle die entsprechenden Orientierungs- und Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet dargestellt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Beurteilungsgrundlagen (Angaben in dB(A)).

Anwendungsbereich	Planung		Verkehr	
Vorschrift	DIN 18005 Teil 1, BL 1, Ausgabe 2023-7		16.BImSchV Ausgabe 1990/2020	
	Orientierungswert (ORW)		Immissionsgrenzwert (IGW)	
	Tag	Nacht*	Tag	Nacht
Allgemeine Wohngebiete (WA)	55	45	59	49

Mit Straßenverkehrslärm, der auf das Planungsgebiet einwirkt, ist sowohl aus Richtung Osten vom Königswiesenweg als auch insbesondere aus Westen von der Klenzestraße zu rechnen, da das Planungsgebiet direkt an diese angrenzt. Beides, insbesondere die Klenzestraße, sind stärker frequentierte Zubringer zu den Wohnsiedlungen der Umgebung sowie zum Planungsgebiet.

Ca. 300 m nördlich der Planungsfläche verläuft die Kirchmeierstraße - eine der Haupteerschließungsachsen von Regensburg in West-Ostrichtung. In ca. 500 m westlicher Entfernung zum Plangebiet verläuft die BAB A 93 in Nord-Südrichtung.

Die Auswirkungen des Straßenverkehrslärms auf das Plangebiet und die beabsichtigte Nutzung ist zu prüfen, etwaig erforderliche Schutzmaßnahmen gegen Straßenverkehrslärm sind in die Planung aufzunehmen.

Ca. 1 km Luftlinie nördlich des Plangebietes verlaufen die stark befahrenen Bahnlinien Nürnberg – Regensburg sowie Ingolstadt - Regensburg. Deren Auswirkung auf das geplante Baugebiet ist zu ebenfalls prüfen, ggf. sind in der Bauleitplanung entsprechende Schutzmaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm zu treffen.

Im Umfeld des Planungsgebietes sind keine lärmverursachenden gewerblichen Nutzungen vorhanden.

Innerhalb des Planungsbereichs liegende, geplante Verkehrsflächen (Tiefgaragenausfahrten, oberirdische Stellplätze und ihre Zufahrten) sind hinsichtlich der Schallbelastung auf das Planungsgebiet selbst und auf die Nachbarschaft (Wohnbebauung) zu untersuchen und ggf. erforderliche Maßnahmen in die Planung aufzunehmen.

1.8 Aktuelle Grundstückssituation

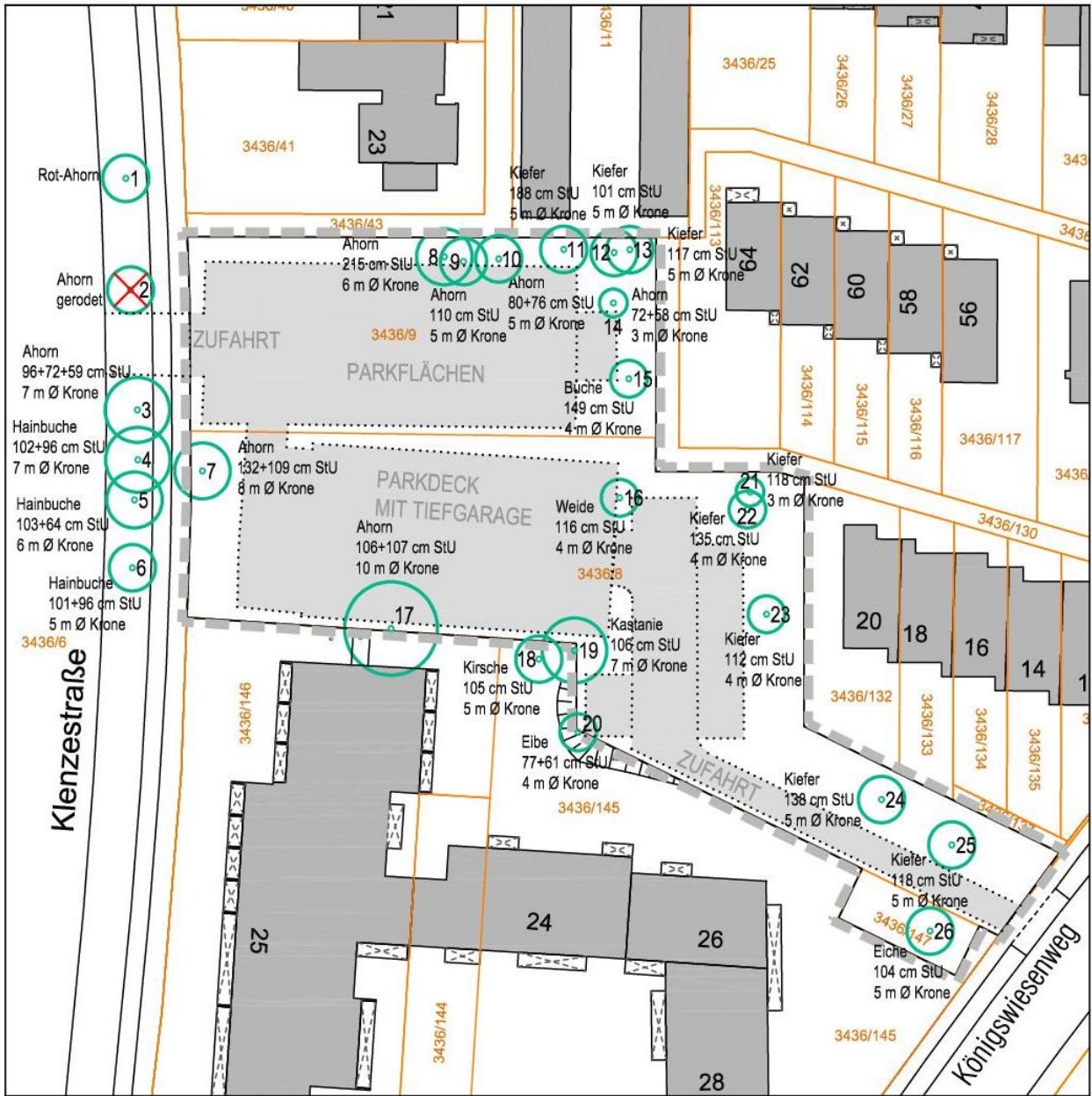
Das Planungsgebiet liegt im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 63a XI „Königswiesenweg – Nord“ und wird entsprechend der dortigen Festsetzungen genutzt. Es ist mit einer Tiefgarage und Parkdeck im südwestlichen Bereich sowie mit offenen Stellplätzen (jeweils für PKW) im nordwestlichen und zentralen Bereich bebaut. Zufahrten zu diesen Anlagen führen von Westen aus Richtung Klenzestraße (Parkdeck und offene Stellplätze in einer „oberen“ Ebene) und von Osten über den Königswiesenweg (zur Tiefgarage und offene Stellplätze östlich davor in einer „unteren“ Ebene,) in das Planungsgebiet. **Diese Zufahrt vom Königswiesenweg aus dient auch als Zufahrt zu einer Feuerwehraufstellfläche an der Nordfassade der Wohngebäude und Grundstücke Königswiesenweg 24 und 26.**

Aktive Schallschutzanlagen zum Schutz der Nachbarschaft vor den Immissionen aus der vorhandenen Parkierungsanlage sind nicht vorhanden.

Die bestehende Nutzung der Fläche mit den insgesamt 107 Stellplätzen und deren Anbindungen an die Klenzestraße und den Königswiesenweg, sowie der aktuelle Gehölzbestand sind in den Abbildungen und Luftbildern auf den Seiten 4, 13, 14 und 15 dargestellt.

Die Verkehrsflächen überdecken einen Großteil der Planungsfläche, lediglich ca. 15% der Fläche sind unversiegelt. Schmale, baumbestandene Grünstreifen gibt es insbesondere am nördlichen Rand des Grundstücks neben den Verkehrsflächen sowie zwischen den Belagsflächen. In diesen stehen aufgrund fehlenden Wurzelraumes maximal mittelmäßig vitale Bäume. Die Bäume weisen überwiegend das Alter der vorhandenen Anlagen von ca. 40 Jahren auf. Aufgrund der inzwischen erreichten Größe und hinsichtlich des Stammumfangs unterliegen sie überwiegend dem Schutz der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg, welche im Planungsgebiet gültig ist.

Nachstehende Abbildung mit Baumliste zeigt den Baumbestand im Planungsbereich sowie unmittelbar außerhalb des Planungsbereichs, welcher der Baumschutzverordnung unterliegt. Nur wenige weitere kleinere Bäume sind im Planungsbereich vorhanden. Den rechtlichen Grünbestand bilden Kleingehölze und Bodendecker. In der Abbildung sind die Bäume im öffentlichen Straßenbegleitgrün an der Klenzestraße sowie Bäume, die sich knapp außerhalb der Planungsfläche befinden miterfasst.



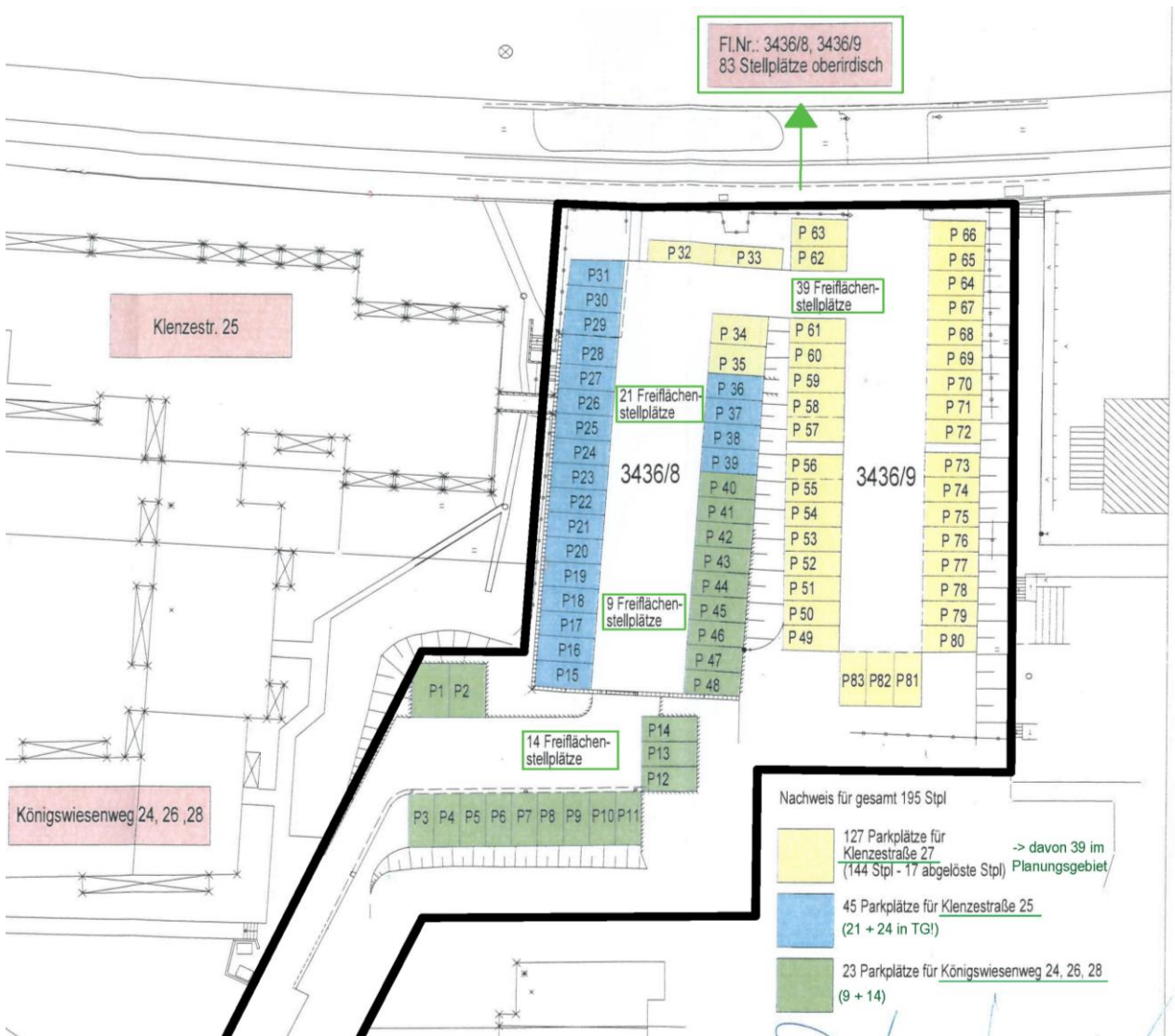
Baumbestandsplan mit Benennung der Arten sowie der Kronen- und Stammumfänge der gem. Baumschutzverordnung planungsrelevanten Bäume, Stand 2022, o.M.
 Quelle: FLU Planungsteam, Regensburg

1.9 Dinglich gesicherte Stellplätze

Auf dem Parkdeck können derzeit 69 oberirdische, offene Stellplätze von der Klenzestraße aus angefahren werden. 14 weitere oberirdische, offene Stellplätze können über den Königswiesenweg erschlossen werden. Von hier aus gelangt man auch zu den 24 Stellplätzen der Tiefgarage, die sich unter dem Parkdeck befinden. Insgesamt befinden sich auf dem Grundstück 107 Stellplätze für PKW.

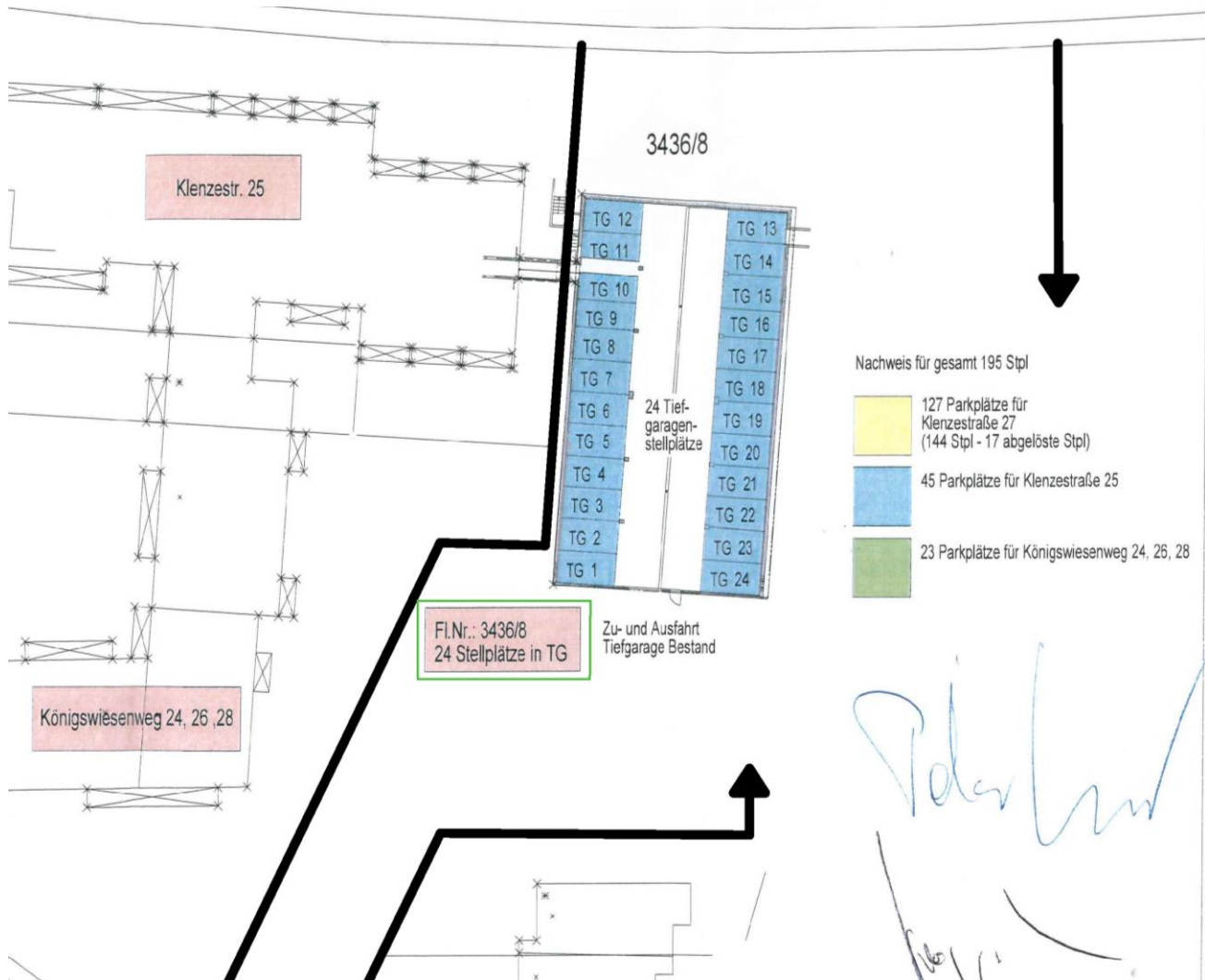
Diese Stellplätze sind vollständig gemäß nachbarschaftlicher Vereinbarungen für die Bebauung der Klenzestraße 25 und 27 sowie dem Königswiesenweg 24, 26 und 28 gesichert. Davon betreffen 45 Stellplätze die Klenzestraße 25 (21 Freiflächenstellplätze und alle 24 bisherigen Tiefgaragenstellplätze), 39 vorhandene Freiflächenstellplätze betreffen die Klenzestraße 27 und 23 vorhandene Freiflächenstellplätze betreffen den Königswiesenweg 24, 26 und 28.

Nachstehende Abbildungen zeigen die Anzahl und die Zuordnung der aktuellen Stellplätze im Planungsgebiet.



Vorhandene PKW-Stellplätze im Planungsgebiet, Plan 1, offene Stellplätze mit Bilanz.

Quelle: Architekturbüro Tuscher, Bearbeitung: FLU Planungsteam, Regensburg



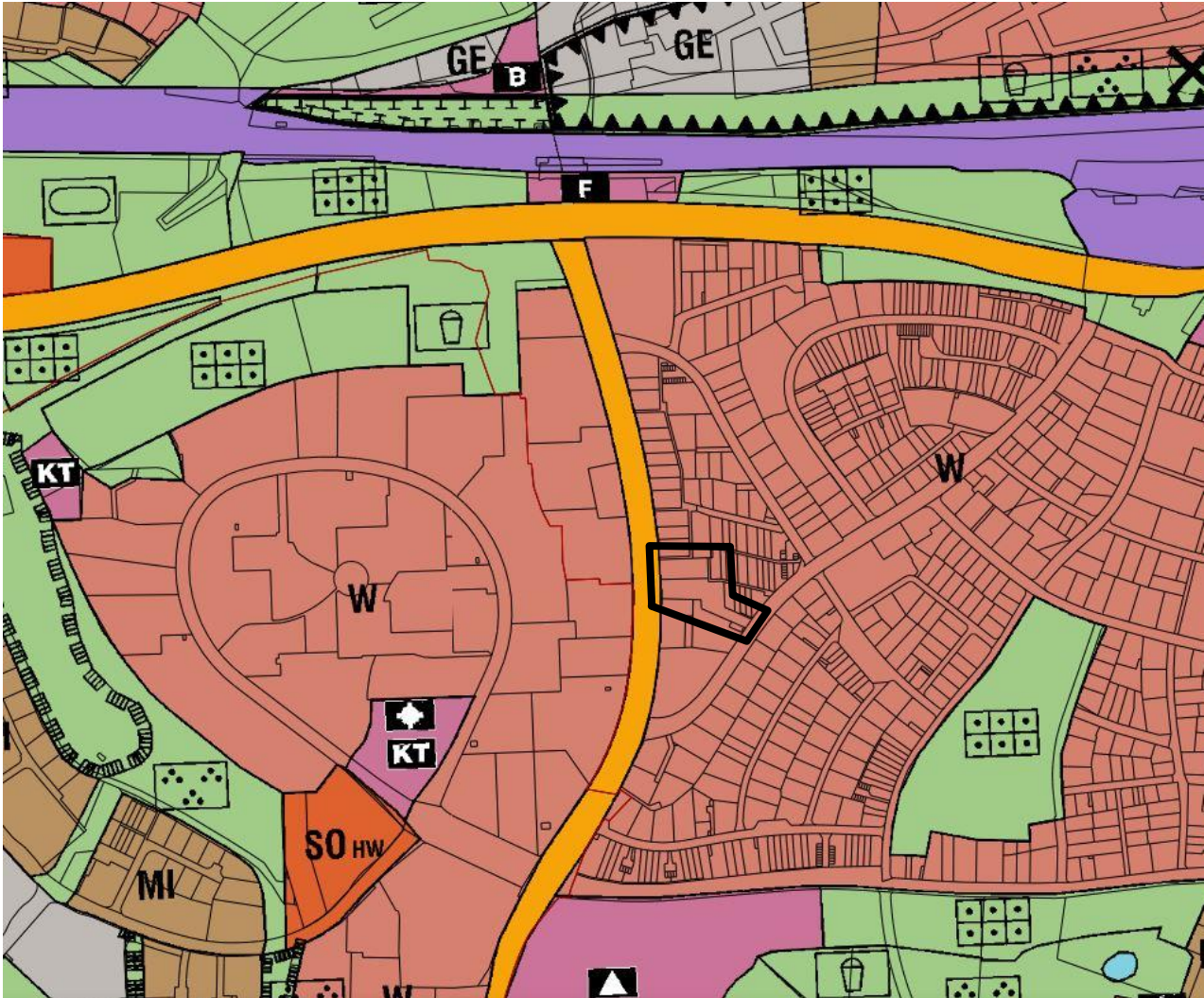
Vorhandene PKW-Stellplätze im Planungsgebiet, Plan 2, Stellplätze in der vorh. Tiefgarage.
Quelle: Architekturbüro Tuscher, Bearbeitung: FLU Planungsteam, Regensburg

Im Zug der beabsichtigten Planung sind diese insgesamt 107 gesicherten PKW-Stellplätze erneut im Geltungsbereich der Planung zur Wahrung der bestehenden dinglichen Sicherungen nachzuweisen. Es ist erforderlich, die bestehenden dinglichen Sicherungen an die Planung anzupassen.

1.10 Stand und Erfordernisse der Bauleitplanung

1.10.1 Flächennutzungsplan

Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan ist das Plangebiet als Wohngebietsfläche eingetragen. Dies entspricht der Planungsabsicht, ein allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO zu schaffen.

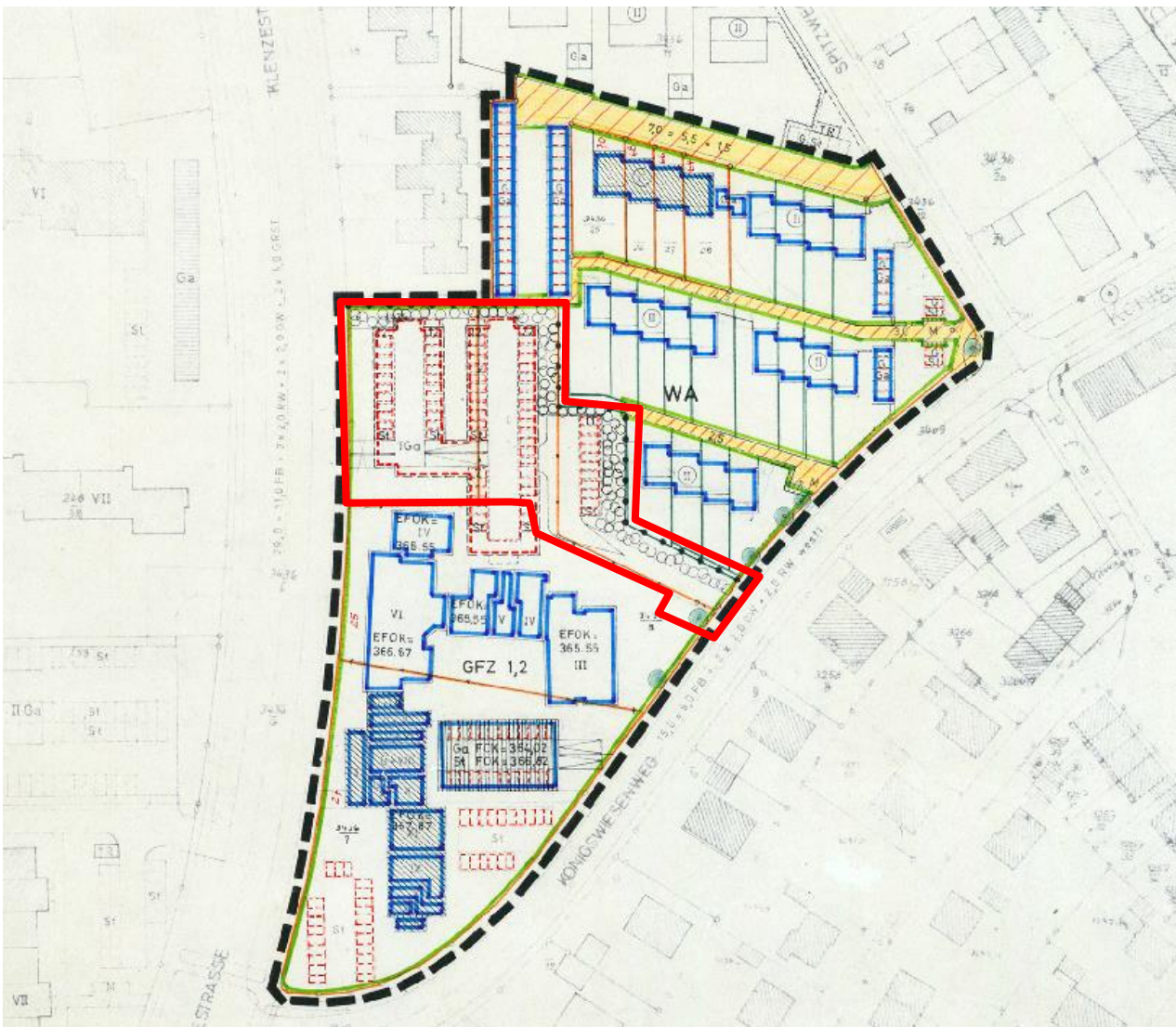


Flächennutzungsplan mit groben Eintrag des Planungsbereichs B- Plan Nr. 63a-XV in Schwarz, o.M.

1.10.2 Bebauungsplan

Grundlage der derzeitigen Nutzung des Planungsgebietes ist der Bebauungsplan Nr. 63a, der am 18.04.1969 als Satzung beschlossen wurde und durch Bauleitplanungen in den Folgejahren in Teilbereichen wieder geändert worden ist. Insgesamt wurde er in dreizehn weiteren Bebauungsplänen (63a-II bis 63a-V und 63a-VII bis 63a-XV) in Teilen fortgeschrieben.

Für das Plangebiet gilt aktuell der Bebauungsplan Nr. 63a-XI „Königswiesen – Nord I“, der für das Plangebiet eine Tiefgarage sowie Stellplatzflächen mit Zufahrten vom Königswiesenweg, bzw. der Klenzestraße festsetzt. Darüber hinaus ist eine dichte Heckenbepflanzung zu der nördlich und östlich angrenzenden Bebauung festgesetzt. Die derzeit auf der Planungsfläche vorhandenen baulichen Anlagen und die Grünflächen entsprechen diesen Regelungen.

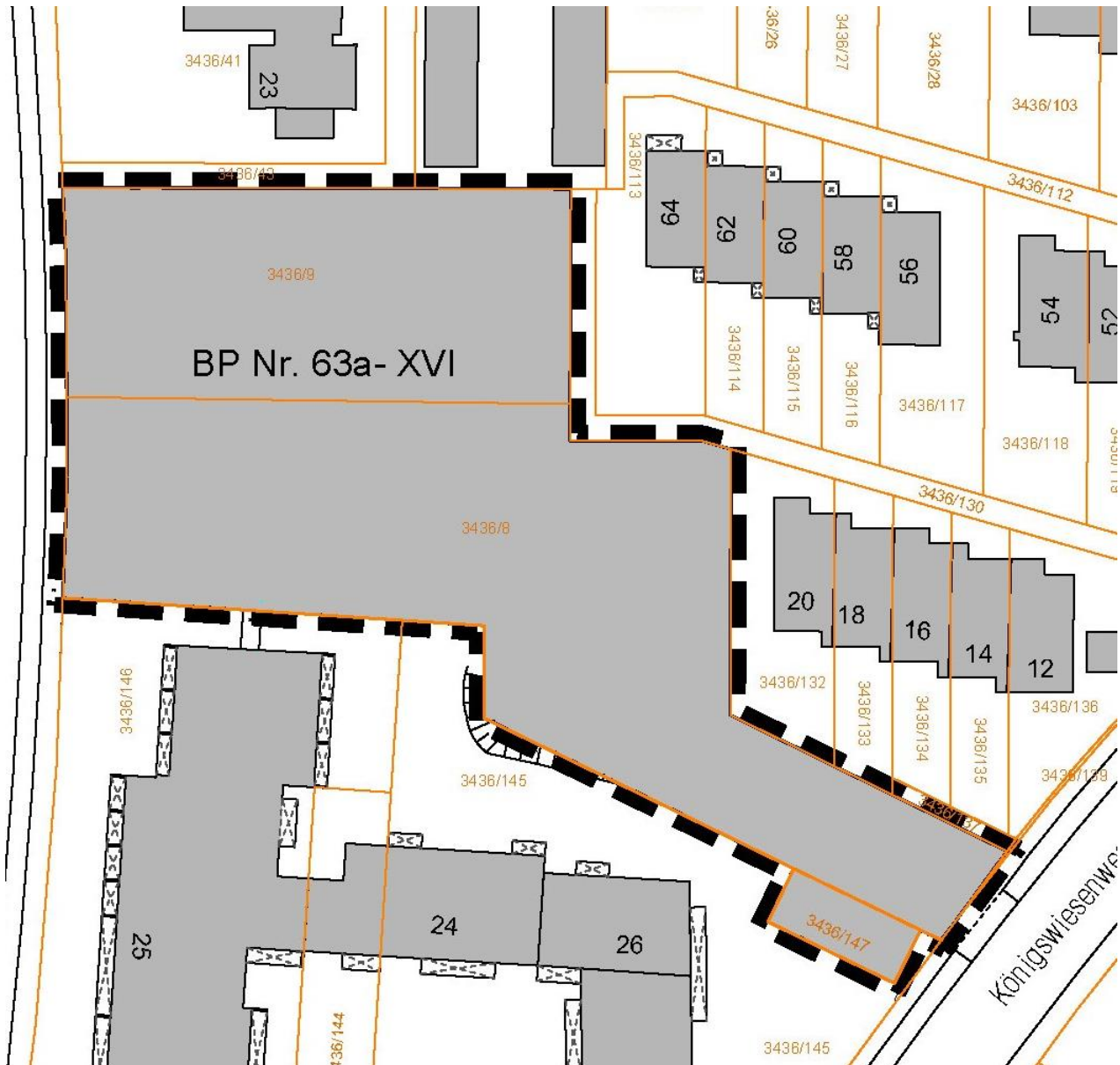


Ausschnitt rechtskräftiger Bebauungsplan Nr. 63 a-XI mit Kennzeichnung des Planungsgebietes in Rot, o.M.
Quelle: Stadt Regensburg

Zur Änderung von Art und Maß der baulichen Entwicklung hin zu einer Wohnnutzung (allgemeines Wohngebiet) in der Planungsfläche ist die Änderung der bestehenden Bauleitplanung erforderlich. Der nunmehr geplante Bebauungsplan Nr. „63a XVI – zwischen Klenzestraße und Königswiesenweg zur Änderung eines Teilbereichs des Bebauungsplanes Nr. 63a-XI, Königswiesen Nord I“, der die Nutzung durch ein allgemeines Wohngebiet nach § 4

BauNVO vorsieht, ändert in seinem Geltungsbereich die bisher geltenden Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 63a XI und 63a.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes setzt sich aus den Flurstücken 3436/8, 3436/9 sowie 3436/147, Gemarkung Regensburg zusammen.



Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 63a XVI zwischen Klenzestraße und Königswiesenweg, zur Änderung eines Teilbereiches des Bebauungsplanes Nr. 63a-XI, Königswiesen – Nord I“, o.M. Stadtgrundkarte der Stadt Regensburg mit Bearbeitung FLU Planungsteam, Regensburg.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 63a XVI, welcher innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 63a XI liegt, kann die bisher einseitige Nutzung als städtebaulich unbefriedigende, großflächige Stellplatzanlage für Individualverkehr mit begleitenden Grünflächen im Sinne einer gemeinsamen Funktion für Wohnen mit Freiflächen und Begrünung mit der Stellplatzfunktion kombiniert werden.

Die übrigen Bereiche des Bebauungsplanes Nr. 63a XI verbleiben von der Teiländerung unberührt. Die Festsetzungen erhalten ihre Rechtskraft.

2 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

2.1 Ausgangssituation / Anlass

Aufgrund der nach wie vor angespannten Situation auf dem Wohnungsmarkt und unter Berücksichtigung der Bevölkerungsprognosen fokussiert die Stadt Regensburg die Schaffung von Wohnbauflächen. Die Schaffung von Wohnraum ist prioritäres Ziel der Stadtplanung. Um dieses Ziel effektiv zu verfolgen, ist die Innenentwicklung ein wichtiges Instrument. Die Wiedernutzung oder Nachverdichtung sowie die Konversion von geeigneten Flächen hin zu Flächen für Wohnen ist ökonomisch wie ökologisch sinnvoll. Zudem lassen sich damit städtebaulich unbefriedigende Situationen deutlich verbessern.

In der vorliegenden Planungsfläche können diese Ziele mit der Festsetzung und Umsetzung eines allgemeinen Wohngebietes nach § 4 BauNVO umgesetzt werden.

Zudem sind die derzeit vorhandenen baulichen Anlagen in der Planungsfläche - sowohl die Tiefgarage wie auch das Parkdeck - auf Grund des Alters von ca. 40 Jahren technisch verbraucht und stark sanierungsbedürftig. Eine grundlegende Sanierung der bestehenden Stellplätze und Tiefgarage inkl. Abdichtung, bedingt durch eine starke Durchwurzelung der Randbereiche in Verbindungen mit Belagsverschiebungen und geänderten Sicherheitsbestimmungen, stünden zeitnah an.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 63a-XI, Königswiesen-Nord I sind für die Fl. Nr. 3436/9 und FL. NR. 3436/8 Flächen für Tiefgarage, Zufahrten und Stellplätze festgesetzt. Diese wurden baulich umgesetzt. Es sind ober- und unterirdisch insgesamt 107 PKW-Stellplätze vorhanden, die allesamt dinglich gesichert sind (siehe Punkt 1.8 – Stellplätze). Die Stellplätze wurden in den letzten Jahren auf Grund des fehlenden Bedarfs oder der Abstellung von Fahrzeugen an anderer Stelle von den Berechtigten gering genutzt. Eine Nutzung der Parkplätze fand subjektiv betrachtet im Schnitt in den letzten 20 Jahren nur zu max. ca. 15% statt.

Die Planungsfläche stellt derzeit eine stark versiegelte Baulücke an der Klenzestraße dar, die ausschließlich dem Parken von PKW dient. Grünflächen sind nur randlich und kleinflächig in Lücken zwischen den Stellplatzflächen, dem Parkdeck und der Tiefgarage vorhanden. Durch den schmalen Grundstücksanschluss an den Königswiesenweg ist der hohe Überbauungsgrad des Grundstücks von dort aus weniger spürbar. Ein schmaler Grünstreifen an der Klenzestraße bietet ebenso wenig Einblick in die Verkehrsanlage.

Nunmehr soll das Planungsgebiet im Zug der baulichen Nachverdichtung einer an die Bestandssituation der Umgebung angepassten Wohnnutzung mit der Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes nach § 4 BauNVO zugeführt werden.

Zusätzlich hat die Planung neben der Schaffung von Stellplätzen für die geplanten Wohnungen die Übernahme von dinglich gesicherten Stellplatznutzungsrechten aus der derzeitigen Nutzung (insgesamt 107 PKW-Stellplätze) der Anwesen Flurnummern 3436/7 sowie Flurnummern 3436/144 und 3436/145 sicherzustellen.

Eine dinglich gesicherte Abstandsübernahmefläche im Süden des Planungsgebietes (auf Flurnummer 3436/8) von der Klenzestraße 25 (Flurnummer 3436/146), die sich in das Planungsgebiet erstreckt, ist bei der Planung zu berücksichtigen.

Um eine Wohnbebauung zu ermöglichen, ist die Änderung des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 63a-XI „Königswiesen – Nord“ auf einer Teilfläche mit einem neu aufzustellenden Bebauungsplan (Nr. 63a-XVI „zwischen Klenzestraße und Königswiesenweg zur Änderung eines Teilbereiches des Bebauungsplanes Nr. 63a-XI, Königswiesen-Nord“ erforderlich.

Bei dem aufzustellenden Bebauungsplan handelt es sich um eine Nachverdichtung bzw. eine Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne des § 13a Abs.1 S.1 BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung).

Die Grundfläche des neu zu schaffenden Baurechtes beträgt bei einer Geltungsbereichsgröße des Planungsgebietes von ca. 3.160 m² und einer Grundflächenzahl von 0,4 weit weniger als 20.000 m² und bleibt damit weit unter dem maßgeblichen Schwellenwert des § 13a Abs.1 Nr.1 BauGB.

Da durch den Bebauungsplan keine Vorhaben zugelassen werden, durch die eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verbunden wäre und keine Beeinträchtigung der im § 1 Abs.6 Nr.7b BauGB genannten Schutzgüter (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes) zu erwarten ist, sind die weiteren maßgeblichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des § 13a BauGB erfüllt.

Der Bebauungsplan kann somit im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden. Von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB und der zusammenfassenden Erklärung gem. § 10 Abs. 4 BauGB wird abgesehen. § 4c BauGB (Monitoring) ist nicht anzuwenden.

2.2 Ziel und Zweck / Erforderlichkeit der Planung

Ziel ist es, in der Planungsfläche im Sinne der Aktivierung von innerstädtischen Flächen eine Nachverdichtung zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum vorzunehmen. Damit kann gleichzeitig eine Neuordnung der derzeit unbefriedigenden städtebaulichen Situation auf der Planungsfläche, welche derzeit eine großflächige Tiefgarage mit Parkdeck sowie weitere zusätzliche oberirdische Stellplätze aufweist, erreicht werden.

Städtebauliches Ziel ist es, auf der Planungsfläche eine Wohnbebauung zu konzipieren und umzusetzen, die zwischen dem großflächigen und hohen Geschosswohnungsbau südlich und der kleinteiligeren und flachen Reihen- und Kettenhausbebauung nördlich der Planungsfläche vermittelt, und sich städtebaulich in die Umgebung einfügt. Die bauliche Lücke, die insbesondere an der Klenzestraße spürbar ist, soll geschlossen werden.

Das gesamte Wohnquartier zwischen Klenzestraße und Königswiesenweg bzw. Spitzwegstraße kann durch eine geeignete städtebauliche Struktur sowie eine ansprechende Architektur ergänzt werden. Bereits die Sanierung des Gebäudekomplexes Klenzestraße 27 und 25 trug dabei zur Aufwertung des Quartiers bei.

2.3 Weitere Verfahrensschritte

2.3.1 Flächennutzungsplan

Der aktuell gültige Flächennutzungsplan weist den Teilbereich des Bebauungsplanes als Wohngebietsfläche aus. Eine Fortschreibung des Flächennutzungsplanes ist somit nicht erforderlich.

2.3.2 Bebauungsplan

Bei der Aufstellung handelt es sich um eine Wiedernutzbarmachung von Flächen sowie eine Innenbereichsentwicklung im Sinne des § 13a Abs. 1 S. 1 BauGB. Die Grundfläche des neu zu schaffenden Baurechtes beträgt weniger als 20.000 m² und bleibt damit unter dem maßgeblichen Schwellenwert des § 13a Abs.1 Nr.1 BauGB. Die weiteren maßgeblichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des § 13a BauGB werden dadurch erfüllt, dass durch den Bebauungsplan keine Vorhaben zugelassen werden, womit die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verbunden wären und dass keine Beeinträchtigungen der im § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes) zu erwarten sind. Der Bebauungsplan wird somit im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB und der zusammenfassenden Erklärung gem. § 10 Abs. 4 BauGB wird hierbei abgesehen. Die Belange der Umwelt und des Naturschutzes werden trotzdem berücksichtigt.

Aufgrund der derzeitigen stark versiegelten Grundstückssituation und dem relativ geringen Grünbestand in Form von schmalen Gehölzstreifen mit teilweise nicht standortgerechten Nadelgehölzen liegt keine hohe naturschutzfachliche Relevanz vor. Dies gilt trotz vorhandener

gemäß der städtischen Baumschutzverordnung geschützter Bäume, die bei der Neubebauung größtenteils nicht erhalten werden können. Diese Bäume weisen das Alter der vorliegenden Bebauung auf und zeigen aufgrund der sehr beschränkten durchwurzelbaren Räume mittlere bis starke Vergreisungs- und Trockenheitssymptome. Höhlenbäume konnten im Baumbestand nicht festgestellt werden. Auf die Erstellung einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (SaP) kann daher verzichtet werden.

3 Inhalt und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

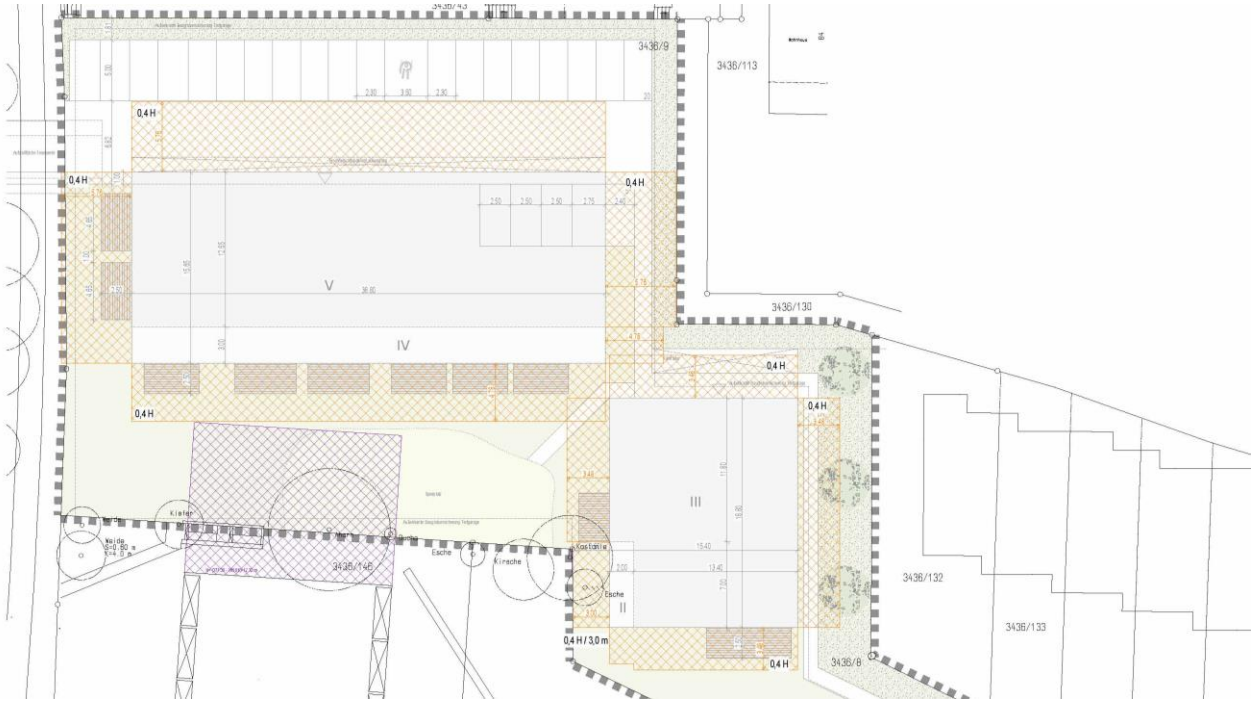
3.1 Städtebauliches Gesamtkonzept und städtebauliche Vergleichswerte

Die Bebauungsstruktur der direkten Umgebung der Planungsfläche ist heterogen. Nördlich und nordöstlich der Planungsfläche befindet sich kleinteilige, ein- bis zweigeschossige Bebauung, bestehend aus Ketten-, bzw. Reihenhäusern mit Flachdächern bzw. Satteldächern. Zwischen diesen Strukturen liegt ein Garagenhof. Im Süden befindet sich Geschosswohnungsbau mit bis zu 10 Stockwerken der südlich an den Planungsbereich angrenzend in eine vier- bis fünfgeschossige Bebauung zurückgenommen ist.

Das städtebauliche Konzept in der Planungsfläche sieht zwei Baukörper in zwei Bauräumen vor, die in ihrer Höhenentwicklung zwischen der kleinteiligen Bestandsbebauung im Norden und Osten und den Geschosswohnungsbauten im Süden und Westen vermitteln. Ein Bauraum (Bauraum [1]) ist dabei im westlichen Grundstücksteil vorgesehen. Dieser weist eine deutliche Ost-Westausrichtung auf. Maximal fünf Geschoße sind vorgesehen, wobei eine Teilfläche im Süden auf maximal vier Geschosse begrenzt ist. Die Westgrenze des Bauraumes orientiert sich dabei am Gebäudebestand (Klenzestraße 25) und nimmt deren Abstand zum Straßenraum auf. Die Oberkante des geplanten Baukörpers im Planungsgebiet liegt dabei unterhalb der prägenden Dachkante seines südlichen Nachbarn im Bestand (Klenzestraße 25). Zu der topographisch tiefer liegenden bungalowartigen Bebauung im Norden (Klenzestraße 23) wird ein großzügiger Abstand eingehalten. Auch nach Süden hin hält der geplante Bauraum [1] einen großen Abstand zur Bestandsbebauung ein.

Ein zweiter im Planungsgebiet geplanter Bauraum (Bauraum [2]) im östlichen Grundstücksteil ist deutlich niedriger konzipiert. Hier wird eine maximal dreigeschossige Bebauung ermöglicht. Ein Teilbereich des Baumraum [2] im Südosten, darf lediglich maximal zwei Geschosse aufweisen. Diese Regelung sichert ausreichende Abstandsflächen zu den Nachbargrundstücken im Südwesten sowie im Norden und Osten. Bauraum [2] orientiert sich in seiner Höhenentwicklung an den benachbarten Reihenhäusern im Osten und liegt damit in der Höhenentwicklung deutlich unterhalb der südlich gelegenen, überwiegend viergeschossigen Geschosswohnungsbauten.

Es ist vorgesehen, in einer großflächigen Tiefgarage sowie auf oberirdischen Stellplätzen im Nordwesten und im Osten des Planungsgrundstücks sowohl die rechtlich gebundenen PKW-Stellplätze aus der bestehenden Stellplatzanlage zu übernehmen als auch den Nachweis der durch das Vorhaben selbst ausgelösten Stellplätze gemäß der städtischen Stellplatzverordnung zu erbringen. Somit sind die Baukörper auf einer Tiefgarage geplant, die von Osten her vom Königswiesenweg erschlossen wird. In dieser sowie in den zusätzlich geplanten ca. 30 oberirdischen Stellplätzen, die überwiegend von der Klenzestraße aus, teilweise auch vom Königswiesenweg her erschlossen werden, werden neben dem Bedarf aus der beabsichtigten Planung die insgesamt 107 aus der jetzigen Nutzung gesicherten PKW-Stellplätze errichtet und nachgewiesen (Insgesamt ca. 156 PKW-Stellplätze).



Städtebauliches Konzept, Lageplan mit Abstandsfläche, o.M. Quelle: Architekturbüro Tuscher, 2021



Klenzestr. Gepl. Bebauung

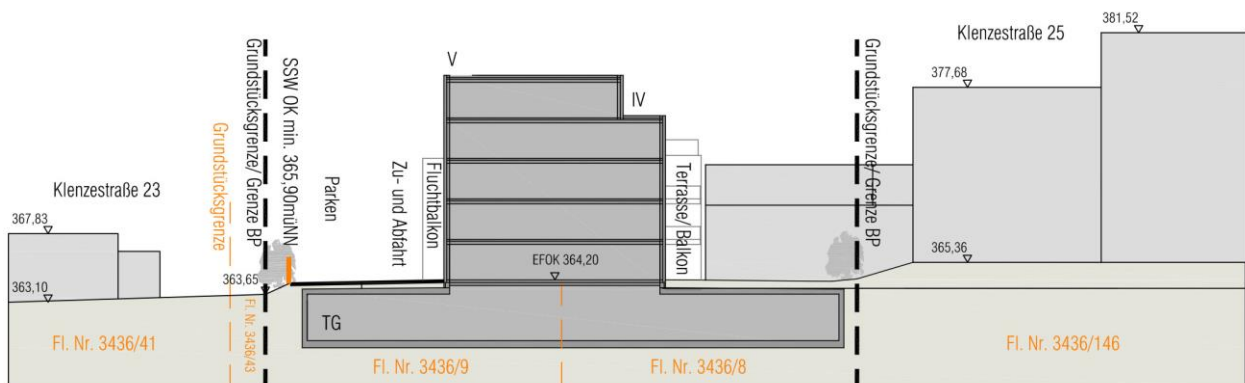
Klenzestr. 25

Klenzestr. 27

23

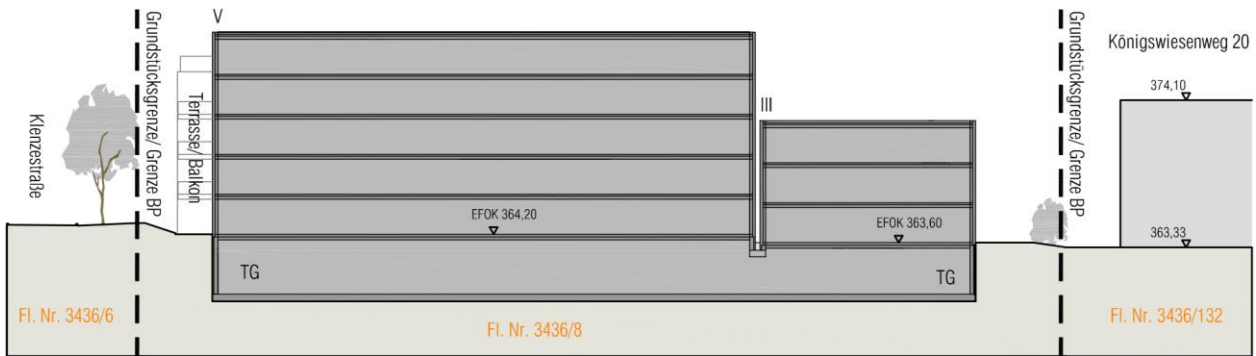
Straßenabwicklung Klenzestraße, o.M.

Quelle: Architekturbüro Tuscher, Regensburg, 2020



Schnitt A-A'

Schnittansicht von Nord nach Süd durch das westliche Baufeld – rechts daneben (in der Realität im Hintergrund) das geplante östliche Baufeld. Weiter rechts wie benannt die Gebäude der Klenzestraße 25 o.M., Quelle: FLU Planungsteam, Regensburg, 2022



Schnitt B-B'

Schnittansicht von West nach Ost, durch die geplanten Baufelder – rechts daneben die Gebäude im Königswiesenweg 20, o.M., Quelle: FLU Planungsteam, 2022

Aufgrund der beidseitigen direkten Anbindung des Grundstücks an bestehende öffentliche Erschließungsstraßen (Königswiesenweg, Klenzestraße) ist innerhalb des Planungsgebietes keine öffentliche Erschließungsanlage erforderlich.

Im Planungsgebiet sind die erforderlichen Flächen für die Feuerwehr sowie private Grün- und Spielflächen vorgesehen.

Öffentliche Grünflächen oder Flächen für die Ver- und Entsorgung (z.B. Trafo) sind nicht vorgesehen.

Städtebauliche Vergleichswerte

Größe des Bebauungsplangebietes	ca. 0,316 ha = 100 %
WA	ca. 0,316 ha = 100 %

3.2 Art und Maß der baulichen Nutzung

3.2.1 Art der baulichen Nutzung

Der Stadtteil im Bereich der Klenzestraße und des Königswiesenwegs dient bereits weit überwiegend dem Wohnen und zeigt den Bautyp Doppelhaus, Reihenhaushaus und Kettenhaus östlich und nördlich des Planungsgebietes. Im südlichen und westlichen Umfeld des Geltungsbereiches dominieren Geschosswohnungsbauten von 3 bis zu 10 Geschossen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird als allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 BauNVO festgesetzt.

Ausnahmsweise in einem allgemeinen Wohngebiet zulässige Gartenbaubetriebe und Tankstellen gem. § 4 Abs. 3 Nr. 4 und Nr. 5 BauNVO werden nicht zugelassen. Gartenbaubetriebe und Tankstellen würden die Wohnnutzungen nicht sinnvoll ergänzen und könnten nicht integriert werden. Sie wären im Planungsgebiet flächig nicht sinnvoll darstellbar und würden die Wohnnutzung innerhalb und außerhalb des Planungsgebietes stören.

Im Planungsgebiet müssen keine Flächen nachgewiesen werden, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten (sozialer Wohnungsbau).

Der für den gegenständlichen Bebauungsplan maßgebliche Aufstellungsbeschluss wurde am 19.07.2016 gefasst. Aufgrund der hierfür maßgeblichen städtischen Beschlussfassung zur sozialen Wohnraumförderung vom 24.01.2013 beträgt der Schwellenwert in Bebauungsplangebieten, ab dem sozialer Wohnraum geschaffen werden muss, 4.500 m² Bruttogeschossfläche. Im gegenständlichen Planungsgebiet sind aufgrund der Festsetzungen in diesem Bebauungsplan zur Geschossflächenzahl in Verbindung mit der Grundstücksgröße jedoch lediglich maximal ca. 3800 m² Bruttogeschossfläche möglich. Dies liegt damit unter dem maßgeblichen Schwellenwert.

3.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Entwicklung wird im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gemäß § 16 (2) BauNVO durch Festsetzung der Grundflächenzahl, der Geschossflächenzahl, die Zahl der Vollgeschosse und durch die Höhe der Gebäude festgesetzt.

3.2.3 Grund- und Geschossflächenzahl

Bei der Ermittlung des Maßes der baulichen Nutzung gelten die Obergrenzen gem. § 17 BauNVO.

GRZ 0,4	GFZ 1,20
---------	----------

Die in der Planzeichnung dargestellte Grundflächenzahl gem. § 19 Abs. 2 BauNVO von 0,4 wird als Höchstmaß festgesetzt.

Die gem. § 19 Abs. 2 BauNVO rechnerisch ermittelte Grundflächenzahl bei der geplanten Bebauung beträgt ca. 0,35. Die rechnerisch ermittelte Geschossflächenzahl nach § 20 Abs. 3-4 BauNVO beträgt ca. 1,17.

Beide Werte liegen damit unterhalb der oben dargestellten Obergrenzen. Durch die Unterschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung gem. BauNVO wird eine angemessene und städtebaulich vertretbare Entwicklung sichergestellt.

Die gem. § 19 Abs. 4 BauNVO ermittelte GRZ⁽²⁾ ist bis maximal 0,85 zulässig.

Diese zulässige Überschreitung wird bedingt durch die Unterbringung der im Bestand dinglich gesicherten 107 Stellplätze (siehe auch Punkt 1.9 „Dinglich gesicherte Stellplätze“). Somit liegen in diesem Fall städtebauliche Gründe aufgrund der besonderen örtlichen Situation vor. Die Unterbringung der großen Zahl von PKW-Stellplätzen aus bestehenden Übernahmeverpflichtungen zusätzlich zum Bedarf aus der Planungsabsicht in einer umfangreichen Tiefgarage ist maßgebend verantwortlich für die Überschreitung.

Gemäß dem städtebaulichen Ziel, den ruhenden Verkehr sowie die überwiegende Anzahl der vorhandenen, dinglich gesicherten Stellplätze zugunsten von Freiflächen in unterirdische Bereiche zu verlagern und die Decken der Tiefgaragenanlagen als hochwertige Freiflächen auszubilden, ist die Überschreitung der Grundflächenzahl gem. § 19 Abs. 4 BauNVO vertretbar. Vorteile liegen vor allem in der Erhöhung der Wohnqualität und der Förderung der menschlichen Gesundheit. Nachteilige Auswirkungen sind die zusätzliche Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Wasser sowie Klima/Luft durch die mögliche höhere Über- und Unterbauungsrate (durch Tiefgaragenanlagen). Die Beeinträchtigung wird durch die Festsetzungen zum

Mindestaufbau der Vegetationsschicht auf den Tiefgaragendecken (mindestens 80 cm) und die weiteren grünordnerischen Festsetzungen zur Baumpflanzung und zur gärtnerischen Gestaltung der Freiflächen weitgehend kompensiert. Auf den Tiefgaragenflächen entstehen vollwertige Freiflächen, die hinsichtlich des Wasserhaushalts und des Klimas sowie der Luft nicht unterbauten Flächen annähernd gleichkommen. Die auf den obersten Dachflächen festgesetzte intensive Dachbegrünung mit mindestens 30 cm Substrataufbau mindert ebenso die Schutzgüterbeeinträchtigung und sorgt für ökologischen und kleinklimatischen Ausgleich.

Durch die Planung wird zudem bewusst die städtebaulich günstige Situation erreicht, dass die überwiegende Anzahl der gesicherten und der für die Neuplanung erforderlichen Stellplätze nicht oberirdisch, sondern in Tiefgaragen untergebracht werden: Statt bisher 83 oberirdische Stellplätze sind zukünftig nur mehr maximal 30 oberirdische Stellplätze vorgesehen. Der oberirdische Überbauungsgrad des Grundstücks reduziert sich dabei von derzeit ca. 85% spürbar auf ca. 60 - 65%. Dabei sind die notwendigen Wege zu Gebäudezugängen berücksichtigt, wie auch Flächen (Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen), die zur Erreichbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr erforderlich sind.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Belange kann die Planung mit einer GRZ⁽²⁾ von 0,85 ohne negative Auswirkungen auf gesunde Wohnverhältnisse und ohne nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt umgesetzt werden.

3.3 Bauweise und Zahl der Vollgeschosse

3.3.1 Bauweise

Ziel der baulichen Gestaltung ist eine zwischen den bestehenden Bebauungen vermittelnder Städtebau in einer Baulücke mit Stellplatznutzung. Um eine von der südlich gelegenen, flächenmäßig (und höhenmäßig) intensiven Bebauung hin zu der niedrigeren, jedoch überwiegend flächenmäßig verdichteten Bebauung mit Reihen- und Kettenhäusern zu vermitteln, wurde für die Planungsfläche die Bildung zweier eigenständiger Bauräume in offener Bauweise gewählt.

Das Maß der Überbauung lässt sich somit angemessen begrenzen. Durch die Planung wird eine behutsame Nachverdichtung des bestehenden Wohngebietes im Umfeld durch eine in der Höhe und der Abwicklung strukturierten Bebauung erreicht, ohne zusätzlich unbebaute Flächen zu beanspruchen (Konversionswirkung).

3.3.2 Zahl der Vollgeschosse

Für den geplanten Bauraum [1] (westliches Baufeld) werden maximal fünf Geschoße zugelassen. Im südlichen Teil des Baufeldes springt das fünfte Geschoß von der Außenwand zurück. Dieser südliche Bereich des Baufeldes [1] wird mit maximal vier Vollgeschossen zugelassen.

Bauraum [1] weist ausreichend Abstand zu der südlich und nördlich gelegenen Bebauung auf, so dass diese Geschossigkeit städtebaulich gerechtfertigt ist.

Für den geplanten Bauraum [2] (östliches Baufeld) werden maximal drei Vollgeschosse festgesetzt. Ein kleiner Teil im Südwesten des östlichen Baufeldes wird mit lediglich zwei Vollgeschossen zugelassen. Die höhenmäßige Unterordnung Bauraumes [2] hinsichtlich der Geschossigkeit hat städtebauliche Gründe: Der Bauraum [2] soll gegenüber der nördlich der Planungsfläche gelegenen Reihenhausbauung und deren Gartenflächen nicht dominieren. Weiterer Grund ist die Einhaltung der Abstandsflächen zu den Grundstücksgrenzen im Westen, Süden und Norden, um ausreichende Belüftung und Belichtung sicherzustellen.

Dies sichert die städtebauliche Einbindung der geplanten Baukörper in der bisherigen Baulücke zwischen dem topographisch höher gelegenen und vielgeschossigen südlichen Umfeld der Planungsfläche (4 bis 10 Geschosse, Geschoßwohnungsbau) und dem mit einem bis zwei Vollgeschossen (teils mit zusätzlichem Dachflächenausbau) niedrigeren nördlichen und westlichen Umfeld, das überwiegend aus Reihen- und Kettenhäusern besteht. Die Verträglichkeit mit der nördlich und östlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bebauung wird auch durch den Abstand der Baugrenze von Bauraum [1] (westliches, maximal 5-geschossiges Baufeld) zur nördlichen Grundstücksgrenze sichergestellt. Der Bauraum [2] (östliches Baufeld) liegt näher zur Planungsgebietsgrenze nach Nordosten, weist jedoch auch mit maximal 3 Geschossen eine geringere maximal zulässige Höhe auf.

3.4 Höhenlage des Geländes, Höheneinordnung und Höhen der baulichen Anlagen

Die höhenmäßige Anpassung der geplanten Bebauung bzw. der beiden Baufelder an die südliche bzw. nördliche und nordöstliche Bebauung wird erreicht durch die Festsetzung der Fußbodenoberkanten (mit einer Varianz von maximal 30 cm nach oben und unten). Diese orientieren sich wiederum an der Anknüpfung des Grundstücks an die beiden öffentlichen Erschließungsstraßen bzw. den Zufahrten sowie an den vorhandenen Geländehöhen. Ziel ist eine möglichst bestandsorientierte, nicht künstlich nach oben abgesetzte Bebauungsbasis. Dem dient auch die Festsetzung, dass die Geländehöhen im Anschluss an die herzustellenden Gebäude maximal 30 cm ober- oder unterhalb der festgesetzten Erdgeschoß-Fußbodenoberkanten liegen dürfen.

Bei der Höhenfestlegung für Bauraum [1] (westliches Baufeld) wurde die Höhenkote der bereits vorhandenen Zufahrt von der Klenzestraße (ca. 364,10 m ü. NN) für die Festsetzung der Erdgeschoß-Fußbodenoberkante (EFOK) von 364,20 m ü. NN als Wert übernommen. Zudem stellt diese festgesetzte Höhe das Mittel der vorhandenen Höhen im Bauraumbereich dar.

Für Bauraum [2] (östliches Baufeld) wurde die Höhenkote der Erdgeschoß-Fußbodenoberkante (EFOK) von 363,60 m ü. NN ebenfalls als Mittelwert in Bezug auf das vorhandene Gelände festgesetzt. Weiterhin ist damit ein harmonischer behindertengerechter Zugang vom Königswiesenweg sowie eine den Normen entsprechende Ausbildung der geplanten Tiefgaragenzufahrt möglich.

Eine Varianz der Fußbodenoberkante nach oben und unten von jeweils bis zu 30 cm wird dabei zugelassen. Die Festsetzung dieser Höhen-Varianzen ermöglicht in der konkreten Gebäudeplanung noch eine detaillierte Anpassung an die heterogene derzeitige Höhensituation im Grundstück.

Zur Begrenzung der Höhengestaltung der Bauräume wird jeweils neben der maximalen Geschossigkeit eine teilbauraumbezogene maximal mögliche Oberkante der jeweiligen Wandhöhe in Metern über Normalnull (m ü. NN) festgesetzt.

Durch die maximal zulässige Zahl der Vollgeschosse in Verbindung mit der festgesetzten Erdgeschoß-Fußbodenoberkante der Gebäude und den festgesetzten maximal möglichen Oberkanten der Wandhöhen bestimmen sich – unter ggf. Anwendung der Varianzen bei der Höheneinordnung der Gebäude – die tatsächlichen Gebäudehöhen.

Zur harmonischen Angleichung der Höhen im Randbereich des Planungsgebietes dienen die Festsetzungen, dass die Geländeoberfläche zu den öffentlichen Flächen am Königswiesenweg

und an der Klenzestraße niveaugleich herzustellen ist. Ebenso sind Höhenunterschiede zur Nachbarbebauung innerhalb des Planungsgrundstückes herzustellen. Dabei dürfen erforderliche Mauern maximal 1,00 m hoch sein.

3.5 Baugrenzen

Die Bauräume für die geplanten Gebäude werden in Form von Baugrenzen in der Planzeichnung räumlich festgesetzt. Ziel ist die exakte räumliche Verortung sowie die flächenmäßige Begrenzung der baulichen Anlagen.

Die festgesetzten Bauräume dürfen dabei an wenigen, städtebaulich vertretbaren sowie die Nachbarschaft nicht beeinträchtigenden Stellen für die Errichtung von Balkonen, teil- oder vollverglaste Vorbauten oder Loggien und Terrassen überschritten werden:

Der Bauraum [1] darf durch die genannten Anlagen maximal um 2,5 Meter in Richtung Klenzestraße (nach Westen) in einer Länge von maximal 60% der Fassadenlänge überschritten werden. Städtebaulich ist dies verträglich, da die Gebäudehauptkante der Baugrenze, die sich an der baulichen Flucht der südlich gelegenen Bebauung der Klenzestraße 25 und Klenzestraße 27 orientiert, dennoch ablesbar bleibt. Auch nach Süden darf Bauraum [1] durch oben genannte Anlagen um maximal 2,50 Meter überschritten werden, wobei hier die beschriebenen Anlagen jeweils von den seitlichen Kanten des Bauraumes um mindestens 2,5 Meter einzurücken sind.

Bauraum [2] darf in Richtung Westen und Süden durch Balkone, teil- oder vollverglaste Vorbauten oder Loggien und Terrassen um bis zu 2,50 m überschritten werden. Auch diese sind jeweils um 2,50m von den seitlichen Außenkanten des Bauraums einzurücken. Die festgesetzten maximalen Grund- und Geschoßflächen müssen dabei bei Realisierung dieser Bauraumüberschreitungen eingehalten werden, ebenso wie die Abstandsflächen nach den Regelungen der Bayerischen Bauordnung. Zusätzlich ist die Einhaltung der Schallschutzfestsetzungen des Bebauungsplanes zu gewährleisten.

In der Planzeichnung festgesetzt wurden ebenso Anlagen für die Tiefgarage (Planzeichen: TG) mit ihrer Ausfahrt, für Nebenanlagen (Planzeichen: NG) in Form von Flächen für die Errichtung eines „Nebengebäudes“ oder einer Offenaufstellung für Fahrräder und Müll (nördlich des östlichen Bauraumes [2] sowie von Nebenanlagen für oberirdische Stellplätze (Planzeichen: ST). Ziel hierbei ist die exakte räumliche Verortung im Sinne des städtebaulichen Konzeptes sowie die flächenmäßige Begrenzung dieser Anlagen.

3.6 Nicht überbaubare Grundstücksflächen

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind folgende bauliche Anlagen zulässig:

- Auf das jeweilige Mindestmaß beschränkte Zufahrten und Zuwegungen zu Gebäuden und Tiefgaragen samt ihren Zufahrtsbauwerken und Zufahrtsrampen mit Einhausungen sowie Zufahrten zu oberirdischen Stellplätzen.
- Auf ein Mindestmaß beschränkte Wegeflächen in der festgesetzten Fläche mit Geh- und Radfahrrechte.
- Terrassen, Balkone und Vordächer.
- Flächen für die Feuerwehr.
- Nebenanlagen für Müllabholflächen.
- Nebenanlagen für Müll- und Fahrradabstellplätze.

- Nebenanlagen nach § 14 BauNVO.

Diese der geplanten Nutzung entsprechenden Anlagen werden teilweise hinweislich räumlich (in der Planzeichnung) dargestellt, da sie für die Erschließung und Nutzung der Grundstücke und der baulichen Anlagen erforderlich werden. Ziel ist es, exakten planerischen Anhalt zu geben und damit die Anlagen flächenmäßig auf das nötige Maß zu begrenzen.

Soweit gemäß § 19 Abs. 2 bzw. Abs. 4 BauNVO relevant, zählen diese Anlagen zur Grundfläche. Bei der Festlegung der maximalen Grundfläche wurden entsprechende Flächen nach dem vorliegenden städtebaulichen Entwurf berücksichtigt.

Die Zufahrtbereiche in das Planungsgebiet von der Klenzestraße und dem Königswiesenweg aus sind in der Planzeichnung hinweislich mit den erforderlichen Dimensionen dargestellt.

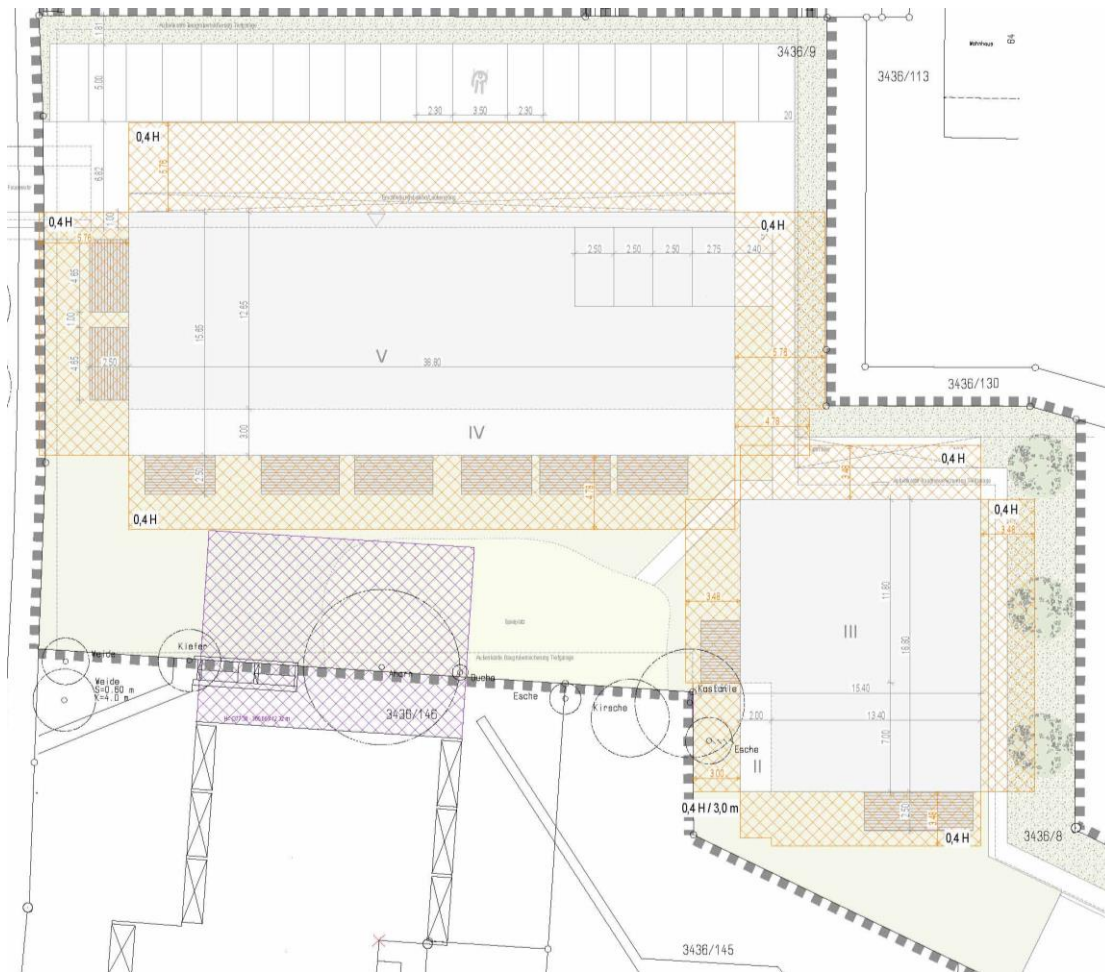
3.7 Abstandsflächen

Durch die städtebauliche Konzeption ist die Einhaltung der Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO unter Berücksichtigung der festgesetzten Baugrenzen sowie unter Beachtung der festgesetzten Höheneinordnung der Gebäude mit den zugelassenen Varianzen und unter Beachtung der festgesetzten maximalen Oberkanten der Gebäudehöhen (Oberkante der Wandhöhen in m ü. NN) realisierbar. Bei Situierung der tatsächlich in der Umsetzung geplanten Gebäude an der Außengrenze der Baugrenzen können die maximal zulässigen Wandhöhen und die maximal mögliche Höheneinordnung der Gebäude zwar nicht vollständig ausgeschöpft werden, um die Abstandsflächen der BayBO einzuhalten. Die maximal mögliche Geschossigkeit mit üblichen Geschoßhöhen kann jedoch umgesetzt werden.

Geringfügige Überlagerungen der Abstandsflächen von Bauraum [1] (westlicher Bauraum) an dessen Südseite und Bauraum [2] (östlicher Bauraum) an dessen Westseite sowie zwischen Bauraum [1] (westlicher Bauraum) an dessen Ostseite und Bauraum [2] (östlicher Bauraum) an dessen Nordseite ist gem. Art 6 BayBO zulässig, da die Bauräume in einem Winkel von mehr als 75 Grad (hier 90 Grad) angeordnet sind. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung sind aufgrund der Geringfügigkeit der Überlappungen gewährleistet.

Diese Annäherung der Bauräume ist darüber hinaus städtebaulich vertretbar, da die Überlagerung der Abstandsflächen geringe Teilflächen innerhalb des Bebauungsplangebietes betrifft. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind gewährleistet.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Abstandsflächensituation bei Umsetzung des städtebaulichen Testentwurfes der dem Bebauungsplan zugrunde liegt unter Beachtung der oben genannten abstandsflächenrelevanten Parameter.



Gepante Abstandsflächen der beabsichtigten Planung o.M., Quelle: Architekturbüro Tuscher, Regensburg, 08.06.2022

Besonderheit der geplanten baulichen Entwicklung in der Planungsfläche ist eine bestehende Abstandsflächenübernahme im Süden des Plangebietes von der Flurnummer 3436/146 (= Klenzestraße 25). Diese Abstandsflächenübernahme zeigt die obenstehende Abbildung. Dies ist relevant für die Bildung der Abstandsfläche des Bauraumes [1] (westlicher Bauraum) nach Süden.

Die Abstandsfläche gem. Art. 6 BayBO für diesen Bauraum kann nach Süden hin mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes eingehalten werden. Die Begrenzung der maximal möglichen Geschossigkeit dieses Bauraumes trägt dem o.g. Umstand Rechnung.

3.8 Gestaltung der baulichen Anlagen und Dachgestaltung

Zur Sicherstellung einer hochwertigen Erscheinung und zur Einbindung in die Umgebung sind grelle Außenfarben der geplanten Bebauung im Planungsgebiet ebenso wenig zugelassen wie verunstaltende Satellitenanlagen an den Außenwänden.

Die Dächer der Gebäude erhalten gem. Festsetzung zur Begrenzung der Höhenentwicklung und zur Anpassung an die bauliche Umgebung im Süden und im Nordwesten Flachdächer mit max. 5 Grad Neigung.

Die Dachflächen im westlichen Bauraum [1] mit maximal festgesetzten V Geschoßen sowie die Dachflächen des östlichen Bauraumes [2] mit maximal festgesetzten III Geschoßen sind auf mindestens 80% der jeweiligen Dachfläche mit intensiver Dachbegrünung mit mindestens 30 cm Substrataufbau zu versehen.

Ausgenommen von der Begrünungspflicht dieser obersten Dachflächen sind Flächen für Dachaufbauten (inklusive Dachausgänge), die jedoch die beschriebene jeweilige oberste Dachfläche mit nicht mehr als 20% der Fläche belegen dürfen, um die Wirksamkeit der begrünten Dachfläche nicht wesentlich zu beeinträchtigen und um städtebaulich nicht erwünschte Auffälligkeiten zu vermeiden.

Dachaufbauten sind dabei flächig relevante bauliche Anlagen auf den Dächern wie Oberlichter, Anlagen für die Gebäudetechnik wie Be- und Entlüftungs-, Heizungs-, Wärmetausch- und Kühlvorrichtungen, Kamine, sowie wohngebäudetypische Satelliten- und Nachrichtenanlagen, sowie wie beschrieben auch Dachaufgänge. Letztere sind jedoch im derzeitigen städtebaulichen Konzept nicht vorgesehen.

Gesondert geregelt wurden Sonderformen von Dachaufbauten wie Absturzsicherungen und Sichtschutzwände sowie Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie (z.B. Photovoltaikanlagen).

Technisch bedingte Dachaufbauten ohne die Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind dabei nur im technisch erforderlichen Umfang zulässig sowie räumlich zusammenzufassen. Weiterhin sind sie nur zulässig, sofern sie der Nutzung der baulichen Anlage dienen. Dies verhindert nicht gewollte technische Dachaufbauten beispielsweise von Telekommunikationsdienstleistern.

Die Dachaufbauten (inklusive Dachaufgänge) dürfen dabei jeweils auf der betreffenden obersten Dachfläche den festgesetzten obersten Bezugspunkt der Wandhöhe (Oberkante Attika oder falls nicht vorhanden den Schnittpunkt der Wand mit der Dachhaut), festgesetzt als max. WH in m. ü. NN um maximal 3,0 m überschreiten. Sie sind dabei, um optische Störeinträge auf die Umgebung und das Stadtbild zu minimieren, mindestens um das Maß der Höhenüberschreitung von der Gebäudeaußenkante in die Dachflächen einzurücken. Die Einhaltung der Abstandsflächen ist damit sichergestellt.

Absturzsicherungen als Sonderform eines Dachaufbaus wurden gesondert geregelt und dürfen auf allen Dachflächen entsprechende eine maximale Überschreitung über die festgesetzten obersten Bezugspunkte der Wandflächen von 1,10 m aufweisen. Bei Ausbildung der Absturzsicherungen sind jeweils die festgesetzten Abstandsflächen einzuhalten. Absturzsicherungen sind hierzu ggf. entsprechend weit von der Gebäudeaußenkante in die Dachfläche einzurücken.

Anlagen zur Nutzung der Solarenergie als Sonderform eines Dachaufbaus sind auf den jeweils obersten Dachflächen, das heißt im westlichen Bauraum [1] auf dem Teilbauraum mit maximal festgesetzten V Geschoßen und im östlichen Bauraum [2] auf den Dachflächen mit maximal festgesetzten III Geschoßen zugelassen. Über den zu begrünenden Anteilen dieser Dachflächen sind sie in Kombination mit und über dem Begrünungsaufbau zugelassen, sofern sie die Funktion der Dachbegrünung nicht wesentlich beeinträchtigen. Mit sogenannten Kombianlagen ist eine verträgliche solare Nutzung sowie eine weitestgehend ungestörte Funktionalität der Dachbegrünung möglich. Damit wird der regenerativen Energieerzeugung Rechnung getragen, ohne die kleinklimatische Wirksamkeit der Dächer stark zu verringern. Zur optisch verträglichen Einbindung in die bauliche Umgebung sind Solaranlagen möglichst flach auf der Dachfläche anzubringen. Ein Überragen des obersten Bezugspunktes der Wandhöhe (Oberkante der Attika oder falls nicht vorhanden der Schnittpunkt der Wand mit der Dachhaut) ist maximal bis zu 50 cm möglich. In dem Fall einer Überschreitung sind die Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie mindestens einen Meter von der Dachaußenkante zurückzusetzen.

Das Dach von Bauraum [1] (westlicher Bauraum) im Teilbauraum mit maximal vier Geschossen – also auf der Bauraumsüdseite - und das Dach des Bauraumes [2] (östlicher Bauraum) im Teilbauraum mit maximal zwei Geschossen – auf der Bauraumsüdwestseite - darf jeweils als Dachterrasse ausgebildet werden. Eine Begrüpfungspflicht ist auf diesen Flächen nicht gegeben. Auf diesen Dachflächen sind auch Sichtschutzeinrichtungen im Falle nebeneinanderliegender Dachterrassen mit maximal 2,0 m Höhe und maximal 3,0 m Länge zugelassen. Diese Regelungen auf den jeweils um ein Geschoß im Vergleich zu den jeweils anderen Teilbauräumen tieferliegenden Dachflächen der Gebäude ist städtebaulich sowie aus Gründen der Wohnqualität vertretbar.

Für die festgesetzte Nebenanlage nördlich des Bauraumes [2] (Fahrradunterstand und Mülllager) darf neben einer Ausbildung mit Flachdach (maximal 5 Grad Dachneigung) auch mit Pultdächern bis 15 Grad Dachneigung umgesetzt werden. Diese Dachfläche ist vollständig mit extensiver Dachbegrüpfung mit mindestens 10 cm Substrataufbau zu versehen. Neben der ökologischen, optischen und kleinklimatischen Wohlfahrtswirkung begrünter Dachflächen wird insbesondere auf den intensiv begrünten obersten Dächern der Hauptgebäude Niederschlagswasser in hohem Grad zurückgehalten und nur verzögert oder stark reduziert abgeleitet.

Dies sowie auch die Festsetzung des nutzbaren Substrataufbaus von mindestens 80 cm auf Grünflächen über unterbauten Flächen (Tiefgaragen) – siehe Kap. 3.12 - erbringt einen stark verzögerten und insbesondere absorbierenden Effekt hinsichtlich der Niederschlagswasserableitung von diesen Flächen.

Mit den oben genannten Maßnahmen kann daher im Planungsgebiet die maximal mögliche Einleitungsmenge von Niederschlagswasser und Schmutzwasser in den städtischen Mischwasserkanal von 28,8 Liter/sec. trotz des relativ hohen Überbauungsgrades nur mit gering dimensionierten weiteren drosselnden technischen Einrichtungen (Stauraumkanal beispielsweise) eingehalten werden.

3.9 Tiefgaragen und Stellplätze mit Ihren Ein- und Ausfahrten

Es ist erforderlich im Planungsgebiet eine Vielzahl an PKW-Stellplätzen unterzubringen und diese sinnvoll in die Planung zu integrieren. Neben dem durch die geplante Bebauung ausgelösten Bedarf von ca. 49 PKW-Stellplätzen sind zusätzlich 107 PKW-Stellplätze aus bestehenden dinglichen Sicherungen auf den Planungsgrundstücken zu berücksichtigen.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes wird es ermöglicht ca. 21 PKW-Stellplätze im nördlichen Bereich des Geltungsbereiches herzustellen. Die Anfahrt der Stellplätze erfolgt über die Klenzestraße. Die Position dieser Stellplätze entspricht dabei der Position von bereits vorhandenen Bestandsstellplätzen. Zusätzliche 4 Stellplätze können innerhalb des Bauraumes [1] erstellt werden. Auch diese werden von der Klenzestraße angefahren. Vom Königswiesenweg aus können weitere 5 offene Stellplätze erschlossen werden. Diese befinden sich an der Zufahrt zur Tiefgarage. **Über diese Zufahrt ist auch weiterhin die Erschließung einer bestehenden Feuerwehraufstellfläche vor der Nordfassade der Wohngebäude und Grundstücke des Königswiesenweg 24 und 26 zu gewährleisten.** Die restlichen notwendigen Stellplätze können in der Tiefgarage, teilweise als Doppelparker nachgewiesen werden.

Hinweislich ist die erforderliche Übernahme dieser dinglichen Sicherungen der Stellplätze zugunsten der Wohnungen in der Klenzestraße 25, der Klenzestraße 27 und des Königswiesenweges 24, 26 und 28 im Satzungstext enthalten.

Änderungen der dinglichen Sicherungen der Bestandsstellplätze oder der zum Erreichen der Stellplätze erforderlichen Geh- und Fahrtrechte, sowie Übergangslösungen für die bestehenden

Stellplätze während der Bauphase sind zwischen Eigentümer und Berechtigten bilateral zu regeln.

Die Neufassung der jeweiligen dinglichen Sicherungen in Anpassung an das durch den gegenständlichen Bebauungsplan ermöglichte, ausreichende Stellplatzangebot ist durch den Projektentwickler bzw. dem Grundstückseigentümer der Planungsflächen rechtzeitig zu veranlassen.

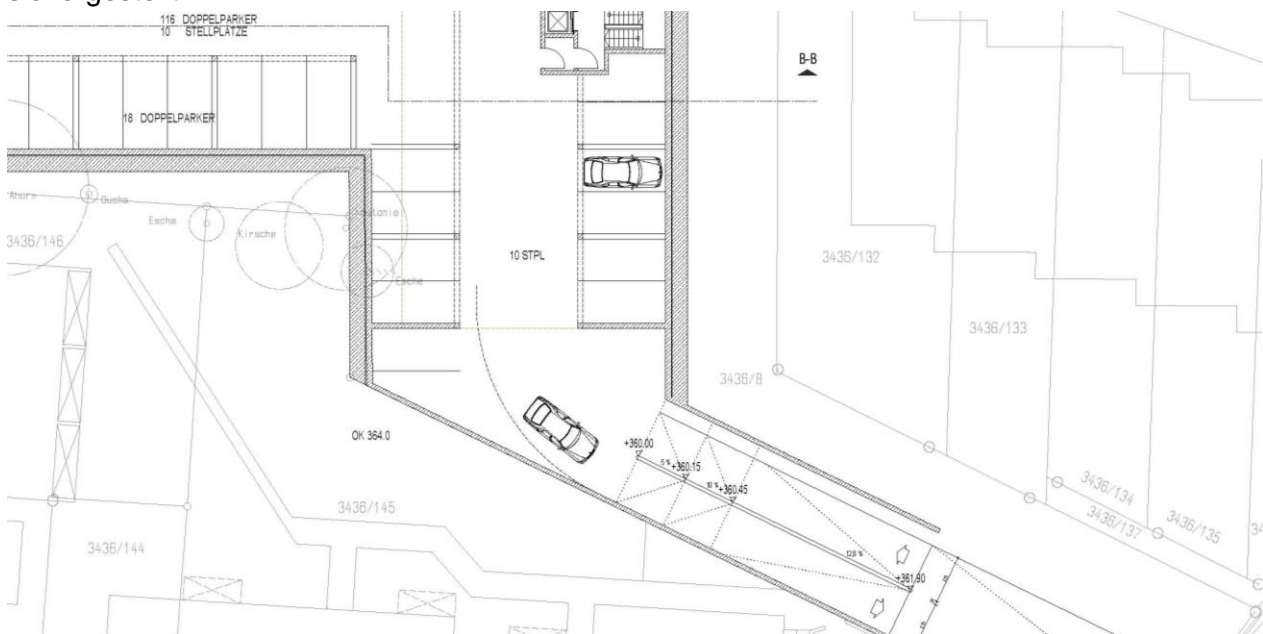
Tiefgaragen und Ihre Zufahrten dürfen in den in der Planzeichnung festgesetzten Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen in Form von Tiefgaragen und Ihre Zufahrten errichtet werden. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt dabei aus dem Königswiesenweg.

Oberirdische Stellplätze für PKW (insgesamt 25) sind im Bereich nördlich des Bauraumes [1] (und teilweise erdgeschossig innerhalb des Bauraumes) mit Anbindung an die Klenzestraße vorgesehen. Weitere 5 oberirdische Stellplätze für PKW sind an der Grundstückszufahrt vom Königswiesenweg aus vorgesehen.

77 PKW-Stellplätze aus der Übernahme dinglicher Sicherung sowie ca. 49 zusätzliche PKW-Stellplätze für den durch die Planung geschaffenen Bedarf, also insgesamt ca. 126 PKW-Stellplätze sind in der Tiefgarage (überwiegend als Doppelparker) vorgesehen. Damit dominieren bei Umsetzung der Planung nicht mehr – wie im derzeitigen Zustand – oberirdische PKW-Stellplätze das Grundstück.

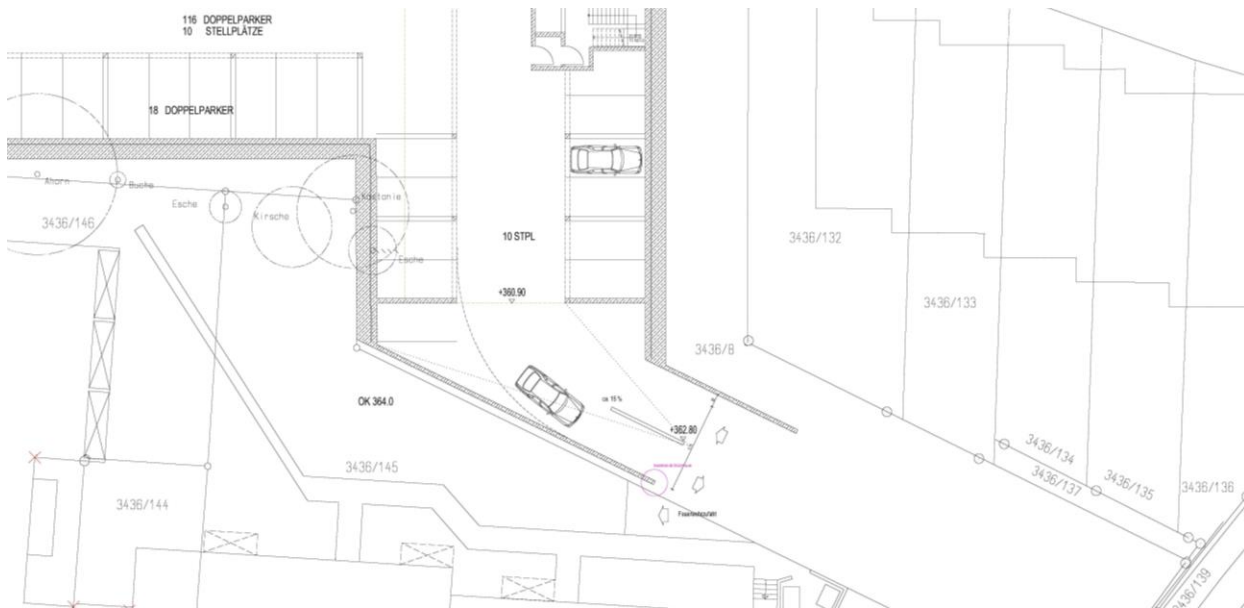
Zusammen mit den 30 oberirdisch vorgesehenen und in der Planung vorgesehenen PKW-Stellplätzen sind auf dem Grundstück insgesamt ca. 156 PKW-Stellplätze ermöglicht.

Für die Ermittlung der Stellplatzbedarfes, der durch die neue Bebauung ausgelöst wird, ist die Stellplatzsatzung der Stadt Regensburg anhand der tatsächlich geplanten Wohnungen maßgebend. Mit der Planung ist eine ausreichende Zahl an Stellplätzen im Grundstück sichergestellt.



Ausschnitt Testentwurf der Tiefgaragenanlage mit ihrer Zufahrt vom Königswiesenweg aus. o.M., Quelle: Architekturbüro Tuscher, Regensburg, 2020

In der aktualisierten Entwurfsplanung des Bebauungsplanes ist die Tiefgaragenrampe verkürzt, da die Anbindung einer Feuerwehraufstellfläche vor der Nordfassade des Wohngebäudes im Grundstück Königswiesenweg 24 und 26 weiterhin sicherzustellen ist.



Ausschnitt verkürzte Tiefgaragenzufahrt nach Überarbeitung des Testentwurfes o.M., Quelle: Architekturbüro Tuscher, Regensburg, 2024

3.10 Flächen für die Feuerwehr, Straßenbegleitgrün

In der Planzeichnung sind erforderliche Flächen für die Feuerwehr von baulichen und sonstigen Anlagen freigehalten und hinweislich dargestellt. Sie sind mit der Mindestbefestigung nach den Richtlinien für die Flächen der Feuerwehr zu befestigen.

Dabei ist für die Flächen für die Feuerwehr eine möglichst weitgehend wasserdurchlässige Bauweise mit zusätzlicher seitlicher breitflächiger Versickerungsmöglichkeit des auf die Belagsflächen fallenden Niederschlagswassers in der belebten Bodenzone in den Grünflächen an der südlichen Grundstücksgrenze geplant und umsetzbar.

Die mindestens 5 m breite Zufahrt für die Feuerwehr von Westen aus der Klenzestraße mit einer Mindesthöhe von 4,5 m ist durch die Darstellung der Flächen für die Feuerwehr in der Planzeichnung enthalten. Dazu muss ein Teil der Straßenbegleitgrünfläche vor der westlichen Grundstücksgrenze befestigt werden. Hierzu ist die Entfernung eines bestehenden Baumes auf öffentlichen Grund erforderlich, welcher nach Baumschutzverordnung auszugleichen ist.

Weiterhin sind die Bäume und Grünflächen auf öffentlichen Flächen an der Klenzestraße und am Königswiesenweg (auch hinsichtlich der Nutzung der Zufahrt zum Grundstück für Baufahrzeuge) gem. RAS LP 4 und DIN 18920 während der gesamten Bauzeit zu schützen und zu sichern.

Für die Zufahrt der Feuerwehr zum Planungsbereich von Westen her müssen die Bordsteine und der Gehweg an der Klenzestraße feuerwehrtauglich abgesenkt werden und erforderlichenfalls der Gehweg in diesem Bereich für die Befahrung der Feuerwehr ertüchtigt werden. Das Tiefbauamt der Stadt ist rechtzeitig zu beteiligen. Dessen Vorgaben sind zu berücksichtigen.

3.11 Werbeanlagen, Freileitungen

Zur Wahrung einer wohngebietstypischen, zurückhaltenden Außendarstellung der Gebäude sind nur mit der Nutzung der Gebäude in Verbindung stehende Werbeanlagen und in flächig sehr beschränktem Umfang zulässig. Sie sind nur an Außenwänden der Erdgeschosse der Gebäude

mit maximal 0,5 m² Gesamtfläche je Fassadenfläche zulässig. Leuchtwerbungsanlagen sind dabei zur Wahrung eines unauffälligen Charakters nicht zugelassen.

Aufgrund der geplanten Nutzung für Wohnen sind in dem Planungsbereich, welches zudem keine öffentlichen Flächen oder öffentlichen Verkehrsflächen enthält, optisch störende Freileitungen nicht zulässig.

3.12 Grünordnerische Festsetzungen

Im Planungsgebiet finden aufgrund der weiterreichenden grünordnerischen Festsetzungen die Regelungen der städtischen Freiflächengestaltungssatzung (FGS) keine Anwendung.

Zur Sicherstellung der städtebaulichen, ökologisch-grünordnerischen und klein-klimatischen Qualität im Planungsgebiet beinhaltet der Bebauungsplan folgende Festsetzungen:

Die nicht mit baulichen Anlagen überbauten Flächen inklusive der unterbauten Flächen sind zu begrünen soweit diese Flächen nicht für eine andere zulässige Nutzung benötigt werden. Pro voller 300 m² unbebauter Fläche ist dabei mindestens ein Baum der I. Wuchsordnung zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Alternativ ist ein Baum der II. Wuchsordnung je voller 200 m² unbebauter Grundstücksfläche zu pflanzen und fachgerecht zu unterhalten.

Um insbesondere Baumpflanzungen fachgerecht zu ermöglichen sowie auch zur Aufnahme und verlangsamten Abgabe von Niederschlagswasser wurde festgesetzt, dass auf nicht oberirdisch überbauten Flächen von unterbauten Bereichen, also insbesondere über Tiefgaragenanlagen ein vegetationsgerechter Aufbau mit mindestens 80 cm Schichtdicke erfolgen muss. Dies ist für die in der Planung festgesetzte Pflanzung von Bäumen der II. Wuchsordnung sowie in jedem Fall für hochwertige Strauch- und Heisterpflanzungen fachlich ausreichend. Bei Auswahl und Pflanzung von Bäumen der I. Wuchsordnung muss der Vegetationsaufbau mindestens 120 cm betragen.

Angesichts der erforderlichen umfänglichen Tiefgaragenanlage außerhalb der beiden Bauräume der Hauptgebäude ist diese Regelung sehr wichtig um einen Begrünungsstandart und auch Baumpflanzungen wie auf vergleichbar nicht unterbauten Freiflächen zu erlangen. Dies sichert die gestalterische und ökologische Qualität der Grünflächen und Grünstrukturen innerhalb der Planungsfläche und erbringt Freiraum- und Wohnqualität für die zukünftigen Bewohner. Gleichzeitig sichert die Regelung auch die optische Wirkung der Bepflanzung – insbesondere der Baumpflanzungen - nach Außen in die Umgebung und auf den Stadtraum. Trotz der umfänglichen baulichen Entwicklung kann sich die Planungsfläche im Lauf der Entwicklungszeit der Gehölze in den weitgehend durchgrüntem umgebenden Stadtraumbereich gleichwertig integrieren.

Hierzu wurden in der Planzeichnung des Bebauungsplanes zu pflanzende Bäume festgesetzt, deren Standorte innerhalb des Plangebietes jedoch nicht gebunden sind. (Siehe hierzu auch die Erläuterungen zur Baumfällung und zum Baumersatz gemäß der städtischen Baumschutzverordnung.)

An den Randbereichen der Planungsflächen zu den Nachbarflächen im Norden und Nordwesten werden in der Planzeichnung durchgängige, zwischen ca. 2,0 bis ca. 4,5 m breite Flächen ausschließlich zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt. Es sind in diesen Flächen mindestens 2-reihige Gehölzpflanzungen aus Sträuchern und Heistern mit einem definierten Maximalabstand der Pflanzen in und zwischen den Reihen vorzunehmen. Baumpflanzungen sind in diesen Flächen unter Wahrung der gesetzlichen Grenzabstände zusätzlich möglich bzw. in der Planzeichnung festgesetzt.

Die Regelungen sichern eine durchgehende und zügige Wieder-Eingrünung der Planungsfläche nach der weitestgehenden Beseitigung der vorhandenen Grünflächen am Rand der derzeitigen Stellplatzanlage bei Umsetzung der Planung. Die Gehölzbeseitigung ist jedoch unvermeidlich, um die erforderliche umfängliche Tiefgaragenanlage sowie weitere oberirdische Stellplätze zur Aufnahme der bisher dinglich gesicherten und weiter dinglich zu sichernden 197 PKW-Stellplätze aus der jetzigen Nutzung und die ca. 49 PKW-Stellplätze der zukünftigen Bewohner des Planungsgebietes aufzunehmen.

Neben den oben genannten quantitativen Festsetzungen der Planung hinsichtlich zu pflanzender Gehölze werden weiterhin qualitative Festlegungen getroffen:

Zur Sicherstellung bereits bei der Pflanzung optisch und ökologisch wirksamer Pflanzungen werden die Mindestpflanzqualitäten für Bäume I und II Wuchsordnung sowie für Heister- und Strauchpflanzen festgesetzt. Nachdem standortgerechte Laubgehölze – und nicht Nadelgehölze – die höchste ökologische Wirksamkeit (insbesondere für Vögel und Insekten) haben, werden für die Neupflanzungen ausschließlich diese zugelassen. Nadelgehölze sind ausgeschlossen.

Geschnittene Hecken sind zur Gliederung der Flächen zulässig, nicht jedoch in den an den Rändern des Planungsgebietes festgesetzten Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen, da diese Flächen nach außerhalb des Planungsgebietes einen lockeren, natürlichen Charakter der Grünflächen – auch als Ersatz für die vorhandenen, ebenfalls aufgelockerten Pflanzflächen - bieten sollen. Strenge Hecken würden eine ungewollte Art „grüne Mauer“ darstellen.

Zudem wird festgesetzt, dass in den Grünflächen der Anteil standortheimischer Gehölze mindestens 50% von den gesamten festgesetzten Gehölzen sein muss. Nachdem in unserer Gegend vorkommende Pflanzenarten den angestammten genetischen Pool sichern und insbesondere die heimische Tierwelt wie Insekten und Vögel von diesen Pflanzen viel stärker profitiert (Bestäubung, Nektar, Lebensraum) als von oft blütensterilen fremdländischen Gehölzen oder von Zuchtformen trägt dies zur ökologischen Wertigkeit der zu erbringenden Pflanzungen im Plangebiet bei.

3.12.1 Baumschutzverordnung

Überwiegend entlang der Grundstücksgrenzen sowie auch innerhalb des Grundstücks in unmittelbarer Nähe der vorhandenen baulichen Anlagen (Stellplätze und Fahrgassen) befindet sich auf überwiegend schmalen Grünflächen Gehölzbestand. Dieser stammt aus der Herstellungszeit der Anlage und ist über 40 Jahre alt. Im Grünbestand befinden sich daher auch relativ viele Bäume, von dem der überwiegende Teil durch die städtische Baumschutzverordnung geschützt ist. Insgesamt handelt es sich um 20 Bäume, davon 9 Nadelgehölze (8 Kiefern und eine mehrstämmige Eibe).

Die im Innenbereich liegende Planungsfläche stellt eine städtebaulich unbefriedigende Baulücke innerhalb der umgebenden Bebauung dar. Sie ist mit einer reinen Nutzung für den privaten PKW-Parkverkehr belegt. Die vorhandenen Anlagen sind zudem stark sanierungsbedürftig. Die flächensparende Schaffung von dringend benötigtem, gut an die Kernstadt angebundenem Wohnraum bei gleichzeitiger weiterer Gewährleistung der bisherigen Stellplatzfunktion unter Wahrung aktueller ökologischer, stadtklimatischer und wasserwirtschaftlicher Vorgaben, ist gewolltes Planungsziel. Bei Umsetzung dieser Ziele insbesondere durch die Notwendigkeit einer umfänglichen Tiefgaragenanlage für die Unterbringung der bisher auf der Planungsfläche dinglich gesicherten PKW-Stellplätze zuzüglich der erforderlichen PKW-Stellplätze die durch die Wohnbebauung erforderlich sind, wird die Entfernung des vorhandenen Grünbestandes in der Planungsfläche erforderlich.

Der Gehölzbestand – insbesondere der vorhandene Baumbestand - ist dabei teilweise schon aufgrund der unmittelbaren Nähe der Grünflächen zu den abzubrechenden baulichen Anlagen – auch im Alternativfall der Neuschaffung erneuter reiner PKW-Stellflächen aufgrund des schlechten baulichen Zustandes der derzeitigen Anlagen in der gleichen Anzahl wie bisher nicht fachgerecht zu erhalten. Der Erhaltungszustand einiger Bäume im Innenbereich der Planungsfläche ist aufgrund des geringwertigen, weil schmalen und vermutlich sehr flachgründigen Wurzelraumes mittelmäßig bis schlecht. Vergreisungserscheinungen und Trockenheitsschäden sind feststellbar. Zudem gibt es viele Nadelgehölze. Teile des Gehölzbestandes, insbesondere in den vorhandene randlichen, breiteren Grünstreifen weisen besseren Zustand aufgrund besserer Wuchsbedingungen auf. Alle Bäume im Planungsgrundstück sind über die städtische Baumschutzverordnung geschützt.

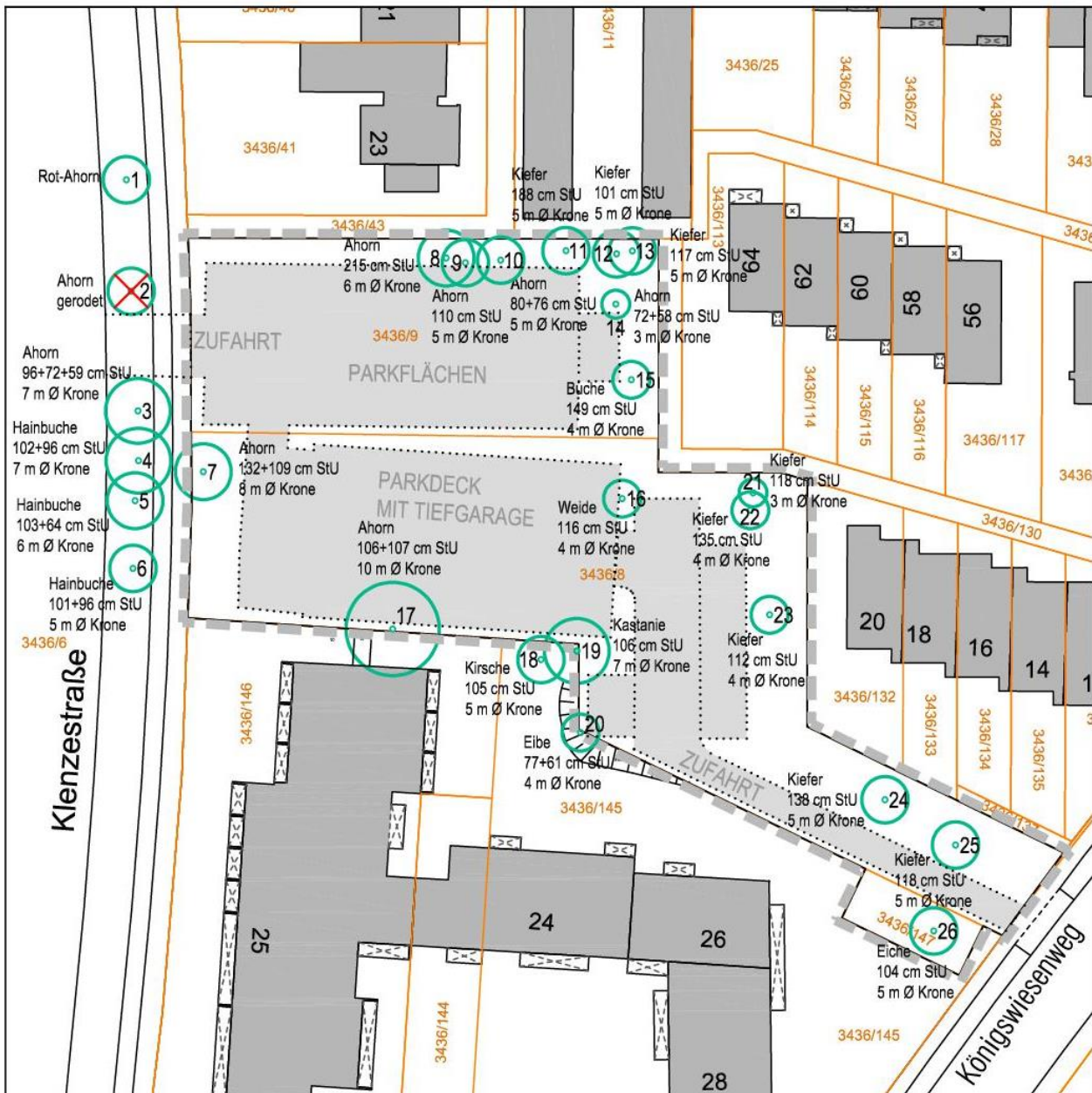
Die nachfolgende Darstellung zeigt die Bäume innerhalb des Planungsgebietes, die der Baumschutzverordnung der Stadt unterliegen (Bäume der Nummern 7 bis 26).

Die Baumnummern 1 bis 6 stellen die Bäume im öffentlichen Straßenbegleitgrün auf der Ostseite der Klenzestraße dar: Baum Nr. 2 ist als gerodet dargestellt (gerodet nach Beobachtung aufgrund des schlechten Erhaltungszustandes). Er wurde von der Stadt aktuell wieder nachgepflanzt. Baum Nr. 6 – in der öffentlichen Grünfläche außerhalb des Geltungsbereichs der Planung - muss bei Umsetzung der Planungsabsichten des Bebauungsplanes für die erforderliche Zufahrt für die Feuerwehr entfernt werden. Für diesen wird der Kompensationsumfang im Rahmen der Baugenehmigung ermittelt.

Die der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg unterliegenden, bei Planumsetzung zu entfernenden Bäume sind in untenstehender Darstellung sowie hinweislich in der Planzeichnung des Bebauungsplanes (als zu entfernende Bäume) dargestellt.

Es sind dies die Baumnummern Nr. 7 bis Nr. 17 und Nr. 19 bis Nr. 26 der genannten Darstellung. Insgesamt sind dies alle 19 der im Grundstück oder auf dessen Grenze liegende, nach Baumschutzverordnung geschützte Bäume. Bäume, die nicht der Baumschutzverordnung unterliegen sind im Planungsbereich nur in geringer Zahl vorhanden.

In der untenstehenden Darstellung zur Baumbestandsaufnahme ist der zu erhaltende Baum mit der Baumnummer 18 dargestellt (dieser unterliegt der Baumschutzverordnung). Er liegt etwas außerhalb der Planungsfläche und ist daher in der Planzeichnung des Bebauungsplanes nicht enthalten. Er kann mit Schutzmaßnahmen nach RAS LP 4 und DIN 18920 vor und während der Bauausführung geschützt werden. Im Freiflächengestaltungsplan zum Bauantrag ist dies darzustellen.



Baumbestandsplan mit Benennung der Arten und der Kronen- und Stammumfänge der der Baumschutzverordnung unterliegenden Bäume im und am Rand des Planungsgebietes sowie der Straßenbäume in der Straßenbegleitgrünfläche an der Klenzestraße, Stand 2022, o.M. Quelle: FLU Planungsteam, Regensburg

Bäume, die der Baumschutzverordnung unterliegen und die bei Umsetzung der Planung gerodet werden müssen, sind mit Art, Stammumfang und dem erforderlichen Ersatzbedarf in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Baum Nr.	Art deutsch	Stammumfang in cm	Wuchsordnung	erf. Ersatzpflanzung Stk gleicher WO
7	Spitz-Ahorn	132+109 = 241	I	5
8	Spitz-Ahorn	215	I	5
9	Spitz-Ahorn	110	I	2
10	Spitz-Ahorn	80+76=156	I	3
11	Kiefer	188	*	4 II. WO
12	Kiefer	101	*	2 II. WO
13	Kiefer	113	*	2 II. WO
14	Spitz-Ahorn	72+58=160	I	3
15	Rotbuche	149	I	3
16	Weide	116	II	2 II. WO
17	Spitz-Ahorn	106+107 = 213	I	5
19	rotb. Kastanie	196	II	4 II. WO
20	Eibe	77+61=138	II	3 II. WO
21	Kiefer	118	*	2 II. WO
22	Kiefer	135	*	3 II. WO
23	Kiefer	112	*	2 II. WO
24	Kiefer	138	*	3 II. WO
25	Kiefer	118	*	2 II. WO
26	Eiche	104	I	2

* Nadelbäume werden grundsätzlich durch Bäume II Wuchsordnung ersetzt

Hinweise: 2 Bäume II. Wuchsordnung entsprechen einem Baum I. Wuchsordnung

1 Baum I. Wuchsordnung entspricht 15 m² freiwachsender Hecke

Bilanzierung der bei Planumsetzung erfolgenden Rodungen

Nach obiger Aufstellung ist für innerhalb der Planungsfläche aufgrund der Planung zu entfernende 19 Bäume die gem. Baumschutzverordnung geschützt sind, folgende Kompensation in Form von Baum-Ersatzpflanzungen zu leisten:

28 Bäume I. Wuchsordnung und 29 Bäume II, Wuchsordnung.

Innerhalb des Planungsgebietes sind in der Planzeichnung 26 – und damit 7 Bäume mehr als im Bestand - zu pflanzende Bäume II. Wuchsordnung festgesetzt. Bäume der I. Wuchsordnung wurden nicht festgesetzt, da diese bei Umsetzung der Planung auf dem relativ beengten Planungsbereich und auf der erforderlichen großflächigen Tiefgarage absehbar nicht die langfristig erforderlichen Platz- und Wuchsbedingungen erhalten.

Um eine gewisse standörtliche Varianz in der späteren Umsetzung zu erlauben, erfolgte die Festsetzung der zu pflanzenden Bäume in der Planzeichnung lagemäßig ungebunden. Durch die Festsetzung von 26 zu pflanzenden Bäumen in Standorten mit zukünftig guten Wuchs- und Entwicklungsbedingungen im Planungsbereich wird eine angemessene Wiederbegrünung der Planungsfläche mit für die Planungsfläche und das nähere Stadtquartier wichtigem Baumbesatz sichergestellt. In der Abwägung der formulierten Planungsziele mit dem erforderlichen Eingriff für die Rodung von 19 Bäumen aus dem vorhandenen Baumbestand wird die in der Planung

festgesetzte Neupflanzung mit 26 Bäumen stadt- und freiraumplanerisch sowie ökologisch für ausreichend erachtet.

Alle 26 in der Planzeichnung festgesetzten zu pflanzenden Bäume sind der Ersatzpflanzung gem. Baumschutzverordnung aus der erforderlichen Rodung von Gehölzen zuzuordnen. Weitere Bäume aus den Verpflichtungen zur Begrünung bzw. Baumpflanzung aus der städtischen Stellplatzsatzung (StS) und der flächenbezogenen Baumpflanzverpflichtung des Bebauungsplanes nach § 16 Abs. 1 der Satzung werden auf die Ersatzpflanzverpflichtung nach Baumschutzverordnung angerechnet, da im Planungsgrundstück eine höhere Anzahl an neu zu pflanzenden Bäumen bei Realisierung der Planungsabsicht fachlich sinnvoll nicht möglich ist.

Nicht auf dem Planungsgrundstück durch Ersatz-Pflanzung nachweisbar sind damit: 28 Bäume der I. Wuchsordnung und 3 Bäume der II. Wuchsordnung aus der Ermittlung des Ersatzbedarfs nach Baumschutzverordnung. Diese hohe Anzahl von Bäumen an Ersatzbedarf könnte höchstwahrscheinlich auch bei stark reduzierter Planungsabsicht (oder bei einem reinen Ersatzneubau einer gleich großen Stellplatzanlage nach dem Abtrag der vorhandenen Anlage) in Abgleich mit den dafür noch erforderlichen Rodungen auf der Planungsfläche nicht dargestellt werden.

Die weitere Umsetzung dieser verbleibenden, nicht auf dem Planungsgrundstück nachweisbaren Verpflichtung wird daher folgendermaßen und in Abstimmung der Fachämter der Stadt sichergestellt und über den städtebaulichen Vertrag gesichert:

Das verbleibende Kompensationsdefizit aus der Anwendung der städtischen Baumschutzverordnung von 28 Bäumen I. Wuchsordnung und 3 Bäumen II. Wuchsordnung kann im Stadtquartier in den öffentlichen Grünflächen des Königswiesenparks an insgesamt 4 Standorten als zusätzliche Pflanzung nachgewiesen werden. Der Königswiesenpark ist eine im Stadtquartier wichtige öffentliche Grünfläche. Deren Wertigkeit als wohnortnahe Grün- und Aufenthaltsfläche sowie deren stadtklimarelevante und ökologische Funktion wird durch die Stärkung aus dem Baumersatzbedarf der Planungsfläche weiter gesteigert und kommt so auch den Bewohnern der Planungsfläche und des Umfeldes zugute. Im städtebaulichen Vertrag mit dem Planbetreiber werden hierzu Vereinbarungen zur Sicherung der Umsetzung und zur Kostenübernahme der Pflanz- und Unterhaltungsmaßnahmen getroffen. Damit ist der gesamte erforderliche Baumersatz der nach Baumschutzverordnung entsteht, ausgeglichen.

Weitere grünordnerische Festsetzungen des Bebauungsplanes

Im Zug der Baueingabe ist ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan zu fertigen und vorzulegen. Teil dieser Planunterlage ist ein Baumbestands- und Rodungsplan. Dies sichert neben der Abarbeitung der Baumpflanzverpflichtung mit Bilanzierung die Umsetzung hochwertiger Grünflächen sowie eine qualitativ hochwertige Umsetzung der privaten Spielflächen.

Zur Sicherstellung einer zügig wirksamen Freiraumgestaltung mit Herstellung der Begrünungsverpflichtungen aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes sind die privaten Begrünungs- und Gestaltungsmaßnahmen auf der Planungsfläche spätestens in der dem Beginn der Gebäudenutzung folgenden Pflanzperiode herzustellen.

Im Planungsbereich sind zur Sicherstellung einer Versickerung der Niederschlagswässer in die den Abfluss verzögernden Aufbauschichten über der Tiefgaragendecke und über dem sonstigen Untergrund Zufahrten, Zuwegungen, Wegeflächen und Flächen für die Feuerwehr wasserdurchlässig herzustellen, sofern es die Art der Nutzung und der Untergrund zulassen.

Die Dachflächen auf den obersten Geschossen der beiden Hauptgebäude sind auf mindestens 80% ihrer jeweiligen Grundfläche mit einer intensiven Dachbegrünung mit mindestens 30 cm Substrataufbau zu versehen. Technische Dachaufbauten und Dachaufgänge sind von der Pflicht zur Dachbegrünung ausgenommen. Eine Überstellung der Dachbegrünungsflächen mit Anlagen zur solaren Nutzung (PV-Anlagen beispielsweise) ist im Kombisystem möglich.

Die Dachfläche der Nebenanlage für Fahrräder und Müll nördlich des östlichen Bauraumes (Bauraum 2) ist mit einer extensiven Dachbegrünung mit mindestens 10 cm Substrataufbau vollflächig zu begrünen. Diese Maßnahmen tragen neben der optischen Aufwertung durch begrünte Dachflächen zu einer ökologischen und kleinklimatischen Stärkung im Planungsgebiet bei und mildert die Eingriffe durch Überbauung. Weiterhin tragen begrünte Dachflächen zu einer verzögerten Abgabe von Niederschlagswasser bei.

Nach den Ergebnissen des Schallgutachtens wird an der nordwestlichen Grundstücksgrenze zum Schutz der Nachbarschaft vor den Emissionen der oberirdischen Stellplatzanlage mit Zufahrt eine Schallschutzanlage in Form einer mindestens 1,8 Meter über Gelände hohen Schallschutzwand festgesetzt. Es wird ebenso festgesetzt, dass diese Wand beidseits intensiv und vollflächig mit Kletterpflanzen zu begrünen ist. Es besteht das Ziel, nach Außen zur Umgebung hin (eine Wegeverbindung führt an der Nordseite außerhalb des Planungsgebietes entlang) sowie auch nach Innen in die Planungsfläche hinein nicht die Funktion als schallschützendes Bauteil, sondern vertikale Begrünung als Gestaltungselement in den Vordergrund zu stellen, welche „nebenbei“ Schallschutzfunktion hat.

3.13 Einfriedungen und Stützmauern

Der Bebauungsplan trifft weitere Regelungen und Festsetzungen zu Einfriedungen und Stützmauern.

Einfriedungen außerhalb von Zufahrten und Zugängen sind nur in Form von Heckenpflanzungen zulässig. Zulässig sind dabei zusätzlich maximal 1,0 m hohe, grundstücksseitig innerhalb der Heckenbereiche liegende offene Zäune ohne Sockel.

Die Regelung sichert eine nach außerhalb des Planungsbereichs wirkende begrünte Eingrenzung.

Im Bebauungsplan werden Stützmauern mit maximal 1,0 m Höhe zugelassen, um die Geländeübergänge insbesondere nach außerhalb des Planungsgebietes zu bewältigen. Hintereinander gestaffelte Stützmauern mit der oben genannten Maximalhöhe sind dabei ebenfalls zulässig. Allerdings müssen diese einen lichten Abstand von mindestens 1,0 m zueinander haben. Diese Abstandsfläche ist gemäß den grünordnerischen Festsetzungen mit Bäumen, Heistern oder Sträuchern zu begrünen. Damit wirken die Anlagen nach außen hin stark zurückgenommen und in die begrünten Flächen integriert.

Sichtschutzanlagen sind im Plangebiet unzulässig. Damit wird eine „Verbarrikadierung“ unterbunden und der offene Charakter des Grundstücks mit begrenzenden grünordnerischen Elementen gewahrt. Ausnahme hiervon sind Sichtschutzeinrichtungen von maximal 3,0 m Tiefe und 2,0 m Höhe an aneinandergrenzenden Terrassen und Dachterrassen.

Müll- und Fahrradstellplätze dürfen in der Grundstücksfläche aus gesamt-optischen Gründen nicht ohne seitliche Einhausung errichtet werden. Alternativ sind diese Anlagen in Hauptgebäude, Tiefgaragen oder Nebenanlagen (Nebengebäude) zu integrieren um eine unbeschützte Freiaufstellung zu vermeiden.

3.14 Öffentliche Grünflächen

sind auf dem räumlich beschränkten Bereich der Planung nicht sinnvoll umsetzbar. Bereits im Bestand ist der überwiegende Teil des Grundstücks unterbaut, was der Nutzung als öffentliche Grünfläche entgegensteht. Um die dinglich gesicherten Bestandsstellplätze sowie die zusätzlichen Stellplätze, ausgelöst durch die Neuplanung, auf dem Grundstück unterbringen zu können, wird auch das künftige Grundstück weitestgehend unterbaut sein. Darüber hinaus sind die Flächen zu klein für die adäquate Nutzung als öffentliche Grünfläche. Große zusammenhängende und vernetzte Flächen im Stadtgebiet sind auch bezüglich des Pflegeaufwands vor den kleinen inselartigen öffentlichen Grünflächen zu bevorzugen.

3.15 Öffentliche Spielplatzflächen

sind gemäß Beschluss zur Spielleitplanung vom 12.12.2013 erforderlich. Je künftig zu erwartendem Einwohner sind mindestens 1,5 m² öffentliche Spielflächen herzustellen.

Die Zahl der zu erwartenden Einwohner leitet sich wie folgt her: Pro Einwohner werden 39 m² der Nettowohnfläche (= 78% der Bruttogeschoßfläche = GF) angesetzt.

Rechnerisch ergeben sich in der Planungsfläche bei einer Grundstücksfläche von ca. 3160 m² Größe, einer maximal zulässigen Geschoßflächenzahl von 1,2 und der daraus folgenden maximal möglichen Bruttogeschoßfläche von ca. 3792 m² (Nettogeschoßfläche = 3792 m² x 0,78 = 2958 m²) nach dem Berechnungsmodus aus dem aktuellen Baulandmodell der Stadt Regensburg insgesamt ca. 76 zukünftig zu erwartende Einwohner. Bei einem Bedarf von 1,5 m² Spielfläche je Einwohner ergeben sich rechnerisch ca. 114 m² öffentliche Spielplatzfläche netto (= 80 % der Brutto-Spielplatzfläche, diese beträgt somit ca. 143 m². Die Spielleitplanung der Stadt fordert eine Mindestgröße für öffentliche Spielflächen von 500 m².

Öffentliche Spielplatzflächen in dieser Dimension lassen sich im Planungsbereich mit lediglich ca. 3160 m² Fläche jedoch ohne die Aufgabe der Planungsziele nicht realistisch umsetzen und nachweisen. Zudem wäre deren Anbindung an öffentliche Wege und Straßen nur über Dienstbarkeiten sicherzustellen (keine öffentlichen Erschließungsflächen im Planungsbereich).

Aus diesen Gründen wird in diesem Fall von der Errichtung öffentlicher Spielplatzflächen im Bebauungsplangebiet abgesehen. Es wurde von der Stadt Regensburg folgendes Vorgehen festgelegt:

Die Verpflichtung zur Herstellung öffentlicher Spielplatzflächen kann auf der Planungsfläche nicht umgesetzt werden. Die Verpflichtung kann jedoch nicht niedergeschlagen werden. Allerdings wird eine Forderung einer Mindestspielplatzgröße von 500 m² Fläche bei lediglich ca. 114 m² erforderlicher öffentlicher Spielplatzfläche netto, die durch das Vorhaben ausgelöst werden als unverhältnismäßig betrachtet. Die Spielplatzverpflichtung wird daher auf die rechnerisch erforderliche Fläche von 143 m² (brutto) Spielplatzfläche (114 m² netto) begrenzt.

Die Verpflichtung ist vom Projektentwickler monetär abzugelten. Die Ablöse der Spielfläche wird anhand gängiger städtischer diesbezüglicher Bewertungsverfahren ermittelt. In direkter Nähe zur Planungsfläche befinden sich jedoch weder geeignete Flächen für einen neuen öffentlichen Spielplatz, noch können bereits vorhandene öffentliche Spielflächen aufgewertet werden. Daher wird die Verpflichtung in Form einer zusätzlichen Höherausstattung von Spielflächen beim Um- und Neubau des Jugendzentrums Königswiesen indirekt umgesetzt.

Diese Regelung sowie die finanzielle Ablöse für die öffentliche Spielplatzverpflichtung wird im städtebaulichen Vertrag mit dem Projektentwickler fixiert bzw. sichergestellt.

3.16 Private Spielplatzflächen

sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens in Größe, Qualität und Ausstattung anhand der Spielplatzsatzung der Stadt Regensburg (SpS) einzuplanen, nachzuweisen und herzustellen. In der Planzeichnung wurden private Spielplatzflächen mit Planzeichen und dessen Verortung hinweislich aufgenommen.

Bei der Planumsetzung ist großer Wert auf eine hochwertige Ausstattung mit ausreichend Spielwert für die Kinder zu legen.

3.17 Verkehrserschließung

3.17.1 Allgemeines

Öffentliche Verkehrs- und Erschließungsanlagen sind im Planungsgebiet nicht vorgesehen und nicht erforderlich. Die an das Planungsgebiet angrenzenden vorhandenen öffentlichen Straßen, Geh- und Radwege sowie die im Königswiesenweg nahegelegene Bushaltestelle können den geringen Zusatzbedarf aus der Planung sowie die weiterhin in der Planung sichergestellten vorhandenen PKW-Stellplätzen (aus dinglichen Sicherungen) aufnehmen.

Die Erschließung für die geplanten Gebäude bzw. die Zufahrt zu den oberirdischen PKW Stellplätzen von der Klenzestraße her entspricht weitgehend der bereits vorhandenen Zufahrtssituation von Westen. Die Erschließung der geplanten Gebäude sowie der vorgesehenen Tiefgarage erfolgt vom Königswiesenweg von Osten her nahezu deckungsgleich an der Stelle, wo bereits im Bestand die Zufahrt zur bisherigen Stellplatzanlage liegt. Weitere oberirdische PKW-Stellplätze werden ebenso über die bestehende Zufahrt im Osten angefahren. **Diese Zufahrt gewährleistet auch weiterhin die Anbindung zur bestehenden Feuerwehraufstellfläche an der Nordfassade der Wohngebäude und Grundsstücke des Königswiesenwegs 24 und 26.**

Die im Geltungsbereich nachgewiesenen Stellplätze für die Bauvorhaben Klenzestraße 27, Klenzestraße 25 sowie Königswiesenweg 24, 26 und 28, zuzüglich der für die Neubebauung erforderlichen Stellplätze werden in der neuen Tiefgarage, auf dem Parkdeck an der Klenzestraße und im Bereich der östlichen Zufahrt nachgewiesen.

3.17.2 Fußwegeverbindungen

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes werden die beiden Geschosswohnungsbauten jeweils mit privaten Gehwegen hin zu den jeweiligen Eingängen erschlossen. Unmittelbar nördlich des Geltungsbereichs der Planung verlaufen (wie bisher auch) die privaten fußläufigen Verbindungen zwischen Klenzestraße und Königswiesenweg.

3.17.3 Radwegeverbindungen

Die übergeordnete Radwegeverbindung erfolgt über die Klenzestraße (gesonderter Radweg) und den Königswiesenweg, welche direkt an das Planungsgebiet grenzen.

3.18 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Strom, Gas, Trinkwasser und Löschwasser ist durch die REWAG gesichert. Für die Einspeisung der Geschosswohnungsbauten ist eine Niederspannungsleitung sowie eine Niederdruckgasleitung bzw. ein Trinkwasseranschluss vorgesehen. Weitere Spartenanbindungen (Telekommunikationsleitungen) sind von der Klenzestraße aus bzw. vom Königswiesenweg aus vorgesehen und möglich.

In der Planung sind zwei ausreichend dimensionierte Müllabholstellen (temporäre Abholfläche) im Planungsgebiet nahe der Klenzestraße und beim Königswiesenweg vorgesehen.

Die bestehende Müllentsorgung für den Königswiesenweg 24, 26 und 28 ist weiterhin sichergestellt.

3.19 Schallschutz

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 63a-XVI "Zwischen Klenzestraße und Königswiesenweg" durch die Stadt Regensburg wurde durch das Sachverständigenbüro Hoock & Partner, Sachverständige PartG mbH, Am Alten Viehmarkt 5, 84028 Landshut ein Immissionsschutztechnisches Gutachten erstellt.

Zugrundgelegt wurde die Schutzbedürftigkeit eines festgesetzten allgemeinen Wohngebietes nach § 4 BauNVO in der Planungsfläche.

Dabei wurden Schallausbreitungsberechnungen zur Prognose der Lärmimmissionen durchgeführt, die im Geltungsbereich der Planung durch den Straßenverkehr hervorgerufen werden. Aufgrund der Änderung der 16. BImSchV wurde die RLS 19 eingeführt, die bei der Ermittlung der Straßenverkehrsimmissionen berücksichtigt wurde. Die Berechnungen wurden gemäß den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19" auf Grundlage derjenigen Verkehrsbelastung durchgeführt, die durch die Verkehrszählung des Stadtplanungsamtes der Stadt Regensburg am 18. April 2013 an der Zählstelle ZP116 "Kirchmeierstraße – Klenzestraße" ermittelt und die unter Berücksichtigung einer Verkehrszunahme von ca. 33 % als Planungshorizont für das Jahr 2035 hochgerechnet wurde.

Die prognostizierten Beurteilungspegel wurden mit den im Beiblatt 1 zu Teil 1 der DIN 18005 für ein allgemeines Wohngebiet (WA) genannten Orientierungswerten verglichen, um zu überprüfen, ob der Untersuchungsbereich der vorgesehenen Nutzungsart zugeführt werden kann, ohne die Belange des Lärmimmissionsschutzes im Rahmen der Bauleitplanung zu verletzen. Die Berechnungsergebnisse sind auf Lärmbelastungskarten im Anhang des schalltechnischen Gutachtens dargestellt.

Ca. 0,5 km Luftlinie nördlich des Plangebietes verläuft die Bahnlinie Nürnberg – Regensburg und Ingolstadt – Regensburg in Ost-Westrichtung. Der Hauptbahnhof der Stadt Regensburg befindet sich ca. 1 km Luftlinie nordöstlich der Planungsfläche. Die Auswirkungen des Schienenverkehrslärms auf das geplante Baugebiet ist in die Gesamtberechnung eingeflossen. Berechnungsgrundlage waren dabei auch die Frequentierungszahlen und weitere Angaben zu Emissionsdaten der Deutschen Bahn AG für das Prognosejahr 2030.

Die Lärmeinwirkungen der Tiefgarage an Ihrem Ausgang und Ihrer Zufahrt, sowie der an insgesamt 3 Stellen im Planungsgebiet festgesetzten offenen PKW-Stellplätze auf die geplante Bebauung innerhalb der Planungsfläche und vor allem auf die bestehende benachbarte Wohnbebauung wurde unter Zugrundelegung von insgesamt 5 Immissionsorten (siehe Abbildung S.48) an benachbarten Wohngebäuden ebenfalls errechnet. Erforderliche Schallschutzmaßnahmen werden in der Planung festgesetzt.

3.19.1 Öffentlicher Verkehrslärm

Primäres Schallschutzziel ist es, im Freien tagsüber und nachts unmittelbar vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen sowie vornehmlich während der Tagzeit in den schutzbedürftigen Außenwohnbereichen (zum Beispiel Terrassen, Balkone) für Geräuschverhältnisse zu sorgen, die der Art der vorgesehenen Nutzung gerecht werden.

Als Grundlage zur Quantifizierung werden die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu Teil 1 der DIN 18005 und im Rahmen des Abwägungsprozesses die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV herangezogen, die der Gesetzgeber beim Neubau von öffentlichen Verkehrswegen als zumutbar und als Kennzeichen gesunder Wohnverhältnisse in einem allgemeinen Wohngebiet ansieht.

Geräuschsituation während der Tagzeit in den Freibereichen und in den schutzbedürftigen Außenwohnbereichen:

Die Untersuchungen zeigen, dass der in einem allgemeinen Wohngebiet anzustrebende Orientierungswert zu großen Teilen eingehalten wird. Lediglich im Westen des Geltungsbereichs der Planung und damit in der geringsten Entfernung zur Klenzestraße wird der Orientierungswert auf Höhe des Erdgeschoßes vor Bauraum [1] (westlicher Baukörper) um bis zu 5 dB (A) und auf Höhe des 1. Obergeschosses um bis zu 7 dB (A) überschritten. Somit wird auch der im Rahmen des Abwägungsprozesses heranzuziehende, um 4 dB (A) höhere Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV auf einem etwa 4 m breiten Streifen parallel zur Klenzestraße um bis zu 3 dB (A) überschritten. Vor den Fassaden an denen innerhalb der Baugrenzen schutzbedürftige Außenwohnbereiche entstehen können, wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV vollumfänglich eingehalten. Damit ist davon auszugehen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Deshalb besteht für die schutzbedürftigen Außenwohnbereiche aus fachlicher Sicht nicht zwingend das Erfordernis, Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan festzusetzen.

Geräuschsituation während der Nachtzeit unmittelbar vor den Fassaden:

Ungünstiger stellt sich die Verkehrslärmbelastung während der Nachtzeiten dar.

Der anzustrebende Orientierungswert von 45 dB(A) wird im ungünstigsten Fall vor den Fassaden der festgesetzten Bauräume im Geltungsbereich der Planung überschritten.

Während vor den Fassaden von Bauraum [2] (östliches Baufeld) lediglich geringe Orientierungswertüberschreitungen um bis zu 1 dB (A) auftreten können, wird der Orientierungswert an Bauraum [1] (westliches Baufeld) um bis zu 7 dB (A) überschritten. Hauptsächlich hierfür ist die Klenzestraße. Mit zunehmendem Abstand von dieser nimmt die Höhe der Überschreitungen ab. Der um 4 dB (A) höhere Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wird dementsprechend an Bauraum [1] (westliches Baufeld) um bis zu 3 dB (A) überschritten. Die Grenzwertüberschreitungen beschränken sich dabei auf den westlichen Bereich von Bauraum [1].

Bauraum [1] ist an der Westseite vollständig und an der Nordseite teilweise (Nordwesten) – nicht jedoch an der Südfassade - von den oben dargestellten relevanten Orientierungswert- bzw. Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen zur Verbesserung der nächtlichen Geräuschsituation scheiden unter den vorliegenden Planungsrandbedingungen (Schallschutzwände an der Klenzestraße) insbesondere aus städtebaulichen jedoch auch aus technischen Gründen aus: Eine Schallschutzwand entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplanes zur Hauptimmissionsquelle für den maßgeblichen Verkehrslärm, der Klenzestraße hin, müsste zur

wirksamen Abschirmung des obersten zulässigen V. Geschosses der geplanten Bebauung unverhältnismäßig hoch sein. Städtebaulich ist dies nicht vertretbar. Zudem müsste die Anlage durchgängig gestaltet sein. Die erforderliche Erschließung der Planungsfläche von der Klenzestraße aus würde jedoch eine Unterbrechung der Anlage erfordern. Durch Flankeneintrag des Lärms würde die Wirksamkeit deutlich abgemindert. Zudem würde sich durch die sehr hohe Anlage eine Verschattung der innenliegenden wohnungsnahen Freibereiche ergeben. Weiterhin sprechen Abstandsflächenerfordernisse der aktiven Lärmschutzanlage und der geplanten Bebauung gegen eine aktive Schallschutzmaßnahme in Form einer Schallschutzwand.

Im Umgang mit den zu Nachtzeiten erhöhten Verkehrslärmimmissionen wird daher die Planung und Realisierung lärmabgewandter Wohngrundrisse für Bauraum [1] notwendig. Die Grundrisse dieses Bauraumes sind möglichst so zu organisieren, dass in denen von relevanten Grenzwertüberschreitungen betroffenen Fassadenabschnitten (Westfassade und Nordwestfassade) keine zum Öffnen eingerichteten Außenbauteile (Fenster, Türen) zu liegen kommen, die zur Belüftung von dem Schlafen dienenden Aufenthaltsräumen (z.B. Schlafzimmer, Kinderzimmer) notwendig sind.

Sollte dies nicht praktiziert werden können, sind Außenwandöffnungen zu den betreffenden Schlafräumen (Schlafzimmer, Kinderzimmer) mit baulichen Lösungen (Vorbauten, kleinteilige Abschirmungen, Prallscheiben usw.) umzusetzen, so dass der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV zur Nachtzeit gesichert eingehalten bzw. unterschritten werden kann.

Nur dann, wenn sowohl Grundrissorientierung als auch die Errichtung baulicher Maßnahmen aus stichhaltigen Gründen nicht umgesetzt werden kann, so muss im Einzelfall als letzte verbleibende Option im Umgang mit den erhöhten Verkehrslärmimmissionen auf klassisch passiven Schallschutz zurückgegriffen werden. Dies bedeutet aber nicht, dass die baurechtlich ohnehin erforderlichen ausreichend dimensionierten Schallschutzverglasungen ausreichen würden. Vielmehr besteht die Notwendigkeit, im Inneren von Aufenthaltsräumen für hinreichend hohe Luftwechselraten und gleichzeitig für ausreichend niedrige Geräuschpegel zu sorgen. Im Gegensatz zu reinen Tagesaufenthaltsräumen, für welche in diesem Zusammenhang die Stoßlüftung als zumutbar angesehen wird, müssen Schlaf- und Ruheräume, die von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen sind, in der Regel mit fensterunabhängigen, schallgedämmten Belüftungssystemen ausgestattet werden um gesunden und ungestörten Schlaf zu gewährleisten.

Diese notwendigen Schallschutzmaßnahmen wurden in der Planzeichnung und der Satzung des Bebauungsplanes entsprechend den gutachterlichen Empfehlungen und Festsetzungsvorschlägen festgesetzt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes kann unter Voraussetzung einer konsequenten Beachtung und Umsetzung der getroffenen Festsetzungen zum Schutz vor öffentlichem Verkehrslärm den Anforderungen, die an ein allgemeines Wohngebiet zu stellen sind, entsprochen werden.

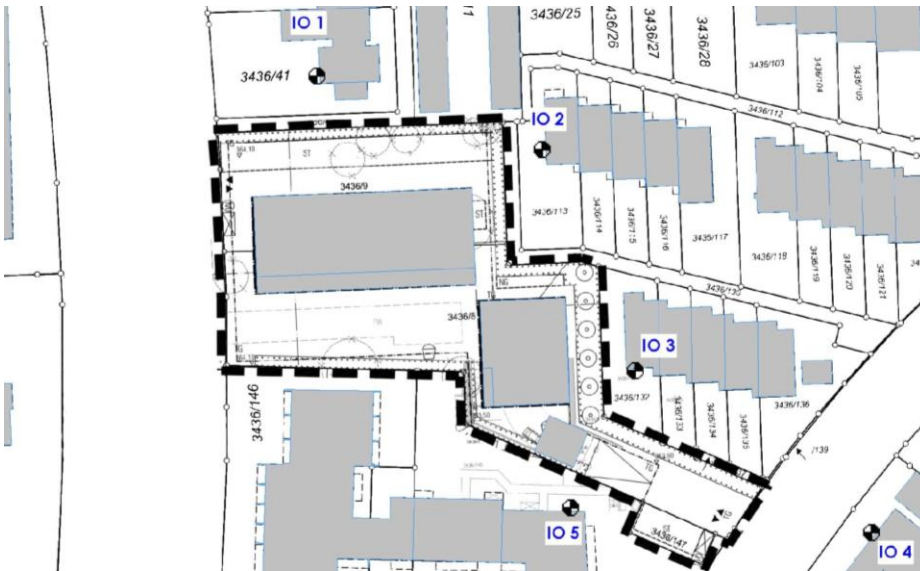
3.19.2 Parkverkehr der Wohnanlage

Aufgabe der schalltechnischen Untersuchung sowie der festzusetzenden Maßnahmen ist es, hinsichtlich des Parkverkehrs der Wohnanlage den Anspruch der bestehenden schutzbedürftigen Wohnbebauung / Nutzung in der Nachbarschaft des Geltungsbereichs der Planung auf Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen zu gewährleisten.

Geräuschimmissionen, welche durch die Nutzung von nichtöffentlichen Stellplätzen im Umfeld von Wohnungen in einem üblichen Umfang verursacht werden, werden im Regelfall als typische Alltagserscheinungen angesehen. Dennoch wurden den Empfehlungen der Parkplatzlärmstudie

entsprechend Prognoseberechnungen durchgeführt. Damit sollen die Geräuschimmissionen, welche in der schutzbedürftigen Nachbarschaft durch die zukünftige Nutzung der Tiefgarage sowie der oberirdischen Stellplätze (einschließlich der dazugehörigen Fahrwege) der im Geltungsbereich der Planung vorgesehene Wohnanlage verursacht, ermittelt und in Anlehnung an TA-Lärm beurteilt werden.

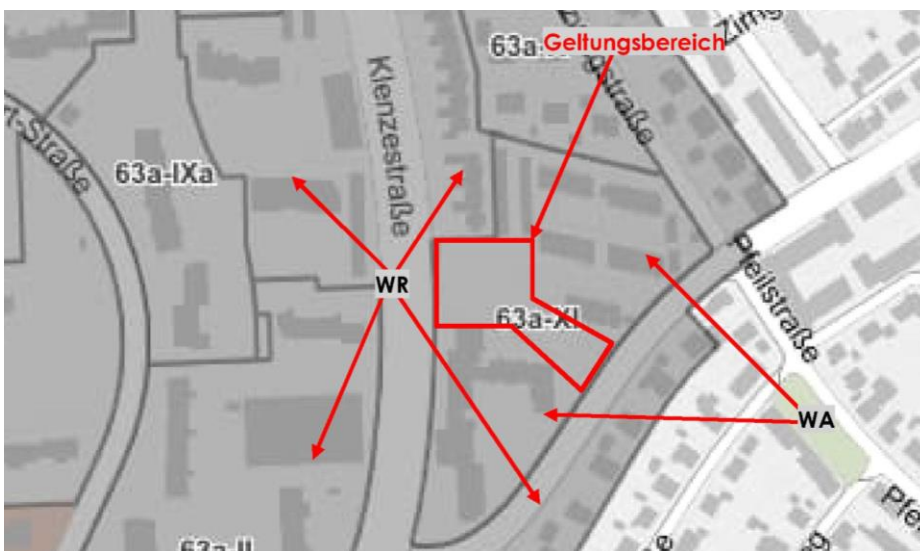
Hierzu wurden an insgesamt 5 Immissionsorten der nachbarschaftlichen Wohngebäude die prognostizierten Beurteilungswerte ermittelt.



Lageplan mit Darstellung der maßgeblichen Immissionsorte IO, o.M.,

Quelle: Immissionsschutztechnisches Gutachten, Hoock & Partner Sachverständige PartG mbB, Stand 2024

Die bestehenden rechtskräftigen Bebauungspläne der umliegenden Nachbarschaft setzen folgende Arten der baulichen Nutzungen fest: für die nordöstlich und südlich gelegenen Wohnnutzungen ein allgemeines Wohngebiet (WA) sowie für die östlichen, nördlichen und westlichen Wohnnutzungen ein reines Wohngebiet (WR).



Art der baulichen Nutzung in der schutzbedürftigen Nachbarschaft, o.M.,

Quelle: Immissionsschutztechnisches Gutachten, Hoock & Partner Sachverständige PartG mbB, Stand 2024

Beurteilungsübersicht					
Tagzeit (6:00 bis 22:00 Uhr)	IO 1	IO 2	IO 3	IO 4	IO 5
Prognostizierte Beurteilungspegel L _r [dB(A)]	42	48	46	43	48
Zulässige Immissionsrichtwerte IRW [dB(A)]	50	55	55	50	55
Einhaltung / Überschreitung	-8	-7	-9	-7	-7
Ungünstigste volle Nachtstunde	IO 1	IO 2	IO 3	IO 4	IO 5
Prognostizierte Beurteilungspegel L _r [dB(A)]	35	40	40	37	42
Zulässige Immissionsrichtwerte IRW [dB(A)]	35	40	40	35	40
Einhaltung / Überschreitung	±0	±0	±0	+2	+2

Beurteilungsübersicht der Lärmpegel verursacht aus dem Parkverkehr

Quelle: Immissionsschutztechnisches Gutachten, Hoock & Partner Sachverständige PartG mbB, Stand 2024

Aus der Beurteilungsmatrix wird ersichtlich, dass die tagsüber in einem reinen bzw. allgemeinen Wohngebiet geltenden und näherungsweise zur Beurteilung herangezogenen Immissionsrichtwerte der TA Lärm $IRW_{WR,Tag} = 50$ dB(A) bzw. $IRW_{WA,Tag} = 55$ dB(A) in der nächstgelegenen Nachbarschaft eingehalten bzw. sogar z. T. deutlich unterschritten werden. Damit kann davon ausgegangen werden, dass die Nachbarschaft durch die tagsüber zu erwartende Lärmbelastung aus Parkierungsverkehr im Geltungsbereich der Planung nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt wird.

Ungünstiger stellt sich die Situation in der Nachtzeit bzw. während der ungünstigsten vollen Nachtstunde dar. Während der jeweilige Immissionsrichtwert an den Immissionsorten IO1 bis IO 3 (auch durch die Abschirmwirkung der vorgesehenen Lärmschutzwand) eingehalten werden kann, können Überschreitungen des dort geltenden Immissionsrichtwerts der TA Lärm $IRW_{WR,Nacht} = 35$ dB(A) am Immissionsort IO 4 bzw. $IRW_{WA,Nacht} = 40$ dB(A) am Immissionsort IO 5 um bis zu 2 dB(A) nicht ausgeschlossen werden. Ursächlich hierfür ist für beide Immissionsorte hauptsächlich der ebenerdige Fahrweg der Tiefgarage im Südosten des Geltungsbereichs.

Die Erschließung der Tiefgarage über eine komplett bis zum Königswiesenweg eingehauste Zufahrtsrampe ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich, da zum einen die im Südosten des Geltungsbereichs entstehenden oberirdischen Parkflächen (Fl.Nr. 3436/147) über den selben Fahrweg erschlossen werden müssen, zum anderen eine Einhausung über das aktuell geplante Maß hinaus aufgrund der bestehenden Feuerwehrezufahrt zur Nordseite der südlichen Nachbargebäude (Königswiesenweg 24 und 26) nicht realisiert werden kann. Eine offene Rampe im Bereich des ebenerdigen Verlaufs der Rampe ist dementsprechend alternativlos. Ebenso ist eine andere Lage der Tiefgaragenausfahrt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse sowie der vorhandenen Bebauung im Umkreis des Plangebiets nicht möglich. Auch die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der südöstlichen Grenze des Geltungsbereichs bzw. südlich der Rampe scheidet aufgrund der zwangsläufig erforderlichen Zufahrt auf das Grundstück bzw. der beschriebenen Feuerwehrezufahrt aus.

Unabhängig von den prognostizierten Überschreitungen des in einem reinen Wohngebiet geltenden Immissionsrichtwerts $IRW_{WR,Nacht} = 35$ dB(A) wird der nachts in einem allgemeinen Wohngebiet geltende Immissionsrichtwert $IRW_{WA,Nacht} = 40$ dB(A) an allen Immissionsorten mit der Schutzbedürftigkeit eines reinen Wohngebiets ausnahmslos eingehalten. Ebenso wird der in einem Mischgebiet, in dem Wohnen gemäß den Vorgaben der BauNVO ebenso eine Hauptnutzungsart darstellt, geltende Immissionsrichtwert $IRW_{MI,Nacht} = 45$ dB(A) an allen Immissionsorten mit der Schutzbedürftigkeit eines allgemeinen Wohngebiets ausnahmslos eingehalten. Vor diesem Hintergrund kann zweifellos davon ausgegangen werden, dass die von der Tiefgarage, sowie dem dazugehörigen Fahrweg in der schutzbedürftigen Nachbarschaft mit

hervorgerufenen Geräuschimmissionen keine unzumutbaren oder gar schädlichen Umwelteinwirkungen darstellen. Dies gilt insbesondere, da diese Geräuschentwicklungen gemäß der bayerischen Parkplatzlärmstudie „...zu den üblichen Alltagserscheinungen gehören und dass Garagen und Stellplätze, deren Zahl dem durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf entspricht, auch in einem von Wohnbebauung geprägten Bereich keine erheblichen, billigerweise unzumutbaren Störungen hervorrufen“.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass die ermittelten nächtlichen Pegel den denkbar ungünstigsten, nicht aber den Regelfall darstellen, da die hinsichtlich der Anzahl an Fahrbewegungen ungünstigste nachstunden gemäß Parkplatzlärmstudie in der Regel in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr liegt. Entsprechend den Erhebungen der bayerischen Parkplatzlärmstudie ist in den restlichen Nachtstunden eine deutlich niedrigere Bewegungshäufigkeit zu erwarten. Diesbezüglich vom Schallgutachter durchgeführte Prognoseberechnungen haben ergeben, dass auf Grundlage der gemäß Parkplatzlärmstudie im nächtlichen Durchschnitt vorherrschenden Bewegungshäufigkeit pro Stellplatz und Stunde ($N_{\text{Nacht},\emptyset} = 0,02$) an den von Überschreitungen des nächtlichen Immissionsrichtwertes betroffenen Immissionsorten IO 4 und IO 5 in der schutzbedürftigen Nachbarschaft Beurteilungspegel hervorgerufen werden, welche den nachts jeweilig heranzuziehenden Immissionsrichtwert der TA-Lärm in einem reinen bzw. allgemeinen Wohngebiet ($\text{IRW}_{\text{WR/WA Nacht}} = 35/40 \text{ dB(A)}$) um jeweils 4 dB(A) unterschreiten.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass durch die Reduzierung der oberirdischen Parkflächen im Bebauungsplan eine deutliche Verbesserung der zu erwartenden Lärmsituation im Vergleich zu Bestand zu erwarten ist. Zusätzlich werden die neugeschaffenen Stellplätze auch durch die umgebende Nachbarschaft, insbesondere auch dem Gebäude, welchem der IO 5 zuzuordnen ist (Königswiesenweg 26), genutzt. Daher wäre die Tiefgarage als gemeinsam genutzte Anlage zu sehen und vor diesem Hintergrund kein klassisches Nachbarschaftsverhältnis im lärmschutzfachlichen Sinn gegeben. Vor diesem Hintergrund sowie in Anbetracht der bestmöglichen Ausschöpfung organisatorischer Maßnahmen sowie aller technisch möglichen baulichen Lärminderungsmaßnahmen, können die prognostizierten Pegel, wie sie in einzelnen Nachtstunden in der Nachbarschaft hervorgerufen werden können, trotz der Richtwertüberschreitungen als zumutbar eingestuft werden.

Voraussetzung für die vorgenannte schalltechnische Berechnung und die daraus resultierende, oben dargestellte Beurteilung hierfür ist eine dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechenden Ausführung der Tiefgaragenrampe sowie die schalltechnisch optimierte Ausführung der Fahrwege der oberirdischen Stellplätze sowie dieser.

Die hierfür erforderlichen Maßnahmen an der Tiefgaragenrampe und für die Fahrwege wurden vom Schallschutzplaner vorgeschlagen und in die Planung mittels Festsetzungen aufgenommen.

Bauweise der Tiefgarage:

Die Tiefgaragenrampe ist eingehaust zu errichten. Diese Einhausung ist nach dem diesbezüglichen Stand der Technik fugendicht, witterungsbeständig und innenseitig schallabsorbierend (α_w größer gleich 0,6) auszuführen. Das Garagentor sowie Regenrinnen im Bereich der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage sind so zu errichten, dass keine impulshaltigen Geräusche bei der Überfahrt der Regenrinnen bzw. beim Öffnen und Schließen des Garagentores entstehen. Die Fahrbahnoberfläche der Ein- und Ausfahrt ist zu asphaltieren oder mit einer schalltechnisch gleichwertigen Oberfläche zu versehen.

Ausführung der oberirdischen Parkplätze:

Die Fahrbahnoberfläche der Fahrgassen der oberirdischen Stellplätze ist zu asphaltieren oder mit einer schalltechnisch gleichwertigen Oberfläche zu versehen.

Aktiver Schallschutz für die Parkierungsanlage:

Vor Aufnahme der Parkplatznutzung auf den nördlichen oberirdischen Stellplätzen ist eine im Schallgutachten verortete Lärmschutzanlage entlang der nördlichen Grenze des Geltungsbereichs der Planung in vollem Umfang zu errichten. Die Oberkante der Lärmschutzanlage muss mindestens eine Höhe von 1,8 m über Geländeoberkante der Stellplatzfläche aufweisen. Die Lärmschutzanlage muss unabhängig des Materials witterungsbeständig und fugendicht ausgeführt sein sowie ein bewertetes Bau-Schalldämm-Maß R_w von größer gleich 20 dB (A) aufweisen.

Die Festsetzungsformulierungen sowie eine Verortung der Schallschutzanlage nördlich der Stellplätze im Nordwesten des Planungsgebietes mit Festsetzung von deren Oberkante (mindestens 1,8 m über Niveau Parkplätze) sind in die Satzung und die Planzeichnung als Festsetzungen aufgenommen.

Aus der schalltechnischen Berechnung geht hervor, dass die tagsüber in einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet geltenden und näherungsweise herangezogenen Immissionsrichtwerte der TA-Lärm in der nächstgelegenen Nachbarschaft eingehalten werden bzw. sogar teilweise deutlich unterschritten werden. Damit kann davon ausgegangen werden, dass die Nachbarschaft durch die tagsüber zu erwartende Lärmbelastung aus Parkierungsverkehr im Geltungsbereich der Planung nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt wird.

Ungünstiger ist die Situation in der Nachtzeit: An den gewählten Immissionsorten der Nachbarbebauung kann teilweise eine Überschreitung der einschlägigen Immissionsrichtwerte der TA-Lärm für reine und allgemeine Wohngebiete nicht ausgeschlossen werden. Ursächlich hierfür ist in erster Linie der ebenerdige Fahrweg zur Tiefgarage im Südosten des Geltungsbereichs.

Eine bis zum Königswiesenweg reichende Einhausung der Tiefgaragenzufahrt ist nicht umsetzbar, da über diesen Fahrweg neben der Tiefgarage auch offene PKW-Stellplätze erschlossen werden. Eine offene Rampe zur Tiefgarage im ebenerdigen Verlauf dieser ist damit alternativlos. Eine Verlegung der Tiefgaragenzufahrt ist aufgrund der Grundstücksverhältnisse und des beengten Grundstücks nicht möglich. Auch die Errichtung einer Lärmschutzwand an der südöstlichen Grenze des Geltungsbereichs scheidet aufgrund der Zufahrtsnotwendigkeit aus.

Allerdings betreffen die oben genannten prognostizierten nächtlichen Überschreitungen an Teilen der Immissionsorte der Nachbarschaft nur reine, nicht allerdings allgemeine Wohngebiete. Daher kann nach dem Schallgutachten zweifellos davon ausgegangen werden, dass die von der Tiefgarage und dem zugehörigen Fahrweg ausgehenden Geräuschimmissionen, die auf die schutzbedürftige Nachbarbebauung in Teilen einwirkt, keine unzumutbaren oder schädlichen Umwelteinwirkungen darstellen. Zudem sind die Prognosen mit in der Praxis selten oder nie auftretenden Bewegungshäufigkeiten und ausschließlich in der ungünstigsten Nachstunde erstellt. Eine Berechnung der Geräuschbelastung bezogen auf den nächtlichen Durchschnitt ergibt, dass die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm selbst in einem reinen Wohngebiet um 4 dB (A) unterschritten werden.

Eine Beeinträchtigung der Nachbarschaft durch die oberirdischen Parkplätze und die Tiefgarage mit deren jeweiligen Rampen bzw. Zufahrten ist damit auszuschließen.

3.20 Baugrundverhältnisse / Grundwasser

Es wurden im Zuge der Vorbereitung der Planungsarbeiten Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Die Untersuchungen beziehen sich auf die Bereiche der Parkierungsflächen **außerhalb der Bestandstiefgarage.**

Im Zuge der ersten Untersuchungskampagne wurden drei Rammkernsondierungen (RKS) bis in eine Tiefe von 7,00 m und drei Rammsondierungen (RS) bis in eine Tiefe von 9,00 m ausgeführt. Im Zuge der zweiten Untersuchungskampagne wurden zusätzlich zwei tiefe Aufschlussbohrungen bis in eine Tiefe von ca. 16,00 m durchgeführt. Im Weiteren wurde im Zuge der Baugrunderkundung eine Bohrung als Pegel zur Grundwassermessstelle ausgebaut. **Die Planung sah zum Zeitpunkt der zweiten Untersuchung drei Untergeschosse vor, die nunmehr nicht mehr aktuell sind.**

Ab Geländeoberkante steht unter der Oberflächenbefestigung bis in ca. 1,60 m Tiefe zunächst Auffüllung aus Kalkschotter an. Darunter folgt eine tonige und sandige Schluffschicht, die eine Stärke von bis zu ca. 8,00 m aufweist. Unterlagert wird diese Schicht von schluffigen Fein- bis Mittelsanden, welche teilweise durch schluffige Einlagerungen unterbrochen werden. Bei einer Aufschlussbohrung wurde bis zu einer Endtiefe von ca. 12,40 m unter Ansatzpunkt halbfester Ton erkundet. Bei einer weiteren Aufschlussbohrung wurde ab ca. 13,00 m unter Gelände Sand erkundet, welcher bis einer Tiefe von ca. 16,00 m nicht durchteuft wurde.

Grundwasser wurde im Rahmen der Baugrunduntersuchung 2016 bei ca. 8,30 m bis ca. 8,90 m angetroffen. Das erbohrte Grundwasser stieg daraufhin bis auf ca. 4,64 m **und ca. 5,80 m unter Bohransatzpunkt** an. Das Grundwasser liegt somit als gespannt vor. **Langzeitmessstellen des Landesmessnetzes im Umgriff von Regensburg zeigten im Oktober 2016 eher mittlere Wasserstände auf.**

Eine erneute Messung an der o.g. Grundwassermessstelle im Jahr 2025 ergab einen Grundwasserstand von ca. 4,62 m unter Geländeoberkante. Daher ist davon auszugehen, dass die Grundwasserverhältnisse im Planungsgebiet stabil geblieben sind und sich im Vergleich zu den Messungen aus dem Jahr 2016 nur geringfügig verändert haben. Dies bestätigt die Annahme eines gespannten Grundwasserhorizonts, der bei der weiteren Planung und Bauausführung entsprechend zu berücksichtigen ist.

Unter Berücksichtigung der vorangegangenen Baugrunduntersuchung, der nachbarlichen Bebauungen und der Grenzsituationen ergibt sich die Notwendigkeit eine Baugrubenumschließung auszuführen.

Diese kann mit einer komplett dichten Umschließung als überschnittene Bohrpfahlwand, einem gestaffelten Verbausystem als Trägerbohlwand/ überschnittene Bohrpfahlwand oder als Spundwand ausgeführt werden.

3.21 Niederschlagswasser, Überflutungsschutz bei Starkregen

3.21.1 Niederschlagswasser

Die Planung sieht eine moderate Überbauung des Planungsgrundstückes mit Gebäuden vor (Grundflächenzahl maximal 0,4). Allerdings summiert sich der oberflächliche Überbauungsgrad durch oberirdische Stellplätze, Zuwegungen und Zufahrten. Zudem sind diese Flächen sowie die Grünflächen des Grundstückes weitgehend mit einer Tiefgaragenanlage unterbaut. Die maximal mögliche Gesamtgrundflächenzahl gem. § 19 Abs. 4 BauNVO, die die ober- und unterirdische Bebauung des Grundstückes inklusive der besonders maßgeblichen Tiefgaragenanlage

widerspiegelt, wurde mit maximal 0,85 festgesetzt und wird bei Realisierung des dem Bebauungsplan zugrundeliegenden städtebaulichen Konzeptes voraussichtlich auch erreicht. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist in den relativ schmalen Streifen an den Außenkanten des Grundstücks (außerhalb der geplanten Tiefgaragenkanten) technisch und aufgrund erforderlicher Sicherheitsabstände sehr eingeschränkt möglich. Zudem sind die im Planungsgebiet vorhandenen Bodenschichten nur sehr mäßig versickerungsfähig. Niederschlagswasser bzw. Abwasser (gesammeltes Niederschlagswasser) und Schmutzwasser muss daher in den städtischen Mischwasserkanal abgeleitet werden. Ein Regenwasserkanal steht im öffentlichen Bereich nicht zur Verfügung. Für den Planungsbereich ergibt sich nach Angaben der Stadt Regensburg eine maximale ungedrosselte Einleitmenge in den Mischwasserkanal von 85 l/sec*ha. Bezogen auf das Planungsgebiet mit ca. 0,316 ha ergibt sich damit eine maximale ungedrosselte Einleitmenge von 26,86 l/sec. Der Anteil des Regenwassers liegt dabei bei ca. 25,36 l/sec. Ca. 1,5 l/sec sind der Anteil des Schmutzwassers aus den Wohngebäuden bezogen auf die zu erwartenden Einwohner.

Maßgeblich zur Entlastung von Entwässerungskanälen bzw. zur Einhaltung der maximal möglichen Einleitmenge in den Kanal ist daher, Niederschlagswasser nicht direkt aus den Flächen abzuleiten und in Kanäle einzuleiten. Vielmehr ist es sinnvoll, Maßnahmen zur „Verlangsamung“ des Abflusses zu treffen. Aufgrund der Festsetzung intensiv begrünter Dachflächen der Hauptgebäude mit einer hohen wasserpuffenden Substratschicht von 30 cm und extensiv begrünter Dachflächen der Nebenanlagen kann der Abfluss eines Teils des Niederschlagswassers verlangsamt werden. Ein Teil des Wassers wird in den Substraten auf den begrünter Dachflächen auch vollständig absorbiert. Die Verdunstung gespeicherten Wassers im Dachbegrünungsaufbau ist dabei kühlend für das Kleinklima und entlastend für die Kanäle.

Die Decke der Tiefgaragenanlage ist unter nicht überbauten Flächen um mindestens 80 cm abzusenken und mit mindestens 80 cm hohem fachgerechten Boden- bzw. Substrataufbau zu versehen, welcher hohe Mengen Niederschlägen aufnimmt und erst langsam auf die Entwässerungsebene auf der Tiefgarage weitergibt.

Aufgrund der Höheneinordnung der Gebäudezugänge und dem Nebeneinander von zueinander bündigen Grünflächen und Belagsflächen, ergibt sich auch für letztere ein Belagsaufbau von voraussichtlich ca. 80 cm.

Belagsflächen, die grundsätzlich auf das notwendige Minimum zu reduzieren sind, müssen dabei nicht vollversiegelt werden. Sickerfähige Beläge gewährleisten ein langsames Ein- und Durchsickern von Niederschlagswasser und bieten einen abflussverzögernden Effekt bei der Ableitung auf die Entwässerungsebene auf der Tiefgaragendecke wie Grünflächen. Verstärkt werden kann dieser Effekt durch eine Anstaudrainage auf den Tiefgaragen, die durchsickerndes Niederschlagswasser ebenfalls verzögert abgibt.

Eine Kombination dieser Maßnahmen sowie eine wenig geneigte Höheneinordnung des Geländes zum verzögerten Niederschlagswasserabfluss wirkt sich nach derzeitiger Rechenlage des Entwässerungsplaners günstig aus. Weiterhin sind im Rahmen des topographisch Möglichen, leicht abgesenkte Flächen beispielsweise im Süden und Norden des westlichen Bauraumes (Flächen für die Feuerwehr, Stellplatzanlage) anzustreben, die im Extremregenfall erst nach leichtem flächigen Anstau und flächiger Rückhaltung Niederschlagswasser in die Abwasserleitungen abgeben.

Im Vergleich zur bisherigen Entwässerungssituation einer stark vollversiegelten Stellplatzanlage, die Niederschlagswasser ungedrosselt in den Kanal ableitet, ergeben sich nach Umsetzung der Planung keine Verschlechterungen.

Der Nachweis über die Einhaltung der zulässigen Einleitmenge ist mit dem Antrag auf Entwässerungsgenehmigung zu erbringen.

3.21.2 Überflutungsschutz bei Starkregen.

Starkniederschläge, bei denen sehr hohe Niederschlagsmengen in sehr kurzen Zeiträumen niedergehen, treten in den letzten Jahren gehäuft auf. Überlastete Entwässerungs- und Versickerungssysteme im besiedelten Bereich, in Gebäude eindringendes Wasser und innerhalb sehr kurzer Zeiträume Hochwasser führende Gewässer sind bei Extremereignissen die Folge. Im Starkregenfall tragen die in der Planung festgesetzten Maßnahmen zur Speicherung- und Pufferung von Niederschlägen in Form von Dachbegrünungen, hohen Substratschichten auf Tiefgaragendecken und teildurchlässigen Belagsflächen (überwiegend auch auf Tiefgaragendecken mit hohem Schichtenaufbau) ebenso zum Schutz vor Starkniederschlägen bei.

Bei Überlastung der genannten Vorkehrungen im Starkregenfall muss sich aufstauendes Niederschlagswasser aus der Fläche über Notüberläufe abgeführt werden, um nicht in Gebäudeöffnungen zu gelangen oder über die Grundstücksgrenzen hinweg abzufließen.

Bei Betrachtung und Berechnung eines 30-jährigen Starkregens im Zug des Überflutungsnachweises ergeben sich höhere Niederschlagsmengen und zusätzliche Erfordernisse zur Rückhaltung: Für die Planungsfläche ist im Überflutungsregenfall nach bisheriger überschlägiger Berechnung eine Rückhaltung von maximal ca. 15 Kubikmetern an Niederschlagswasser erforderlich, die gedrosselt auf die maximal mögliche Einleitmenge von ca. 25,36 l/sec an den Mischwasserkanal abgegeben wird.

Der Umbau bereits vorhandener Anschlüsse und Übergabeschächte in das Planungsgebiet von den angrenzenden öffentlichen Flächen aus ist vorgesehen bzw. voraussichtlich erforderlich. Die Rückstauerebenen und die Umsetzung von Übergabeschächten auf dem Grundstück bei Festsetzung der Bauräume für Tiefgaragenanlagen wurden beachtet.

Mit wild dem Grundstück zufließendem Wasser ist topographisch bedingt aus Richtung Süden zu rechnen. Seit Errichtung der baulichen Anlagen auf dem Planungsgrundstück und der südlich gelegenen Bebauung ist dieser Fall bisher allerdings nicht eingetreten.

Für den Fall, dass wild abfließendes Wasser von außen her dem Planungsgrundstück zufließt, muss dieses vor Eintritt in Gebäudeöffnungen abgeleitet werden. Gebäudeöffnungen sind daher höherzulegen.

Ein nach außen von den Gebäuden weghängendes Gelände sichert einen gewissen Spielraum und Rückstauraum an der Südgrenze des Planungsgrundstücks auf dem an der Grundstücksgrenze zusätzlich durchgehende Grünflächen geplant sind. Die Installation von Notüberläufen (siehe Starkniederschläge oben) kann das Wasser ableiten.

In den Hinweisen der Satzung sind Angaben zum Schutz der Gebäude vor Niederschlagswasser oder Starkregen und wild zulaufendem Wasser enthalten.

Die Darstellung der Entwässerungssituation und der entsprechende rechnerische Nachweis erfolgen zum Genehmigungsverfahren durch den Entwässerungsantrag und den Überflutungsnachweis.

3.22 Altlasten

Es gibt keine Verdachtsmomente bezüglich Altlasten im Planungsbereich. Beim Auftreten von auffälligen Bodenverfärbungen oder Gerüchen im Zug von Abbruch- oder Erdarbeiten ist unverzüglich das Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz zu verständigen.

3.23 Bodendenkmäler

Das Planungsgebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum eingetragenen Bodendenkmal D-3-6938-0109 – Vorgeschichtliche, metallzeitliche und frühmittelalterliche Siedlungen. Das genaue Ausmaß dieser Bodendenkmalfläche ist bislang nicht bekannt. Zudem lag/liegt das Planungsareal besonders siedlungsgünstig unmittelbar oberhalb eines historischen Bachlaufs. Es besteht daher der begründete Verdacht, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplanes noch weitere Bodendenkmäler liegen, welche sich trotz der teilweisen Überbauung durch die Tiefgarage erhalten haben. Für Bodeneingriffe ist daher gemäß Art. 7 Abs. 1 Bayer. Denkmalschutzgesetz eine denkmalpflegerische Erlaubnis erforderlich.

3.24 Inkrafttreten

Der Bebauungsplan tritt mit der ortsüblichen Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses gemäß § 10 BauGB in Kraft.

Gleichzeitig wird der Bebauungsplan vom 03.5.1976 Nr.63a-XI, Änderung WR 11, 30 WR11, SO Tankstelle für den Teilbereich (Flurnummer 3436/8 und Flurnummer 3436/9 und Flurnummer 3436/147, alle Gemarkung Regensburg) durch den Bebauungsplan Nr. 63a- XVI geändert.

Aufgestellt am Datum

Planungs- und Baureferat

Stadtplanungsamt

Florian Plajer
Planungs- und Baureferent

Tanja Flemmig
Ltd. Baudirektorin

Der Stadtrat hat am Datum die obige Begründung zum Bebauungsplan Nr. 63a-XVI vom Datum beschlossen.

Regensburg, Datum

STADT REGENSBURG

Gertrud Maltz-Schwarzfischer
Oberbürgermeisterin