

STADT ASCHERSLEBEN

BEBAUUNGSPLAN NR. 39

„MISCHGEBIET Bahnhof - Nordseite“

BEGRÜNDUNG MIT UMWELTBERICHT

**STAND: Satzung
04. November 2011**

STADT ASCHERSLEBEN
AMT 40 STADTPLANUNG
MARKT 1
06449 ASCHERSLEBEN

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkungen	1
1.1 Planungsanlass	1
1.2 Lage und räumlicher Geltungsbereich	2
1.3 Planungsablauf	3
1.3.1 Städtebauliche Entwürfe	3
1.3.2 Beteiligung der Bürger und Träger öffentlicher Belange	4
1.3.3 Bebauungsplanverfahren	4
2. Übergeordnete Planungen	5
2.1 Landesentwicklungsplan	5
2.2 Flächennutzungsplan (FNP)	7
2.3 UVP-Pflicht des Vorhabens	7
2.4 Sonstige Fachplanungen	8
2.4.1 Studie zum Ausbau eines P+R-Platzes in Verlängerung der Oststraße auf dem nördlichen Bahngelände	8
2.4.2 Städtebauliche Studie zum nordöstlichen Bahnhofsumfeld von Aschersleben	9
2.4.3 Schalltechnisches Gutachten zur Festlegung immissionswirksamer Flächen bezogener Schallleistungspegel (IFSP) innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 39 „Mischgebiet–Bahnhof - Nordseite“ in Aschersleben	11
2.4.4 Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung für den B-Plan 39 „Mischgebiet–Bahnhof - Nordseite“ in Aschersleben	12
3. Bestand	12
3.1 Nutzung und Relief	12
3.2 Wasserhaushalt	13
3.3 Klima	13
3.4 Eigentumsverhältnisse	13
3.5 Altlasten und Altbergbau	13
3.6 Städtebaulicher Entwurf	14
3.6.1 Entwurfsziele	14
3.6.2 Querverbindung zwischen Oststraße und Schmidtmanstraße	15
3.6.3 Rad- und Fußwegverbindung in das nördliche Stadtgebiet	16
3.6.4 Grünflächen und naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen	16
4. Planinhalt und Festsetzungen	18
4.1 Planungsrechtliche Festsetzungen	18
4.1.1 Art der baulichen Nutzung	18
4.1.2 Maß der baulichen Nutzung	19
4.1.3 Garagen, Stellplätze und Zufahrten	20
4.1.4 Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	20
4.1.5 Versorgungsflächen, Flächen für Versorgungsanlagen und die Abfallentsorgung	20
4.1.6 Öffentliche und private Grünflächen, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	20
4.1.7 Leitungsrechte	21
4.2 Hinweise	21
5. Flächenbilanz	22
6. Maßnahmen zur Verwirklichung	22
6.1 Bodenordnung	22
6.2 Erschließung	23
7. Wesentliche Auswirkungen	23
Anlagen	24

1. Vorbemerkungen

1.1 Planungsanlass

Das zu beplanende Gebiet befindet sich am nordöstlichen Rand des Stadtzentrums von Aschersleben. Das Ziel des Bebauungsplanes besteht darin, Planungsrecht für die ehemaligen und nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen der Deutschen Bahn AG herzustellen und die städtebauliche Entwicklung der umgebenden Gebiete zu sichern und für die Trasse der Erweiterung der Oststraße bis zur Schmidtmannstraße die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

In der Vergangenheit wurden die Flächen nördlich des Bahnhofes durch die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bahn AG bis ca. 2001 als Güterbahnhof genutzt. Der Bereich südlich der Unterstraße liegt seit der Wende 1990 brach. Die vorhandenen Versorgungssysteme auf dem Güterbahnhof sind für die Bahn nicht mehr betriebsnotwendig.

Die Stadt Aschersleben hat große Teile dieser Fläche im Jahre 1865 der Bahn kostenlos überlassen, damit diese den Bahnhof in der Nähe der Stadt errichten konnte. Per Stadtverordnetenbeschluss vom 28. April 1864 (Beschluss-Nr. 4/92/64) hat die Stadt der Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahngesellschaft eine Fläche von ca. 8,6 ha unentgeltlich überlassen.

Mit dem Bebauungsplan sollen die Voraussetzungen für eine flächenhafte Erschließung in Bezug auf Straßenbau, Be- und Entwässerung, Elektro- und Gasversorgung sowie Telekommunikation geschaffen werden. Einen besonderen Schwerpunkt bildet der Bau eines zentralen Park- und Ride-Platzes, der zukünftig auch als Festplatz für Zirkusveranstaltungen und Volksfeste genutzt werden soll. Mit der Verlängerung der Personentunnels nach Norden und dessen nördlichen Ausgang wird die Möglichkeit einer attraktiven Fuß- und Radwegverbindung über die K.-Ziolkowski-Straße in das „Kosmonautenviertel“ geschaffen.

Weitere notwendige Funktionen, die sich zwangsläufig aus dem Vorhandensein von Bahnanlagen, Wohn- und Gewerbebauten sowie großen ungenutzten Flächen ergeben dürften, werden derzeit nur sehr unbefriedigend gelöst. Zwischen der Oststraße und der Schmidtmannstraße ist entsprechend des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Aschersleben eine neue verkehrliche Verbindung angedacht, für welche über den Bebauungsplan das Planungs- und Baurecht hergestellt werden soll.

Für die städtebauliche Neuordnung des Gebietes

- Neubebauung brachliegender Flächen / Umnutzung,
- Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen,
- Neuordnung der verkehrlichen Situation,
- Neuordnung der Infrastruktur

ist die vorliegende Bauleitplanung unerlässlich.

Um allen Belangen der Erneuerung und Entwicklung der Stadt Aschersleben, besonders auch in ihren zentralörtlichen Funktionen und Anforderungen gerecht zu werden sowie zur Sicherung vorhandener wichtiger städtebaulicher und verkehrlicher Aspekte unter Einbeziehung von zur Verfügung stehenden Flächen und zur Abrundung, Gestaltung und Erhaltung wichtiger bereits erschlossener Bereiche, strebt die Stadt mit der Planung die Weiterentwicklung und Verdichtung dieses Teilgebietes an.

Mit der Zuordnung des Gebietes zum Siedlungskörper, mit der Anordnung der Gebäude, der Aufnahme vorhandener räumlicher Strukturen, bewusstem Erhalt und Anordnung von Großgrün sowie hochwertiger Ausgleichsbegrünung und festgelegtem eingeschränkten Versiegelungsgrad soll konsequent eine Vermittlung zwischen bereits Vorhandenem und Neubebauung erreicht werden.

Der Bebauungsplan verfolgt den Zweck, für seinen Geltungsbereich die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Neuordnung zu schaffen, um auf dieser Grundlage insbesondere

- die Nutzung und Überbauung der Grundstücke,

- die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und
- die Gestaltung der baulichen Anlagen zu regeln sowie
- die Organisation des Verkehrsnetzes, insbesondere für den ruhenden Verkehr, zu optimieren.

1.2 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes und dessen Lage im Stadtgebiet ist in dem eingefügten Planausschnitt dargestellt.

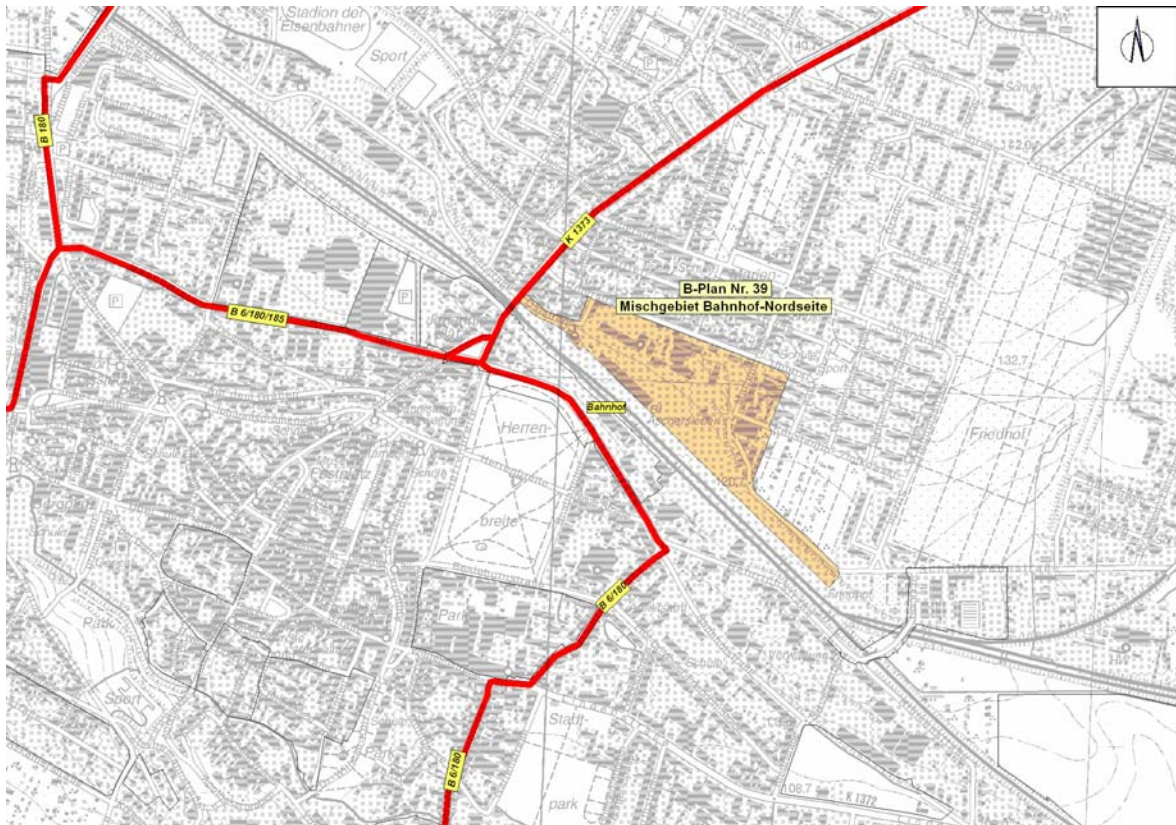


Abb.: 1 Lage des Geltungsbereiches im Stadtgebiet

Kartengrundlage:

Auszug aus der Landesluftbildsammlung des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation

Sachsen-Anhalt - DTK 10

Gemeinde: Aschersleben

Stand der Planunterlage: 2005/2006

Erlaubnis zur Vervielfältigung und Verbreitung erteilt durch das LvermGeo

am: 18. Juli 2007

Aktenzeichen: A9-40576-2007

Das Plangebiet befindet sich am nordöstlichen Rand der Innenstadt von Aschersleben. Es wird begrenzt:

- im Norden durch die Unterstraße
- im Osten durch die Kleingartenanlage „Johannistorstadt“
- im Süden durch die Anlagen der Deutschen Bahn AG und
- im Westen durch die Staßfurter Höhe.

Die Grenze ist im Planteil A und im Übersichtsplan zum Planteil B dargestellt.

Im Geltungsbereich mit einer Fläche von 7,67 ha befinden sich nachfolgende Flurstücke:

Gemarkung Aschersleben

	Flurstück			Flurstück		
Flur 69 Flurstücke	234	Oststraße		Flur 81	116/90	
Flur 70 Flurstücke	2	Bahnfläche			115/91	
	3	Bahnfläche			93	
	4	Bahnfläche			117/94	
	25	Bahnfläche			125/92	
	35/1	Bahnfläche	Teilfläche		126/92	
	52	Bahnfläche	Teilfläche		109/1	Marienstraße
Flur 80 Flurstücke	7	Bahnfläche			121/95	
	80	Bahnfläche	Teilfläche		123/95	
Flur 81 Flurstücke	3/3				124/96	
	83/3				97	
	83/4				98	
	85				99	
	86				119/100	
	87				101	
	114/88				102	
					112	K.-Ziolkowski-Straße
					113	Schmidtmanstraße
				Flur 84 Flurstücke	40/1	Schmidtmanstraße
						Teilfläche

1.3 Planungsablauf

1.3.1 Städtebauliche Entwürfe

In seiner Sitzung am 19. Dezember 2007 hat der Stadtrat beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 39 „Mischgebiet Bahnhof - Nordseite“ aufzustellen, um an diesem Standort eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen.

Im Rahmen des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen Anhalt wurden durch die Stadt Aschersleben in den Jahren 2000 und 2001 Baumaßnahmen zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes vorgenommen. Diese umfassten als 1. Bauabschnitt die Herrichtung des südlich gelegenen Bahnhofsvorplatzes mit einem P+R-Platz mit 29 Stellplätzen. Im Jahr 2003 wurde mit dem Neubau des ZOB der 2. Bauabschnitt realisiert.

In den Jahren 1999/2000 wurde durch die Deutsche Bahn AG im Rahmen des Ausbaus der SPNV-Strecke Halle – Halberstadt auch der Bahnhof erneuert.

Da die Flächen der Deutschen Bahn AG nördlich des Personenbahnhofes nicht mehr genutzt werden, hat die Stadt Aschersleben bei der DB AG eine Entbehrlichkeitsprüfung durchführen lassen.

Wenn die brach gefallenen Flächen der DB AG, die gegenwärtig eine erhebliche Zäsur im Stadtgebilde darstellen, wieder einer Nutzung zugeführt werden können, wäre das eine historische Chance für die Stadt Aschersleben, um die zwei getrennten Teilgebiete näher zusammen wachsen zu lassen. Die innerstädtische Infrastruktur erfährt dadurch eine wesentliche Verbesserung. Die ungenutzten Flächen werden wieder einer Nutzung zugeführt und bilden somit auch einen Mosaikstein des Stadtumbaus.

Um diese Flächen wieder zu nutzen, sind folgende Maßnahmen zu realisieren:

1. Die Verlängerung des Personentunnels in Richtung Norden über den Bahnsteig 5 hinaus. Damit wird der Tunnel nicht mehr nur als Bahnsteigzugang genutzt werden, sondern auch als Verbindungsweg zwischen dem Stadtzentrum und den nördlich Stadtteilen. Das wird den Bewohnern des Neubaugebietes „Kosmonautenviertel“ mit ca. 3000 Einwohnern eine direktere Verbindung in das Stadtzentrum bieten und die zeitlich aufwendigere Querung der Bahngleise am Bahnübergang Staßfurter Höhe ersparen.
2. Bau eines P+R – Platzes mit ca. 260 Stellplätzen auf der Nordseite des Bahnhofes und Nutzung der Restflächen für eine Gewerbeansiedlung auf ca. 7900 m². Dazu

ist es erforderlich die angrenzende Oststraße bis zur Schmidtmannstraße im Osten zu verlängern.

Der Bahnhof Aschersleben wird sich durch die ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen zu einer echten Schnittstelle entwickeln und eine erhebliche Aufwertung erfahren.

1.3.2 Beteiligung der Bürger und Träger öffentlicher Belange

Auf der Basis der erarbeiteten verkehrstechnischen Entwurfsvariante wurde eine Bürgerbeteiligung in Form einer Bürgerversammlung 19. Juni 2008 gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Damit wurde dem Informationsbedürfnis der Bürger Rechnung getragen. Der Landkreis Aschersleben-Staßfurt (seit 01.07.2007 Salzlandkreis) ist seit 1997 in die Entwicklung des Standortes einbezogen, da die Gesamterschließung als gemeinsame Infrastrukturmaßnahme der NASA GmbH und der Stadt durchgeführt wird.

Die wichtigsten Träger öffentlicher Belange wurden frühzeitig über den aktuellen Planungsstand informiert, um eventuelle Unstimmigkeiten vorab zu klären und in der laufenden Planung zu berücksichtigen.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan Nr. 39 „Mischgebiet – Bahnhof - Nordseite“ wurde vom 28.04.2008 bis zum 11.06.2008 durchgeführt.

Die wiederholte Beteiligung der TöB wurde im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 02.06.2009 bis 03.07.2009 durchgeführt.

1.3.3 Bebauungsplanverfahren

Der Stadtrat der Stadt Aschersleben fasste am 19. Dezember 2007 mehrheitlich den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 39 „Mischgebiet – Bahnhof - Nordseite“ in Aschersleben. Das Verfahren wird nach dem aktuellen Stand des Baugesetzbuches durchgeführt.

Da das Plangebiet zu wesentlichen Teilen bereits bebaut ist und keine neuen Flächen in Anspruch genommen werden, gilt für die zu erstellende Planung die Regelung des § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB. Die Vorschriften der Eingriffsregelung des § 8a Bundesnaturschutzgesetz sind nicht anzuwenden. Aus diesem Grunde wird auch kein gesonderter Grünordnungsplan erstellt.

In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Salzlandkreises wurde durch die Biancon Gesellschaft für Biotop-Analyse und Consulting GmbH Halle/Saale der Umweltbericht und eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung erarbeitet.

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wurde für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a eine Umweltprüfung durchgeführt und ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, in welchem die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt wurden. Die Ergebnisse sind im Umweltbericht beschrieben und bewertet worden. Das Ergebnis der Umweltprüfung wurde in der Abwägung berücksichtigt.

In der Bilanz des Grünordnungsplanes, der seit dem 08. April 2008 vorliegt, erfolgt zunächst eine entsprechende Bestandsaufnahme der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild und Wohnumfeld sowie Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Bewertung. Anschließend wird der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff eingeschätzt. Abschließend wird eine Gegenüberstellung des Eingriffes mit den im Vorentwurf zum B-Plan angedachten Kompensationsmaßnahmen vorgenommen.

Mit der Planung werden bestimmte Festsetzungen nach § 9 BauGB als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich und zur Gestaltung und Gliederung des Plangebietes getro-

fen (z.B. Anlage von Grünflächen, Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen, Fassadenbegrünung etc.).

Alle weiteren Verfahrensschritte können den Verfahrensvermerken der Planzeichnung (Teil B) entnommen werden.

2. Übergeordnete Planungen

2.1 Landesentwicklungsplan

Grundlage der Raumordnung und Regionalentwicklung bilden für die Stadt derzeit der Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA) vom 23.08.1999, zuletzt geändert durch den § 2 des Gesetzes über den Landesentwicklungsplan vom 19. Dezember 2007 (GVBL. LAS S. 466, 469), aus welchem die Regionalen Entwicklungspläne für die verschiedenen Planungsregionen des Landes Sachsen-Anhalt entwickelt werden. Seit dem 01.07.2007 befindet sich die Stadt Aschersleben im neu gebildeten Salzlandkreis.

Die Ziele der Raumordnung nach § 3 Nr. 2 ROG sind im Landesentwicklungsplan (LEP-LSA) sowie im Regionalen Entwicklungsprogramm (REP Magdeburg) festgelegt. Nach der Kreisgebietsreform von 2007 gehört Aschersleben zur Planungsregion Magdeburg.

Der Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt sieht für die Stadt Aschersleben folgende Entwicklungsziele vor:

- Die Stadt Aschersleben ist als Mittelzentrum für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und politischen Bereich und für weitere private Dienstleistungen zu sichern und zu entwickeln. Sie ist Verknüpfungspunkt der öffentlichen Nahverkehrsbedienung und soll die Verbindung zum regionalen und überregionalen Verkehr sichern.
- Die Flächen zwischen den Uferlinien der Gewässer sowie die Ausuferungs- und Retentionsflächen der Fließgewässer ‚Eine‘ und ‚Wipper‘ werden als Vorranggebiete für Hochwasserschutz festgelegt.
- Aschersleben ist als Vorrangstandort für landesbedeutsame großflächige Industrieanlagen festgelegt.
- Das Gebiet um Aschersleben wird als Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft festgelegt.

Ferner sind im Landesentwicklungsplan festgehalten:

- Der Ausbau der Strecke Halle-Aschersleben-Vienenburg auch für Neigetechnik sowie der Ausbau der Strecke Quedlinburg-Aschersleben-Bernburg-Köthen-Dessau.
- Der Ausbau der Strecke Hildesheim-Halberstadt-Aschersleben-Berlin-Halle-Leipzig für Schienengüterfernverkehr.
- Der Ausbau der Strecken Bremen-Hildesheim-Halberstadt-Aschersleben-Halle-Leipzig und Braunschweig-Halberstadt-Aschersleben-Dessau-Lutherstadt Wittenberg auf Interregio-Ebene.
- Der Neubau einer leistungsfähigen Nordharzverbindung B 6n von der A7 (Hannover-Kassel über Goslar zur A14 bei Bernburg).
- Der Neu- bzw. Ausbau wichtiger Bundesstraßenverbindungen B 6 (Aschersleben-Halle-Leipzig), B 180 (Egeln-Ascherleben-Querfurt) mit Anbindung B 185 (Ballenstedt-Aschersleben).

Relevante Entwicklungsziele sind im Regionalen Entwicklungsplan Harz (REP Harz) enthalten. Dieser wurde auf der Grundlage des 2. Entwurfes vom 30.01.2007 und Erörterung der Abwägungsvorschläge vom 18.12.2007 am 18.04.2008 von der Regionalversamm-

lung der Planungsregion Harz beschlossen und durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt am 21.04.2009 genehmigt.

Vorranggebiete

- Vorranggebiet für Hochwasserschutz „Eine“ und „Wipper“
- Vorranggebiet für Landwirtschaft Nördöstliches Harzvorland
- Vorranggebiet für Natur- und Landschaft „Wilslebener See“ und „Tagebaurestloch Neukönigsau“ mit angrenzenden Bereichen
- Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung Kiessand „Aschersleben, Froser Weg“ und „Frose-Aschersleben“
- Vorranggebiet für die Nutzung der Windenergie mit Wirkung eines Eignungsgebietes Nr. III „Reinstedt – Ermsleben“

Vorbehaltsgebiete

- Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Heckenlandschaft zwischen Aschersleben und Groß Börnecke“, „Seeländereien“, „Unteres Einetal bei Aschersleben“ und Tagebaurestloch Königsau und Seeländereien
- Vorbehaltsgebiet für Hochwasserschutz „Wipper“ und „Eine“
- Vorbehaltsgebiet für Wassergewinnung „Groß Börnecke“
- Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft: „Gebiet um Aschersleben-Staßfurt“
- Vorbehaltsgebiet für Rohstoffgewinnung „Tonlagerstätte Königsau“
- Vorbehaltsgebiet für Wiederbewaldung/Erstaufforstung: Bergbaufolgelandschaft Nachterstedt, Schadeleben u. Neu Königsau
- Vorbehaltsgebiet für Tourismus "Seeland"-Region/Schadeleben-Nachterstedt
- Eignungsgebiet für die Nutzung der Windenergie Nr. 3 „Giersleben-Aschersleben“

Regional bedeutsame Standorte

- landesbedeutsamer, großflächiger Standort Industrieanlage „Aschersleben“
- regional bedeutsamer Standort „Abwasserbehandlungsanlage Aschersleben“
- Vorrangstandort für Kultur- und Denkmalpflege „Aschersleben mit historischer Altstadt“
- Verkehr Ausbau Schienenstrecke Halle-Halberstadt
- Ausbau Schienenstrecke Aschersleben-Güsten
- Ausbau Schienenstrecke Güsten-Sandersleben
- Neubau B 6n (bereits realisiert)
- Ausbau B 180 OU Aschersleben
- Sonderlandeplatz Aschersleben
- ÖPNV-Schnittstelle Aschersleben
- Regional bedeutsamer Radwanderweg „Wipperrundweg“ und "Seeland"-Rundweg

In Vorranggebieten für Landwirtschaft ist der bedeutendste Produktionsfaktor - Boden - im Wesentlichen zu erhalten und dort zu verbessern, wo es zur Entwicklung der Landwirtschaft erforderlich ist. Die Landwirtschaft ist als wesentlicher und typischer Wirtschaftszweig sowie als Landschaft prägendes Element für weite Teile der Region zu erhalten und zu sichern. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind so auszurichten, damit diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung nicht beeinträchtigt werden.

den, umso bedeutender ist die Entwicklung und Reaktivierung von innerstädtischen Brachflächen einzustufen.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll ein teilweise brachliegendes und gewerblich genutztes Areal in zentrumsnaher Lage des Mittelzentrums (Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt -LEP LSA-, Ziel 3.2.11. Nr. 1) und landesbedeutsamen Vorrangstandortes für Industrieansiedlungen (LEP LSA, Ziel 3.4.1.Nr. 2) Aschersleben städtebaulich geordnet werden. Eine wesentliche Zielstellung ist die Schaffung attraktiver wettbewerbs- und vermarktungsfähiger Ansiedlungsanreize und Verbesserung der Umweltbedingungen in zentraler Lage des Stadtgebietes.

Mit dem o.g. Bebauungsplan trägt die Stadt Aschersleben im Sinne § 4 Abs.1 Nr.1 Satz 1 Raumordnungsgesetz -ROG- und § 1 Abs.4 BauGB (Beachtenspflicht der Ziele der Raumordnung und Anpassungsgebot der Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung) zur Umsetzung der ihr landesplanerisch zugewiesenen Aufgaben in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht nachhaltig bei.

2.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan der Stadt Aschersleben mit den Ortsteilen Winnigen und Klein Schierstedt ist seit dem 01. Dezember 2007 rechtskräftig. Die Darstellungen des FNP weisen für das Plangebiet

- eine Verbindungsstraße von der Oststraße bis zur Schmidtmannstraße
- einen Parkplatz sowie Sonderbaufläche für einen Festplatz
- südlich angrenzende Flächen für Bahnanlagen
- gewerbliche Bauflächen,
- gemischte Bauflächen nördlich der Planstraße bis zur Unterstraße sowie
- Wohnbauflächen nördlich der Unterstraße und K.-Ziolkowski-Straße

aus. Der vorliegende Bebauungsplan konkretisiert die Flächenausweisungen und ist somit aus dem F-Plan entwickelt. Die Ziele der verschiedenen Ebenen der Bauleitplanung der Stadt Aschersleben entsprechen einander.

2.3 UVP-Pflicht des Vorhabens

Zweck der Prüfung der UVP-Pflicht ist es sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen

1. die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden,
2. das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung so früh wie möglich bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit berücksichtigt wird.

Die zuständige Behörde stellt nach Beginn des Verfahrens, das der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dient, auf der Grundlage geeigneter Angaben zum Vorhaben sowie eigener Informationen unverzüglich fest, ob nach den §§ 3b bis 3f (UVPG) für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Der Neubau einer Verbindungsstraße entlang des „Lärmkorridors“ der Deutschen Bahn AG und der Bau eines P+R – Platzes mit ca. 260 Stellplätzen auf der Nordseite des Bahnhofes stellen eine wichtige Infrastrukturmaßnahme im Stadtgebiet dar.

Nach Maßgabe der Anlage 1 zum UVP-Gesetz Nr. 18.9 besteht die UVP-Pflicht für Vorhaben, für welche nach Landesrecht zur Umsetzung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. EG Nr. L 175 S. 40) in der durch die Änderungsrichtlinie 97/11/EG des Rates

(ABl. EG Nr. L 73 S. 5) geänderten Fassung eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehen ist, sofern dessen Zulässigkeit durch einen Bebauungsplan begründet wird oder ein Bebauungsplan einen Planfeststellungsbeschluss ersetzt.

Da mit dem Bebauungsplan nicht nur der Bestand überplant wird, sondern der Neubau einer Verbindungsstraße planungsrechtlich abgesichert wird, kommt das UVP-Gesetz zur Anwendung.

2.4 Sonstige Fachplanungen

2.4.1 Studie zum Ausbau eines P+R-Platzes in Verlängerung der Oststraße auf dem nördlichen Bahngelände

Diese Studie wurde im Auftrag der Stadt Aschersleben durch das Planungsbüro Lambrecht & Partner aus Weimar 2002 erstellt.

Der P+R-Parkplatz soll in der direkten Zuordnung zum Bahnhof die Schnittstelle zwischen IPNV und ÖPNV bilden. Zur besseren Versorgung der Nutzer von Bahn, Bus und Kfz will die Stadt einen Parkplatz mit einer Kapazität von ca. 260 Stellplätzen aufbauen. Die fußläufigen Zugänge vom Bahnhof werden über die Verlängerung des vorhandenen Tunnels geschaffen. Die Zu- und Ausgänge erhalten einen behindertengerechten Ausbau.

Die verkehrstechnische Anbindung ist langfristig in zwei Richtungen angedacht. In einem ersten Ausbauabschnitt wird die Oststraße von der Staßfurter Höhe kommend bis zum Parkplatz ausgebaut. In einem zweiten Abschnitt soll zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Parkplatzes die Oststraße in Richtung Schmidtmanstraße verlängert werden.

Das nördliche Wohngebiet oberhalb der Unterstraße und Konstantin- Ziolkowski- Straße wird von der neuen Trassenführung tangiert. Durch einen Parallelverlauf zur Bahntrasse soll eine Trassenkopplung und damit eine geringere Belastung der umliegenden Wohnbebauung erreicht werden. Die Gleisanlagen auf dieser Trasse sind bereits zurückgebaut, so dass eine Nutzung als Straßenfläche angestrebt werden kann.

Für eine direkte fußläufige Verbindung Stadtzentrum - Bahnhof in das nördliche Wohngebiet entsteht eine Wegverbindung vom P+R-Parkplatz an die Konstantin-Ziolkowski-Straße. Somit wird es möglich, zu Fuß bzw. mit dem Rad diese Verbindung auf einem ausgebauten Wegesystem sicher zu nutzen. Damit steigt die Attraktivität einer alternativen Nutzung gegenüber dem Kfz-Verkehr. An der Oststraße ist beidseitig und im 2. BA einseitig der Fußweg und Radweg ausgebaut. Die vorhandenen Wege an der Staßfurter Höhe werden aufgenommen und bis zur Schmidtmanstraße fortgeführt. Mit dieser Maßnahme setzt die Stadt einen weiteren Abschnitt aus dem Radwegekonzept um und erhöht somit wesentlich die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer.

Die verlängerte Oststraße wird im zukünftigen Straßennetz die Funktion einer Hauptverkehrsstraße entsprechend des Verkehrsentwicklungsplanes einnehmen. In der Entwicklung der nördlichen Bahnflächen sollen an der Oststraße zusätzliche Gewerbeflächen ausgewiesen und entwickelt werden. Der Anschluss zum kreuzungsfreien Übergang mit der Bahn in der Heinrichstraße wird somit zur Entwicklung der Gewerbeflächen und der Anbindung des P+R- Parkplatzes enorm wichtig. Die verlängerte Oststraße schafft eine geradlinige und leistungsfähige Querverbindung im nördlichen Trassenverlauf zur Bahn und eine bedeutende Alternative zur südlichen Querverbindung mit der Geschwister-Scholl- Straße / Herrenbreite und Bahnhofstraße. Sie soll zur Entlastung des zentrumsnahen Straßenverlaufes beitragen.

Der P+R- Parkplatz erhält zusätzlich die Funktion eines gesamtstädtischen Veranstaltungs- und Festplatzes mit entsprechender Infrastruktur. Auf dem Platz werden ständig zu nutzende Parkflächen für den Pkw-Verkehr und für einen periodischen Anteil von Schwerlastverkehr ausgebaut.

Im Umfeld der Abgrenzung der Stellflächen werden Punkte mit Elt- und Wasseranschlüssen integriert. Die Beleuchtung nimmt diese Anordnung auf.

Die geschlossene Parkfläche ohne Grüninseln und baulichen Hindernissen soll den Aufbau eines Zirkuszeltens mit einem maximalen Durchmesser von 50 m ermöglichen.

2.4.2 Städtebauliche Studie zum nordöstlichen Bahnhofsumfeld von Aschersleben

Diese städtebauliche Studie wurde durch die SALEG Sachsen-Anhaltinische Landesentwicklungsgesellschaft mbH im Auftrag der NASA GmbH erstellt.

Die wichtigste Zielstellung dieser Studie bestand darin, Potentiale zur Intensivierung der Nutzung im Untersuchungsgebiet aufzuzeigen. Eine intensivere Nutzung der vorhandenen Flächen durch die Errichtung und Ansiedlung von Wohngebäuden, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen, vor allem aber auch durch gewerbliche Anlagen könnte erheblich dazu beitragen, dass die Angebote besonders des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in verstärktem Maße nachgefragt werden. Dieser Aspekt wird im Rahmen der ÖPNV-orientierten Siedlungsentwicklung (Nutzungskonzept) detailliert dargestellt. Wesentliche Teile der städtebaulichen Studie wurden im Bebauungsplan berücksichtigt.

Generell ergab sich im Rahmen der Bestandsanalyse, dass das Untersuchungsgebiet derzeit durch ausgedehnte Brachflächen unterschiedlichster Vornutzungen, Wohnquartiere mit hohem Wohnungsleerstand und Grünflächen mit jahreszeitlich schwankender Nutzungsintensität (Kleingartenanlagen) gekennzeichnet ist. Dem gegenüber stehen aber zwei intensiv genutzte Quartiere, die zum einen den Hotelkomplex Park Residenz an der Unterstraße beinhalten und zum zweiten im südlichen Teil des Kosmonautenviertels zwischen Oberstraße, German-Titow-Straße und Konstantin-Ziolkowski-Straße mit ausgesprochen geringem Wohnungsleerstand (ca. 2,4 %) lokalisiert sind. Diese Nutzungsschwerpunkte gilt es zu festigen und zu ergänzen.

Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass sich die Intensivierung und Ergänzung nicht nur auf eine Nutzungsart, also beispielsweise die Wohnnutzung beschränken, sondern möglichst diversifizierte Flächennutzungen beinhalten sollte, um sowohl flexibel auf die Bedürfnisse des Immobilienmarktes reagieren als auch unterschiedliche Bahnnutzer ansprechen zu können.

So soll sich auch perspektivisch die Wohnfunktion vor allem im nordöstlichen Teil dieses Untersuchungsgebietes konzentrieren, um die Standortvorteile einer zwar zentrumsnahen und südexponierten, aber dennoch möglichst wenig durch Verkehrsanlagen und gewerbliche Einrichtungen beeinträchtigten Wohnlage nutzen zu können. Die sanierten zehn Wohnblöcke des südlichen Kosmonautenviertels werden noch mindestens 25 Jahre lang im Bestand erhalten, weil sie nach Auskunft des Eigentümers, der Wohnungsgenossenschaft „Einigkeit“ e. G. Aschersleben nach wie vor stark nachgefragt werden. Die dort ansässige Bevölkerung ist, nicht zuletzt auch wegen des relativ hohen Altersdurchschnitts, eine sehr wichtige Nutzerklientel des SPNV.

Solche Wohnangebote in den Plattenbauten sollen durch Angebote in den gründerzeitlichen Wohnhäusern der westlich anschließenden Quartiere an der Marienstraße ergänzt werden. Die vorhandenen Gebäude sollen saniert, die Grundstücke entkernt und an einem Standort ggf. für wohnungsnaher Frei- und Stellflächen umgenutzt werden, um ebenfalls die Wohnfunktion zu stärken, aber auch Alternativen auf dem Wohnungsmarkt anbieten zu können.

Alternative Wohnformen sind im Quartier zwischen der östlichen Mittel- und der Unterstraße geplant. Die derzeit vorhandene extensive Mischnutzung soll langfristig aufgegeben und in eine intensive Wohnnutzung umgewandelt werden, die aber ergänzende und bisher nicht im Untersuchungsgebiet vorhandene Wohnformen wie freistehende Stadthäuser, Mehrgenerationenhäuser oder Niedrigenergiehäuser anbietet. Auch klassische Einfamilienhäuser, die bisher eher im suburbanen Umland der Stadt gebaut wurden, könnten südlich der Konstantin-Ziolkowski-Str. errichtet werden, um diesen nach wie vor bestehenden Wohnungsbedarf auch im innerstädtischen Bereich bedienen zu können.

Ein weiterer kleiner Standort für zwei Stadthäuser mit je ca. drei Wohnungen befindet sich westlich der Marienstraße.

Die Areale südlich der Wohnquartiere bis zu den verbleibenden Bahnanlagen sollen auch perspektivisch nicht bebaut, sondern weiterhin extensiv genutzt werden, da sie als Pufferflächen für den Immissionsschutz benötigt werden. Diese Funktion übernehmen sowohl die Kleingartenanlage an der Konstantin-Ziolkowski-Str. als auch der Garagenhof an der Marienstraße. Sofern der Leerstand in der Kleingartenanlage in den kommenden Jahren zunehmen und größere Flächen brach fallen sollten, kann zwar die Kleingartennutzung aufgegeben werden, die Bereiche sollen aber dennoch perspektivisch weiterhin begrünt bleiben. Das gleiche trifft auf die Gärten an der Marienstraße zu, die dann unmittelbar nördlich des geplanten P+R-Platzes und Festplatzes der Stadt lokalisiert sein werden und aus Gründen des Immissionsschutzes intensiv begrünt werden sollten. Diese extensive Nutzung ist erforderlich, um die Nutzungen an anderen, besser geeigneten Standorten intensivieren zu können.

Eine solche Nutzungsintensivierung ist auch im gewerblich genutzten Zentrum des Untersuchungsgebietes vorgesehen. Der Hotelstandort der Park Residenz an der Unterstraße soll nach dem Willen seines Eigentümers und Betreibers mittelfristig durch Nebenanlagen wie einen Tennisplatz und ein kleines Schwimmbad ergänzt werden. Darüber hinaus ist geplant, das westlich angrenzende Grundstück Unterstraße 29 in das Hotelkonzept mit einzubeziehen und ein Indoor-Spielhaus einzurichten. Aufgewertete Freianlagen und Stellplätze sollen den Bereich ergänzen. Auf dem Grundstück Unterstraße 29 ist zudem die Revitalisierung von Handels- und gewerblichen Einrichtungen geplant, die laufkundschaftsorientierte Dienstleistungen erbringen sollen. Diese privatwirtschaftlichen Investitionen werden entscheidend dazu beitragen, die Nutzungsintensität vor allem des zentralen Bereiches, aber auch des gesamten Untersuchungsgebietes zu erhöhen. Sie übernehmen darüber hinaus wichtige „Trittstein-Funktionen“ zwischen dem Stadtzentrum und der nördlichen Stadterweiterung.

Eine weitere gewerbliche Nutzungsintensivierung ist langfristig für Teile der brachliegenden Bahnflächen nordwestlich des Bahnhofes vorgesehen, die die Stadt Aschersleben als gewerbliche Baufläche im Rahmen dieses Bebauungsplanes beplant. Damit sollen die Standortvorteile der hervorragenden infrastrukturellen Anbindung an Bahn und Straße genutzt werden. Die gewerblichen Flächen beinhalten derzeit leer stehende Hallen, Verladerrampen und Schuppen des ehemaligen Güterbahnhofes sowie auch den denkmalgeschützten Wasserturm, die von der Bahn nicht mehr benötigt werden und nach dem positiven Bescheid einer Entbehrlichkeitsprüfung durch die Bahn AG an die Stadt verkauft werden können. Zum jetzigen Zeitpunkt sind zwar noch keine konkreten Investitionsabsichten für das Gelände bekannt, aber die Voraussetzungen für die Nutzungsintensivierung wurden bereits geschaffen und werden perspektivisch durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes für diesen Bereich weiter gesichert. Die Ansiedlung besonders material- und arbeitsintensiver gewerblicher Nutzungsarten könnte entscheidend dazu beitragen, die Nachfrage nach Personen- und Gütertransportleistungen der Bahn zu erhöhen.

Auch die unmittelbar nördlich der Oststraße anschließende Gewerbebrache soll umfangreich revitalisiert werden, wenngleich eine rein gewerbliche Nutzung aus Gründen des Immissionsschutzes nicht möglich ist. Auf den Flächen des ehemaligen Getreidehandels Ramdohr an der Unterstraße wird die Entwicklung einer gemischten Nutzung aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe favorisiert, aber auch Verwaltungs- und Versorgungseinrichtungen wären möglich.

Am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich noch ein schmaler Streifen Bahnanlagen, die für den Bahnverkehr technologisch und logistisch erforderlich sind. Der größte Teil des derzeit brachliegenden Bahngeländes soll jedoch zugunsten umfangreicher infrastruktureller Vorhaben verändert werden, die sowohl eine Nutzungsintensivierung im Vergleich zum derzeitigen Zustand darstellen als auch zwingend erforderlich sind, um die oben beschriebenen Nutzungsänderungen und –revitalisierungen angrenzender Flächen umzusetzen. Ohne den geplanten Park & Ride-Platz, die ausgebaut und verlä-

gerte Oststraße und vor allem ohne eine Verlängerung des Fußgängertunnels zur Anbindung des Kosmonautenviertels an das Stadtzentrum wird es nach Auskunft mehrerer Grundstückseigentümer keine gewerblichen und Wohnungsinvestitionen geben.

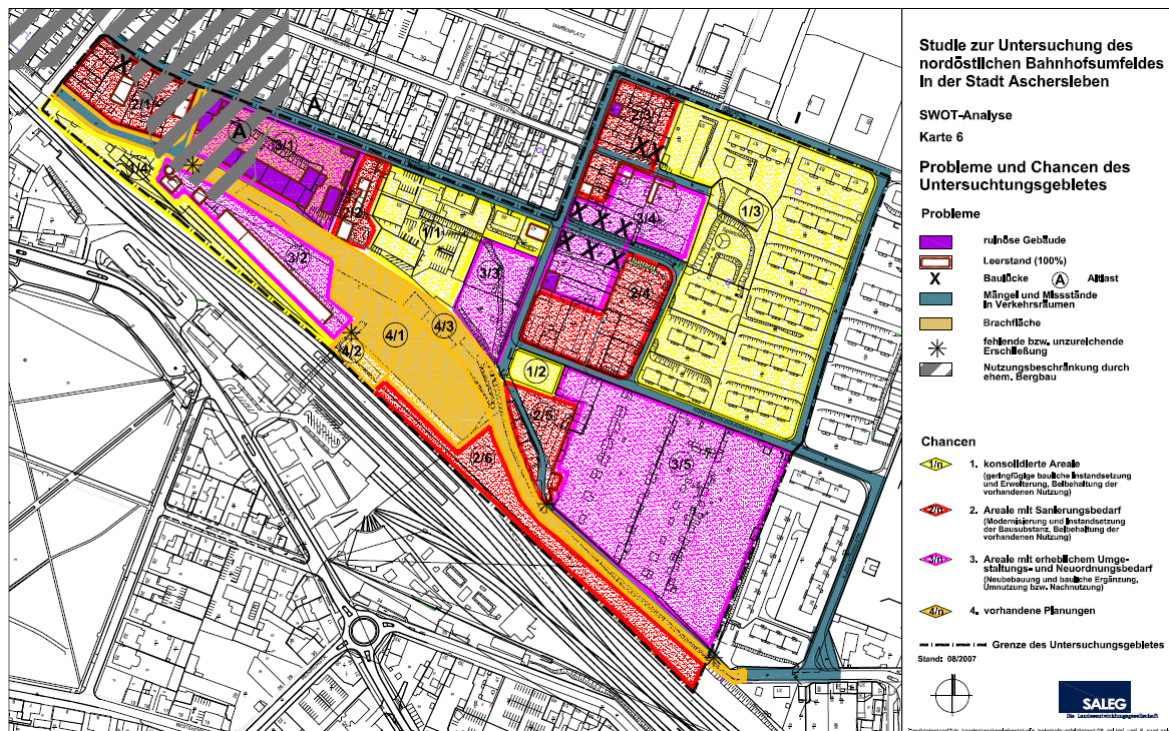


Abb.: 2 Probleme und Chancen des nordöstlichen Bahnhofsumfeldes

2.4.3 Schalltechnisches Gutachten zur Festlegung immissionswirksamer Flächen bezogener Schallleistungspegel (IFSP) innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 39 „Mischgebiet-Bahnhof - Nordseite“ in Aschersleben

Das Gutachten wurde im Auftrag der Stadt Aschersleben durch das Ingenieurbüro Dr.-Alban Zöllner aus Magdeburg im Dezember 2007 erstellt.

Bei den Prognosedaten für die vorgesehene Straße werden Grenzwerte gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überschritten. Damit entstehen Ansprüche auf Lärmvorsorge dem Grunde nach. Davon ist das neue Wohnhaus „Schmidtmanstraße 31“ betroffen. Dort können bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Schallimmissionen erforderlich werden, falls die vorhandene Gebäudehülle nicht ausreicht.

Im Bereich der vorhandenen Oststraße lässt sich die Änderung als nicht wesentlich im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ansehen, weil u.a. die neue Straßenoberfläche Pegel mindernd bewirkt.

Infolge der geplanten öffentlichen Parkierungsanlage sind solche Schallimmissionen zu erwarten, die unterhalb der Grenzwerte gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegen. Damit genügt diese Verkehrsfläche dem Vorsorgegebot aus der Sicht des Immissionsschutzes.

Bei geräuschintensiven Nutzungen der Parkierungsanlage als Festplatz können Schallimmissionen auftreten, die Zielwerte aus der Sicht des Immissionsschutzes überschreiten. Um zumindest tagsüber die Grenzwerte für so genannte seltene Geräuschereignisse in

Anlehnung an die Sportanlagenlärmverordnung (18. BImSchV) einzuhalten, sind organisatorische Vorkehrungen erforderlich.

Entsprechend der Empfehlungen des Landesverwaltungsamtes aus der Stellungnahme vom 11.06.2008 sind im Bebauungsplan Lärmpegelbereiche mit der Darstellung der zu erwartenden Lärmbelastung dargestellt.

Aus den somit gewonnenen Erkenntnissen wurden für die Betreibung des Festplatzes Vorschläge für gesonderte Satzung abgeleitet, die die Nutzung am Tage, Nutzungsbeschränkungen auf die Häufigkeit der Betreibung sowie Begrenzung der Emissionen der elektroakustischen Ausrüstung regelt.

2.4.4 Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung für den B-Plan 39 „Mischgebiet-Bahnhof - Nordseite“ in Aschersleben

In der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung erfolgte zunächst eine entsprechende Bestandsaufnahme der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/ Luft, Landschaftsbild und Wohnumfeld sowie Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Bewertung. Anschließend wird der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff eingeschätzt. Abschließend wird eine Gegenüberstellung des Eingriffes mit den im Vorentwurf zum B-Plan angedachten Kompensationsmaßnahmen vorgenommen.

Die Bestandserfassung erfolgte unter Zuhilfenahme der Orthofotos des Gebietes anhand diverser Vorortbegehungen im März 2008.

Die Darstellung der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgte verbal-argumentativ. Das heißt, die Folgen des Eingriffes für den Naturhaushalt werden dargelegt und so weit wie möglich in ihrem Umfang erfasst. Eine rein rechnerisch-mathematische Bewertung des Eingriffes mittels Punktesystem wird nicht angewandt.

Um Aussagen über Art und Schwere zu erwartender Beeinträchtigungen zu erhalten, werden die Projekte bedingten Wirkungen mit der Empfindlichkeit der betroffenen Wert- und Funktionselemente verknüpft. Danach wird beurteilt, ob die einzelnen Beeinträchtigungen als erheblich oder nachhaltig im Sinne der Eingriffsregelung zu bewerten sind.

Die Vorhaben bedingten Wirkungen können nach ihren zeitlichen Aspekten wie folgt unterschieden werden:

- Bau bedingte Wirkungen (Baubetrieb, befristete Wirkung),
- anlagebedingte Wirkungen (Bauwerk, Langzeitwirkung) sowie
- Betriebs bedingte Wirkungen (Betrieb und Unterhaltung der Industrieanlagen, Langzeitwirkung).

Diese allgemeinen Wirkungen führen zu einem Verlust oder einer Beeinträchtigung einzelner o. g. Wert- und Funktionselemente des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach Realisierung aller dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen die von dem Vorhaben verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes vollständig kompensiert sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt ist.

3. Bestand

3.1 Nutzung und Relief

Aschersleben liegt im Mittel 120 m üHN im nördlichen Harzvorland an der Eine, die im Ostharz entspringt und am östlichen Stadtrand in die Wipper mündet. Die Alte Burg ein Muschelkalk-Buntsandstein-Höhenzug, ist mit 145 m der höchste Punkt der Stadt.

Das Plangebiet selbst ist durch die bisherige Nutzung als Güterbahnhof verhältnismäßig eben und liegt mit Höhen von 118 – 130 m üHN in etwa im Bereich des genannten Mittelwertes. Es steigt von Südwest nach Nordost stetig an. Im nördlichen Teil wird es überwiegend baulich genutzt. Mittelgroße Grundstücksflächen mit rechtwinkligen Erschließungsstraßen prägen das städtebauliche Gefüge des Plangebietes.

Das Plangebiet wird im Süden durch die Anlagen der Deutschen Bahn AG begrenzt. Im Westen des Geltungsbereiches befindet sich die Hauptverkehrsstraße K 1373 „Staßfurter Höhe“. Im Norden befinden sich die so genannte „Johannisvorstadt“ und das „Kosmonautenviertel“

3.2 Wasserhaushalt

Das Plangebiet befindet sich im Top-Bereich des durch die Salztektonek entstandenen Aschersleber Sattels. Diese Schichten werden durch Ablagerungen des Tertiärs und des Quartärs überdeckt. Nach vorliegenden Erkundungsergebnissen ist davon auszugehen, dass die quartären Schichten im Bereich der Tunnelverlängerung eine Mächtigkeit zwischen 2,2 m bis 6,3 m erreichen und die Schichtunterkante dieser Abfolge über keinen ebenen Verlauf verfügt.¹

Während des Tunnelbaus des vorhandenen Tunnels (2000) trat kein Wasser zu Tage. Laut „Ingenieurgeologischer Karte Stadt Aschersleben“ wird im Umfeld des Bahnhofs Grundwasser erst in Tiefen > 5 m unter Geländeoberkante erwartet.

3.3 Klima

Die Stadt Aschersleben liegt im Regenschatten des Harzes. In diesem Gebiet fallen im Jahr im langjährigen Mittel nur 492 mm, von April bis Oktober, in der Hauptvegetationszeit nur 350 mm Niederschlag. Der Oberharz erhält dagegen die zwei- bis dreifache Menge. Die mittlere Juli-Temperatur liegt um 18° C, das Januar-Mittel um 0° C. Die relativ hohen Sommer-Temperaturen haben eine hohe Verdunstung und damit eine verstärkte Austrocknung zur Folge. Man spricht vom Mitteldeutschen oder Herzynischen Trockengebiet. Erwähnenswert ist auch noch eine relativ lange Vegetationszeit von 230 Tagen mit einer durchschnittlichen Temperatur über 5° C. Die Jahressumme der Nebeltage beträgt ca. 52 mit jährlichen Schwankungen zwischen 20 und 80 Tagen. Die Sonnenscheindauer ist im Mittel etwa 1.535 Sonnenstunden pro Jahr. Die relative Luftfeuchte beträgt im Jahresmittel etwa 79%, Monatsmittel schwanken zwischen 72 und 84%.

3.4 Eigentumsverhältnisse

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Flächen befinden sich einerseits im Eigentum des Deutschen Bahn AG und andererseits in Privatbesitz. Die Stadt Aschersleben hat mit Kaufvertrag vom 25.09.2008 die nicht betriebsnotwendigen Flächen der DB AG für den erforderlichen Ausbau der Oststraße und des P+R-Platzes erworben.

Kommunale Flächen sind vor allem die vorhandenen Verkehrsflächen der Ost- und Unterstraße sowie der Marienstraße und K.-Ziolkowski-Straße. Für die angedachte Erschließung im Plangebiet muss Flächenerwerb durch die öffentliche Hand erfolgen. Dies ist vor allem in Hinblick auf die Verlängerung der Oststraße, den Bau der Anrampung an die K.-Ziolkowski-Straße sowie die Errichtung des P+R-Platzes von Bedeutung. Um den Bestand des Mischwasserkanals entlang der Marienstraße und die Ableitung des Wassers aus dem nördlichen Stadtgebiet zur Schmidtmannstraße zu gewährleisten, ist die Sicherung eines Leitungsrechtes (Lr 1) westlich der Marienstraße äußerst wichtig. An der K.-Ziolkowski-Straße ist die Fläche des geschlossenen Regenrückhaltebeckens als Versorgungsfläche ausgewiesen.

3.5 Altlasten und Altbergbau

¹ Quelle: Baugrundgutachten 28.11.2003 Stadt Aschersleben Bahnhofsumfeldgestaltung 3. BA

Für das Plangebiet ist im Mitteldeutschen Altlasteninformationssystem nachfolgende Altlastenverdachtsfläche auf einer Privatfläche registriert. (Flur 81 FS 83/4)

Altlastverdachtsfläche				
Kennz.	Bezeichnung	Kat.	Fläche	Bemerkung
10047	Lagerplatz f. Baustoffe und Metallteile	5	8.036,00	Baubetrieb

Die ehemalige Altlastenfläche 10041 "Bahnhofsgelände" wurde nach Aussagen des Salzlandkreises beräumt.

Nach den Erfahrungen mit Bahnanlagen sind in der Regel auch hier Altlastenverdachtsflächen vorhanden. Nach Informationen der DB Services Immobilien GmbH NL Leipzig in den Kaufverhandlungen sind im Bereich der Abstellgleise an den Lokstellplätzen Altlasten zu erwarten. Genauere Angaben hat die DB AG im Beteiligungsverfahren der TöB gemacht. Demnach befinden sich zwei Altlastenflächen im Plangebiet:

1. Verladerampe westlich des Güterschuppens (Nr. 1: Umschlag Farbe Chemikalien)
2. Lokstandplatz Gl. 12 (Nr. 2)

Die Altlastenfläche Nr. 2 wurde im Rahmen der Bauarbeiten zum Tunnel bzw. Festplatz beräumt. Am Festplatz wurde ein Bodenaustausch vorgenommen.

Teile des Plangebietes sind durch die Bombardierung des Bahnhofes in der Endphase des 2. Weltkrieges als **Kampfmittelverdachtsflächen** eingestuft.

Bei Tiefbauarbeiten ist deshalb mit Resten von Munition und Sprengstoff zu rechnen, so dass Bau begleitend unbedingt die zuständige Sicherheitsbehörde des Salzlandkreises mit einzuschalten ist.

Der Geltungsbereich liegt teilweise innerhalb des Einwirkungsbereiches der ehemaligen Braunkohlengrube „Georg“ bei Aschersleben. Die Entwässerung der Grube erfolgte über den von 1831 bis 1835 aufgefahrenen ca. 2 km langen Georgstollen zur „Eine“ im südöstlichen Stadtgebiet. Nach Einstellung der Kohlegewinnung wurde der Stollen gemeinsam durch das Königliche Eisenbahnbetriebsamt und die Zuckerfabrik genutzt.

Der Bebauungsplan wird im westlichen Bereich durch ein Abbaufeld der dritten Sohle, den Hilfsschacht, einen Streckenabschnitt der dritten Sohle sowie den Georgstollen beeinflusst. Im südöstlichen Bereich ist eine Beeinflussung durch den Georgstollen durch die Lichtlöcher 112 bis 114 gegeben.

Im Ergebnis einer bergschadenkundlichen Analyse wurden 1978/79 Verwahrungsmaßnahmen durchgeführt. Nach Aussagen der Dokumentation der Verwahrungsarbeiten ist im Bereich der dritten Sohle sowie über dem Georgstollen die öffentliche Sicherheit wieder hergestellt. Über dem Abbaufeld sind auch in Zukunft negative Auswirkungen in Form von Tagesbrüchen nicht auszuschließen.

Im Bebauungsplan sind das Abbaufeld und der Georgstollen dargestellt.

3.6 Städtebaulicher Entwurf

3.6.1 Entwurfsziele

Die Verlängerung des Personentunnels und der Ausbau des P+R- Parkplatzes in unmittelbarer Zuordnung zum Bahnhof und Busbahnhof wurden im Rahmen des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen- Anhalt ausgeführt.

Die Zufahrt erfolgt von der Oststraße aus. In einem 2. Ausbauabschnitt ist die zweispurige Verlängerung der Oststraße bis zur Schmidtmannstraße vorgesehen, um einen direkten Netzschluss nördlich des Bahngeländes zwischen Bahnübergang Staßfurter Höhe und Bahnbrücke Heinrichstraße aufzubauen.

Neben der Verbesserung der Verkehrstechnischen Infrastruktur soll der P+R- Parkplatz als gesamtstädtischer Veranstaltungs- und Festplatz das Angebot für ein Kultur- und Wirtschaftsleben erweitern. Die dazu notwendigen Ausstattungen sind beim Ausbau des Platzes ergänzt worden.

Der P+R-Platz ist in der direkten Zuordnung zum Bahnhof die Schnittstelle zwischen IPNV, ÖPNV und SPNV. Zur besseren Versorgung der Nutzer von Bahn, Bus und Kfz hat die Stadt einen Parkplatz mit einer Kapazität von 260 Stellplätzen errichtet. Die fußläufigen Zugänge vom Bahnhof werden über die Verlängerung des vorhandenen Bahnsteigtunnels gesichert. Die Zu- und Ausgänge erhielten einen behindertengerechten Ausbau. Die Bahnsteige können mittels der vorhandenen Aufzüge erreicht werden. Am nördlichen Ausgang des Tunnels zum P+R-Platz wurde eine Rampe angeordnet.

Das nördliche Wohngebiet oberhalb der Unterstraße und Konstantin-Ziolkowski-Straße wird von der neuen Trassenführung tangiert. Durch einen Parallelverlauf der Straße zur Bahntrasse soll eine Trassenkopplung und damit eine geringere Belastung der umliegenden Wohnbebauung erreicht werden. Die Gleisanlagen auf dieser Trasse sind bereits zurückgebaut, so dass eine Nutzung als Straßenfläche angestrebt werden kann.

Für eine direkte fußläufige Verbindung Stadtzentrum - Bahnhof in das nördliche Wohngebiet entstand eine Wegverbindung vom P+R-Platz an die Konstantin-Ziolkowski-Straße. Somit wird es möglich, zu Fuß bzw. mit dem Rad diese Verbindung auf einem ausgebauten Wegesystem sicher zu nutzen. Damit steigt die Attraktivität einer alternativen Nutzung gegenüber dem Kfz- Verkehr.

An der Oststraße wurde beidseitig und im 2. BA wird der Fußweg und Radweg einseitig ausgebaut. Die vorhandenen Wege an der Staßfurter Höhe wurden aufgenommen und bis zur Schmidtmannstraße fortgeführt. Mit dieser Maßnahme setzt die Stadt einen weiteren Abschnitt aus dem Radwegekonzept um und erhöht somit wesentlich die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer.

Die verlängerte Oststraße schafft eine geradlinige und leistungsfähige Querverbindung im nördlichen Trassenverlauf zur Bahn und eine bedeutende Alternative zur südlichen Querverbindung mit der Herrenbreite und Bahnhofstraße. Sie soll wesentlich zur Entlastung des zentrumsnahen Straßenverlaufes beitragen.

Am Ausgang des Tunnels zu den Bahnsteigen und zum Bahnhof wurde die Radabstellanlage errichtet.

Die Umsetzung der geplanten Baumaßnahme in den Jahren 2009 bis 2010 vorgesehen.

Die Entwurfsziele sind:

1. Schaffung einer neuen verkehrlichen Anbindung von der Staßfurter Höhe bis zur Schmidtmannstraße
2. Die städtebaulich-räumliche Neufassung der brachliegenden Bereiche insbesondere südlich der Unterstraße;
3. Erschließung von gewerblich nutzbaren Baugrundstücken an einem im Netz der überörtlichen Verkehrsstraßen günstigen und den langfristigen Zielen der städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung und Landesplanung entsprechenden Standort für ansässige und neu anzusiedelnde Betriebe;

Das Plangebiet wird durch den ÖPNV im Osten tangiert. Eine Bushaltestelle befindet sich in der K.-Ziolkowski-Straße.

3.6.2 Querverbindung zwischen Oststraße und Schmidtmannstraße

Der P+R-Platz bildet in der direkten Zuordnung zum Bahnhof die Schnittstelle zwischen IPNV und ÖPNV.

Die verkehrstechnische Anbindung ist langfristig in zwei Richtungen angedacht. In einem ersten Ausbauabschnitt wurde die Oststraße von der Staßfurter Höhe kommend bis zum Parkplatz ausgebaut. In einem zweiten Abschnitt soll zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Parkplatzes aus Richtung Halle und dem Mansfelder Land die Oststraße in Richtung Schmidtmannstraße bis zum Kreisel am Friedhof verlängert werden.

Durch einen Parallelverlauf zur Bahntrasse soll eine Trassenkopplung und damit eine geringere Belastung der umliegenden Wohnbebauung erreicht werden.

Die verlängerte Oststraße wird im zukünftigen Straßennetz die Funktion einer Hauptverkehrsstraße entsprechend des Verkehrsentwicklungsplanes einnehmen. In der Entwicklung der nördlichen Bahnflächen sollen an der Oststraße zusätzliche Gewerbeflächen ausgewiesen und entwickelt werden. Der Anschluss zum kreuzungsfreien Übergang mit der Bahn in der Heinrichstraße wird somit zur Entwicklung der Gewerbeflächen und der Anbindung des P+R-Platzes enorm wichtig. Die verlängerte Oststraße schafft eine geradlinige und leistungsfähige Querverbindung im nördlichen Trassenverlauf zur Bahn und eine bedeutende Alternative zur südlichen Querverbindung mit der Geschwister- Scholl-Straße / Herrenbreite und Bahnhofstraße.

3.6.3. Rad- und Fußwegverbindung in das nördliche Stadtgebiet

Nördlich des P+R-Platzes entsteht eine direkte fußläufige Wegverbindung vom Bahnhof in das nördliche Wohngebiet. Lange Umwege über den Bahnübergang Staßfurter Höhe können somit vermieden werden und die Bahnfahrgäste können den Zug in wesentlich kürzerer Zeit erreichen.

Dazu wurde auf den Bahnanlagen eine Rampe angeschüttet, die eine direkte Verbindung zur Konstantin-Ziolkowski-Straße schafft. Die Anrampung hat eine Länge von 115 m und einen Höhenunterschied von ca. 4,6 m überwinden. Der Weg hat eine Breite von 3,5 m und wurde als kombinierter Fuß- und Radweg sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer nutzbar sein.

3.6.4 Grünflächen und naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Das Plangebiet weist charakteristische Merkmale einer Bahnbrache auf. Durch die langzeitige Nutzung als Bahnhofsgelände wurden die abiotischen Standortverhältnisse fast vollständig verändert. Das trifft insbesondere auf die Bodendecke zu, die im jetzigen Zustand durch Aufschüttungen (Schotter der ehemaligen Gleiskörper, Bauschutt) gekennzeichnet ist. Größere Areale des Gebietes sind auch nach dem Rückbau der Bahnanlagen durch Pflaster und Betondecken versiegelt. Die Grundwasserverhältnisse sind durch flurferne Wasserstände (> 10 m unter der Geländeoberfläche) gekennzeichnet.

Auf Grund der Nutzungsgeschichte und der Ausprägung der Standortverhältnisse ist die Lebewelt im Plangebiet als naturfern (poly-hemerob) einzuordnen. Nach der Nutzungsaufgabe und dem Anlagenrückbau haben sich im Plangebiet ruderale Pflanzengesellschaften mit unterschiedlicher Struktur und differenziertem Deckungsgrad herausgebildet. Das Inventar der Ruderalflächen besteht aus ubiquitären Kraut- und Staudenarten mit einem hohen Neophytenanteil. Vereinzelt tritt Jungwuchs von Bäumen durch Anflug von benachbarten Flächen auf. Die Böschungsflächen zur Schmidtmanstraße sind durch dichten Strauchwuchs bedeckt, wobei auch hier Neophyten sowie Gartenpflanzen dominieren.

Die Biotopkartierung des Geländes erfolgte im März 2008.

Wegen seiner Lage zwischen den Bahnflächen und der Johannesvorstadt innerhalb des dichter bebauten Stadtbereiches von Aschersleben kommt dem Plangebiet keine besondere Rolle im Rahmen des Biotopverbundes zu.

Durch seinen ungeordneten Zustand und durch wilde Abfallablagerungen an den Rändern ist die Fläche in ihrem derzeitigen Zustand für das Landschaftsbild im Wohnumfeld der Johannesvorstadt und für das Bild im Umfeld des Bahnhofs als städtischer Eingangsbe- reich ein störendes Element.

Insgesamt ist die Bedeutung des Plangebietes für die Natur und Landschaft auf Grund seiner Ausstattung und Funktionalität als sehr nachrangig einzuschätzen.

Da ein Großteil der Flächen bereits im Bestand bebaut und versiegelt ist, sind Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und

Landschaftsbild innerhalb des Plangebietes weitestgehend möglich. In der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung erfolgte zunächst eine entsprechende Bestandsaufnahme.

Wirkungen des Vorhabens entstehen durch die Flächeninanspruchnahme der geplanten Straßen, Wege und des Parkplatzes sowie der Grünflächen.

Innerhalb der Neubauvorhaben ist insgesamt die Anlage von 18 Grünflächen vorgesehen

a) Grünflächen als Strauchhecke

Zur Berandung und Abschirmung der Parkplatzfläche und zur Abschirmung der Anbindung der verlängerten Oststraße an die Schmidtmanstraße werden arten- und strukturreiche Strauchhecken mit einer Breite zwischen 3 und 10 m durch Pflanzung einheimischer, standortgerechter Gehölzarten angelegt. Durch die Schaffung einer dauerhaften, tiefgründig wurzelnden Vegetationsdecke werden positive Effekte auf die ökologischen Bodenfunktionen erzielt. Zugleich trägt die Maßnahme zur Gestaltung des Landschaftsbildes und zur Verminderung von Lärmimmissionen bei.

Die Anlage erfolgt als lockere, gruppenartige Bepflanzung mit standortheimischen Wildsträuchern in Gruppen zu je 10-15 Individuen einer Art auf ca. 50 bis 60 % der Gesamtfläche. Als Pflanzmaterial werden Sträucher (vStr 60-100) der Arten *Corylus avellana* (Hasel), *Crataegus monogyna* (Eingriff. Weißdorn), *Prunus spinosa* (Schlehe), *Rosa canina* (Hunds-Rose), *Prunus padus* (Traubenkirsche), *Cornus mas* (Kornelkirsche) verwendet.

b) Grünflächen als Strauch-Baumhecke

Die Anpflanzung trassenbegleitender Strauch-Baumhecken nördlich des Straßenneubaus dient der Abschirmung und optischen Trennung zu den Siedlungsbereichen der Johannesvorstadt und dämmt die Ausbreitung betriebsbedingter Emissionen. Sie gleicht Eingriffe in vorhandene Gehölz- und Gebüschstrukturen sowie Ruderalfluren aus.

Die Anlage erfolgt als lockere, gruppenartige Bepflanzung mit einzelnen Bäumen/ Baumgruppen und standortheimischen Wildsträuchern (50 bis 60 % der Gesamtfläche) sowie auf Kleinflächen begrenzt als dichte, geschlossene Bepflanzung mit einzelnen Bäumen/ Baumgruppen und standortheimischen Wildsträuchern (80% - 100% der Gesamtfläche). Die Gehölzsicherung der Heister durch Schrägpfahl und die Errichtung eines Verbisschutzes sind vorzusehen.

Als Pflanzmaterial werden Bäume (Hei 2xv. 125-150) der Arten *Tilia cordata* (Winter-Linde), *Quercus robur* (Stiel-Eiche), *Carpinus betulus* (Hainbuche), *Acer campestre* (Feld-Ahorn), *Sorbus aucuparia* (Eberesche) und Sträucher (vStr 60-100) der Arten *Corylus avellana* (Hasel), *Crataegus monogyna* (Eingriff. Weißdorn), *Prunus spinosa* (Schlehe), *Rosa canina* (Hunds-Rose) und *Cornus mas* (Kornelkirsche) verwendet.

c) Grünflächen als gestufte Strauch- und Strauch-Baumhecke

Im Bereich zwischen der Neubautrasse zur Anbindung an die Schmidtmanstraße und den Bahnflächen ist die Anlage eines 20 bis 25 m breiten Grünstreifens vorgesehen. Er dient der landschaftlichen Einbindung der Straße und der Abschirmung gegenüber den Bahnanlagen. Zugleich werden Eingriffe in vorhandene Gehölz- und Gebüschstrukturen sowie Ruderalfluren ausgeglichen und die Bodenfunktionen der bisher teilversiegelten Flächen aufgewertet.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Bahnflächen wird der Gehölzstreifen gestuft als ca. 10 m breite Strauchhecke entlang der Grenze zum Bahngelände und als 10 bis 15 m breite Ruderalfläche im nordöstlich angrenzenden Bereich zur Neubaustraße angelegt.

d) Grünflächen als Scherrasen

Die ca. 3 m breiten trennenden Grünflächen zwischen der verlängerten Oststraße und dem begleitenden Rad-/Fußweg werden als Landschaftsrasen (Scherrasen) durch Einsaat der Regelsaatgutmischung RSM 7.1.1 (Landschaftsrasen-Standard ohne Kräuter) angelegt.

4. Planinhalt und Festsetzungen

4.1 Planungsrechtliche Festsetzungen

Die Umsetzung der Konzeption erfolgt durch die planungsrechtlichen Festsetzungen nach § 9 Bau GB im zeichnerischen Teil A und durch den textlichen Teil B.

4.1.1 Art der baulichen Nutzung

Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen an der Unterstraße werden gemäß § 6 - Mischgebiete - Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt.

Mögliche Störungen in Form von Lärmimmissionen, die zu einer Beeinträchtigung der Wohnfunktion führen könnten, werden durch geeignete Maßnahmen beseitigt, gemindert oder vermieden (s.a. § 1 Ziffer 1.2 und 7). Konflikte hierbei können hauptsächlich in Verbindung mit dem fließenden Straßen- sowie Schienenverkehr und dem benachbarten eingeschränkten Gewerbegebiet entstehen.

MI – Mischgebiet (§ 6 BauNVO)

Im Mischgebiet sind alle allgemein zulässigen Nutzungen entsprechend § 6 BauNVO auch zulässig. Nicht zulässig sind die im § 6 Abs. 3 genannten Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO, um die Wohnfunktion nördlich der Unterstraße nicht zu beeinträchtigen.

GE_e – Eingeschränktes Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO)

Im eingeschränkten Gewerbegebiet sind alle allgemein zulässigen Nutzungen entsprechend § 8 bzw. § 9 BauNVO auch zulässig. Da sich Teile des Gewerbegebietes in unmittelbarer Nachbarschaft zur Wohnbebauung der Ost- und Unterstraße befinden, wurden hier entsprechende Beschränkungen in Form von festgesetzten Flächen bezogenen Schallleistungspegeln je m² vorgenommen, um hier die Belastungen für die Wohnnutzung so gering wie möglich zu halten.

Der Bestandsschutz der bestehenden Gewerbebetriebe wird dabei berücksichtigt. Für die zukünftige gewerbliche Entwicklung sind Begrenzungen der Schallemission ermittelt worden, die einem Mischgebiet entsprechen.

Das vorliegende schalltechnische Gutachten liefert auf der Basis eines digitalisierten akustischen Modells des Gebietes und seiner Umgebung unter Zugrundelegung der gängigen Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften für die Überplanung der B-Planflächen.

Bei geräuschintensiven Nutzungen der Parkieranlage als Festplatz können Schallimmissionen auftreten, die Zielwerte aus der Sicht des Immissionsschutzes überschreiten. Um zumindest tagsüber die Grenzwerte für so genannte seltene Geräuschereignisse in Anlehnung an die Sportanlagenlärmverordnung (18. BImSchV) einzuhalten, sind organisatorische Vorkehrungen erforderlich. Dazu gehören u.a. Nutzungseinschränkungen zur Häufigkeit und Emissionsbegrenzungen für eventuell vorgesehene elektroakustische Ausrüstungen, die in einer gesonderten Satzung des Ordnungsamtes als Betreiber des Festplatzes geregelt sind.

Vor Realisierung einer Neuansiedlung ist durch eine Geräuschimmissionsprognose der Nachweis zu erbringen, dass der für die zu belegende Teilfläche höchstzulässige IFSP eingehalten wird. Bei Einzelvorhaben, die nicht eine komplette Teilfläche nutzen oder für die zwei oder mehrere Teilflächen zusammengefasst werden, sind die IFSP sowie die Immissionskontingente entsprechend den jeweiligen Flächenanteilen zu berücksichtigen. Dazu muss im ersten Schritt das Immissionskontingent für die zu besiedelnde Teilfläche anhand des IFSP mit den zuvor angegebenen Parametern berechnet werden.

Im zweiten Schritt ist durch eine Geräusch- Immissionsprognose nach TA Lärm die Einhaltung der ermittelten Immissionskontingente für die konkrete Schallquellen- und Hinder- nislage nachzuweisen. (§ 1 Ziffer 1.7 Textliche Festsetzungen)

Um die umgebende Wohnnutzung zu schützen sind im eingeschränkten Gewerbegebiet (GE_e) Lagerplätze für Heizmaterialien, Schrott und andere wieder verwendbare Stoffe unzulässig. (§ 1 Ziffer 1.8 Textliche Festsetzungen)

Die Stadt Aschersleben verfolgt mit der Ausweisung der Gewerbeflächen die wirtschafts- und finanzpolitische Absicht, im Gewerbegebiet vorwiegend Betriebe des verarbeitenden Gewerbes, Betriebe des Baugewerbes, sonstige Gewerbebetriebe und vor allem Betriebe, die zur Vorbereitung der Produktion hoch qualifizierte technische Planungsleistungen erbringen, anzusiedeln. Zusätzlich sollen Brachflächen wie sie hier mit den Bahnflächen vorhanden sind für eine gewerbliche Nutzung aktiviert werden. Die Flächen haben eine besondere Lagegunst, sie liegen mitten in der Stadt und sind durch die vorhandene Infra- struktur gut erreichbar.

Die nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässige Nutzungsart, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, ist nur mit der Einschränkung zulässig, dass je Betrieb höchstens zwei Wohnungen errichtet werden. Mit dieser Festsetzung beabsichtigt die Stadt Aschersleben dem Wunsch mehrerer Interessenten zu entsprechen, Wohn- und Betriebsgebäude auf demselben Grund- stück zu errichten, jedoch zu verhindern, dass im Gewerbegebiet Wohnungen für be- stimmte Personengruppen an nicht integrierten Standorten errichtet und vermietet werden können. Zulässig sind nur Wohnungen für Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinha- ber und Betriebsleiter und nur in begrenzter Anzahl, damit nur der Personenkreis unter den in Gewerbegebieten eingeschränkten Wohnumfeld lebt, der tatsächlich aus betriebli- chen Gründen dort leben muss. Bei den Betrieben handelt es sich um Familienbetriebe, die dadurch die Betriebsführung erleichtern und die Überwachung verbessern möchten. (§ 1 Ziffer 1.9 Textliche Festsetzungen)

4.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Bauweise (a) und (o), die Grundflächen- zahl (GRZ), Geschossflächenzahl (GFZ) sowie die Traufhöhen (TH) und Firsthöhen (FH) bestimmt.

Die festgelegten unterschiedlichen Bestimmungsgrößen ergeben sich dabei aus den Zie- len und Zwecken des Bebauungsplanes und der dabei zugrunde liegenden städtebauli- chen Planung (s.a. § 1 Ziffer 2).

A Bauweise, abweichend (a)

Für das ausgewiesene Gewerbegebiet (GE) ist eine Bebauung mit Einzelgebäuden cha- rakteristisch. Da in der offenen Bauweise nach § 22 Abs. 2 BauNVO Gebäude mit seitli- chen Grenzabständen nur eine Länge von höchstens 50,0 m haben dürfen, wird im Be- bauungsplan festgesetzt, dass Gebäude mit einer Länge von mehr als 50,0 m errichtet werden dürfen. Diese Festsetzung entspricht der Absicht der Stadt, dass im Gewerbege- biet (GE) Gebäude mit einer Länge von mehr als 50,0 m errichtet werden dürfen, jedoch Abstand zu den Nachbargrenzen halten müssen.

B Bauweise, offen (o)

Für die ausgewiesenen Gewerbe- und Mischgebiete (GE_e und MI) entlang der Unter- und Marienstraße ist eine Bebauung in offener Bauweise charakteristisch. In der offenen Bau- weise dürfen nach § 22 Abs. 2 BauNVO Gebäude mit seitlichen Grenzabständen eine Länge von höchstens 50,0 m haben. Damit wird der zurzeit sich darstellende städtebauli- che Charakter der Bebauung erhalten.

C Grundflächenzahl (GRZ)

Die Festsetzung der Grundflächenzahl berücksichtigt die

- teilweise extremen Unterschiede bezüglich der Grundstücksgrößen,
- die städtebaulichen Zielstellungen und
- die funktionellen Maßgaben zur Bebauung des Standortes.

D Geschossflächenzahl (GFZ)

Für die Geschossflächenzahl wird bestimmt, dass sie wie in § 20 BauNVO dargestellt, in allen Teilen der Baugebiete für alle Vollgeschosse zu ermitteln ist.

Durch diese Festsetzungen soll sichergestellt werden, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.

E Stellung baulicher Anlagen

Für die im Plangebiet mit Satteldach zu errichtenden Gebäude ist für die Stellung der baulichen Anlagen im Lageplan die „Hauptfistrichtung“ dargestellt. Untergeordnete Bauteile und Nebengebäude dürfen jedoch auch andere Firstrichtungen haben.

4.1.3 Garagen, Stellplätze und Zufahrten

Am nordöstlichen Rande der Bahnanlagen befindet sich ein Garagenhof, der in den 60-er Jahren des 20. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Errichtung des Kosmonautenviertels entstanden ist. Dieser Standort soll mit den Festsetzungen auf Grund seiner Nähe zur Wohnbebauung der Unterstraße und German-Titow-Straße gesichert werden.
(§ 1 Ziffer 4.1 Textliche Festsetzungen)

4.1.4 Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Das Verkehrskonzept ist unter Ziffer 2.4 beschrieben.

Als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung sind der P+R-Platz und die Busstellplätze westlich davon festgesetzt. Sie dienen dem Pendlerverkehr als Abstellflächen. Der P+R-Platz soll gleichzeitig als Festplatz für Zirkus und Rummel dienen.

4.1.5 Versorgungsflächen, Flächen für Versorgungsanlagen und die Abfallentsorgung

Die Versorgung des Gebietes wird nach Abstimmung durch die zuständigen Ver- und Entsorgungsträger gewährleistet. Die Versorgungsleitungen sollten hauptsächlich im öffentlichen Straßen- oder Fußwegraum oder unter anderen öffentlichen Flächen verlegt werden.

Im Nordwestlichen Bereich des Parkplatzes ist eine neue Versorgungsfläche für eine Trafostation ausgewiesen, um die Elektroversorgung des Platzes bei Festlichkeiten zu gewährleisten.

An der Biegung der K.-Ziolkowski-Straße ist eine weitere Versorgungsfläche für das bestehende unterirdische Regenabschlagsbecken dargestellt. Dieser Standort wird dadurch gesichert.

Die Stellplätze für private Abfallbehälter sind in die Gebäude zu integrieren oder vor jeglicher Einsicht vom öffentlichen Raum aus durch Bepflanzung oder Mauern abzuschirmen.

4.1.6 Öffentliche und private Grünflächen, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Das Plangebiet wird durch öffentliche und private Grünflächen gegliedert. Diese Grünflächen werden ergänzt durch die Verkehrsgrünflächen entlang der Straßen und die Grünflächen und Maßnahmen innerhalb der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.

Die Grünflächen dienen der Entwicklung von flächenhaften Biotopen und der Verbesserung der landschaftsökologischen Struktur.

Die Erläuterung der wesentlichen Zielsetzungen zu diesen Bereichen und Belangen erfolgte bereits im Rahmen der unter Ziffer 3.6.4 dargestellten städtebaulichen Gesamtplanung. Der Bebauungsplan ist durch die Berücksichtigung der darin genannten Vorgaben geprägt. Dadurch sind wesentliche Strukturelemente und ökologische Belange verbindliche Bestandteile des Bebauungsplans und somit rechtswirksam gesichert.

Dies sind insbesondere im privaten Bereich

- die Festsetzung, dass Flächen, die nicht überbaut werden dürfen und nicht der Erschließung des Grundstückes selbst dienen, als Vegetationsflächen anzulegen sind,
- die Erhaltung vorhandener Bäume,
- die Festsetzung zur Erhaltung und zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern.

Die Bepflanzung für alle Maßnahmen soll entsprechend der Auswahlliste des Planteils B erfolgen.

Der Verbesserung der ökologischen Gesamtstruktur des Plangebietes soll auch die angestrebte Fassadenbegrünung bei Gebäuden mit großen ungestalteten Fassaden dienen. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes können durch ein Paket von Maßnahmen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden. Zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft werden vor allem auch wegen der Lage des Plangebietes weit reichende grünordnerische Festsetzungen getroffen (siehe auch oben). Mit diesen Festsetzungen soll eine innere Durchgrünung und Eingrünung der Baugebiete erreicht werden, die das Erscheinungsbild wesentlich prägen.

Südlich des Garagenhofes ist an der Planstraße ein Regenrückhaltebecken ausgewiesen, um das Oberflächenwasser des östlichen Abschnittes der Planstraße vor Einleitung in das weitere Kanalnetz zu drosseln.

4.1.7 Leitungsrechte

Im gesamten Bereich des Plangebietes ist 1 Fläche festgesetzt, die für die jeweiligen Versorgungsträger bzw. Anlieger die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte sichern:

1. Lr 1 Leitungsrecht zugunsten des Abwasserentsorgers
Dieses Leitungsrecht entlang der Marienstraße ist erforderlich, um mit dem vorhandenen Mischwasserkanal das nördliche Stadtgebiet zu entwässern.

4.2 Hinweise

Die Hinweise enthalten die Vorschlagsliste zur Gehölzverwendung (Planteil B).

- Die Zufahrtswege sowie die Aufstell- und Bewegungsflächen der Feuerwehr sind gemäß § 5 des Gesetzes über die Bauordnung (BauO) vom 20.07.1990, Gesetzblatt Teil I Nr. 50 S. 29, auszuführen und zu kennzeichnen. Auf Ziffer 5 der Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung (VVBauO) wird hingewiesen.
- Die Löschwasserversorgung ist entsprechend den "Richtwerten für den Löschwasserbedarf": 96 m³/h für eine Löschzeit von zwei Stunden zu sichern.
- Zur Sicherung einer schadlosen Wasserabführung und Erhaltung des natürlichen Wasserhaushaltes vor Ort ist Niederschlagswasser nur in unbedingt erforderlichem Umfang zu fassen und abzuleiten.
- Gemäß § 9 Abs. 3 des Denkmalschutzgesetzes von Sachsen-Anhalt sind neu entdeckte archäologische Bodenfunde der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde zu melden und bis zum Ablauf einer Woche unverändert zu lassen. Erdarbeiten, die eine Tiefe von 0,5 m unterschreiten, sind 14 Tage vor Beginn dem Landesamt für Archäologie in Halle sowie der zuständigen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen.

- bei Neubaumaßnahmen werden Baugrunduntersuchungen empfohlen
- Für den rechtzeitigen Ausbau des Fernmeldenetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und Baumaßnahmen anderer Leitungsträger sind die Erschließungsmaßnahmen im Planbereich der Deutschen Telekom AG, Technikniederlassung Magdeburg, Postfach 2100, 39096 Magdeburg, BBN 23/2.2, Telefon 0391/585-2166, mindestens 6 Monate vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen.
- Vor Beginn von Schachtarbeiten im Bereich der Erschließungsstraßen sind Schachtscheine bei den Versorgungsträgern einzuholen.
- Zur Sicherung einer schadlosen Wasserabführung und Erhaltung des natürlichen Wasserhaushaltes vor Ort ist Niederschlagswasser nur in unbedingt erforderlichem Umfang zu fassen und abzuleiten, wobei die Errichtung von Regenwasserrückhaltung erforderlich ist.
- Vor Beginn von Tiefbauarbeiten sind die zur Bebauung vorgesehenen Flächen auf das Vorhandensein von Kampfmitteln zu überprüfen.

5. Flächenbilanz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst insgesamt eine Fläche von 7,67 ha. Folgende Unterverteilung der einzelnen genutzten Flächenkategorien ist nach dem Stand der Planung zu verzeichnen:

lfd. Nr.	B-Plan Nr. 39 Position	Fläche in m ²		Anteil in %
		einzel	gesamt	
1	Straßenverkehrsflächen mit Verkehrsgrün		13.938	18,18
2	Verkehrsfläche bes. Zweckbest. mit Verkehrsgrün		12.856	16,77
3	Bahnanlagen		241	0,31
4	Gemeinschaftsgaragen		2.513	3,28
5	öffentl. Grünfläche RRB		918	1,20
6	private Grünfläche		1.381	1,80
7	Versorgungsflächen		1.647	2,15
8	Pflanzflächen mit Verkehrsgrün		5.722	7,46
9	Baugebiete dav.		37.464	
	Wohngebiet	6.665		8,69
	Mischgebiet	13.621		17,76
	eingeschränktes GE-gebiet	17.178		22,40
Summe			76.680	100,00

6. Maßnahmen zur Verwirklichung

Damit die genannten Zielsetzungen schnell erreicht werden, soll der Bebauungsplan umgehend verwirklicht werden.

6.1 Bodenordnung

Die überbaubaren Flächen des in Ziffer 1.2 dieser Begründung genannten Geltungsbereiches befinden sich in Privatbesitz.

Die erforderlichen Flächen für neu zu errichtende Erschließungsanlagen und öffentliche Grünflächen müssen vom jeweiligen Träger aus Privatbesitz erworben werden.

6.2 Erschließung

Die Fachplanungen für die Erschließung der ausgewiesenen Bauflächen werden im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan entwickelt. Die bereits im Plan enthaltenen Darstellungen sind Übernahmen des vorliegenden Planungsstandes.

7. Wesentliche Auswirkungen

Der Bebauungsplan regelt die absehbaren Erfordernisse für die Umsetzung der genannten Ziele.

Durch die Aufstellung und Verwirklichung des Bebauungsplanes ergeben sich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der bisher im und in der Umgebung des Baugebietes wohnenden Menschen.

Wesentliche negative Auswirkungen auf die Umwelt sind durch die Umsetzung des Bebauungsplanes nicht zu erwarten.

Aschersleben, 04. November 2011

.....

Michelmann
Oberbürgermeister

(Siegel)

Anlage: Quellen und Literatur

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I. S. 2414) in der zurzeit geltenden Fassung

Baunutzungsverordnung - Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke - BauNVO - in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Jan. 1990 (zuletzt geändert durch G. v. 22.4.1993, BGBl. I S. 466)

BIANCON Gesellschaft für Biotop-Analyse und Consulting mbH (2008)

Umweltverträglichkeitsstudie und Grünordnungsplan zum B-Planes Nr. 39 "Mischgebiet Bahnhof-Nordseite" in Aschersleben, Halle/S.

Ingenieurgemeinschaft Dr. Schubert (2007): Verkehrsentwicklungsplan Aschersleben, Auszug, Analysebelastungen 2007 und Prognosebelastungen 2020 im Straßennetz, Hannover

Planungsbüro Lambrecht & Partner (2002): P+R-Parkplatz nördlich Bahnhofsgelände, Vorentwurf, Weimar

Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH (2004): Verlängerung des Personentunnels im Bahnhof Aschersleben, Hannover

Salzg. mbH (2007): Studie zum nordöstlichen Bahnhofsumfeld, Magdeburg

Planzeichenverordnung - Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (PlanzV 90) vom 18. Dez. 1990

Stadt Aschersleben:

- Auszug aus der digitalen Grundkarte mit Plangebiet und Topografie
- Flächennutzungsplan der Stadt Aschersleben, Auszug Planteil, Dezember 2007