

# Einzelabwägung

zum

Bebauungsplan Nr. 399, 1. Änderung

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB



**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“  
FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

BETEILIGTER / EINWENDER STELLUNGNAHME	BEWERTUNG VON ZUSAMMENHÄNGEN UND ABWÄGUNG
<p><b><u>Zusammenfassung der Forderungen der Bürger zum Vorentwurf aus der örtlichen Anwohnerversammlung (Bürgerversammlung) am 18.4.2017:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein Wohnsilo im Wohngebiet mit ausschließlich 2-stöckigen Häusern im gesamten Umkreis,</li> <li>• Kein Parkhaus, das nächste ist in der Innenstadt,</li> <li>• Reduzierung der Wohneinheiten durch Reihen- oder 2-stöckige Wohnhäuser,</li> <li>• Zufahrt und Erschließung des Neubaugebiets vollständig über die neu zu errichtende Straße, diese mit entsprechender Breite, Erhaltung der Parkmöglichkeiten in der Schuckertstraße einschließlich des Wendehammers, sowie in allen anderen Zufahrtsstraßen (keine Halteverbote),</li> <li>• Die Schuckertstraße als Sackgasse belassen, ohne Durchfahrtsmöglichkeit als Ringstraße,</li> <li>• Erhaltung des Umgebungscharakters und dadurch des Grundstücks- und Wohnwertes</li> </ul>	<p><i>Dimension des Bauvorhabens („Wohnsilo“ und Forderung nach Reduzierung der Bebauung auf Reihenhäuser und max. 2-stöckige Wohnhäuser):</i> Die Dichte der zulässigen Bebauung wurde im Rahmen der Entwurfsplanung gegenüber dem Vorentwurf reduziert. Im Gebiet wird vorrangig eine Bebauung mit Reihenhäuserstrukturen mit max. 3 Vollgeschossen festgesetzt. Dies entspricht dem städtebaulichen Umfeld. Auch die bestehenden Baustrukturen sind entsprechend des vorzufindenden Ausbauzustandes der Dachgeschosse als bauliche Anlagen mit 3 Vollgeschossen zu errichten. Im näheren städtebaulichen Umfeld existieren zudem ebenfalls Geschosswohnungsbauten mit 4 Vollgeschossen.</p> <p>Beachtenswert ist weiterhin, dass der rechtskräftige Bebauungsplan für das Gewerbegebiet bereits jetzt eine Bebauung mit 3 Vollgeschossen zulässt. Das ursprünglich vorhandene Bürogebäude des Gewerbebetriebes besaß ebenfalls 3 Vollgeschosse zzgl. Satteldach.</p> <p>Die festgesetzten Gebäudehöhen im Bereich der Reihenhäuserstrukturen orientieren sich an diesem Bestand und sind daher als städtebaulich verträglich anzusehen.</p> <p>Die Behauptung, im städtebaulichen Umfeld befinden sich nur 2 stöckige Häuser ist falsch. Bereits an der Alfred-Nobel-Straße lassen sich Gebäude mit Geschosswohnungen finden. Ebenfalls sind umfassend entlang der Theodor-Heuss-Straße Geschosswohnungsbauten zu finden. Im gesamten städtebaulichen Umfeld ist eine Durchmischung von Einzel- und Doppelhäusern, Reihenhäusern und Geschosswohnungsbauten realisiert. Auch die geplante Bebauungsdichte ist in Abwägung aller Belange als verträglich zu errichten, da im städtebaulichen Umfeld entsprechend verdichtete Bebauungen vorzufinden sind (Siehe z.B. Bebauungen im Umfeld östliche Geschwister – Scholl – Straße).</p>

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

Die Erhöhung im Bereich des Geschosswohnungsbaus ist dabei auch als städtebaulich verträglich zu erachten. Entsprechende Hochpunkte lassen sich an verschiedenen Stellen im weiteren städtebaulichen Umfeld wiederfinden. Zudem ist festzustellen, dass auch die bestehenden Geschosswohnungsbauten mit ausgebauten Satteldächern an vielen Stellen Höhen in vergleichbarer Größenordnung besitzen, bzw. sogar überschreiten.

Von einer übermäßigen Bebauungsdichte kann daher in Abwägung aller Belange objektiv nicht ausgegangen werden.

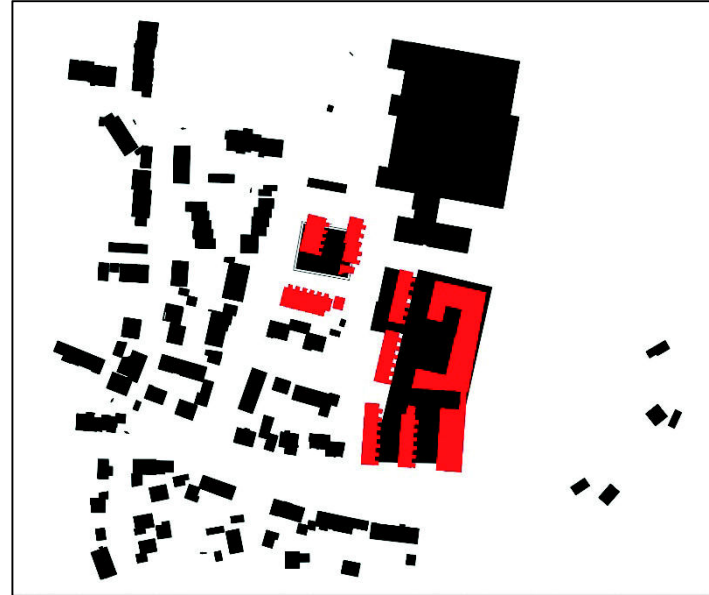
Beachtenswert ist diesbezüglich weiterhin, dass der rechtskräftige Bebauungsplan mit einer zulässigen GRZ von 0,8 eine noch höhere Verdichtung und Versiegelung ermöglicht, als dies mit der nun vorliegenden Bebauung erfolgt. Bereits der Vergleich der ursprünglich vorhandenen Bebauung mit der nun geplanten Bebauung zeigt, dass eine Entsiegelung bezgl. der Bau-masse stattfindet. Der Schwarzplanvergleich zeigt zudem, dass sich die Baustruktur verträglich in das Umfeld einfügt.



Vergleich Schwarzpläne Baustruktur (Links Bestand vor Abbruch, rechts Planung)

# BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“

## FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB



Schwarzplan mit Überlagerung Bestand und Planung (rot)

### *Verzicht auf das Parkhaus:*

Das geplante Parkhaus dient dem Nachweis des erforderlichen Stellplatzbedarfs gem. Stellplatzsatzung der Stadt Fürth. Die Anforderungen der Stellplatzsatzung haben sich gegenüber der Vergangenheit deutlich erhöht. Eingegangen damit ist auch eine Erhöhung der Richtzahlen. Dies wurde notwendig, da der öffentliche Straßenraum nicht entsprechend dimensioniert ist und der Stellplatznachweis entsprechend des Verursacherprinzips auf den privaten Grundstücksflächen erfolgen soll. Somit bestehen die Möglichkeiten, entweder auf Bebauungsdichte zu verzichten, mit dem Ziel weniger Stellplatzbedarf zu haben, Stellplätze in der Flächen anzulegen (mit einer höheren Versiegelung und Fehlnutzung von Flächen) oder Stellplätze in gestapelter Bauweise zu errichten. Im Planungsprozess wurde im Vorfeld auch die Errichtung einer Tiefgarage geprüft, jedoch festgestellt, dass aufgrund der lokalen Baugrundverhältnisse die Errichtung einer Tiefgarage nicht sinnvoll

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

möglich ist. Somit wurde alternativ die Errichtung einer Parkgarage geprüft und hierbei festgestellt, dass hiermit in kompakter Bauweise der Stellplatznachweis städtebaulich verträglich geführt werden kann.

Zudem ist festzustellen, dass die Größe der Parkgarage gegenüber dem Vorentwurf halbiert wurde. Die Höhe der Parkgarage entspricht der geplanten Bebauungsstruktur und ist somit auch aus diesem Grund als verträglich zu erachten. Mit der Parkgarage kann in kompakter Bauweise der notwendige Stellplatznachweis erfüllt werden, die Auswirkungen auf das Ortsbild können durch eine attraktive Gestaltung hinreichend sicher minimiert werden. Die Emissionen aus der Parkgarage wurden untersucht und festgestellt, dass nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Umfeld zu rechnen ist. An der Parkgarage wird in Abwägung aller Belange festgehalten.

*Verkehrsführung und Verkehrsbelastungen für das städtebauliche Umfeld:*  
Die bestehenden Verkehrsbelastungen im städtebaulichen Umfeld wurden nochmals erfasst. Aufbauend hierauf wurde eine Prognose für die Belastungen in der Zukunft unter Einbeziehung der vorgesehenen neuen Bebauung vorgenommen. Hierbei ist festzustellen, dass Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im städtebaulichen Umfeld auch unter Beachtung der Planungen gewahrt bleiben. Die Straßenquerschnitte sind als ausreichend für den zu erwartenden Gesamtverkehr zu erachten. Beachtenswert ist hierbei auch, dass der rechtskräftige Bebauungsplan die Errichtung von gewerblichen Nutzungen zulässt. Hiermit wäre ein erheblicher Anteil an Schwerlastverkehr mit den entsprechenden Belastungen für das Umfeld verbunden, welcher mit den nun vorliegenden Planungen nicht eintritt. Das vorgesehene Gesamverkehrskonzept ist hierbei als sinnvolle Gesamtlösung zu erachten. Für das Planungsgebiet wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das den weiteren Planungsschritten beigelegt wird.

Eine ausschließliche Erschließung über die geplante neue Straße würde zu unverhältnismäßigen Belastungen anderer Anlieger im Umfeld führen. Zudem wird die Erschließung über die bestehende Straße auch aus Gründen

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (Rettungsfall) benötigt. Ein Erhalt der Schuckertstraße als Sackgasse erscheint daher auch aus diesem Grund nicht geeignet.

Die Belange der bestehenden Nachbarschaft bleiben umfassend gewahrt und wurden während des Planungsprozesses intensiv untersucht und bewertet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass funktionsbedingt, insbesondere in der Schuckertstraße zwar mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem aktuellen Tatbestand einer Sackgasse mit anschließender Brachfläche entsteht, diese Erhöhung aber nicht übergebührlig ist und als verträglich zu erachten ist. Sie entspricht einer Belastung, wie sie üblicherweise auch an anderen Stellen im städtebaulichen Umfeld vorkommt. Hierbei sind die Schutzansprüche der Anlieger gerecht mit den ebenfalls berechtigten Entwicklungsansprüchen des Vorhabensträgers sowie den Wünschen der Allgemeinheit im Sinne der Bauland- und Wohnungsnachfrage abgewogen worden.

Abschließend wird zur Verkehrserschließung darauf hingewiesen, dass der rechtskräftige Bebauungsplan die HAUPTerschließung der Gewerbeflächen über die Schuckertstraße vorsieht. Auch bei Verzicht auf die vorliegende Änderung des Bebauungsplans wäre somit jederzeit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens möglich – mit dann zu erwartendem deutlich höheren Schwerlastverkehrsanteil. Der nach Aufgabe der Gewerbenutzungen entstandene Sackgassencharakter der Straße entspricht nicht der städtebaulich und bauplanungsrechtlich bereits jetzt möglichen Nutzung.

#### *Parkmöglichkeiten in der Schuckertstraße und dem Umfeld:*

Parkverbote werden nicht im Rahmen einer Bauleitplanung festgesetzt und sind zudem nicht geplant. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die dauerhafte Befahrbarkeit der Straße in der StVO bereits geregelt ist. Halten und Parken ist außerhalb besonders gekennzeichneten Bereich erlaubt, soweit durch das keine Unterschreitung der erforderlichen Mindestdurchfahrtsbreiten entsteht. Die StVO regelt daher in § 12 Abs. 1 Nr. 1 dass das Halten an „engen

**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“  
FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

Straßenstellen“ unzulässig ist.

Die zulässige allgemeine Regelfahrzeugbreite gem. StVZO beträgt 2,55 m. Weiterhin ist ein Sicherheitsraum von 0,5 m zu berücksichtigen, so dass auch bei einem Abstellen eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenraum eine lichte Durchfahrtsbreite von 3,05 m im Minimum zu gewährleisten ist. Die kann bei den vorliegenden relevanten Straßen, wie auch jetzt bereits vollzogen, mit einseitigem Parken sichergestellt werden. Somit ist die Erreichbarkeit aller Grundstücke jederzeit hinreichend gewährleistet. Rechtsansprüche auf das Parken im öffentlichen Raum können nicht abgeleitet werden. Wiederum ist darauf hinzuweisen, dass Stellplatzflächen für den aus den Wohnnutzungen entstehenden Verkehr zunächst auf den privaten Grundstücksflächen nachzuweisen ist. Nach aktuellem Kenntnisstand ist nicht davon auszugehen, dass Veränderungen an der Parkraumregelung im städtebaulichen Umfeld erforderlich werden.

Hinsichtlich des geforderten Parkens im Wendehammer ist festzustellen, dass dies aufgrund der brachliegenden umgebenden Flächen einen lediglich geduldeten Zustand darstellt, da so das Wenden von Fahrzeugen der Müllentsorger sowie der Rettungskräfte erschwert wird. Ein langfristiges Gestatten des Parkens im Wendehammer kann nicht sichergestellt werden. Dies ist in Abwägung aller Belange aber als vertretbar zu erachten. Verwiesen wird auch darauf, dass im Falle einer erneuten Nutzung des Umfeldes für einen Gewerbebetrieb davon auszugehen ist, dass dann ein Halteverbot in der Wendenanlage anzuordnen wäre.

In der Gesamtabwägung aller vorgebrachten Aspekte ist festzustellen, dass die vorliegende Planung entgegen der Einschätzungen der Einwendungsführer städtebaulich verträglich ist, gegenüber der bisher möglichen gewerblichen Entwicklung eine geeignetere Entwicklung im bestehenden Umfeld darstellt, eine Beitrag zur Verbesserung der Gesamtimmisionsbelastung leistet und die Belange der Nachbarschaft und des städtebaulichen Umfelds beachtet und gut in der Planung berücksichtigt. Negative Auswirkungen auf die



**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**  
**FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

Lebensqualität in Stadeln sowie Grundstücks- und Wohnwert sind nicht zu erwarten.

Der rechtskräftige Bebauungsplan ermöglicht bisher die Errichtung von gewerblichen Nutzungen. Im Regelfall ist zwischen Gewerbenutzungen und Wohnnutzungen per se von einem höheren Konfliktpotential als bei einem Gegenüber von Wohnen und Wohnen auszugehen. Die Ansprüche von Gewerbe und Wohnen lassen sich in der Regel nur deutlich schwerer vereinbaren und führen in der Realität zumeist zu schwer beherrschbaren Konflikten. Daher sehen die rechtlichen Rahmenbedingungen aktuell immer noch möglichst eine räumliche Trennung von Gewerbeflächen und Wohnfläche vor. Durch die an die Gewerbestrukturen herangerückte Wohnbebauung wurde diese Trennung reduziert. Die angemessene Entwicklung der Gewerbeflächen ist somit eingeschränkt bzw. würde im Vollzug zu Konflikten führen. Das bestehende Bauplanungsrecht würde somit keine positive Verbesserung der Lebensqualität bewirken. Mit der Schaffung der geplanten Wohnbauflächen hingegen werden deutlich verträglichere Nutzungen gegenüber dem städtebaulichen Bestand geschaffen. Es ist daher eher von einer Verbesserung als einer Verschlechterung der Lebensqualität auszugehen.

**Die Forderungen der Anwohner aus der Bürgerversammlung werden zur Kenntnis genommen und zurückgewiesen.**

# BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“

## FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB

BETEILIGTER / EINWENDER STELLUNGNAHME	BEWERTUNG VON ZUSAMMENHÄNGEN UND ABWÄGUNG
<p><b><u>Schreiben Einwander 1 im Namen aller Einwohner der Schuckertstraße zum Vorentwurf:</u></b></p> <p>wir, die Anwohner der Schuckertstraße in Stadeln, wenden uns heute mit unserem Anliegen vertrauensvoll an Sie. Mit Erschrecken und großer Besorgnis haben wir aus den Fürther Nachrichten vom geplanten Bauvorhaben der Firma P&amp;P auf dem ehemaligen Firmengelände der Spiegelfabrik Lang in der Schuckertstraße erfahren. Wir sagen <b>geschlossen</b> „NEIN!“ zum geplanten 5-geschossigen Wohnriegel mit 4-geschossigem Parkhaus!</p>  <p>Viele Gründe sprechen gegen ein Bauvorhaben dieser Größenordnung und dieses Charakters in unserem kleinen Wohngebiet. Anbei finden Sie eine</p>	

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

Auflistung unserer vielschichtigen Bedenken und Einwände sowie unserer Forderungen bezüglich einer umfangreichen Überarbeitung der aktuellen Pläne:

#### Emissionen

Abgas- und Lärmbelastigung (Schnellstraße, Flugzeuge und Bahn) wird durch die vielen neuen Wohneinheiten und das geplante Parkhaus noch deutlich zunehmen.

#### Natur-/Artenschutz

Alter Baumbestand (Eichen) und verschiedene Tierarten (u.a. Fischreiher) im Bereich des alten Minimax-Geländes würden durch das Bauvorhaben gefährdet werden (Baumbestand wichtig für Sauerstoffproduktion).

#### Erscheinungsbild/Umgebungsbebauung

Stadeln hat als Fürther Vorort in seinen Wohngebieten einen ländlich geprägten Charakter. Das Wohngebiet besteht größtenteils aus Reihen- und 2-

#### *Zu Emissionen:*

Die Lärmemissionsbelastungen wurden im Rahmen der Bebauungsplanänderung untersucht, bewertet und die notwendigen Festsetzungen getroffen. Für das städtebauliche Umfeld sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Die Planungen sind als verträglich für das Umfeld zu erachten. Überschreitungen der relevanten Grenzwerte für Feinstaubbelastungen sind durch das Planungsgebiet nicht zu erwarten. Hierfür sind die bestehenden Verkehrsbelastungen auch unter Beachtung der vorliegenden Planungen zu gering.

#### *Zu Natur-/Artenschutz:*

Der Baumbestand wurde im Vorfeld der Planungen geprüft und bewertet. Die Eingriffe wurden auf das notwendige und städtebaulich verträgliche Maß reduziert. Die Eingriffe sind in Abwägung aller Belange verträglich und werden durch neue Baumpflanzungen ausgeglichen. Nur durch Verzicht auf die Planungen würde kein Eingriff erfolgen. Dies wäre in Abwägung mit der erheblichen Nachfrage nach Wohnungen in Fürth als nicht vertretbar zu erachten. Die artenschutzrechtlichen Belange wurden im Rahmen einer Potentialabschätzung zum Artenschutz untersucht und bewertet. Dies stellt ein Worst-Case Szenario dar. Die daraus resultierenden Maßnahmen wurden als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen. Somit sind Verbotstatbestände gem. BNatschG hinreichend sicher ausgeschlossen. Die Funktion der bestehenden Bäume für das Mikroklima ist als vernachlässigbar anzusehen. Der folgenden öffentlichen Auslegung wird eine zwischenzeitlich erstellte spezielle artenschutzrechtliche Prüfung beigelegt.

#### *Zu Erscheinungsbild/Umgebungsbebauung:*

Stadeln kann aus städtebaulicher Sicht nicht mehr als „ländlich geprägt“ bezeichnet werden. Vielmehr ist durch die entstandenen urbanen Strukturen

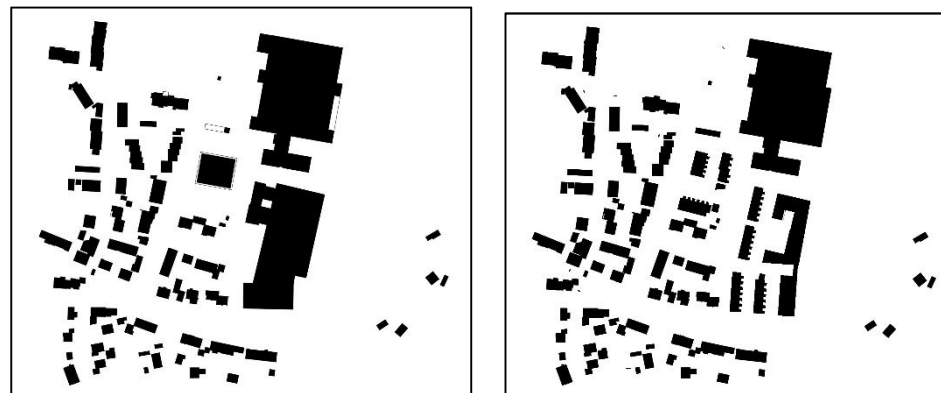
## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

geschossigen Mehrfamilienhäusern mit Satteldach, hier gibt es keine Park- und 5-geschossige Wohnhäuser! Der Gebäuderiegel fügt sich hinsichtlich seiner Größe und Veränderung des Ortsbildes städtebaulich nicht in die Umgebung ein (§34 BauGB).

und bestehenden Nutzungsdurchmischungen und Verdichtungen von einem typischen städtisch geprägten Ortsteil mit hohem Wohnanteil auszugehen.

Die Aussagen zur Bebauungscharakteristik sind unzutreffend. Die bestehenden Baustrukturen sind in vielen Fällen entsprechend des vorzufindenden Ausbauzustandes der Dachgeschosse als bauliche Anlagen mit 3 Vollgeschossen zu erachten. Im näheren städtebaulichen Umfeld existieren zudem ebenfalls Geschosswohnungsbauten mit 4 Vollgeschossen. Das Umfeld ist von einer Durchmischung von 2 und 3 geschossigen Bauten (3. Geschoss oft im ausgebauten Dachgeschoss) sowie teilweise sogar 4 geschossigen Bauten geprägt. Der Maßstab des sich Einfügens in das Umfeld bleibt auch mit der vorliegenden Planung gewahrt. Dies zeigt sich auch im Vergleich Körnung der Baustrukturen im Vergleich des Bestands vor Abbruch und der Planung im Stand des Entwurfes.



Vergleich Schwarzpläne Baustruktur (Links Bestand vor Abbruch, rechts Planung)

#### **Erschließung**

Die Schuckertstraße ist für die Versorgung von aktuell 21 Wohneinheiten ausgerichtet und für die Erschließung weiterer Wohneinheiten nicht geeig-

#### ***Zu Erschließung:***

Die Schuckertstraße wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 399 Schuckertstraße für die Erschließung des Gesamtgebietes entwickelt.

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“ FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

net (Straßenbreite etc.).

### **Parkplätze**

Parkplatzsituation aktuell bereits angespannt. Parkplatzquote beim geplanten Bauprojekt deutlich zu niedrig. Letzter Entwurf enthält nicht einmal mehr Besucherparkplätze. Die 6 Stellplätze im Wendehammer wurden zudem von den Anwohnern der Schuckertstraße damals mit erworben (1 Platz/Haus).

### **Verkehrsaufkommen**

Schuckertstraße sowie sämtliche Zufahrtsstraßen (Alfred-Nobel, Theodor-Heuss, Geschwister-Scholl) sind nur einspurig befahrbar. Bahnbrücke zum FSV seit Jahren ebenfalls nur einspurig befahrbar und für LKWs gesperrt (Einsturzgefahr!). Durch Wohnprojekt deutliche Mehrbelastung der Bahnbrücke und aller Bahnübergänge. Während der Stoßzeiten würden die Anwohner kaum noch aus ihren Garagen/Einfahrten rausfahren können.

D.h. die Aussage, dass die Straße nur für die Erschließung der 21 Wohneinheiten ausgerichtet ist, ist falsch. Die Straße wurde auch und insbesondere auf die Erschließung der angrenzenden Gewerbestrukturen ausgerichtet und dimensioniert. Die Straßenbreite ist ausreichend. Dies wurde im Rahmen eines zwischenzeitlich erstellten Verkehrsgutachtens bestätigt. Das Gutachten wird dem weiteren Verfahren beigelegt.

### *Zu Parkplätze:*

Der Stellplatznachweis für die Planungen erfolgt gem. Stellplatzsatzung der Stadt Fürth. Somit ist eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen für die geplanten Wohnnutzungen sichergestellt. Im Rahmen der Entwurfsplanungen wurden öffentliche Besucherstellplätze eingeplant. Grundsätzlich wurde die Anzahl der Wohnungen reduziert und somit ein angemessenes Verhältnis von Wohnungen und notwendigen Stellplätzen erreicht. Die Parkplätze im Wendehammer sind nach den Angaben in der Digitalen Stadtgrundkarte im Eigentum der Stadt Fürth, die Frage einer Verpachtung an Anwohner wird an das Tiefbauamt bzw. Liegenschaftsamt weitergegeben.

### *Zu Verkehrsaufkommen:*

Die bestehenden Straßen des städtebaulichen Umfeldes sind hinreichend dimensioniert. Dies wurde im Rahmen eines Verkehrsgutachtens überprüft und bestätigt. Die Straßen sind entgegen der Aussage des Einwendungsführers grundsätzlich als zweispurige Straßen mit Begegnungsverkehr dimensioniert. Durch das Parken im öffentlichen Straßenraum entsteht kein „einspuriger“ Verkehrsraum. Die Befahrbarkeit ist auch unter Beachtung des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrs hinreichend sicher gegeben. Die Erreichbarkeit der Anwesen bleibt uneingeschränkt gewahrt. Umbauten an der bestehenden Eisenbahnbrücke sind zum aktuellen Zeitpunkt und unter Beachtung der aktuellen Gerichtsentscheidungen zum Projekt VDE 8.1 nicht sinnvoll und müssen bis zur Klärung dieser Sachverhalte aufgeschoben werden. Das Verkehrsgutachten zeigt, dass die Verkehrserschließung zu jederzeit umfassend und si-

# **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

## **FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

<p>Sonstige Infrastruktur Auch die übrige Infrastruktur in Stadeln ist nicht für ein solches Bauvorhaben geeignet (Öffentlicher Nahverkehr, Plätze in Schulen, Kindergärten etc.) -&gt; bereits schwierige Situation durch die neuen Wohnkomplexe ESW/Schenk.</p>	<p>cher gewährleistet ist und keine übermäßigen Belastungen für das Umfeld entstehen.</p> <p>Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt im Änderungsbereich ein Gewerbegebiet fest und sieht die HAUPTerschließung über die Schuckertstraße (im Bebauungsplan als „Werner-von-Siemens-Straße“ bezeichnet) vor.</p> <p>Die angrenzenden Wohnbauflächen wurden in Teilen ebenfalls erst in diesem Zuge entwickelt. Insbesondere bezgl. der Schuckertstraße kann somit davon ausgegangen werden, dass in den Abwägungen über die Dimensionierung der Straße auch eine Belastung durch die Gewerbebetriebe einbezogen wurde. Die angeschlossene Größe des Gewerbebetriebes und eine damit potentiell mögliche Mitarbeiteranzahl übersteigt die nun zu erwartenden Belastungen durch die geplante Wohnbebauung um ein Vielfaches. Je nach Art und Intensität des Gewerbes ist mit einem Aufkommen von bis zu 2150 Fahrzeugbewegungen (bei intensiver Nutzung im Schichtbetrieb) pro 24h aus Gewerbeverkehr zu rechnen. Aus der geplanten Wohnbebauung ist mit ca. 370 Fahrzeugbewegungen pro 24 h zu rechnen. Im Rahmen eines zwischenzeitlich noch erstellten Verkehrsgutachtens wurden die Auswirkungen der Planungen auf die umgebenden Straßen nochmals untersucht. Der Gutachter kommt zu dem Schluss, dass die bestehenden Straßen hinreichend leistungsfähig sind und die Planungen ortsverträglich sind. Das Gutachten wird der kommenden öffentlichen Auslegung beigelegt.</p> <p><i>Zu sonstige Infrastruktur:</i> Der Vorhabensträger wird entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Vertrag seinen Beitrag zur erforderlichen Infrastruktur leisten. Die ÖPNV-Verbindungen in Stadeln sind im Rahmen der gesamtstädtischen Möglichkeiten als hinreichend anzusehen. Die Angebote im Bereich der Kinderbetreuung und Schulangebote können sinnvoll nur im Rahmen gesamtstädtischer Konzepte weiterentwickelt werden. Die vorliegenden Planungen fließen hier mit ein. Dies ist angemessen. In Abwägung aller Belange ist davon auszugehen, dass die Planungen mit den gesamtstädtischen Entwicklungen noch</p>
---	---

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“ FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

### Wertminderung

Durch das geplante große Bauvorhaben und den 5-stöckigen Gebäuderiegel mit günstigen Wohnungen sowie dem angrenzenden Parkhaus ergibt sich eine Wertminderung für die Anwesen in der Schuckertstraße und Umgebung (bei Vermietung Mietpreisverlust).

### Atmosphäre

Aktuell gewachsene Struktur mit hauptsächlich Eigennutzern, gehobenes Wohngebiet. Anwohner haben das Wohngebiet mit gegründet, teilweise bereits Nutzung in der 3./4. Generation (mehrere Generationen unter einem Dach). Wohnprojekt in dieser Größenordnung hätte negativen Einfluss auf die Atmosphäre.

verträglich sind. Mit dem Vorhabensträger wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrags eine Ausgleichsleistung in Form eines Infrastrukturbeitrags vereinbart.

### *Zu Wertminderung:*

In der Gesamtabwägung aller vorgebrachten Aspekte ist festzustellen, dass die vorliegende Planung entgegen der Einschätzungen des Einwendungsführers städtebaulich verträglich ist, gegenüber der bisher möglichen gewerblichen Entwicklung eine geeignetere Entwicklung im bestehenden Umfeld darstellt, einen Beitrag zur Verbesserung der Gesamtimmisionsbelastung leistet und die Belange der Nachbarschaft und des städtebaulichen Umfelds beachtet und gut in der Planung berücksichtigt. Negative Auswirkungen auf die Lebensqualität in Stadeln sowie Grundstücks- und Wohnwert sind nicht zu erwarten.

Der bisher rechtskräftige Bebauungsplan lässt im Planungsgebiet die Errichtung von gewerblichen Nutzungen zu. Zukünftig sollen Wohnnutzungen zulässig sein. Im Verhältnis ist nach allgemeinem Verständnis von einer besseren Verträglichkeit von Wohnen zu Wohnen als von Wohnen zu Gewerbe auszugehen. Damit ist mit der geplanten neuen Nutzung nach allgemeinem Verständnis auch nicht mit einer Wertminderung gegenüber der jetzigen Gesamtsituation zu rechnen.

### *Zu Atmosphäre:*

Das städtebauliche Umfeld ist wie das gesamte Stadtgebiet einer dauerhaften Veränderung unterworfen. Als Beispiel sei hier der Verlust der Gewerbestrukturen im Umfeld anzusehen, sowie die Weiterentwicklung der Wohnnutzungen im Umfeld. In dieser Tradition ist auch die hier vorliegende angemessene Änderung anzusehen. Die suggerierten negativen Auswirkungen auf die Sozialstrukturen sind nicht zu erwarten. Eine gute soziale Durchmischung ist auch zukünftig gewährleistet. Gerade hierzu trägt die geplante städtebauliche Durchmischung mit Reihenhäusern und Geschosswohnungsbau bei. Die Bedenken des Einwendungsführers werden nicht geteilt.

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

Wir fordern:

- die Errichtung eines Lärmschutzwalls mit anschließender Lärmschutzmauer
- den umfangreichen Erhalt von Grünflächen/Baumbestand und Rücksicht auf den Artenschutz
- eine Umplanung und deutliche Reduktion der Anzahl der geplanten Wohneinheiten
- den Bau von gehobenen Reihenhäusern bzw. 2-geschossigen Mehrfamilienhäusern (kein Gebäuderiegel!)
- die Zufahrt und Erschließung des neuen Wohngebietes vollständig über die neu zu errichtende Straße
- die Schaffung alternativer Parkmöglichkeiten und ausreichender Besucherparkplätze (kein Parkhaus!)
- die vollständige Erhaltung der Parkmöglichkeiten in der Schuckertstraße (inklusive Wendehammer) sowie allen weiteren Zufahrtsstraßen (kein Halteverbot!)
- die Schuckertstraße als Sackgasse zu belassen und eine Durchfahrtsperre zum neuen Wohngebiet zu errichten
- den Erhalt des Grundstücks- und Wohnwertes in diesem Wohngebiet durch die Bebauung entsprechend des Umgebungs-Charakters

Wir möchten Sie herzlich bitten, unsere Bedenken zu berücksichtigen und bei diesem Bauprojekt eine für die Anwohner und ganz Stadeln verträgliche Lösung zu finden!

*Zu Forderungen des Einwendungsführers:*

- Die Errichtung eines Lärmschutzwalls mit anschließender Lärmschutzwand stellt keine geeignete Entwicklung dar und ist zudem aufgrund der privaten Grundeigentumsverhältnisse nicht möglich.
- Der Artenschutz ist durch die festgesetzten Maßnahmen gewährleistet.
- Der Baumbestand wird in angemessener Weise gewährleistet, mit den Planungen wird eine Entsiegelung der Flächen vorgenommen und eine gute Durchgrünung sichergestellt. Ein Festhalten an den bestehenden Grünstrukturen stellt keine gute Lösung im Sinne der positiven Weiterentwicklung des Umfeldes dar.
- Die Anzahl der Wohneinheiten wurde reduziert und das Planungskonzept angepasst
- Die Maßgabe „gehobene“ Reihenhäuser kann im Rahmen einer Bauleitplanung nicht festgesetzt werden. Was als „gehoben“ angesehen wird ist rein subjektiv.
- Der Geschosswohnungsbau wurde um ein Geschoss reduziert und in der Baumasse zurückgenommen. Im Übrigen wird an der Gebäudestruktur festgehalten. Dies ist als städtebaulich verträglich anzusehen.
- Eine ausschließliche Erschließung über die geplante neue Straße würde zu unverhältnismäßigen Belastungen anderer Anlieger im Umfeld führen. Zudem wird die Erschließung über die bestehende Straße auch aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (Rettenungsfall) benötigt. Ein Erhalt der Schuckertstraße als Sackgasse erscheint daher auch aus diesem Grund nicht geeignet. Eine Durchfahrtsperre widerspricht dem Anforderung eine gute Erschließung des Gesamtgebietes.
- Der rechtskräftige Bebauungsplan sieht die Haupteerschließung der Gewerbeflächen über die Schuckertstraße vor. Auch bei Verzicht auf die vorliegende Änderung des Bebauungsplans wäre somit jederzeit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens möglich – mit dann zu er-



**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**  
**FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**

wartendem deutlich höheren Schwerlastverkehrsanteil. Der nach Aufgabe der Gewerbenutzungen entstanden Sackgassencharakter der Straße entspricht nicht der städtebaulich und bauplanungsrechtlich bereits jetzt möglichen Nutzung.

- Die geplanten Parkplätze im Planungsgebiet sind als ausreichend zu erachten. Das geplante Parkhaus dient dem Nachweis des erforderlichen Stellplatzbedarfs gem. Stellplatzsatzung der Stadt Fürth. Die Anforderungen der Stellplatzsatzung haben sich gegenüber der Vergangenheit deutlich erhöht. Einhergegangen damit ist auch eine Erhöhung der Richtzahlen. Dies wurde notwendig, da der öffentliche Straßenraum nicht entsprechend dimensioniert ist und der Stellplatznachweis entsprechend des Verursacherprinzips auf den privaten Grundstücksflächen erfolgen soll. Somit besteht die Möglichkeit auf Bebauungsdichte zu verzichten, mit dem Ziel weniger Stellplatzbedarf zu haben, Stellplätze in der Flächen anzulegen (mit einer höheren Versiegelung und Fehlnutzung von Flächen) oder Stellplätze in gestapelter Bauweise zu errichten. Im Planungsprozess wurde im Vorfeld auch die Errichtung einer Tiefgarage geprüft, jedoch festgestellt, dass aufgrund der lokalen Baugrundverhältnisse die Errichtung einer Tiefgarage nicht sinnvoll möglich ist. Somit wurde alternativ die Errichtung einer Parkgarage geprüft und hierbei festgestellt, dass hiermit in kompakter Bauweise der Stellplatznachweis städtebaulich verträglich geführt werden kann.

Zudem ist festzustellen, dass die Größe der Parkgarage gegenüber dem Vorentwurf halbiert wurde. Die Höhe der Parkgarage entspricht der geplanten Bebauungsstruktur und ist somit auch aus diesem Grund als verträglich zu erachten. Mit der Parkgarage kann in kompakter Bauweise der notwendige Stellplatznachweis erfüllt werden, die Auswirkungen auf das Ortsbild können durch eine attraktive Gestaltung hinreichend sicher minimiert werden. Die Emissionen aus der Parkgarage wurden untersucht und festgestellt, dass nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Umfeld zu rechnen ist. An der Parkgarage wird in Abwägung aller Belange festgehalten.

**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**  
**FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT GEMÄSS § 3 (1) BAUGB**


- Die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum der Schuckertstraße bleiben im Rahmen der gem. StVO bestehenden Möglichkeiten voraussichtlich erhalten. Mit den Planungen zur Gesamtverkehrerschließung wird der Wendehammer aufgelöst. Soweit möglich werden die bestehenden Stellplätze erhalten. Dies ist jedoch nicht Teil der vorliegenden Bebauungsplanänderung
- Die Werthaltigkeit der Gebäude und der Wohnwert werden durch die Planungen nicht eingeschränkt. Das Planungsgebiet wird vielmehr im Sinne des best. städtebaulichen Umfeldes weiterentwickelt.

In der Gesamtabwägung aller vorgebrachten Aspekte ist festzustellen, dass die vorliegende Planung entgegen der Einschätzungen des Einwendungsführers städtebaulich verträglich ist.

**Die Einwände und Anregungen werden zur Kenntnis genommen und weitgehend zurückgewiesen.**

# BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“

## BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB

BETEILIGTER / EINWENDER STELLUNGNAHME	BEWERTUNG VON ZUSAMMENHÄNGEN UND ABWÄGUNG
<p><b>Einwender 3:</b></p> <p>Wir haben zu dem o.g. Bauvorhaben noch einige Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Die jetzige Planung sieht vor, daß die Bebauung neben unserer Einfahrt genau bis zur Grenze geht. Wie sollen 40t LKW und Tieflader in der engen Alfred-Nobel- Straße in unsere Einfahrt kommen? Bisher war dort freie Fläche. Den Bauzaun können wir noch verschieben. Gibt es dann gegenüber unserer Einfahrt ein Parkverbot?</li> </ol>	<p><i>Zu 1.:</i></p> <p>Die Zufahrt zum Grundstück des Einwendungsführers ist für alle Fahrzeugarten auch unter ausschließlicher Benutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sowie der im Eigentum des Einwendungsführers befindlichen Grundstücke umfassend und ungehindert möglich. Die Schleppkurvenprüfung bestätigt dies.</p>  <p>Blau dargestellt: Schleppkurve eines Sattelzugs</p> <p>Eingetragene Rechte zur Nutzung der Grundstücke im Planungsgebiet bestehen nicht. Somit können auch aus dieser Sicht keine entsprechenden Ansprüche abgeleitet werden. Die Erschließung des Nachbargrundstückes ist</p>

**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**  
**BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

<p>2. Das vorgesehene Parkhaus kostet sicherlich pro Stellfläche einen monatlichen Geldbetrag. Es ist davon auszugehen, daß zusätzliche Fahrzeuge auf der Straße parken und somit wieder unsere LKWs daran gehindert sind, in unsere Einfahrt zu kommen. Wie soll das gehen?</p> <p>3. Wenn die Gewerbefläche neben unserem Gelände wegfällt, wie können wir dann bei Bedarf vergrößern? Ein ausgewiesenes Wohngebiet ist keine Gewerbefläche mehr.</p> <p>4. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen, mehr parkende Fahrzeuge - ist da noch die Zufahrt für die Rettungsfahrzeuge gewährleistet?</p>	<p>gewährleistet.</p> <p>Parkverbote können nicht im Rahmen der Bauleitplanung festgesetzt werden. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die Befahrbarkeit aller Straße auch unter Beachtung des geplanten neuen Baugebietes umfassend gewährleistet.</p> <p>Zu 2.: Die geplante Parkgarage dient dem Nachweis der erforderlichen Stellplätze für die geplanten Wohnnutzungen. Diese sind essentiell den jeweiligen Wohnungen zugeordnet und können nicht „nach Bedarf“ zu gemietet werden. Die geplante Parkgarage stellt KEIN öffentliches Parkhaus dar. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurde festgestellt, dass die Leistungsfähigkeit der bestehenden Straßen auch unter Beachtung des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrs hinreichend gewährleistet ist. Im Planungsgebiet werden zudem Besucherstellplätze angeordnet. Die Erreichbarkeit des Betriebes bleibt nach aktuellem Kenntnisstand gewahrt.</p> <p>Zu 3.: Die nun überplanten Flächen befinden sich im privaten Besitz. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese Flächen – trotz bisheriger Festsetzung als Gewerbeflächen – vorrangig als Erweiterungsflächen für den Betrieb des Einwendungsführers zur Verfügung stehen. Es besteht hier nach Kenntnis der Stadt Fürth auch kein verbindliches Vorkaufsrecht, welches die vorliegende Änderung des Bebauungsplans behindern könnte. Somit stehen die privaten Entwicklungsinteressen des Betriebes einer Änderung des Bebauungsplans nicht im Wege.</p> <p>Zu 4.: Die Befahrbarkeit der Straße für die Fahrzeuge der Rettungskräfte ist in der StVO bereits geregelt. Halten und Parken ist außerhalb besonders gekennzeichnete Bereiche nur insofern erlaubt, dass das Halten an „engen Straßenstellen“ unzulässig ist. Die zulässige allgemeine Regelfahrzeugbreite gem. StVZO beträgt 2,55 m. Weiterhin ist ein Sicherheitsraum von 0,5 m zu be-</p>
---	--

**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**  
**BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

5. Betrifft die Bebauung auch unseren Baumbestand? Wird dieser gefährdet? Wir danken Ihnen im Voraus für Ihre Informationen.

rücksichtigen, so dass auch bei einem Abstellen eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenraum eine lichte Durchfahrtsbreite von 3,05 m im Minimum zu gewährleisten ist. Die kann bei den vorliegenden relevanten Straßen, wie auch jetzt bereits vollzogen, mit einseitigem Parken sichergestellt werden. Somit ist die Erreichbarkeit aller Grundstücke für die Fahrzeuge der Rettungskräfte gewährleistet.

Für den zu erwartenden zusätzlichen Bedarf an Flächen für den ruhenden Verkehr wird im Planungsgebiet mit den festgesetzten Stellplatzflächen ein ausreichendes Angebot geschaffen.

Zu 5:

Der Baumbestand des Einwendungsführers wird erhalten. Die betreffenden Bäume sind als untergeordnet für das lokale Ortsbild und die Landschaft zu erachten. Zum Erhalt und der Sicherung während der Baumaßnahmen werden durch eine ökologische Baubegleitung und einen Baumsachverständigen vor Durchführung der Baumaßnahmen die notwendigen Schutzmaßnahmen für die Bäume festgelegt. Die Einschaltung einer ökologischen Baubegleitung sowie eines Baumsachverständigen sind als Festsetzungen im Bebauungsplan enthalten und werden zusätzlich im städtebaulichen Vertrag nochmals fixiert. Der Vorhabensträger verpflichtet sich, im Falle des Abganges der Bäume Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen. Er wird zudem mit dem Einwendungsführer eine Vereinbarung über den Baumbestand herbeiführen, so dass auch im Falle des unbeabsichtigten Abgangs der Bäume angemessene Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden. Die Vereinbarung wird vor Satzungsbeschluss vorgelegt.

**Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt**

**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“  
BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

BETEILIGTER / EINWENDER STELLUNGNAHME	BEWERTUNG VON ZUSAMMENHÄNGEN UND ABWÄGUNG
<p><b><u>Einwender 4</u></b></p> <p>zu dem Bauvorhaben in Stadeln auf dem ehemaligen Spiegellang-Gelände habe(n) ich/wir folgende Einwände/Bedenken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Völlige Überdimensionierung des geplanten Bauvorhabens! <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ In keinem Fürther Vorort gibt es ein Parkhaus! - Notwendigkeit des Parkhauses spricht ja schon für eine maßlose Bebauungsplanung!</li> <li>➤ Widerspricht jeglicher Anpassung an die angrenzende Bebauung, da überwiegend Zwei-Familienhäuser</li> <li>➤ Gebäuderiegel (Wohnbunker!) mit viel zu vielen Stockwerken und Wohneinheiten <b>Forderung:</b> 2 Vollgeschosse plus Penthouse</li> </ul> </li> <li>• Unzumutbare Verkehrsführung für die Anwohner! <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hauptzufahrt über die schmale, bisher nur von wenigen Anwohnern genutzte Schuckertstraße ist völlig unzumutbar! (Lärm, Abgase, Parksituation!)</li> <li>➤ Auch eine Verlagerung der Zufahrt zum Spiegellang-Gelände, würde bei dieser völlig übertriebenen Bebauung eine nicht zumutbare Verkehrsbelastung in den angrenzenden Straßen bedeuten!</li> <li>➤ Ein Parkverbot in der Schuckertstraße, bedeutet den Verlust von etlichen Parkplätzen und würde die Parksituation weiter anspannen!</li> <li>➤ <b>Forderung:</b> Tausch der Position des Gebäuderiegels mit dem Parkhaus, d.h. Verlagerung des Parkhauses an die nördliche Grundstücksgrenze und Zufahrt zum Parkhaus über die neu geplante Straße auf dem Bebauungsgrundstück.</li> </ul> </li> </ul>	<p><u>Es ist festzustellen, dass die vom Einwendungsführer benannte Firma KEI-NEN Bezug zu den vorliegenden Planungen hat. Die Flächen wurden veräußert. Um Beachtung in der Kommunikation wird gebeten.</u></p> <p><i>Dimension des Bauvorhabens:</i> Die Dichte der zulässigen Bebauung wurde im Rahmen der Entwurfsplanung gegenüber dem Vorentwurf reduziert. Im Gebiet wird vorrangig eine Bebauung mit Reihenhausstrukturen mit max. 3 Vollgeschossen festgesetzt. Dies entspricht dem städtebaulichen Umfeld. Auch die bestehenden Baustrukturen sind entsprechend des vorzufindenden Ausbauzustandes der Dachgeschosse als bauliche Anlagen mit 3 Vollgeschossen zu errichten. Im näheren städtebaulichen Umfeld existieren zudem ebenfalls Geschosswohnungsbauten mit 4 Vollgeschossen.</p> <p>Beachtenswert ist weiterhin, dass der rechtskräftige Bebauungsplan für das Gewerbegebiet bereits jetzt eine Bebauung mit 3 Vollgeschossen zulässt. Das ursprünglich vorhandene Bürogebäude des Gewerbebetriebes besaß ebenfalls 3 Vollgeschosse zzgl. Satteldach.</p> <p>Die festgesetzten Gebäudehöhen im Bereich der Reihenhausstrukturen orientieren sich an diesem Bestand und sind daher als städtebaulich verträglich anzusehen.</p> <p>Die Behauptung, im städtebaulichen Umfeld befinden sich nur 2-Familienhäuser ist nicht richtig. Bereits an der Alfred-Nobel-Straße lassen sich Gebäude mit Geschosswohnungen finden. Ebenfalls sind umfassend entlang der Theodor-Heuss-Straße Geschosswohnungsbauten zu finden. Im gesamten städtebaulichen Umfeld ist eine Durchmischung von Einzel- und Doppelhäusern, Reihenhäusern und Geschosswohnungsbauten realisiert. Die</p>

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

→ Hier muss der Schutz der seit Jahrzehnten ansässigen Anwohner vor den Interessen der Baufirma bzw. zukünftiger Anwohner stehen. Den jetzigen Anwohnern wird zugemutet mit den Auswirkungen und Folgen dieser Bebauung und einer jahrelangen Bauzeit leben zu müssen, da wäre dieses Entgegenkommen das Mindeste, was erwartet werden kann.

- Behauptung über die Notwendigkeit einer mindestens 10 Meter hohen Lärmschutzwand
  - Im gesamten Trassenverlauf der Bahn zeigt sich selbst bei direkt angrenzender Bebauung die übliche Lärmschutzwand der Deutschen Bahn mit ca. 4 Meter Höhe als ausreichend – nirgends wurde mit der Begründung „zum Lärmschutz“ so ein völlig überdimensionierter Gebäuderiegel errichtet!
  - Seit dem Abriss der Spiegellang-Bebauung handelt es sich hier um ein leeres Grundstück ohne jeglichen Lärmschutz – und dies hat die Stadt auch nicht gekümmert und die Anwohner kamen damit gut zurecht
  - Es mag sein, dass jeder Meter mehr Lärmschutzwand den Lärm ein klein wenig mehr verringert, doch wie gesagt an der ganzen Bahnstrecke ist es nicht erforderlich!
  - Das Argument für diesen Gebäuderiegel wäre damit hinfällig, zumal das angrenzende Parkhaus in Leichtbauweise und diverse Unterbrechungen im Verlauf, den Lärmschutz wieder entgegenwirken!
- Umwandlung von Gewerbefläche in Wohnbebauungsfläche
  - Da die Interessen des Wirtschaftsreferat seit Monaten dahin gehen gerade solche Gewerbeflächen zu erhalten da diese aufgrund eines akuten Mangels dringend gesucht werden, sollte nochmal sehr gut geprüft werden, ob es notwendig ist, gerade dieses Bauprojekt durchzudrücken, wo so viele Gründe dage-

geplante Bebauungsdichte ist in Abwägung aller Belange als verträglich zu erachten, da auch im städtebaulichen Umfeld entsprechend verdichtete Bebauungen vorzufinden sind (Siehe z.B. Bebauungen im Umfeld östliche Geschwister-Scholl-Straße). Die Erhöhung im Bereich des Geschosswohnungsbaus ist dabei auch als städtebaulich verträglich zu erachten. Entsprechende Hochpunkte lassen sich an verschiedenen Stellen im weiteren städtebaulichen Umfeld wiederfinden, zudem ist festzustellen, dass auch die bestehenden Geschosswohnungsbauten mit ausgebautem Satteldach an vielen Stellen Höhen in vergleichbarer Größenordnung besitzen, bzw. sogar überschreiten. Von einer übermäßigen Bebauungsdichte kann daher in Abwägung aller Belange objektiv nicht ausgegangen werden.

Beachtenswert ist diesbezüglich weiterhin, dass der rechtskräftige Bebauungsplan mit einer zulässigen GRZ von 0,8 eine noch höherer Verdichtung und Versiegelung ermöglicht, als dies mit der nun vorliegenden Bebauung erfolgt. Bereits der Vergleich der ursprünglich vorhandenen Bebauung mit der nun geplanten Bebauung zeigt, dass eine Entsiegelung bezgl. der Baumasse stattfindet. Der Schwarzplanvergleich zeigt zudem, dass sich die Baustruktur verträglich in das Umfeld einfügt.



Vergleich Schwarzpläne Baustruktur (Links Bestand vor Abbruch, rechts Planung)

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

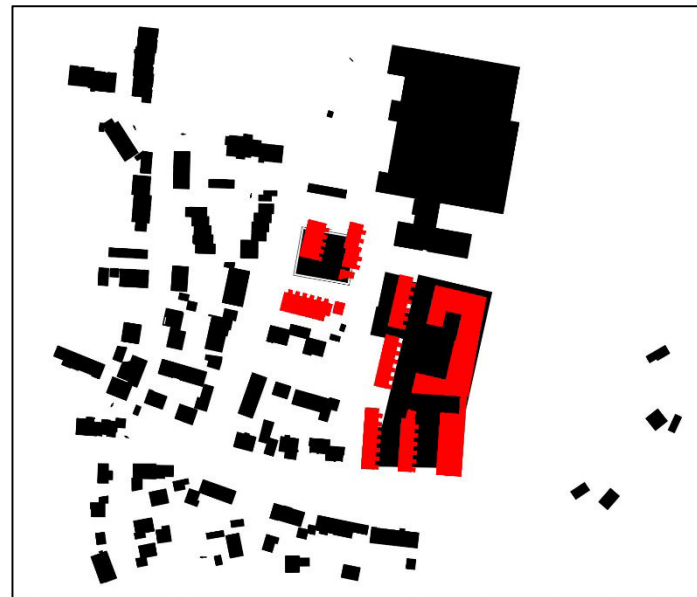
### **BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

gensprechen und der Widerstand der Anwohner erheblich wächst

- Wie die von Herrn Stefan Röhrer, Leiter des Amtes für Wirtschaft und Stadtentwicklung, und Herrn Horst Müller, Wirtschaftsreferent, getätigten Aussagen über eine verträgliche Gewerbeansiedlung in Stadeln (FN vom 22.02.2018) wären hier sehr gut möglich – da es sich ja hier über ausgewiesenes Gewerbegebiet handelt!

Die Stadt sollte die Vorgaben bei dieser Umwandlung von Gewerbefläche in Wohnbebauung den Bauträger vorschreiben und sich nicht von den wirtschaftlichen Interessen des Bauträgers beeinflussen lassen.

Es ist wichtig diese Punkte zu berücksichtigen, damit die Lebensqualität in Stadeln nicht zerstört wird und die ohnehin schon vorhandenen Umweltimmissionen nicht weiter zunehmen.



Schwarzplan mit Überlagerung Bestand und Planung (rot)

Das geplante Parkhaus dient dem Nachweis des erforderlichen Stellplatzbedarfs gem. Stellplatzsatzung der Stadt Fürth. Die Anforderungen der Stellplatzsatzung haben sich gegenüber der Vergangenheit deutlich erhöht. Eingegangen damit ist auch eine Erhöhung der Richtzahlen. Dies wurde notwendig, da der öffentliche Straßenraum nicht entsprechend dimensioniert ist und der Stellplatznachweis entsprechend des Verursacherprinzips auf den privaten Grundstücksflächen erfolgen soll. Somit bestehen die Möglichkeiten, auf Bebauungsdichte zu verzichten, mit dem Ziel weniger Stellplatzbedarf zu haben, Stellplätze in der Flächen anzulegen (mit einer höheren Versiegelung und Fehlnutzung von Flächen) oder Stellplätze in gestapelter Bauweise zu errichten. Im Planungsprozess wurde im Vorfeld auch die Errichtung einer Tiefgarage geprüft, jedoch festgestellt, dass aufgrund der lokalen Baugrundverhältnisse die Errichtung einer Tiefgarage nicht sinnvoll möglich ist. Somit wurde alternativ die Errichtung einer Parkgarage geprüft und hierbei festge-



## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

stellt, dass hiermit in kompakter Bauweise der Stellplatznachweis städtebaulich verträglich geführt werden kann.

Zudem ist festzustellen, dass die Größe der Parkgarage gegenüber dem Vorentwurf halbiert wurde. Die Höhe der Parkgarage entspricht der geplanten Bebauungsstruktur und ist somit auch diesem Grund als verträglich zu erachten. Mit der Parkgarage kann in kompakter Bauweise der notwendige Stellplatznachweis erfüllt werden, die Auswirkungen auf das Ortsbild können durch eine attraktive Gestaltung hinreichend sicher minimiert werden. Die Emissionen aus der Parkgarage wurden untersucht und festgestellt, dass nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Umfeld zu rechnen ist. An der Parkgarage wird in Abwägung aller Belange festgehalten.

*Verkehrsführung und Verkehrsbelastungen für das städtebauliche Umfeld:*  
Die bestehenden Verkehrsbelastungen im städtebaulichen Umfeld wurden nochmals erfasst. Aufbauend hierauf wurde eine Prognose für die Belastungen in der Zukunft unter Einbeziehung der vorgesehenen neuen Bebauung vorgenommen. Hierbei ist festzustellen, dass Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im städtebaulichen Umfeld auch unter Beachtung der Planungen gewahrt bleiben. Die Straßenquerschnitte sind als ausreichend für den zu erwartenden Gesamtverkehr zu erachten. Beachtenswert ist hierbei auch, dass der rechtskräftige Bebauungsplan die Errichtung von gewerblichen Nutzungen zulässt. Hiermit wäre ein erheblicher Anteil an Schwerlastverkehr mit den entsprechenden Belastungen für das Umfeld verbunden, welcher mit den nun vorliegenden Planungen nicht eintritt.

Beachtenswert ist zudem, dass für den Änderungsbereich ein rechtskräftiger Bebauungsplan für ein Gewerbegebiet besteht, welcher die Haupterschließung über die Schuckertstraße (im Bebauungsplan als „Werner-von-Siemens-Straße“ bezeichnet) vorsieht. Die angrenzenden Wohnbauflächen wurden in Teilen ebenfalls erst in diesem Zuge entwickelt. Insbesondere bezgl. der Schuckertstraße kann somit davon ausgegangen werden, dass in den Abwägungen über die Dimensionierung der Straße auch eine Belastung durch die

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

Gewerbebetriebe einbezogen wurde. Die angeschlossene Größe des Gewerbebetriebes und eine damit potentiell mögliche Mitarbeiteranzahl übersteigt die nun zu erwartenden Belastungen durch die geplante Wohnbebauung um ein Vielfaches. Je nach Art und Intensität des Gewerbes ist mit einem Aufkommen von bis zu 2150 Fahrbewegungen (bei intensiver Nutzung im Schichtbetrieb) pro 24h aus Gewerbeverkehr zu rechnen. Aus der geplanten Wohnbebauung ist mit ca. 370 Fahrbewegungen pro 24 h zu rechnen.

Das vorgesehene Gesamtverkehrskonzept ist hierbei als sinnvolle Gesamtlösung zu erachten. Für das Planungsgebiet wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das den weiteren Planungsschritten beigelegt wird.

Parkverbote werden nicht im Rahmen einer Bauleitplanung festgesetzt und sind zudem nicht geplant. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die dauerhafte Befahrbarkeit der Straße in der StVO bereits geregelt ist. Halten und Parken ist außerhalb besonders gekennzeichneten Bereich nur insofern erlaubt, dass das Halten an „engen Straßenstellen“ unzulässig ist. Die zulässige allgemeine Regelfahrzeugbreite gem. StVZO beträgt 2,55 m. Weiterhin ist ein Sicherheitsraum von 0,5 m zu berücksichtigen, so dass auch bei einem Abstellen eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenraum eine lichte Durchfahrtsbreite von 3,05 m im Minimum zu gewährleisten ist. Die kann bei den vorliegenden relevanten Straßen, wie auch jetzt bereits vollzogen, mit einseitigem Parken sichergestellt werden. Somit ist die Erreichbarkeit aller Grundstücke jederzeit hinreichend gewährleistet. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Flächen für den aus den Wohnnutzungen entstehenden Verkehr zunächst auf den privaten Grundstücksflächen nachzuweisen sind. Rechtsansprüche auf das Parken im öffentlichen Raum können nicht abgeleitet werden.

#### *Tausch von Geschosswohnungsbau und Parkgarage:*

Der geforderte Tausch von Geschosswohnungsbau und Parkgarage wurde bereits während des Vorentwurfs geprüft und in Abwägung aller Belange verworfen. Die Errichtung einer Parkgarage am nordöstlichen Ende des Planungsgebietes würde den Verkehr unnötigerweise erhöhen. Städtebauliche

**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“  
BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

Vorteile aus einer solchen Lösung konnten ebenfalls nicht erkannt werden. Die Lösung wurde daher verworfen.

Die Belange der bestehenden Nachbarschaft bleiben umfassend gewahrt und wurden während des Planungsprozesses intensiv untersucht und bewertet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass funktionsbedingt, insbesondere in der Schuckertstraße zwar mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem aktuellen Tatbestand einer Sackgasse mit anschließender Brachfläche entsteht, diese Erhöhung aber nicht übergebühlich ist und als verträglich zu erachten ist. Sie entspricht einer Belastung, wie sie üblicherweise auch an anderen Stellen im städtebaulichen Umfeld vorkommt. Hierbei sind die Schutzansprüche der Anlieger gerecht mit den ebenfalls berechtigten Entwicklungsansprüchen des Vorhabensträgers sowie den Wünschen der Allgemeinheit im Sinne der Bauland- und Wohnungsnachfrage abgewogen worden. Eine ausschließliche Erschließung über die geplante neue Straße würde zu unverhältnismäßigen Belastungen anderer Anlieger im Umfeld führen. Zudem wird die Erschließung über die bestehende Straße auch aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (Rettungsfall) benötigt.

Abschließend wird zur Verkehrserschließung darauf hingewiesen, dass der rechtskräftige Bebauungsplan die Hupterschließung der Gewerbeflächen über die Schuckertstraße vorsieht. Auch bei Verzicht auf die vorliegende Änderung des Bebauungsplans wäre somit jederzeit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens möglich – mit dann zu erwartendem deutlich höheren Schwerlastverkehrsanteil. Der nach Aufgabe der Gewerbenutzungen entstandene Sackgassencharakter der Straße entspricht nicht der städtebaulich und bauplanungsrechtlich bereits jetzt möglichen Nutzung.

Die vorliegenden Planungen sind daher auch unter diesen Gesichtspunkt als Verbesserung für das Umfeld und insgesamt gerecht abgewogene Lösung anzusehen.

**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**  
**BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

*Geplante Lärmschutzmaßnahmen:*

Mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von „nur“ 4 m lassen sich Obergeschosse nicht ausreichend schützen. Die durch die DB vorgenommenen Lärmsanierungsmaßnahmen haben zudem einen anderen Anspruch und andere rechtliche Grundlagen, als die Maßgaben, welche der vorliegenden Bauleitplanung zu Grunde zu legen sind.

Mit den Maßnahmen zur Lärmsanierung der Deutschen Bahn besteht lediglich der planerische Anspruch, die Lärmbelastungen für die angrenzenden Bebauungen unter die sog. Auslösewerte für die Lärmsanierung zu reduzieren. Diese liegen aktuell bei einem allgemeinen Wohngebiet bei 67 dB(A) im Zeitraum Tag von 06.00 Uhr – 22.00 Uhr und 57 dB(A) im Zeitraum Nacht von 22.00 Uhr – 06.00 Uhr. Im Rahmen der Bauleitplanung sind aber zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSch) heranzuziehen. Diese liegen bei 59 dB(A) im Zeitraum Tag und 49 dB(A) im Zeitraum Nacht und somit jeweils 8 dB(A) niedriger als Lärmsanierungsgrenzwerte.

Zum Vergleich: eine Erhöhung des relevanten Lärmpegels um 3 dB(A) (bewertet 2,1 dB(A)) entspricht der Verdoppelung der wahrgenommenen Lärmbelastungen.

Somit sind die durch die DB zu realisierenden Entlastungen bereits mit deutlich geringeren baulichen Maßnahmen erreichbar, als dies zur Gewährleistung der Ziele der 16. BImSchV notwendig ist. Der vorgenommene Vergleich kann somit nicht angewendet werden.

Zum Schutz der Dachgeschosse (3. Vollgeschoss) der Reihenhausstrukturen wäre daher eine entsprechend hohe Lärmschutzwand notwendig. Dies ergibt sich aus dem Abstand der Gebäude zur Lärmquelle. Da eine reine Lärmschutzwand aber städtebaulich keine attraktive Gestaltung darstellt, wurde im Sinne einer aktiven Lärmschutzmaßnahme die Errichtung von baulichen

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

Anlagen geplant, die zur Bahnseite hin den notwendigen Lärmschutz gewährleisten und gleichzeitig dringend benötigten Wohnraum schaffen. Entsprechende kombinierte Maßnahmen wurden bereits an anderen Stellen im Stadtgebiet umgesetzt (Vgl. Heiligenstraße). Die geplante Baustruktur ist daher als verträglich zu erachten.

#### *Bestandssituation nach Abbruch der Gebäude des Gewerbebetriebes:*

Die Stadt Fürth ist gesetzlich verpflichtet, im Rahmen der Bauleitplanung die zu erwartenden Immissionsbelastungen für das Planungsgebiet zu betrachten. Dies ist bei der vorliegenden Planung umfassend erfolgt. Die durch den Abbruch der Bestandgebäude entstandene Lärmbelastungssituation für die bestehenden Wohn- und sonstigen Nutzungen ist dabei zunächst nicht Aufgabe des Immissionsschutzes durch die Stadt Fürth. Vielmehr wäre hier die bereits eingeführte Thematik der Prüfung eines Lärmsanierungsanspruches gegenüber dem Betreiber der Bahnlinie relevant. Verantwortlich hierfür ist aber die Deutsche Bahn.

Durch die nun vorgelegten Planungen wird aber auch für das städtebauliche Umfeld ein Beitrag zur Entlastung von der Lärmbelastung durchgeführt. Die seitens der Einwendungsführerin behauptete Verträglichkeit der bestehenden Lärmbelastung ist eine subjektive Einschätzung, welche nicht von allen Anliegern geteilt wird.

Der durch den Lärmschutzgutachter ermittelte Schallschutz mit der geplanten Höhe ist zwingend zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse innerhalb des Planungsgebietes entsprechend der geltenden Gesetze und Verordnungen erforderlich.

Die geplante Parkgarage ist in die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen einbezogen und wird dementsprechend auf den relevanten Seiten in geschlossener Bauweise im Sinne des Schallschutzes ausgeführt.

Mit den festgesetzten Maßnahmen kann der notwendige Schallschutz innerhalb des Planungsgebietes sichergestellt werden. Damit ist die mit der Bau-

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

leitplanung zu erbringende Behandlung des Immissionskonfliktes hinreichend bearbeitet und abgewogen.

#### *Umwandlung von Gewerbeflächen in Wohnbauflächen:*

Die Entscheidung zur Umwandlung des vorliegenden Änderungsbereichs von Gewerbeflächen in Wohnbauflächen wurde bereits 2008 mehrheitlich in den Gremien der Stadt Fürth so getroffen. Diese Entscheidung erfolgte unter dem Gesichtspunkt der erheblichen Nachfrage nach Wohnbauflächen.

Diese Entscheidung wurde für das vorliegende Planungsgebiet im Rahmen der zwischenzeitlich erfolgten Beratungen in den Gremien der Stadt Fürth in den Jahren 2014 – 2017 bestätigt. Der nun überplante Standort ist in Abwägung aller Belange nicht mehr als langfristig guter Entwicklungsstandort anzusehen.

Seit der Aufstellung des Bebauungsplans für die Gewerbeflächen in den 1970er Jahren haben sich die Wohnnutzungen in Stadeln stark vermehrt und sind an die Gewerbestrukturen herangerückt. Der ursprüngliche Vorteil der Gewerbefläche durch den Bahnanschluss ist zwischenzeitlich kein Standortvorteil mehr. Vielmehr wird ein Großteil des Gewerbeverkehrs heutzutage über die Straße abgewickelt. Die Straßeninfrastruktur für die Anbindung des Gewerbegebietes hat sich im Umfeld aber vorrangig in Bezug auf die Wohnbaunutzungen entwickelt, so dass die gewerblichen Nutzflächen unter einem erheblichen Standortnachteil leiden.

Eine positive Entwicklung als Gewerbeflächen ist nicht zu erwarten, vielmehr ist mit einer städtebaulich nicht erwünschten Entwicklung mit nachrangigen und ungeeigneten Gewerbestrukturen und Nutzern zu rechnen. Eine werthaltige und nachhaltige Entwicklung als Gewerbebestandort ist nicht zu erwarten.

Eine Entwicklung als Wohnstandort kann hier an dieser Stelle, trotz aller Herausforderungen aus den Randbedingungen (Verkehrslärmemissionen, Erschütterungen etc.), eine deutlich bessere städtebauliche Entwicklung ge-

## **BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**

### **BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

währleisten und gleichzeitig einen Beitrag zur Befriedigung der massiven Nachfrage nach Wohnbauflächen in Fürth leisten. Die Einschätzung der Einwendungsführerin bzgl. der gewählten städtebaulichen Ausformulierung wird nicht geteilt. Mit der vorgesehenen Bebauung kann in Abwägung aller Belange in angemessener städtebaulicher Weise auf die bestehenden Rahmenbedingungen reagiert werden. Die Bebauung ist als ortsverträglich zu erachten.

An der Grundsatzentscheidung wird daher festgehalten.

Die Belange der Wirtschaft werden trotz dieser Entscheidung hinreichend gewahrt. Die Gremien der Stadt Fürth haben zwischenzeitlich eine revidierte Grundsatzentscheidung getroffen, keine weiteren Gewerbeflächen mehr in Wohnflächen umzuwandeln.

Somit sind ähnliche Entwicklungen an anderen Standorten unwahrscheinlich. Im vorliegenden Fall sind aber die Belange der guten städtebaulichen Entwicklung und der Nachfrage nach Wohnbauflächen der Vorzug vor den Interessen der Gewerbetreibenden zu geben. Hierbei ist auch die zwischenzeitlich nachrangige Eignung des Standorts als Gewerbestandort zu beachten. Die Stadt Fürth hat zudem an deren Stellen neue Gewerbefläche erschlossen und verfügbar gemacht (bspw. Umfeld Hardthöhe, Schwabacher Straße). In vielen Gewerbegebieten sind zudem noch Flächenreserven vorhanden. Eine Nachverdichtung ist daher auch im Bereich der bestehenden Gewerbegebiete anzustreben und zu befördern.

Das Wirtschaftsreferat wurde im Verfahren gesondert beteiligt und hat im vorliegenden Sonderfall unter Beachtung der bereits 2008 getroffenen Grundsatzentscheidungen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Umnutzung mitgeteilt.

In der Gesamtabwägung aller vorgebrachten Aspekte ist festzustellen, dass die vorliegende Planung entgegen der Einschätzungen der Einwendungsführerin städtebaulich verträglich ist, gegenüber der bisher möglichen gewerbli-

**BEBAUUNGSPLAN NR. 399 - 1. ÄNDERUNG „SCHUCKERTSTRASSE“**  
**BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE GEMÄSS § 4 (2) BAUGB**

chen Entwicklung eine geeignetere Entwicklung im bestehenden Umfeld darstellt, eine Beitrag zur Verbesserung der Gesamtimmissionsbelastung leistet und die Belange der Nachbarschaft und des städtebaulichen Umfelds beachtet und gut in der Planung berücksichtigt. Negative Auswirkungen auf die Lebensqualität in Stadeln sind nicht zu erwarten.

**Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und zurückgewiesen.**