

URSCHRIFT

Begründung

Bebauungsplan Nr. 52-I/12 „Autohof Brumby / BAB A 14 AS Calbe“

Stand: 29.07.2016

Stadt Staßfurt

Salzlandkreis, Sachsen-Anhalt

12.09.2016

Datum

Tom Wegner

Unterschrift



Inhalt

1	Ausgangslage und Plangebiet.....	3
1.1	Anlass und Ziele der Bebauungsplanaufstellung	3
1.2	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	5
1.3	Verfahrensstand	5
1.4	Rechtliche Grundlagen	7
1.5	Fachbeiträge.....	7
2	Städtebauliches Konzept.....	8
3	Erschließung und Verkehrskonzept.....	8
4	Entwicklung aus übergeordneten Planungen.....	12
4.1	Ziele und Grundsätze der Raumordnung	12
4.2	Flächennutzungsplan	15
4.3	Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Staßfurt 2015	16
4.4	Landschaftsplan Gemeinde Förderstedt 2007	18
4.5	Planfeststellung zur Ortsumgehung Brumby.....	18
5	Inhalte und Auswirkungen des Bebauungsplans	19
5.1	Art der baulichen Nutzung	19
5.2	Maß der baulichen Nutzung	19
5.3	Überbaubare Grundstücksfläche.....	20
5.4	Verkehrsflächen.....	21
5.5	Festsetzungen gemäß § 9 (2) BauGB.....	22
5.6	Nachrichtliche Darstellungen und Hinweise	22
5.7	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB	23
5.8	Ver- und Entsorgung	24
5.9	Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	26
5.10	Brandschutz.....	29
6	Umweltbelange	29
7	Finanzielle Auswirkungen.....	30
8	Städtebauliche Werte	30
9	Verfahrensvermerke	31

Anhang 1 Städtebauliches Konzept

1 Ausgangslage und Plangebiet

1.1 Anlass und Ziele der Bebauungsaufstellung

Die Stadt Staßfurt beabsichtigt im Ortsteil Brumby an der Anschlussstelle Calbe an der BAB 14 einen Autohof zu etablieren. Zu diesem Zweck verfolgen die BP Europa SE/Aral und die McDonalds GmbH, München (Investoren) das Ziel, in einem ersten Entwicklungsschritt eine Tankstelle einschließlich Shop und eine Systemgastronomie anzusiedeln. Die Nutzung soll durch ein Angebot an LKW-Stellplätzen ergänzt werden.

Der Bebauungsplan Nr. 52-I/12 „Autohof Brumby / BAB 14 AS Calbe“ wird im Parallelverfahren gem. § 8 (3) BauGB zur 14. Änderung des Flächennutzungsplans aufgestellt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt im Westen des Geltungsbereiches der Flächennutzungsplanänderung und nimmt ca. ein Drittel seiner Fläche ein. Es ist beabsichtigt, den Geltungsbereich der 14. FNP-Änderung abschnittsweise mit mehreren Bebauungsplänen zu überplanen.

Anlass der Planung ist unter anderem die relativ geringe Dichte an Raststättenangeboten entlang der BAB 14 zwischen Leipzig und Magdeburg. Das Angebot beschränkt sich auf den Autohof Könnern und die Tank- und Rastanlage Plötzetal. Beide Anlagen befinden sich zudem innerhalb von 6 km auf dem insgesamt ca. 120 km langen Abschnitt zwischen Leipzig (Schkeudizer Kreuz / A9) und Magdeburg (Kreuz Magdeburg / A2).

Mit der vorliegenden Planung sollen in dem ersten Abschnitt die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung einer Tankstelle und einer Systemgastronomie sowie von LKW-Stellplätzen geschaffen werden.

Die Entwicklungsabsichten der Investoren decken sich mit den Planungszielen der Stadt, mit den Nutzungen Tankstelle und Systemgastronomie in dem ersten Abschnitt Ankerprojekte anzusiedeln, die den Grundstein für die weitere Autohofentwicklung darstellen. In den weiteren Abschnitten ist die Ansiedlung ergänzender autobahnnaher Nutzungen wie z.B. Kfz-Dienstleistungen, LKW-Serviceangebote, autobahnahe Betriebe (z.B. Logistiker), etc. sowie weiterer LKW-Stellplätze beabsichtigt.

Mit der Aufstellung dieses Bebauungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung der sogenannten Ankerprojekte für den Autohof geschaffen werden.

Auf Grund der genannten Planungsziele wird deutlich, dass es sich bei der vorliegenden Planung um einen Sonderstandort handelt, der auf Grund seines Nutzungsspektrums und seiner Versorgungsaufgabe auf die Lagegunst der Autobahn und eine sehr gute Erschließung angewiesen ist.

Es ist zudem strategisches und langfristiges Ziel der Stadt Staßfurt, die beabsichtigte Ansiedlung des Autohofes zu nutzen, um Impulse für das Gewerbegebiet „West“ in Brumby zu generieren, bei dem sich eine Vermarktung der Flächen für die Stadt Staßfurt äußerst schwierig darstellt.

Das bereits erschlossene Gewerbegebiet in Brumby liegt ca. 500 m östlich der östlichen Grenze des Sondergebietes. Der Bebauungsplan Nr. 01/92 „Gewerbegebiet West“ ist seit 1992 rechtskräftig und wurde im Jahr 2007 geändert und geringfügig erweitert. In dem ca. 16,8 ha großen Gewerbegebiet gibt es sowohl ungenutzte Bausubstanz als auch ca. 8,6 ha freie Gewerbe- bzw. Industriefläche. Auf den zur Verfügung stehenden Flächen sollen

gemäß dem städtebaulichen Konzept der Stadt Staßfurt vorwiegend regional tätige Betriebe angesiedelt werden, die der Eigenentwicklung des Ortsteils Brumby und der Stadt Staßfurt dienen.

Ziel der Bebauungsplanaufstellung ist die Etablierung autobahnnaher Nutzungen, die Belebung des Wirtschaftsstandortes Staßfurt, zur Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen beizutragen, ein Angebot für LKW-Stellplätze zu schaffen sowie langfristig zur Belebung des benachbarten Gewerbegebietes beizutragen.

Um diese Ziele planungsrechtlich abzusichern, ist die Aufstellung des Bebauungsplans erforderlich. Die unmittelbare Nähe zur Autobahn stellt in diesem Fall einen zentralen (Standort)-faktor zur Ansiedlung der nachgefragten Nutzungen dar. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Begründung zur Wahl des Standortes für den Autohof schwerpunktmäßig im Rahmen der 14. Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt.

Für das Plangebiet besteht kein Bebauungsplan. Zur Umsetzung der Planungsziele ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans der Gemeinde Brumby stimmen nicht mit den Planungszielen des Bebauungsplans überein. Um dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 (2) BauGB zu entsprechen, ist der Flächennutzungsplan ebenfalls zu ändern. Die 14. Änderung des Flächennutzungsplanes wird im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB durchgeführt.

Der ausführliche Variantenvergleich zur Platzierung des künftigen Sondergebiets Autohof sowie die Darstellung der Notwendigkeit zur Schaffung von LKW-Stellplätzen im Nahbereich der Autobahn A 14 ist jeweils der Begründung der 14. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Staßfurt OT Brumby zu entnehmen.

1.2 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 52-I/12 befindet sich ca. 10 km nordöstlich des Stadtzentrums von Staßfurt und ca. 1,5 km westlich des Ortsteils Brumby nördlich der Üllnitzer Straße (L 63) und unmittelbar östlich der Bundesautobahn A 14 (BAB 14 zwischen Magdeburg und Halle (Saale)). Der Geltungsbereich ist ca. 2,56 ha groß. Die genaue Lage des Geltungsbereiches ist der Planzeichnung zu entnehmen.



Abbildung 1 Lage im Raum (Quelle: ALK / SagisWeb Stadt Staßfurt, Stand 08/2012)

1.3 Verfahrensstand

Zur Umsetzung der genannten Planungsziele haben der Ausschuss für Bau, Sanierung, Wirtschaft, Verkehr und Umwelt am 10.09.2012 und der Ortsrat Förderstedt am 18.09.2012 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 52-I/12 und der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB beraten und beschlossen. Der Stadtrat der Stadt Staßfurt ist der Beschlussempfehlung des Ortsrates und des Fachausschusses gefolgt und hat die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 52-I/12 und der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB am 27.09.2012 beschlossen.

Der Beschluss wurde am 04.02.2013 öffentlich bekannt gemacht.

Die 14. Änderung des Flächennutzungsplanes wird im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB aufgestellt.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 01.02.2013 und anhand eines Vorentwurfsplanes mit Begründung zu den Zielen, Zwecken und Inhalten der Planung um Stellungnahme bis zum 06.03.2013 gebeten. Die Stellung-

nahmen wurden abgewogen. Die relevanten Ergebnisse der Abwägung sind in den Entwurf der Begründung eingearbeitet worden.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte durch Auslegung des Vorentwurfsplans mit Begründung zu den Zielen, Zwecken und Inhalten der Planung im Rathaus der Stadt Staßfurt vom 06.02.2013 bis 06.03.2013. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB sind keine Stellungnahmen eingegangen.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 22.07.2013 und gleichzeitiger Übersendung der Entwurfsunterlagen um Stellungnahme bis zum 06.09.2013 gebeten. Die Stellungnahmen wurden abgewogen. Die relevanten Ergebnisse der Abwägung sind in den Entwurf der Begründung eingearbeitet worden.

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte durch Auslegung der Entwurfsunterlagen im Rathaus der Stadt Staßfurt vom 29.07.2013 bis einschließlich 06.09.2013. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB sind keine Stellungnahmen eingegangen.

2. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB i.V.m. § 4a (2) und (3) BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 14.04.2016 und gleichzeitiger Übersendung der Entwurfsunterlagen um Stellungnahme bis zum 20.05.2016 gebeten. Die Stellungnahmen wurden abgewogen. Es wurden nur redaktionelle Änderungen an der vorliegenden Begründung und der Planzeichnung vorgenommen.

2. Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB i.V.m. § 4a (2) und (3) BauGB

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte durch eine zweite Auslegung der Entwurfsunterlagen im Rathaus der Stadt Staßfurt vom 19.04.2016 bis einschließlich 20.05.2016. Die eingegangene Stellungnahme wurde abgewogen.

1.4 Rechtliche Grundlagen

Baugesetzbuch (BauGB)

i.d.F. v. 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch G. v. 20.10.2015 (BGBl. I S. 1722)

Baunutzungsverordnung (BauNVO)

i.d.F. v. 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch G. v. 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548)

Planzeichenverordnung (PlanzV 90)

i.d.F. v. 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 G. v. 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

i.d.F. v. 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch V. v. 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)

Bauordnung Land Sachsen-Anhalt (BauO LSA)

in der Neufassung vom 10.09.2013 (GVBl. LSA 2013, 440, 441)

Kommunalverfassungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (KVG LSA)

i.d.F. vom 17. Juni 2014 (GVBl. LSA 2014, 288)

1.5 Fachbeiträge

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 52-I/12 „Autohof Brumby / BAB A 14 AS Calbe“ wurden folgende Fachbeiträge erarbeitet, die in den Planungsprozess eingeflossen sind:

- Schalltechnisches Prognosegutachten zum Bebauungsplan Nr. 52-I/12 „Autohof Brumby / BAB A 14 AS Calbe“, Graner + Partner Ingenieure, Mai 2013
- Baugrundgutachten, Borchert Ingenieure GmbH & Co. KG, Dezember 2012 (für einen Teilbereich des Geltungsbereiches)
- Baugrundgutachten, HPC AG, November 2015 (für einen Teilbereich des Geltungsbereiches)
- Umwelt- und Geotechnische Untersuchung, URS Deutschland GmbH, März 2013 (für einen Teilbereich des Geltungsbereiches)
- Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung des Autohofes Brumby an der Anschlussstelle Calbe der A 14, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, April 2013
- Variantenuntersuchung zur Regenwasserbewirtschaftung, Ingenieurgemeinschaft agwa, Februar 2016
- Umweltbericht als Bestandteil der Begründung, FLU, März 2016

2 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept sieht eine Gliederung des Plangebietes durch eine innere Erschließungsstraße in zwei Bereiche vor. Nördlich der Erschließungsstraße soll die Systemgastronomie, südlich die Tankstelle angesiedelt werden.

Im südöstlichen Plangebiet ist die Errichtung der Tankstelle einschließlich Tankstellenshop vorgesehen. Östlich der Tankstelle ist die Etablierung von ca. 15 LKW-Stellplätzen beabsichtigt. Dies ist jedoch erst beabsichtigt und möglich, wenn die beiden westlichen Gashochdruckleitungen entsprechend den Vorgaben des Eigentümers (Ontras Gastransport GmbH) erneuert wurden und überfahren werden dürfen. Der Bebauungsplan trifft entsprechende Festsetzungen, die die Befestigung und Überfahrung des in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereichs erst in Verbindung mit der Erneuerung der Gas-Hochdruckleitungen zulässt. Im Bereich der Tankstelle sind zudem ca. neun Stellplätze für PKW vorgesehen. Diese sind gemäß dem aktuellen städtebaulichen Konzept nördlich und östlich des Shopgebäudes angeordnet.

Für die Systemgastronomie sind ca. 47 Stellplätze einschließlich der erforderlichen Behindertenstellplätze vorgesehen. Das Konzept sieht die Stellplätze unmittelbar südlich des Baukörpers vor.

3 Erschließung und Verkehrskonzept

Die Erschließung des Gebietes erfolgt mittels einer Zu- und Abfahrt von der Üllnitzer Straße/ L63. Die zurzeit dreiarmig ausgebildete Kreuzung (L 63 und Abfahrt BAB A 14) soll zur Erschließung des Plangebietes vierarmig ausgebaut werden. Diesbezüglich wird durch die Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert in Abstimmung mit der zuständigen Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt ein Verkehrskonzept erarbeitet.

Voraussetzung für die Ausbildung des vierarmigen Knotenpunktes ist die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle Calbe unter Berücksichtigung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens, sowie eine richtlinienkonforme Gestaltung des Knotenpunktes. Um diesen Anforderungen im Rahmen der Bauleitplanung gerecht werden zu können, wurde eine verkehrstechnische Untersuchung¹ (VTU) durch das Büro Dr.-Ing. Schubert durchgeführt, deren Ergebnisse im Folgenden dargestellt sind.

¹ Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung des Autohofes Brumby an der Anschlussstelle Calbe der A 14, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, April 2013

Aufgabenstellung und Untersuchungsrahmen

In einem ersten Schritt ist das Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen abzuschätzen. Anschließend werden die maßgebenden Verkehrsströme im Anschlussknoten durch Überlagerung der vorhandenen Verkehrsbelastungen mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung ermittelt. Abschließend wird auf Grundlage der Bemessungsverkehrsstärke eine Leistungsfähigkeitsberechnung, ggf. für unterschiedliche Ausbauförmungen, durchgeführt und eine Beurteilung der vorgesehenen Gestaltung des Knotens hinsichtlich der Qualität des Verkehrsablaufs vorgenommen.

Die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes und der Anschlussstelle Calbe werden sowohl unter Berücksichtigung der durch die Festsetzungen des Bebauungsplan Nr. 52-I/12 zusätzlich zu erwartenden Verkehre, als auch durch die in der weiteren Entwicklung des Geltungsbereiches der Flächennutzungsplanänderung abzuschätzenden Verkehre geprüft.

Da das aktuelle städtebauliche Konzept momentan eine durchgehende Erschließung zwischen dem Geltungsbereiches des Bebauungsplan Nr. 52-I/12 und dem östlich angrenzenden FNP-Gebiet der 14. Änderung vorsieht, soll im Rahmen der VTU auch abgeschätzt werden, inwieweit die Erschließung des Gesamtgebietes über den Kreuzungspunkt „L63 / Abfahrt Calbe“ erfolgen kann.

Grundlagen, derzeitige Belastungen

Als Grundlage der Untersuchungen wurden an der Anschlussstelle Calbe der A 14 Knotenstromzählungen durchgeführt.

„Danach weist die L 63 derzeit eine Verkehrsbelastung von rd. 5.000 Kfz/Tag westlich und annähernd 6.000 Kfz/Tag östlich der Anschlussrampe zur A 14 auf. Die Rampe wird täglich von rd. 2.100 Kfz befahren, wovon auf der BAB rd. 1.300 Kfz/Tag in Richtung Norden und rd. 800 Kfz/Tag aus Richtung Süden fließen. Insgesamt wird der Anschlussknoten derzeit von rd. 6.550 Kfz/Tag befahren.“

In der Spitzenstunde des Verkehrs am Nachmittag zwischen 15.30 und 16.30 Uhr ist die L 63 derzeit mit rd. 400 Kfz westlich und rd. 440 Kfz östlich der Rampe belastet. Zur bzw. von der Autobahn fließen etwa 80 Kfz/Std. in nördliche und rd. 70 Kfz/Std. aus südlicher Richtung. Der Anschlussknoten ist in der Spitzenstunde mit rd. 490 Kfz belastet.

Der Schwerverkehrsanteil auf der L 63 ist mit etwa 15%, auf der Anschlussrampe mit etwa 21 % ermittelt worden.“

Verkehrsaufkommen Plangebiet

Gemäß den durchgeführten Berechnungen wird die Belastung der L 63

„westlich des Knotens auf rd. 6.600 Kfz/Tag und östlich auf rd. 6.300 Kfz/Tag ansteigen. Die Rampe zur A 14 wird von rd. 3.350 Kfz/Tag und die geplante Zufahrt von rd. 3.100 Kfz/Tag befahren. Die Knotenpunktsgesamtbelastung beträgt rd. 9.650 Kfz/Tag.

In der Spitzenstunde des allgemeinen Verkehrs am Nachmittag wird der Knoten insgesamt von rd. 825 Kfz befahren. Die Belastung der L 63 beträgt rd. 565 Kfz/Std.

westlich und rd. 480 Kfz/Std. östlich des Knotens. Die Rampe zur A 14 ist mit rd. 280 Kfz/Std. belastet. Diese Knotenstrombelastungen bilden die Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnungen.“

Leistungsfähigkeitsuntersuchungen

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Anschlussknotenpunkt werden nach HBS² durchgeführt. Zur Beurteilung der Verkehrssituation werden an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage die Kapazitätsreserven und die damit verbundenen mittleren Wartezeiten der Nebenstromfahrzeuge ermittelt. Aus der mittleren Wartezeit ergibt sich die Qualität des Verkehrsablaufs, die mit den Qualitätsstufen A (sehr gut) bis F (ungenügend) beschrieben wird.

Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen

„Für den Anschlussknoten L 63 / Rampe zur A 14 / gepl. Zufahrt ist **mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen eine gute Leistungsfähigkeit mit einem Verkehrsablauf der Qualitätsstufe B erreichbar. Die Kapazitätsreserven sind in allen Knotenzufahrten hoch**; die mittleren Wartezeiten betragen für die Linksabbieger von der L 63 weniger als zehn Sekunden, für die wartepflichtigen Ströme in der Rampe A 14 und in der gepl. Zufahrt weniger als 20 Sekunden. **Eine Lichtsignalregelung für den Knoten ist auch im Endzustand nach derzeitiger Einschätzung nicht erforderlich.**“

Gestaltung des Anschlussknotens

„Der Einmündungsbereich der BAB-Rampe A 14 in die Üllnitzer Straße (L 63) ist derzeit mit einem Linksabbiegestreifen im Zuge der Landesstraße ausgebaut. Die Rechtsabbieger aus Richtung Westen zur Rampe werden über einen Ausfahrkeil mit Dreiecksinsel geführt.

Es wird vorgeschlagen, die westliche Knotenzufahrt der L 63 mit einer Verziehungslänge von 60 m beidseitig bis zu einer Gesamtbreite von 10,0 m aufzuweiten, um einen Linksabbiegestreifen mit einer Aufstelllänge von 25,0 m anzuordnen. Er wird eingeleitet durch eine Sperrfläche und eine Verzögerungsstrecke von 15,0 m Länge. Die Aufweitung beginnt im Bereich der BAB-Unterführung; die Widerlager sind jedoch nicht betroffen. Lediglich die Seitenräume mit dem Radweg auf der Nordseite und beidseitigen Entwässerungsmulden müssen angepasst werden. Die vorhandene Dreiecksinsel bleibt erhalten, der Fahrbahnrand des Ausfahrkeils wird dem neuen Verlauf angepasst.

In der gegenüber liegenden Knotenzufahrt bleibt der Linksabbiegestreifen erhalten, die Markierung wird angepasst. Geradeausfahrer und Rechtsabbieger werden auf einem Fahrstreifen geführt. Die geplante Zufahrt zum Autohof wird gegenüber der Einmündung der Rampe A 14 angeordnet. Aufgrund der geringen Anzahl an Rechtsabbiegern wird eine Form mit großer Eckausrundung und mit Tropfen, jedoch ohne Ausfahrkeil und Dreiecksinsel gewählt.“

² Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2009, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln

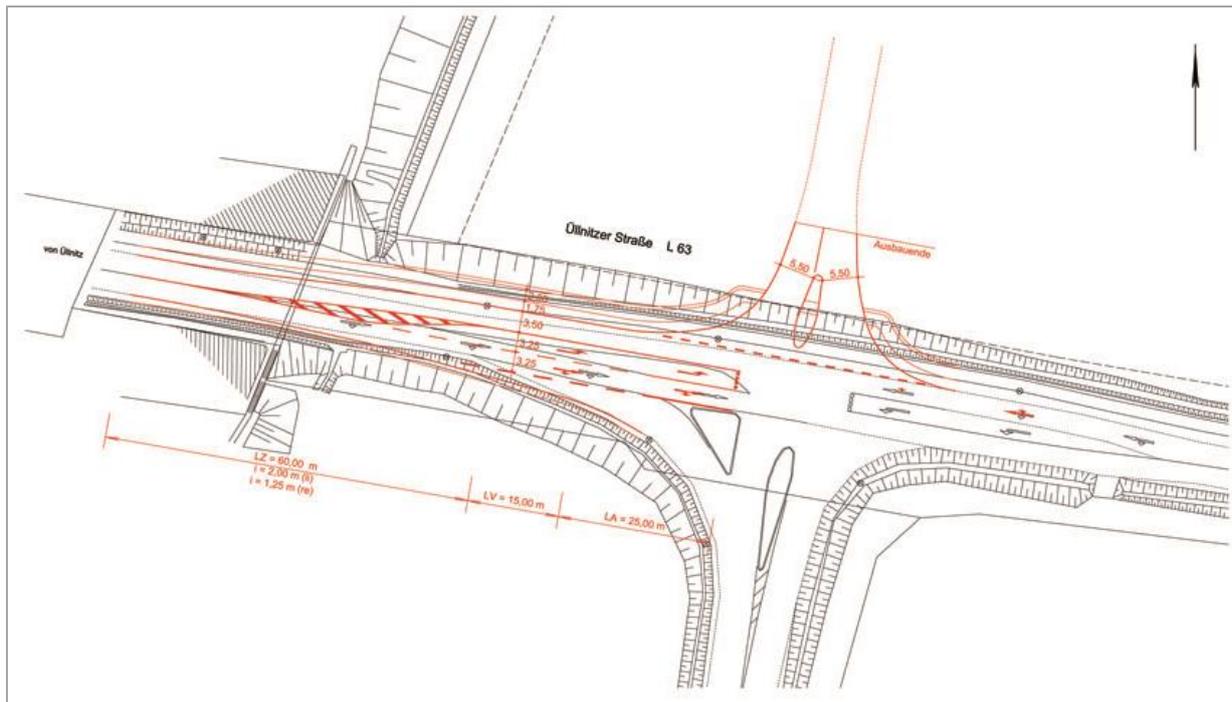


Abbildung 2 Gestaltungsvorschlag zum Ausbau des Anschlussknotenpunktes, VTU 2013

Zusammenfassung

Gemäß den Erhebungen der VTU ist die Erschließung des B-Plangebietes über den Knotenpunkt L63 / Rampe der AS Calbe der BAB A 14 leistungsfähig mit Kapazitätsreserven möglich. Das gleiche gilt, wenn mögliche weitere gewerbliche Nutzungen, die momentan nur in der 14. Änderung des Flächennutzungsplans dargestellt sind, über den gleichen Knotenpunkt abgewickelt werden. Einschließlich des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens ist auf der L 63 und in der Anschlussstelle der BAB A 14 von einer guten Verkehrsqualität auszugehen.

Die im Gestaltungsvorschlag dargestellte Linksabbiegespur aus Richtung Westen stellt eine ausreichende Maßnahme zur leistungsfähigen Erschließung des Plangebietes dar. Eine Lichtsignalanlage ist derzeit, auch bei einem Anschluss der weiteren östlich angrenzenden Flächen an den Knotenpunkt, nicht erforderlich. Aus diesem Grund konnte auf die Berechnung einer zweiten, weiter östlich liegenden Zufahrt im Rahmen der VTU verzichtet werden.

Gemäß des Gestaltungsvorschlags der VTU zum zukünftigen Ausbau des bestehenden Knotenpunktes mit zusätzlicher Linksabbiegespur, sind nur geringe bauliche Maßnahmen zur Verbreiterung der Landesstraße erforderlich. Die Seitenräume (Entwässerungsmulden und Radwegführung) sind entsprechend anzupassen. Die im Gestaltungsvorschlag integrierte Radwegführung stellt eine verkehrstechnisch unproblematische und sicherere Lösung dar.

In der Ausführungsplanung ist die unmittelbar östlich angrenzende Planfeststellung zur Ortsumgebung Brumby zu beachten.

4 Entwicklung aus übergeordneten Planungen

4.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Gemäß § 1 (4) Baugesetzbuch (BauGB) sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Ziele und Grundsätze der Raumordnung werden im Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt (LEP 2010) und im Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg (REP MD 2006) formuliert. Der REP MD befindet sich zurzeit in Neuaufstellung. Da kein Entwurf der Neuaufstellung vorliegt, werden die Aussagen des REP MD 2006 herangezogen.

Eine umfangreiche Auseinandersetzung mit den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung erfolgt auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung. Es wird auf die Ausführungen der 14. Änderung des Flächennutzungsplans verwiesen, die im Parallelverfahren durchgeführt wird.

Zusammenfassung der Ziele und Grundsätze des LEP 2010

Berücksichtigt wurden die Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Raumstruktur, zur Entwicklung der Siedlungsstruktur, zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur und zur Entwicklung der Freiraumstruktur.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Plangebiet im ländlichen Raum liegt, der besondere Strukturschwächen aufweist und als Raum mit besonderem Entwicklungsbedarf festgelegt ist. In diesen Räumen sind die Voraussetzungen für die Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu schaffen und zu verbessern sowie außerlandwirtschaftliche Arbeitsplätze zu schaffen. Zudem befindet sich der Planungsraum an einer überregionalen Achse von europäischer Bedeutung, die in Zukunft auf Grund des Netzausbaus und des prognostizierten Wachstums des Güterverkehrs eher noch an Bedeutung gewinnen wird. Diese Entwicklungsachsen sind ein geeignetes Entwicklungs- und Ordnungsinstrument für eine nachhaltige raumstrukturelle Entwicklung. Ihre gute Erschließung und Versorgung kann in den von ihr berührten Räumen Standort- und Lagevorteile aufzeigen, die wiederum strukturelle Entwicklungsimpulse zur Folge haben. Die Achse verbindet zum einen Verdichtungsräume untereinander, vermag jedoch auch ländlich strukturschwächere Gebiete an die Verdichtungsräume anzuschließen. Diese raumordnerischen Vorgaben werden durch die Darstellung eines Sondergebietes Autohof beachtet und umgesetzt. Einschränkend wirkt bei dem gewählten Standort die Inanspruchnahme gänzlich neuer Flächen, die zurzeit landwirtschaftlich genutzt werden und als Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft dargestellt sind. Gleichzeitig ist eine Flächeninanspruchnahme im gesamten Hoheitsgebiet des zentralen Ortes für Gewerbe- und Industrieflächen jedoch ausdrücklich möglich, solange keine Ziele und Grundsätze der Raumordnung entgegenstehen. Hier ist jedoch zu beachten, dass die Struktur bereits durch die Trasse der Entwicklungsachse, der BAB A14 vorgegeben wird, die selbst einen Einschnitt in die Vorbehaltsfläche für Landwirtschaft darstellt. Die Ansiedlung autobahnnaher Nutzungen und Versorgungseinrichtungen ist insofern folgerichtig. Der Standort nutzt den bestehenden Wettbewerbsvorteil bestehend aus räumlicher Lagegunst, guter Verkehrserschließung und Flächenverfügbarkeit. Der Standort ist zudem geeignet als Verknüpfungspunkt zu dienen. Die Achse, an der er liegt, verbindet zum einen die Verdichtungsräume untereinander. Sie soll darüber hinaus aber auch dazu dienen, die

ländlichen Räume an die Verdichtungsräume anzuschließen und die überregionalen Wirtschaftsimpulse zu nutzen und in die strukturschwachen Gebiete zu leiten. Diese Verknüpfungsfunktion kann u.a. zur Belebung des GE „West“ in Brumby dienen und langfristig zur Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Staßfurts.

In Bezug auf die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen und den Freiraumschutz ist abschließend auf die intensive Standortuntersuchung auf Makro- und Mikroebene im Flächennutzungsplan hinzuweisen, die keine alternativen Standorte hervorgebracht hat, sowie auf die beabsichtigte Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Belange im Rahmen des Ausgleichs im Umweltbericht. Dem vorliegenden Bebauungsplan stehen keine Ziele der Raumordnung auf Ebene der Landesplanung entgegen.

Zusammenfassung der Ziele und Grundsätze des REP MD 2006

Gemäß LEP 2010 sind die Vorrang- und Vorbehaltsgebiete in die Regionalpläne zu übernehmen und können dort konkretisiert und ergänzt werden. Der REP 2006 übernimmt die Festlegung als Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft (Magdeburger Börde). Gemäß REP 2006 ergänzen Vorbehaltsgebiete die Vorranggebiete um noch nicht endgültig abgewogene Zielsetzungen.

Die Regionalplanung gibt somit die Ziele und Grundsätze der Landesplanung in Bezug auf das Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft und die vorrangig zu entwickelnden Altstandorte gegenüber Neuerschließungen wieder.

Analog zur Landesplanung wird jedoch auch auf der Ebene der Regionalplanung aufgezeigt, dass es sich bei den Vorbehaltsgebieten nicht um abschließend abgewogene Zielsetzungen handelt.

Den Belangen der Landwirtschaft wurde in der Abwägung ein besonderer Stellenwert beigemessen. Dies wird u.a. dadurch deutlich, dass auf der Ebene der Flächennutzungsplanung eine umfassende Alternativenprüfung (Kapitel 1.3, Begründung zur 14. Änderung des FNP) durchgeführt wurde, die unter Berücksichtigung der Planungsziele zur Etablierung eines Autohofes andere, auch bestehende, Standorte in Betracht gezogen hat, um eine Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Fläche zu reduzieren (Makrostandort). Die Belange der Landwirtschaft wurden auch insoweit berücksichtigt, dass im Bereich der Abfahrt Calbe (Mikrostandort) eine Fläche gewählt wurde, die bereits durch vier Gashochdruckleitungen und eine Trinkwasserleitung gekreuzt werden und auf Grund dessen eine gewisse Vorbelastung aufweisen.

Berücksichtigung fand in der Abwägung auf Grund des besonderen Stellenwertes der Belange der Landwirtschaft auch das Ziel, den erforderlichen Ausgleich für den Eingriff möglichst vollständig ohne die Inanspruchnahme weiterer landwirtschaftlicher Flächen zu realisieren.

In der Begründung zur 14. Änderung des Flächennutzungsplans und auch in dieser Begründung unter Pkt. 4.3 wird das Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Staßfurt, das zwischen August 2014 und Mai 2015 als informelle Planung erarbeitet wurde, ausführlich dargestellt. Auf Grundlage dieses Konzeptes positioniert sich die Stadt Staßfurt dahingehend, 242 ha Gewerbeflächen von ursprünglich ca. 700 ha zurück zu entwickeln. Von diesen sollen 202 ha wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden, die restlichen 40 ha sollen für einen künftig geplanten Flächenpool für Ausgleichs- und

Ersatzmaßnahmen reserviert sein. Im zukünftig aufzustellenden Flächennutzungsplan der Stadt Staßfurt wird die aktualisierte Gewerbeflächenausweisung entsprechend festgeschrieben werden.

Abschließend wurde ebenfalls eingestellt, dass von dem geplanten Autohof Anziehungseffekte für weitere Gewerbetreibende ausgehen, die dann auch im bestehenden Gewerbegebiet „West“ angesiedelt werden können, um weitere wirtschaftliche Impulse in den strukturschwachen Raum zu leiten.

Neben besonders gewichteten Belangen der Landwirtschaft wurden von der Stadt Staßfurt weitere Belange in die Abwägung eingestellt. Hierzu gehören die angestrebte Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und die Schaffung von (außerlandwirtschaftlichen) Arbeitsplätzen.

Auch die Planung, Planfeststellung bzw. in Teilabschnitten bereits Ausführung des Lückenschlusses der BAB A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin fällt in der Abwägung ins Gewicht. Der REP Magdeburg stellt den beabsichtigten Lückenschluss auch zeichnerisch dar. Mittel- bis langfristig ist damit zu rechnen, dass die Bedeutung der BAB A 14 in Deutschland und Europa zunehmen wird.

Unter Berücksichtigung aller relevanter Belange kommt die Stadt Staßfurt zu dem folgenden Ergebnis: Auf Grund der oben genannten Gründe hinsichtlich der wirtschaftlichen Effekte der geplanten Nutzung, der Lage- und Standortvorteile und auf Grund eines Mangels an alternativen Standorten, wird den Belangen der Landwirtschaft trotz besonderen Gewichts in der Abwägung an diesem Standort keinen Vorrang gegeben und ein Sondergebiet Autohof festgesetzt.

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan werden Maßnahmen aufgezeigt, um die Belange der Landwirtschaft bei der Ausführung des Ausgleichs ausreichend zu berücksichtigen.

Gemäß Stellungnahmen der Planungsgemeinschaft Magdeburg vom 17.07.2015, des Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt vom 27.08.2015 und des Salzlandkreis vom 30.07.2015 stehen der Planung keine Ziele der Raumordnung entgegen. Die Grundsätze der Raumordnung sind in die Planung und Abwägung einzubeziehen. Die Bodenversiegelung und die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Fläche werden bei der Wahl der Ausgleichsmaßnahmen entsprechend berücksichtigt.

Dem vorliegenden Bebauungsplan stehen keine Ziele der Regionalplanung entgegen.

4.2 Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Brumby von 1992 (2006 eingemeindet in die Gemeinde Förderstedt, 2009 eingemeindet in die Stadt Staßfurt) stellt für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes Fläche für die Landwirtschaft dar.

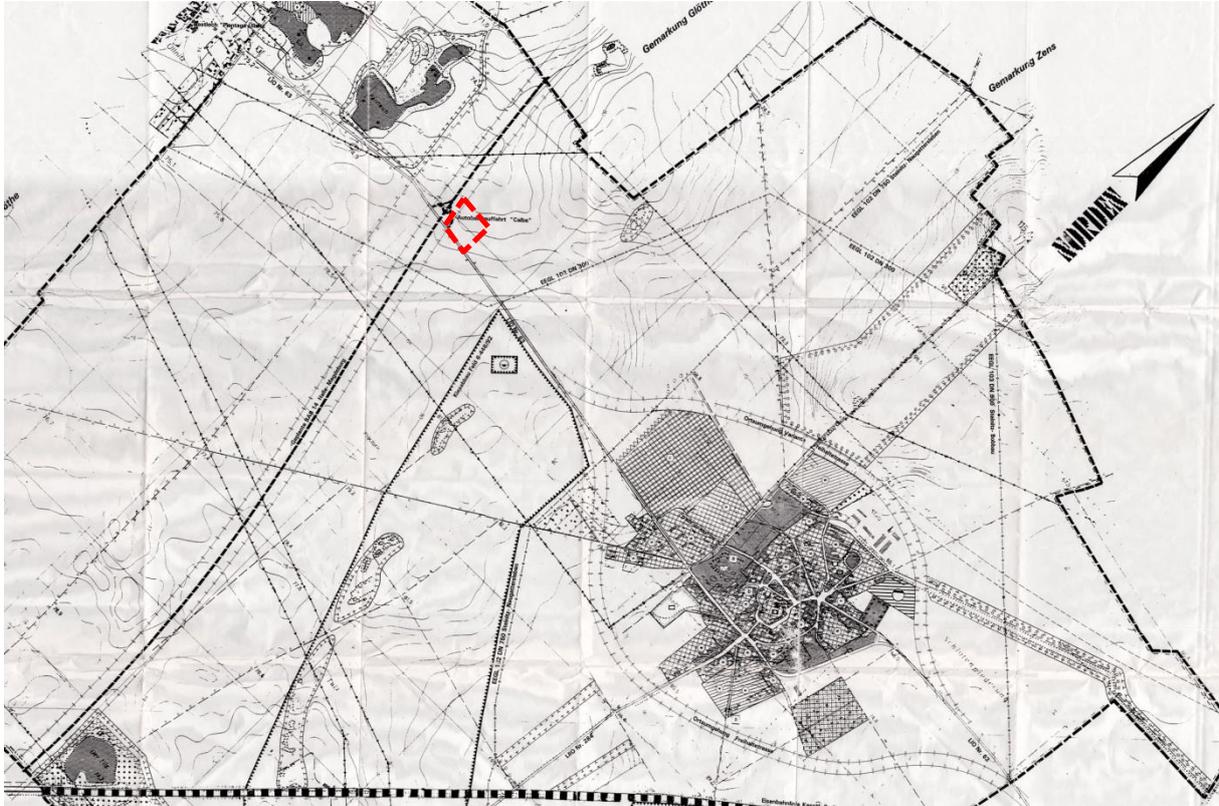


Abbildung 3 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Brumby mit Plangebietskennzeichnung

Die Darstellung „Fläche für die Landwirtschaft“ entspricht nicht mehr den Planungszielen der Stadt Staßfurt. Entsprechend den geänderten städtebaulichen Zielsetzungen, wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB geändert und ein „Sondergebiet Autohof“ sowie eine „Grünfläche“ mit „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ dargestellt.

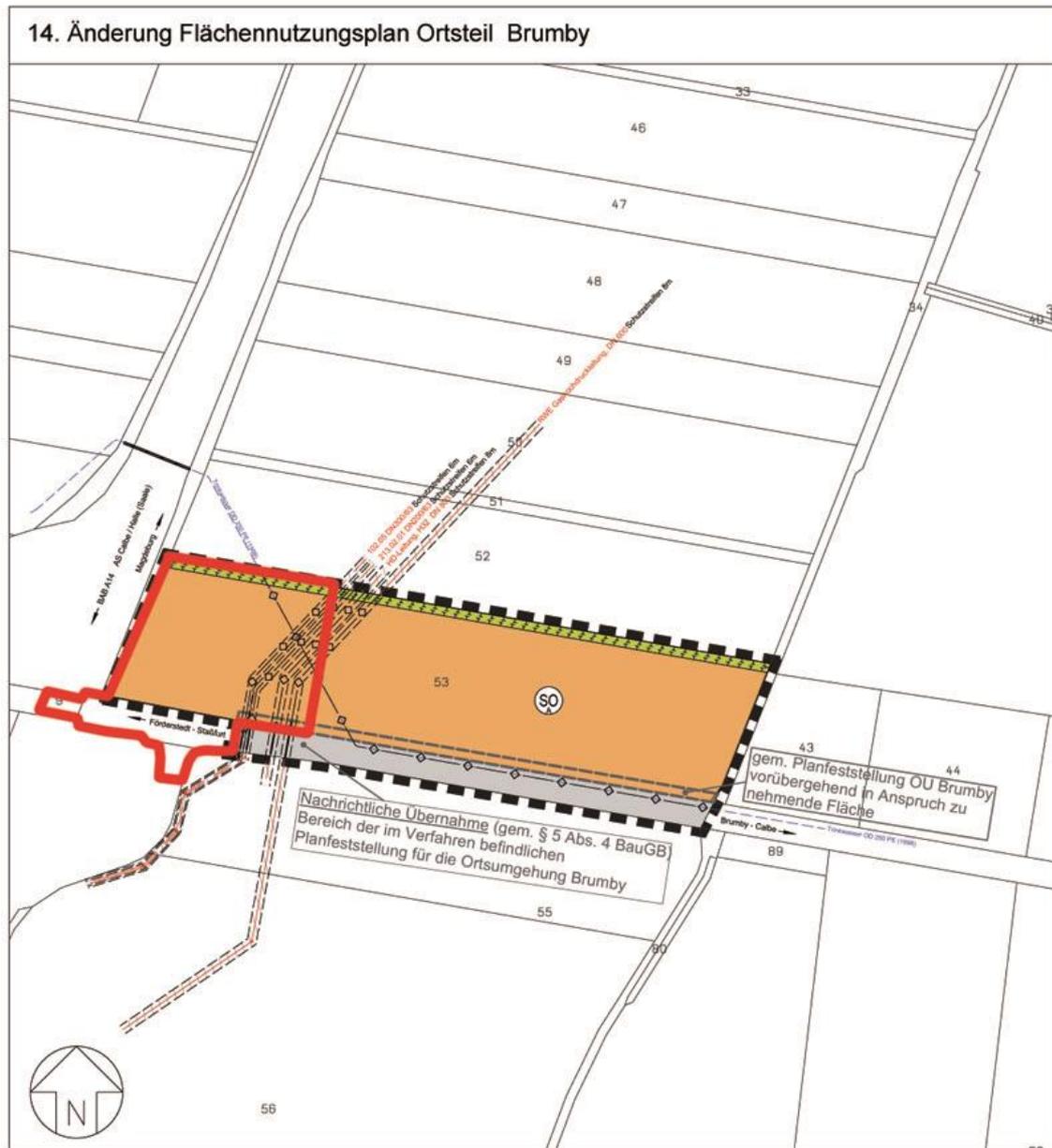


Abbildung 4 Entwurf der 14. FNP-Änderung mit Kennzeichnung des B-Plangebietes

4.3 Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Staßfurt 2015

Da die Sondergebietsfläche „Autohof“ und damit auch die in Rede stehende Fläche des Bebauungsplans eine zusätzliche Ausweisung von gewerblich nutzbaren Flächen darstellt, wurde der Stadt von Seiten der Raumordnungsbehörden des Landes Sachsen-Anhalt: LVWA, Referat 309-Raumordnung, Landesentwicklung; der Regionalen Planungsgemeinschaft Magdeburg sowie dem Salzlandkreis, Fachdienst Kreis- und Wirtschaftsentwicklung empfohlen, eine informelle Planung zur weiteren Entwicklung der gewerblichen Bauflächen innerhalb der Gesamtstadt Staßfurt zu erarbeiten. Die GE Entwicklungskonzeption soll als Teil-Fachplanung in den künftigen, neuen, gesamtstädtischen Flächennutzungsplan einfließen.

Im Ergebnis der Begutachtung der gewerblichen Flächen sollte sich die Stadt Staßfurt zu den künftigen Schwerpunktf lächen bekennen, sowie die auf F-Plan-Ebene zurück zu

entwickelnden Flächen identifizieren. Diese informelle Planung wurde in der Zeit von August 2014 bis Mai 2015 durch den Fachdienst Planung, Wirtschaftsförderung und Liegenschaften der Stadt in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Büro StadtLandGrün als künftiges, strategische Konzept der Stadt Staßfurt erarbeitet. Die Ergebnisse wurden bereits in verschiedenen politischen Gremien der Stadt, sowie bei den o.g. Raumordnungsbehörden vorgestellt.

Eine ausführliche Darstellung erfolgte in der Begründung zur **14. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Staßfurt OT Brumby**. An dieser Stelle sollen wichtige Eckpunkte des Konzepts dargestellt werden.

Im Rahmen der konzeptionellen Bearbeitung der informellen Planung wurden nach der allgemeinen Bestandserfassung in weitergehenden Schritten die Gewerbeflächen nach einem speziellen Schema untersucht und bewertet. Im Anschluss an die Entwicklung eines Bewertungssystems nach Punkten und der Einstufung nach Handlungserfordernis wurde ein Vorschlag zum weiteren Umgang mit den Flächen unterbreitet. Im zweiten Schritt der Flächenbewertung wurden die Flächen anschließend durch Vor-Ort-Begehungen und nach konkreten Indikatoren geprüft. Daraufhin konnten die Erarbeitung eines Flächenpasses je Gebiet, Empfehlungen zum weiteren Umgang mit der jeweiligen Fläche, sowie Empfehlungen zur Darstellung im gesamtstädtischen Flächennutzungsplan erfolgen.

Änderung der gesamten GE-Flächenbilanz:

Ausgehend von aktuell noch 700 ha ausgewiesenen Gewerbeflächen (davon 248 ha in gewerblicher Nutzung, 83 ha zur Verfügung stehendes Flächenpotential) soll folgende Änderung in der GE-Flächenbilanzierung erfolgen:

- 317 ha Gewerbeflächen
- Ergänzung durch ca. 20 ha gemischte Bauflächen

Rückentwicklung von 242 ha

- davon 202 ha Fortführung in landwirtschaftlicher Nutzung
- davon 40 ha künftig vorgesehen für einen Flächenpool für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Laut Konzeption soll der erste Entwicklungsschwerpunkt für die GE / GI Entwicklungen das nördliche Stadtgebiet der Kernstadt Staßfurt (Gewerbering Staßfurt) selbst sein (siehe: Pkt. 3.2 im GE -Flächenentwicklungskonzept: "Ziele der zukünftigen Gewerbeflächenentwicklung" i.V.m. Pkt. 3.2.1: „Entwicklungsschwerpunkte Kernstadt und Brumby“).

Mit dem Autobahnanschluss Brumby/Calbe verfügt die Stadt Staßfurt über einen direkten Anschluss an die Autobahn A 14 und damit an überregionale Verkehrsadern (A 9, A 38, B 6). Für den Standort Brumby ist ein Schwerpunkt / eine gewerbliche Konzentration im Bereich Transport, Logistik, autobahnaffines Gewerbe vorgesehen, der im übrigen Gemeindegebiet nicht abgedeckt wird. Der Mikrostandort Brumby (vorhandenes GE „West“ sowie Standort „Sondergebiet Autohof“) soll künftig als zweiter gewerblicher Entwicklungsschwerpunkt ausgewiesen werden.

Mit der Darstellung eines Sondergebietes Autohof sollen die Entwicklungen zur Ansiedlung sogenannter autobahnnaher Nutzungen wie z.B. Raststättenangebote, Systemgastronomie und Tankstelle, autobahnnaher Betriebe (z.B. Logistiker), LKW-Stellplätze, Kfz-Dienstleistungen und Service, usw. vorbereitet werden, um langfristig ein Versorgungs- und Dienstleistungsangebot für überregionale Verkehre an der Achse der BAB 14, insbesondere für den zunehmenden Güterverkehr und die damit steigenden Anforderungen an dessen Versorgung, zu schaffen. Es ist zudem strategisches und langfristiges Ziel der Stadt Staßfurt, die beabsichtigte Ansiedlung des Autohofes zu nutzen, um Impulse für das Gewerbegebiet „West“ in Brumby zu generieren, bei dem sich eine Vermarktung der Flächen für die Stadt Staßfurt bisher schwierig darstellte.

Das bereits erschlossene Gewerbegebiet in Brumby liegt ca. 500 m östlich des Sondergebietes. Der Bebauungsplan Nr. 01/92 „Gewerbegebiet West“ ist seit 1992 rechtskräftig und wurde im Jahr 2007 geändert und geringfügig erweitert. In dem ca. 16,8 ha großen Gewerbegebiet gibt es sowohl ungenutzte Bausubstanz als auch ca. 8,6 ha freie Gewerbe- bzw. Industriefläche. Auf den zur Verfügung stehenden Flächen sollen gemäß der Stadt Staßfurt vorwiegend regional tätige Betriebe angesiedelt werden, die der Eigenentwicklung des Ortsteils Brumby und der Stadt Staßfurt dienen.

Abschließend kann festgestellt werden, dass das o.g. Rückentwicklungspotential von 242 ha im Sinne der strategischen Entwicklung des Gesamt-Wirtschaftsstandorts Staßfurt eine Legitimation für die Neuausweisung der gewerblichen Sonderbaufläche „Autohof“ mit 7,8 ha darstellt.

4.4 Landschaftsplan Gemeinde Förderstedt 2007

Der Landschaftsplan 2007 ist der landschaftsökologische und landschaftsgestalterische Beitrag zum Flächennutzungsplan der Gemeinde Förderstedt mit den Gemarkungen Atzendorf, Brumby, Förderstedt, Glöthe und Löbnitz. In seinem Entwicklungsteil enthält der Landschaftsplan die örtlichen Maßnahmen zur Landschaftsentwicklung, zur Verwirklichung der Ziele, Aufgaben und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Erholungsvorsorge im Rahmen der vorbereiteten Bauleitplanung. Die Aussagen des Landschaftsplanes werden daher im Umweltbericht Bebauungsplan näher betrachtet.

4.5 Planfeststellung zur Ortsumgehung Brumby

Die Planungsabsicht der Ortsumgehung Brumby stellt bereits der Flächennutzungsplan der damaligen Gemeinde Brumby von 1992 dar (siehe Abb. 3, Seite 15). Seit dem 15.03.2015 liegt der Planfeststellungsbeschluss des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt (Az: 308.3.3-31037-F11.12) vor.

Die 14. Änderung des Flächennutzungsplans, der im Parallelverfahren gem. § 8 (3) BauGB aufgestellt wird, übernimmt den Bereich der im Verfahren befindlichen Planfeststellung für die Ortsumgehung Brumby nachrichtlich (siehe Abb. 4, Seite 16). Die FNP-Änderung stellt ebenfalls den Bereich auf dem Flurstück 53 dar, der gemäß dem aktuellen Stand des Planfeststellungsverfahrens eine vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche darstellt. Der vorliegende Bebauungsplan konkretisiert diese Darstellung in einer Textlichen Festsetzung gem. § 9 (2) BauGB (siehe Punkt 5.5 dieser Begründung).

5 Inhalte und Auswirkungen des Bebauungsplans

5.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung wird gem. § 11 BauNVO ein sonstiges Sondergebiet Autohof festgesetzt. Als sonstige Sondergebiete sind gem. § 11 Abs. 1 BauNVO solche Gebiete festzusetzen, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 BauNVO wesentlich unterscheiden. Das sonstige Sondergebiet Autohof dient vorrangig der „Versorgung“ der Autobahnnutzer im Rahmen eines Rastaufenthaltes. Zulässig sind daher Tankstellen mit Tankstellenshop, Systemgastronomie sowie Stellplätze für LKW und PKW.

Das sonstige Sondergebiet Autohof leitet sich aus der Darstellung des Flächennutzungsplans ab, der im Parallelverfahren gem. § 8 Abs.3 BauGB aufgestellt wird und für den Bereich des Bebauungsplans ein Sondergebiet Autohof darstellt. Die Festsetzung Sondergebiet Autohof wird für diesen Bebauungsplan getroffen, da er den ersten Entwicklungsabschnitt der Gesamtentwicklung Autohof bildet. Die Stadt Staßfurt beabsichtigt, das im Flächennutzungsplan dargestellte Sondergebiet in mehreren Schritten zu einem Autohof mit Auto-/LKW-Dienstleistungen und –Serviceangeboten sowie einer LKW-Stellplatzanlage zu entwickeln, die das zunächst geschaffene Angebot von Tankstelle, Systemgastronomie und Stellplätzen für LKW und PKW ergänzen.

Neben dem Tankstellenshop sind keine Einzelhandelsbetriebe im Sondergebiet Autohof zulässig, da diese nicht der Versorgung der Autobahnnutzer dienen und somit nicht den Planungszielen der Raumordnung entsprechen.

Weiterhin ausgeschlossen sind Vergnügungsstätten, da Sie ebenfalls nicht den Planungszielen entsprechen. Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten kann hier den beabsichtigten Charakter des Sondergebietes Autohof mit Familienrestaurant zum Rastaufenthalt beeinträchtigen. Nachteilige Auswirkungen auf die anzusiedelnden gewerblichen autoaffinen Nutzungen sollen vermieden werden.

Neben den genannten festgesetzten Nutzungen sind als Art der baulichen Nutzung weiterhin nutzungsbezogene Lagerräume und Werkstätten sowie betriebsbezogene Büroräume zulässig. Sie entsprechen dem Nutzungszweck eines Autohofes.

Auf Grund der Vorbelastung des Gebietes durch Verkehrslärm und der Nutzung als Autohof werden Wohnungen für Betriebsleiter in dem Sondergebiet ausgeschlossen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird entsprechend der Sondergebietsausweisung und im Sinne der anzusiedelnden Nutzungen mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 festgesetzt. Dies ermöglicht eine der Nutzung angemessene Ausnutzung des sonstigen Sondergebietes durch die Baukörper und die erforderlichen Stellplätze.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird für das Sondergebiet mit 86,6 m ü NHN (Normalhöhennull) und einem Vollgeschoss festgesetzt. Bezogen auf das Geländenniveau (zwischen 78,62 m und 79,59 m ü NHN) entspricht dies einer für die beabsichtigte Nutzung ausreichenden maximalen Gebäudehöhe zwischen 7 und 8 m.

Die maximal zulässige Höhe des Werbepylons wird mit 35 m über Gelände festgesetzt. Die eingemessenen Höhenpunkte im Bereich des Pylons liegen bei 78.74 m, 78.77 m, 78.79 m und 78.95 m ü NHN. Die maximale Höhe des Pylons wird deshalb mit 113.80 m ü NHN festgesetzt.

Die maximal zulässige Höhe des Pylons wurde mit Vertretern des Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Vertretern der Investoren und der Stadt Staßfurt bei einem Vor-Ort-Termin und einer Unterredung am 15.03.2013 auf 35 m festgelegt. Die festgelegte Höhe ist in diesem Fall erforderlich, damit auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (Höhenlage Autobahn und Plangebiet, Sichtachsen, Bewuchshöhe) ein frühzeitiges Erkennen der Angebote durch die Verkehrsteilnehmer möglich ist. Die festgesetzte Pylonhöhe dient der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn A 14.

5.3 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Grundstücksfläche wird in Verbindung mit § 9 Abs. 1 BauGB durch Baugrenzen festgesetzt. Die Baufenster sind so groß gefasst, dass, im Sinne der planerischen Zurückhaltung, eine flexible Ausnutzung der Grundstücke möglich ist. Die Begrenzung der Baufenster resultiert u.a. aus der Lage der Versorgungsleitungen und deren Schutzbereichen (Gas- Hochdruckleitungen und Trinkwasserleitung), den Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen, den Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sowie aus der ggf. notwendigen Fläche für die Erstellung einer Versickerungsmulde westlich der Planstraße. Sollte eine Versickerung nicht erforderlich sein, so können auf der genannten Fläche u.a. Nebenanlagen, wie bspw. weitere Stellplätze, errichtet werden.

Zudem sind die Bestimmungen des § 9 FStrG und des § 24 StrG LSA zum Abstand baulicher Anlagen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn sind einzuhalten. Die Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone der Bundesautobahn A 14 und der Landesstraße L 63 sind in der Planzeichnung dargestellt.

LKW-Stellplätze sind nur in den dafür festgesetzten Umgrenzungen für LKW-Stellplätze zulässig.

PKW-Stellplätze sind innerhalb des gesamten Sondergebietes zulässig, auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen.

Zur planerischen Steuerung des beabsichtigten Werbepylons wird eine Fläche für Nebenanlagen festgesetzt, in der ein Werbepylon zulässig ist. Außerhalb der festgesetzten Fläche für Nebenanlagen sind keine weiteren Werbepylone zulässig. Der Pylon ist als Gemeinschaftswerbeanlage für die Tankstelle und das Fastfood-Restaurant geplant. Gemäß der örtlichen Bauvorschrift ist die Werbeanlage blendfrei und unbeweglich zu errichten.

Der Werbepylon bedarf der Zustimmung bzw. Genehmigung der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt.

Flächen die von der Bebauung freizuhalten sind

Die in der Planzeichnung festgesetzte Fläche bezieht sich im Wesentlichen auf die Schutzbereiche der hier unterirdisch verlaufenden Leitungstrassen (Gas-Hochdruckleitungen) und ist von einer Bebauung freizuhalten. Eine Oberflächenbefestigung bzw.

Überführung der Schutzbereiche ist für den Bereich zulässig, der nicht zusätzlich mit der textlichen Festsetzung 7.2 gekennzeichnet ist.

5.4 Verkehrsflächen

Im Plangebiet ist sowohl im Bereich der Landesstraße als auch zur inneren Erschließung des Sondergebietes eine Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB festgesetzt.

Die Festsetzung auf dem Flurstück 53 erfolgt, da es sich zurzeit um eine ausschließlich den im Plangebiet zulässigen Betrieben dienende Erschließung handelt. Die Verkehrsfläche wird jedoch bis an den östlichen Rand des Plangebietes festgesetzt, um planungsrechtlich eine Erweiterung des Autohofes nach Osten zu ermöglichen. Die Planstraße soll nach Ausbau dem öffentlichen Verkehr gewidmet (Gemeindestraße) und in die Baulastträgerschaft der Stadt Staßfurt übertragen werden.

Für diese Verkehrsfläche schließt die Stadt mit den Investoren einen städtebaulichen Vertrag gem. § 11 BauGB. Gemäß des städtebaulichen Vertrags übernehmen die Investoren die Kosten für Planung und Umsetzung der Erschließungsstraße. Vor der Umsetzung des Knotenausbaus ist eine Kreuzungsvereinbarung zwischen der Stadt Staßfurt und der LSBB zu schließen.

Die im Bebauungsplan festgesetzte Verkehrsfläche im Bereich des Flurstücks 54 (Landesstraße L 63) ermöglicht den Ausbau des Knotenpunktes gem. des Gestaltungskonzeptes der vorliegenden VTU. Im Rahmen der Planumsetzung ist das Gestaltungskonzept entsprechend zu konkretisieren und die Genehmigungsplanung mit der zuständigen LSBB abzustimmen.

Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

Westlich und östlich der Zufahrt von der Landesstraße wird für das Sondergebiet ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt. Dadurch wird gesichert, dass keine weiteren Zufahrten von der Landesstraße zulässig sind.

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Die entsprechend festgesetzten Bereiche sind mit einem Leitungsrecht zu Gunsten der Leitungsträger zu sichern (Stand März 2016).

- Trinkwasserleitung DN 200, WZV Landkreis Schönebeck
- Ontras Ferngasleitung 102.05 DN 300, Ontras Gastransport GmbH
- Ontras Ferngasleitung 213.02.01 DN 200, Ontras Gastransport GmbH
- EMS Gasleitung DN 800, DP 70, Erdgas Mittelsachsen GmbH
- RWE Gasleitung Anbindungsleitung Kavernenspeicher Staßfurt -Gasleitungsnetz der ONTRAS DN 600, RWE

5.5 Festsetzungen gemäß § 9 (2) BauGB

Das Planfeststellungsverfahren zur Ortsumgehung Brumby wurde zwischen 2012 und Anfang 2015 durchgeführt und endete mit dem Planfeststellungsbeschluss.

Bauausführend ist die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich West.

Der Bebauungsplan Nr. 52-I/12 berücksichtigt die Planfeststellung wie folgt: Im Bereich der Landesstraße ist der Geltungsbereich so festgesetzt, dass keine Überlagerung mit dem Planfeststellungsentwurf erfolgt.

Der Planfeststellungsbeschluss sieht vor, Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans (Flurstück 53) für den Zeitraum der Baumaßnahme über einen vorübergehenden Grundbesitz zu sichern.

Der Bebauungsplan setzt für diesen Bereich eine aufschiebend bedingende Festsetzung gem. § 9 (2) Nr. 1 BauGB fest. Die textliche Festsetzung Nr. 7.1 bestimmt, dass die getroffenen Festsetzungen in der gekennzeichneten Fläche erst dann zulässig sind, wenn die Verkehrsübergabe der dann planfestgestellten Ortsumgehung Brumby erfolgt ist. Auf diese Weise wird zum einen gesichert, dass die Fläche im Rahmen der Planfeststellung und Ausführung als „vorrübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche“ zur Verfügung steht. Gleichzeitig wird jedoch auch die Folgenutzung gem. § 9 (2) Satz 2 BauGB als Sondergebiet mit Pflanzbindung festgesetzt, um eine städtebaulich sinnvolle langfristige Festsetzung für diesen Bereich treffen zu können. Auf diese Weise wird gesichert, dass dem Grundstückseigentümer auch nach der Fertigstellung der Ortsumgehung das Flurstück 53 vollständig zur Verfügung steht.

Gemäß der textlichen Festsetzung 7.2 sind Innerhalb der gekennzeichneten Fläche gem. § 9 (2) Satz 2 BauGB Oberflächenbefestigungen und Versiegelungen zur Errichtung von Straßen oder Stellplätzen und ihren Zufahrten gemäß den getroffenen Festsetzungen (SO Autohof, Umgrenzung von Flächen für LKW-Stellplätze, Straßenverkehrsfläche) solange unzulässig, bis durch entsprechende Maßnahmen (Demontage der vorhandenen Gashochdruckleitungen, Neuverlegung und Wiedereinbindung) an den vorhandenen Gas-Hochdruckleitungen im Eigentum der ONTRAS (FGL 213.02.01 (ON 200, OP 63) und FGL 102.05 (ON 300, OP 63)) eine Überfahrbarkeit der beiden Leitungen hergestellt wurde. Die Maßnahmen sind mit dem zuständigen Leitungsträger (ONTRAS Gastransport GmbH) abzustimmen.

5.6 Nachrichtliche Darstellungen und Hinweise

Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme des Salzlandkreis Fachdienst Gesundheit vom 18.05.2016 ist nach Prüfung der Belastungskarte 2014 keine Belastung mit Kampfmitteln bekannt.

Es wird darauf hingewiesen, dass beim Kampfmittelbeseitigungsdienst vorliegende Erkenntnisse einer ständigen Aktualisierung unterliegen und die Beurteilung von Flächen bei späteren Abfragen ggf. von den bislang getroffenen Entscheidungen abweichen kann. Ein völliger Ausschluss von Kampfmitteln ist generell nicht möglich. Daher wird auf die Vorschriften der KampfM-GAV08 verwiesen.

Sollten bei Erdarbeiten Kampfmittel gefunden werden, ist umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt des Salzlandkreises oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu informieren.

Leitungen

Die durch das Plangebiet verlaufenden Gas-Hochdruckleitungen und die Trinkwasserleitung sind grundsätzlich in ihrem Bestand zu erhalten. Die Leitungen sind gemäß den zur Verfügung gestellten Planungen der Leitungsträger in die Planzeichnung übernommen worden. Die Lage der Leitungen wurde jedoch nicht eingemessen. Bei etwaigen Bauarbeiten ist die Lage vor Ort in Abstimmung mit den Leitungsträgern zu überprüfen.

Archäologie

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des sogenannten mitteldeutschen Altsiedellandes. Im Umfeld des Vorhabens befinden sich gemäß § 2 DenkmSchG LSA zahlreiche archäologische Kulturdenkmale.

Darüber hinaus bestehen aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege Anhaltspunkte nach § 14 (2) DenkmSchG LSA, dass bei Bodeneingriffen bei o. g. Vorhaben bislang unbekannte Bodendenkmale entdeckt werden können.

Gemäß Stellungnahme des Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt vom 05.03.2013 sollte den Baumaßnahmen ein abgestimmtes Dokumentationsverfahren vorgeschaltet werden.

Nach Durchführung der archäologischen Dokumentation vor Ort liegt mit Datum vom 22.07.2016 eine Freigabebescheinigung des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt vor.

5.7 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Zur Beurteilung der gewerblichen und insbesondere verkehrlichen Emissionen sowie der Überprüfung der Schutzansprüche der umliegenden Bebauung, wurde die Erarbeitung eines schalltechnischen Prognosegutachtens³ beauftragt.

Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

Gewerbelärm

Aus dem Sondergebiet sind über die nutzungstypischen Geräuschemissionen durch An- und Abfahrten der geplanten Nutzungen keine weiteren Geräuschemissionen zu erwarten.

Die nächstgelegenen schutzbedürftigen Bereiche befinden sich in den Ortschaften Üllnitz, ca. 1,3 km westlich des Plangebietes sowie in Brumby, in einem Abstand von mehr als 1,1 km östlich des Bebauungsplangebietes. Aufgrund der sehr großen Entfernung werden durch den Betrieb des geplanten Autohofes keine relevanten Geräuscheinwirkungen an den nächstgelegenen (weit entfernten) Wohnnutzungen erwartet, so dass hierdurch keine zusätzlichen schädlichen Geräuscheinwirkungen hervorgerufen werden.

³ Schalltechnisches Prognosegutachten, Bebauungsplan Nr. 52-I/12 „Autohof Brumby/BAB A 14 AS Calbe“, Graner und Partner Ingenieure, 14.05.2013

Verkehrslärm

Der schalltechnischen Prognose wurden die Ergebnisse der Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) zu Grunde gelegt. Die VTU berücksichtigt das Verkehrsaufkommen der angrenzenden L 63 und der BAB A 14 sowie der Planstraße einschließlich des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf Grund der Entwicklung des Plangebietes.

Gemäß der schalltechnischen Prognose werden die Orientierungswerte der DIN 18005 sowohl tagsüber als auch in der Nacht in Teilbereichen überschritten.

Aktiver Lärmschutz ist auf Grund der örtlichen Topographie und der Autohofnutzung, die auf die Sichtbarkeit von der Autobahn angewiesen ist, nicht beabsichtigt.

Der Schutz von Büro- und Aufenthaltsräumen im Plangebiet erfolgt durch passiven Lärmschutz gem. der DIN 4109. Im Bebauungsplan werden Lärmpegelbereiche gemäß der DIN 4109 festgesetzt. Gemäß dem schalltechnischen Prognosegutachten ergeben sich die Lärmpegelbereiche IV und V.

Gesunde Arbeitsverhältnisse können zum einen durch Grundrissgestaltung, z.B. durch die Anordnung schützenswerter Nutzungen auf der lärmabgewandten Seite oder passiven Schallschutz geschaffen werden. Die Anforderungen an den passiven Schallschutz zum Schutz von Büro- und Aufenthaltsräumen vor Verkehrslärm ergeben sich gemäß DIN 4109 und sind im Bebauungsplan textlich festgesetzt. Die Dimensionierung des passiven Schallschutzes erfolgt durch die Festsetzung der Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109.

5.8 Ver- und Entsorgung

Im Rahmen einer vorgezogenen Beteiligung der Leitungs- und Versorgungsträger wurden im IV. Quartal 2011 eine Leitungsabfrage durchgeführt, um die Planung frühzeitig an eventuell bestehende Restriktionen anpassen zu können.

Gas

Die Lage der Leitungen und deren Schutzbereiche sind in die Planzeichnung übernommen worden und zusätzlich durch die Festsetzung einer Fläche, die von der Bebauung freizuhalten ist, gesichert. Die beiden westlichen Leitungen der Ontras Gastransport GmbH FGL 213.02.01 (DN 200) und FGL 102.05 (DN 300) sind zusätzlich durch die Textliche Festsetzung Nr. 7.2 vor einer Versiegelung bzw. Überfahrgang geschützt, bevor die Erneuerungsmaßnahmen zur Herstellung der Überfahrbarkeit der Leitungen abgeschlossen sind.

Gemäß Stellungnahme der GDMcom vom 17.05.2016 sind bei der Planung und der Umsetzung von festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Schutzabstände zu vorhandenen Leitungen zu beachten. Gleiches gilt für den Ersatz von Abgängen.

Trinkwasser

Durch den Geltungsbereich verläuft eine Trinkwasserleitung. Die anzusiedelnden Nutzungen können an die Trinkwasserleitung angeschlossen werden.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die genaue Lage des Anschlusses mit dem zuständigen WZV abzustimmen und die Leitung bis zum Übergang in die Hausanschlüsse nach

Möglichkeit im öffentlichen Straßenraum zu verlegen ist. Die Möglichkeit, die zukünftigen östlich angrenzenden Bebauungsplangebiete an diese Leitung anzuschließen, ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Eine weitere Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung.

Schmutzwasser

Bezüglich der Schmutzwasserentsorgung ist ein Anschluss an die ca. 300 m nördlich des Plangebietes verlaufende Abwasserdruckleitung (PE-HD 100) möglich. Die Verlegung einer entsprechenden Druckleitung erfolgt auf Kosten der anzuschließenden Nutzer.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die genaue Lage des Anschlusses mit dem zuständigen WAZV abzustimmen und durch einen Erschließungsvertrag zwischen WAZV und Investoren zu sichern ist.

Die Leitung ist nach Möglichkeit im öffentlichen Straßenraum zu verlegen ist. Die Möglichkeit, die zukünftigen östlich angrenzenden Bebauungsplangebiete an diese Leitung anzuschließen, ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Bei Überquerung eines privaten Grundstückes sind beschränkt persönliche Dienstbarkeiten und / oder Baulasten einzutragen.

Eine weitere Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung.

Oberflächenentwässerung

Gemäß § 79b des Wassergesetzes für das Land Sachsen-Anhalt (WG LSA) ist der Grundstückseigentümer zur Beseitigung des Niederschlagswassers verpflichtet.

Gemäß § 55 (2) WHG soll das Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden.

Für das Plangebiet wurden zwei Baugrundgutachten (nordwestlicher Bereich⁴ und südöstlicher Bereich⁵) erstellt.

Im Rahmen der Bodenuntersuchung konnte festgestellt werden, dass aufgrund von massiven Gesteinsschichten eine dezentrale Versickerung nicht möglich ist. Die Ingenieurgemeinschaft agwa stellte in einer Variantenuntersuchung zur Regenwasserbewirtschaftung im Februar 2016 dar, dass für die Entwässerung des südlichen Baugrundstückes und der Planstraße eine Entwässerung mittels eines offenen Beckens empfohlen wird. Dieses ist auf dem Grundstück westlich der Planstraße zu verorten, da die Bodenverhältnisse in diesem Bereich eine dezentrale Versickerung in Kombination mit Verdunstung zulassen. In der Planzeichnung wird diese Fläche als nicht überbaubare Grundstücksfläche dargestellt.

Für den Bereich nördlich der Planstraße konnte festgestellt werden, dass trotz der dort nachgewiesenen Gesteinsschicht eine dezentrale Versickerung mittels Rigolen möglich ist,

⁴ Baugrundgutachten, Borchert Ingenieure GmbH & Co. KG, Dezember 2012

⁵ Baugrund- und Altlastenuntersuchung, HPC AG, November 2015

da es sich voraussichtlich nicht um eine durchgehende Gesteinsschicht dicht unter der Geländeoberfläche handelt.

Im Rahmen der Genehmigungsplanung sind Anträge auf Erlaubnis zur Regenwasserversickerung zu stellen, in denen die genaue Art der Regenwasserversickerung nachzuweisen ist.

Eine Einleitung in ein Gewässer (Oberflächen- oder Grundwasser) über technische Anlagen ist gemäß § 10 i V. m. §§ 8 und 9 WHG erlaubnispflichtig. Ein Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis zur Ableitung von Niederschlagswasser ist vor Beginn der Baumaßnahmen bei der unteren Wasserbehörde zu stellen.

Eine Einleitung von Oberflächenwasser der Baugrundstücke in das Entwässerungssystem der Landesstraße ist nicht zulässig.

Elektrizität

Die Versorgung des Gebietes mit Strom soll durch die Verlegung von 20 kv-Leitungen entlang der Landesstraße (L 63) erfolgen. Die Kabel werden an eine zu errichtende Trafostation angeschlossen. Im Rahmen der Genehmigungsplanung sind Abstimmungen zu Unterquerung der Autobahn sowie zur Kreuzung der Gasleitungen durch die Stromleitungen erforderlich. Es wird darauf hingewiesen, dass die Abstimmung zur Unterquerung der Autobahn mit den Stromkabeln im Zuge der Genehmigungsplanung für die Verkehrsplanung abzustimmen ist.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die genaue Lage des Anschlusses mit dem zuständigen Versorger abzustimmen und die Leitung nach Möglichkeit im öffentlichen Straßenraum zu verlegen ist. Die Möglichkeit, die zukünftigen östlich angrenzenden Bebauungsplangebiete an diese Leitung anzuschließen, ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Bei Überquerung eines privaten Grundstückes sind beschränkt persönliche Dienstbarkeiten und / oder Baulasten einzutragen.

Gas

Ein Gasanschluss kann über den örtlichen Versorger EMS mit einer Versorgungsleitung von Osten erfolgen. Im Rahmen einer Genehmigungsplanung sind Abstimmungen zur Querung der vorhandenen Gasleitungen mit den jeweiligen Versorgern durchzuführen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die genaue Lage des Anschlusses mit dem zuständigen Versorger abzustimmen und die Leitung nach Möglichkeit im öffentlichen Straßenraum zu verlegen ist. Die Möglichkeit, die zukünftigen östlich angrenzenden Bebauungsplangebiete an diese Leitung anzuschließen, ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Bei Überquerung eines privaten Grundstückes sind beschränkt persönliche Dienstbarkeiten und / oder Baulasten einzutragen.

5.9 Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Es ist beabsichtigt, einen möglichst hohen Anteil des notwendigen Ausgleichs im Plangebiet zu realisieren, um unter anderem dem Ziel zu entsprechen, keine weitere landwirtschaftliche Fläche für den Ausgleich in Anspruch zu nehmen. Dafür setzt der Entwurf zwei Maßnahmenflächen (M1 und M2) im Plangebiet fest.

Die Maßnahmenfläche M1 am nördlichen Plangebietsrand hat eine minimale Breite von ca. 5 m und wird nach Osten hin auf 10 m verbreitert. Die Ausgleichsmaßnahmen am nördlichen Gebietsrand dienen darüber hinaus der Einbindung des Gebietes in die Landschaft.

Die Maßnahmenfläche M2 verläuft entlang der BAB 14 auf einer Länge von ca. 109 m und einer Breite von ca. 17 m. Sie befindet sich innerhalb der Anbauverbotszone der BAB 14.

Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft innerhalb des Geltungsbereiches

Auf den Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (M1 und M2) sind die folgenden Maßnahmen durchzuführen:

In der mit **M1** gekennzeichneten Fläche im Norden des Plangebietes ist eine Strauch-Baumhecke aus heimischen Arten anzupflanzen und bei Abgang zu ersetzen.

Pflanzabstände:

1,50 m x 1,50 bis 2,00 x 2,00 m für große Sträucher im Kernbereich der Hecke
1,00 m x 1,00 m für kleinere Straucharten im Randbereich

Herstellung:

Im Kern der Maßnahmenfläche ist im 10,00 m bis 12,00 m - Abstand jeweils im Wechsel eine Großbaum-Art und eine Kleinbaum-Art zu pflanzen. Die übrige Fläche ist mit Strauchpflanzen in Gruppen zu 5 Stck zu bepflanzen. Im Außenbereich der Hecke, dem äußeren Mantel, sind Buchten von 4,00 m - 5,00 m freizuhalten und nach der Pflanzung gegen Austrocknung mit einer Mulchschicht, z.B. Stroh, abdecken. Die DIN 18920 und ZTV Baumpflege sind zu beachten. Die Pflanzen sind mit einem Verbisschutz (Drahtosen oder Kunststoff-Fegemanschetten) zu versehen.

Pflanzenqualitäten:

Sträucher:

I. Str. 1xv. (leichte Sträucher, aus halbweitem Stand, 70-80

Str. 2xv. aus weitem Stand, 60 - 100

Bäume:

Hei. 2xv. aus weitem Stand, 150-200

H. 3xv Stammumfang 12-14

Pflege: auslichten bei Bedarf, in Abständen von 8-10 Jahren außerhalb der Brutzeit partiell "auf den Stock setzen"

Die Pflegemaßnahmen sind vorab mit der UNB abzustimmen.

In der mit **M2** gekennzeichneten Fläche im Westen des Plangebietes ist eine Ruderalflur, gebildet aus ausdauernden Arten, zu entwickeln.

Herstellung:

Ansaat der Fläche mit standortgerechtem, gebietsheimischem, regionalem Saatgut mit relativ geringer Saatgutmenge (ca 5 - 10 g/m²).

Pflege: Mähen 1 x / Jahr, partiell (ca. 50 % der Fläche) im Wechsel, nicht vor Mitte Oktober

Detailliertere Beschreibungen der textlichen Festsetzungen sind dem Kapitel 2.5.5 des Umweltberichtes zu entnehmen. Die Festsetzung einer Maßnahmenfläche M2 im Bereich der Anbauverbotszone der BAB 14 wurde im Vorhinein mit der zuständigen Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt abgestimmt. Gemäß einer Mitteilung vom 04.03.2013 der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd, sind Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Anbauverbotszone (40m parallel zur befestigten Fahrbahnkante der Autobahn) möglich.

Flächen zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Die Flächen zum Erhalt (Maßnahmen **M3** und **M4**) mit den textlichen Festsetzungen 4.3 und 4.4 dienen der Sicherung der vorhandenen Pflanzungen und Ruderalflächen im B-Plangebiet. Diese sind zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft auf externen Flächen

Die Maßnahmen leiten sich aus dem Umweltbericht der zugehörigen 14. Flächennutzungsplanänderung ab und umfassen die Maßnahmen M6 bis M9.

Für die externen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Flächen der Kleingartenanlage „1920“ e.V. heranzuziehen und wie folgt zu entwickeln:

Maßnahme **M6** - Entwicklung Ruderalflur

Im Westen und Süden der Kleingartenanlage "1920" e.V. ist eine Ruderalflur (URA), bestehend aus ausdauernden Arten, zu entwickeln. Die Gesamtgröße der Ruderalflur beträgt 1.550 m².

Maßnahme **M7** - Ruderalflur mit Baumgruppen

Im Norden der Kleingartenanlage "1920" e.V. ist eine Ruderalflur mit Baumgruppen (URA / HEC) aus überwiegend heimischen Arten zu entwickeln. Die Gesamtgröße der Maßnahme beträgt 2.300 m².

Maßnahme **M8** - Entwicklung landwirtschaftlicher Fläche

Im Norden der Kleingartenanlage "1920" e.V. ist eine Fläche als Ansaatgrünland (GSA) der landwirtschaftlichen Nutzung zuzuführen. Die Gesamtgröße der Maßnahme beträgt 15.340 m².

Maßnahme M9 - Herstellung unbefestigter Weg

Im Osten der Kleingartenanlage "1920" e.V. ist der existierende asphaltierte Weg zu entsiegeln (VWA). Der Weg ist dabei zu erhalten, so dass er auch weiterhin mit landwirtschaftlichen Maschinen befahren werden kann. Die Gesamtgröße der Maßnahme beträgt 2.700 m².

Flächenentsiegelung

Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen **M6 – M9** sind Entsiegelungsmaßnahmen von ca. 34,50 m² je betroffener Parzelle vorzunehmen. Diese erfolgen durch den Rückbau der vorhandenen Lauben einschließlich Fundamenten, Terrassen und Zuwegungen.

Umsetzungszeitraum

Die Umsetzung der Maßnahmenflächen M6 bis M8 hat spätestens in der ersten Pflanzperiode nach Fertigstellung der Baumaßnahmen zu erfolgen

5.10 Brandschutz

Der Löschwasserbedarf wird gemäß den Vorgaben des Arbeitsblattes W 405⁶ ermittelt.

Bei der Ermittlung dieses Wertes wird gemäß der Tabelle 1 des o.g. Arbeitsblattes die Art der baulichen Nutzung, die Zahl der Vollgeschosse, die Geschossflächenzahl sowie die Gefahr der Brandausbreitung berücksichtigt. Gemäß den Festsetzungen erfolgt eine Einordnung in die Kategorie „Gewerbegebiete“ mit einem Vollgeschoss und einer entsprechenden Geschossflächenzahl zwischen 0,7 und 1. Bezüglich der Gefahr der Brandausbreitung wird von einem mittleren Wert ausgegangen.

Daher wird, bezugnehmend auf das Arbeitsblatt W 405, für das Plangebiet zunächst von einem Löschwasserbedarf von 96 m³/h ausgegangen.

Laut der Stellungnahme der Städtischen Werke Magdeburg vom 05.02.2013 ist eine Löschwasserbereitstellung bis 96 m³/h über die vorhandene Trinkwasserleitung möglich. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die genaue Lage des Anschlusses abzustimmen und der Unterflurhydrant nach Möglichkeit im öffentlichen Straßenraum zu verlegen ist. Die Möglichkeit, die zukünftigen östlich angrenzenden Bebauungsplangebiete an diese Löschwasserversorgung anzuschließen, ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Bei Überquerung eines privaten Grundstückes sind Baulasten einzutragen.

6 Umweltbelange

Auf Grund der Neufassung des BauGB vom 23.09.2004 ist für das Bauleitplanverfahren auf Grundlage einer Umweltprüfung ein Umweltbericht zu erstellen.

Gemäß § 4 (1) BauGB sind die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, auch im Hinblick auf den

⁶ Technische Regel Arbeitsblatt W 405 Februar 2008: Bereitstellen von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung

erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung zur Äußerung aufzufordern. Dies ist im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB erfolgt.

Der Umweltbericht ist eigenständiger Teil der Begründung zum Bebauungsplan und wird gesondert geführt. Die naturschutzrechtliche Eingriffsbeurteilung wird im Umweltbericht behandelt.

Der Umweltbericht widmet sich auch insbesondere der Bodenversiegelung und leitet geeignete Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf das Schutzgut Boden ab.

Über die schutzgutbezogene Berücksichtigung der Bodenversiegelung in der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung hinaus, werden Maßnahmen aufgezeigt, um an anderer Stelle landwirtschaftliche Fläche wieder zur Verfügung zu stellen (Rückentwicklung einer Kleingartenfläche gemäß dem Kleingartenentwicklungskonzept der Stadt Staßfurt, OT Förderstedt).

Im Umweltbericht werden Maßnahmen aufgezeigt, die den naturschutzfachlichen Eingriff ausgleichen und sowohl die Belange der Landwirtschaft als auch die Bodenversiegelung berücksichtigen. Weitere Ausführungen hierzu sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

7 Finanzielle Auswirkungen

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. Nr. 52-I/12 „Autohof Brumby / BAB A 14 AS Calbe“ entstehen der Stadt Staßfurt keine Kosten.

Die Kosten, die im Rahmen der Veränderung der vorhandenen Infrastruktur entstehen, werden über einen Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Staßfurt und den Investoren auf diese übertragen.

8 Städtebauliche Werte

	(ca.) m ²	%
Gesamtfläche	25.679	100
Sondergebiet Autohof	15.425	60
davon Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	561	
Straßenverkehrsfläche	6.800	27
davon Planstraße (künftige Gemeindestraße)	1.513	
davon Kreuzungsbereich L63	5.287	
Grünflächen	3.454	13
Grünfläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	2.961	
Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	493	

9 Verfahrensvermerke

Planverfasser

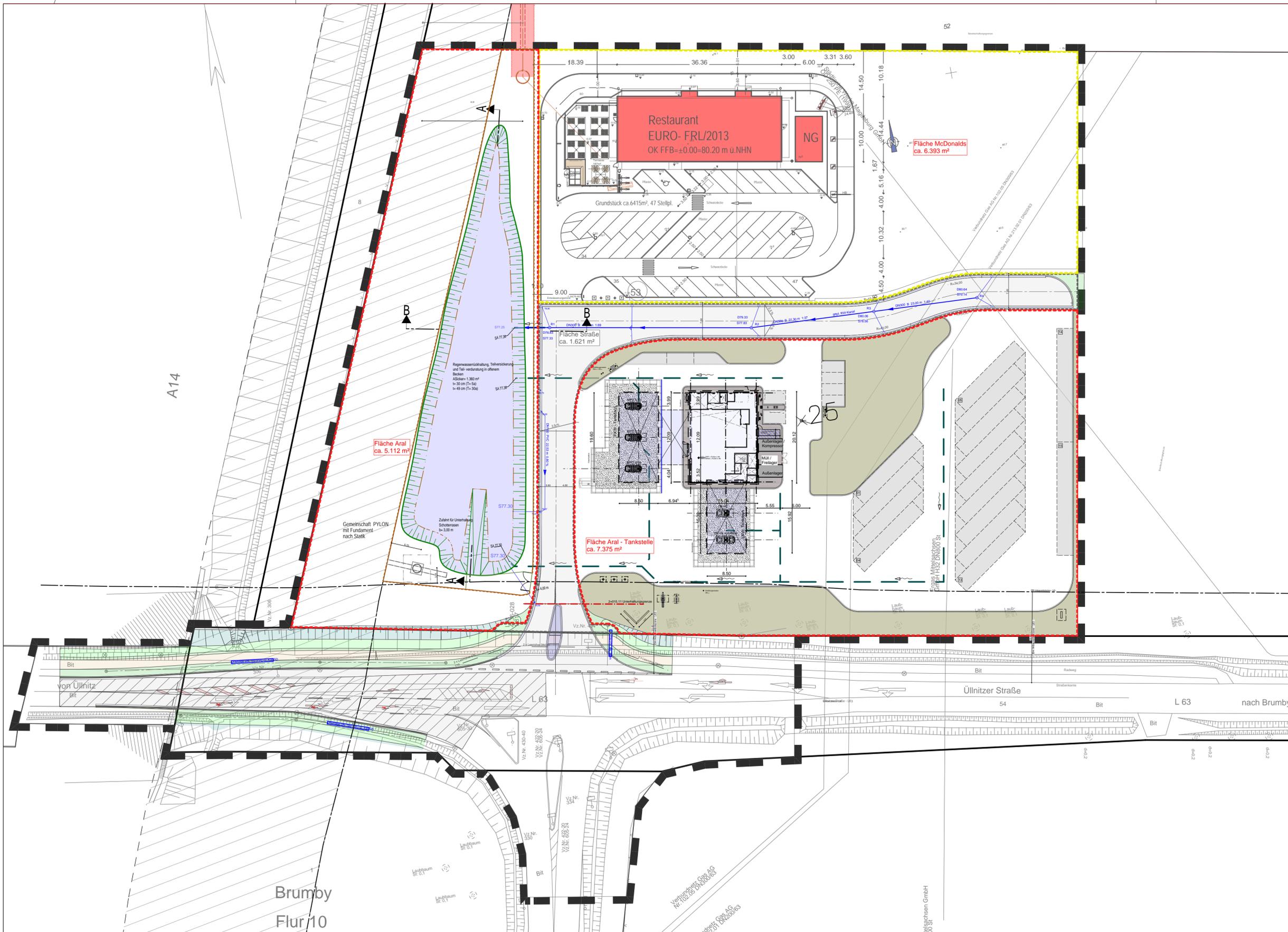
Der Bebauungsplan Nr. 52-I/12 wurde ausgearbeitet von der htm.a Hartmann Architektur GmbH.

Hannover, den

.....
(Planverfasser)

Staßfurt, den

.....
Sven Wagner
Oberbürgermeister



Hinweis:
Die endgültigen Grundstücksgrenzen und Flächen der Erschließungsstraße richten und ergeben sich nach der Verkehrsplanung des Ing.-Büro Schubert!

Der Leitungsverlauf der Erschließungsmedien ist mit den Betreibern abzustimmen!

Legende:

Geltungsbereich Bebauungsplan ca. 2,5 ha

Index	Datum	geändert	Änderung
i	21.06.16	MiW	Aktualisierung der Planung
h	25.04.16	MiW	Aktualisierung der Planung
g	11.03.16	MiW	Anpassung Grundstücksgrenzen gem. Besprechung vom 08.03.2016, Medientrasse
f	22.02.16	MiW	Anpassung Leitungsstrasse (Schutzstreifen) nach Herstellung Überführung, Außenanlage, Behälter, Ergänzung Werbeanlagen

Bauvorhaben:

Neubau eines Autohofs mit Tankstelle und Fast Food Restaurant
Sondergebiet BAB A14, Anschlussstelle Calbe

Bauherr: **BP Europa SE**
Wittener Straße 45
44789 Bochum

Architekt: **htm.a**
Hartmann Architektur GmbH
Walter-Gieseck-Str. 14
30159 Hannover
Tel. 0511/397 60-0
www.htm-a.com

Gezeichnet: MiW	Leistungsphase: Bauleitplanung	Maßstab: 1 : 500
Datum: 06.10.2015	Planbezeichnung: Städtebauliches Konzept	Plan-Nr. / Index: G-Ü-02-SBK-i