

Nachfolgend die Einwendungen zur zweiten öffentlichen Auslegung; der entsprechende Abwägungsvorschlag ist kursiv dargestellt.

Einwender 1

Auf unsere bisherigen Einwendungen gemäß Schreiben vom 15.02.2005 und vom 24.06.2005 an die Stadt Fürth nehmen wir Bezug, soweit ihnen nicht abgeholfen wurde.

Wir haben einerseits städtebauliche Aspekte thematisiert und unsere Einwendungen hierauf gestützt. Zum anderen haben wir private Belange aufgeführt, die entgegen bisheriger Auffassung der Stadt Fürth Gegenstand des hier anhängigen öffentlich-rechtlichen Verfahrens sind, weil gemäß § 1 Abs. 7 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind.

Aus hiesiger Sicht sind die vom Gesetzgeber formulierten einschlägigen Grundsätze berücksichtigt und eingehalten.

Die angesprochenen Stellplätze unserer Mandanten gehören weiterhin zu den zu berücksichtigenden privaten Belangen. Unserem Mandanten sind von der Stadt Fürth vertraglich vier Stellplätze zugesichert worden. Die Stadt Fürth hatte bekanntlich unseren Mandanten beim Landgericht Nürnberg-Fürth deswegen verklagt und beantragt, die vier Stellplätze zu räumen und geräumt an die Stadt Fürth herauszugeben. Die Klage wurde abgewiesen. Die verbindliche Vereinbarung über vier Stellplätze in einer konkreten Lage, die ausdrücklich in einer Zeichnung festgehalten wurde, wurde bestätigt. Die Überlassung der Stellplätze erfolgte als Gegenleistung für den Abriss der Kommunwand des früheren Gaststättengebäudes „Fischhäusla“ in Fürth, was somit eine unwiederbringliche Leistung darstellt. Dementsprechend wurde auch die Lage der vier Stellplätze im Gegenzug genau fixiert. Im aktuellen Bebauungsplan-Entwurf liegen diese vier Stellplätze nunmehr zwar außerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes. Die Stellplätze sind jedoch zu klein eingezeichnet. Wären sie in korrekter Größe eingezeichnet, hätte dies möglicherweise Auswirkungen auf die Begrenzung des Plangebietes, sodass eine Beeinträchtigung durch den Bebauungsplanentwurf nicht ausgeschlossen werden kann. Dies gilt insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass die Zufahrt zu den Stellplätzen über die Würzburger Straße von Westen her geplant ist.

Der o. g. Umstand hat eine Planänderung ausgelöst, die den Erhalt der Stellplätze ermöglicht. Die Stellplätze wurden nach der tatsächlichen, seit Jahren so genutzten Lage und Größe vor Ort aufgemessen und in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übernommen. Die ermittelte Größe ist entgegen der Behauptung des Einwenders sogar größer als die vertraglich vereinbarte. Diese ist ohnehin nur zeichnerisch in einer Anlage zum privatrechtlichen Vertrag im Maßstab 1/1000 eingetragen und nicht vermaßt. Die Lage daraus absolut und zentimetergenau in die Realität zu übertragen, ist somit nicht möglich. Eine Beeinträchtigung der Nutzung bzw. der Zugänglichkeit findet nicht statt. Die Stellplätze können bzgl. Zu- und Ausfahrt problemlos genutzt werden. Der Einwand ist somit berücksichtigt.

Bekanntlich hat sich die Stadt Fürth gegenüber unserer Mandantschaft zivilrechtlich verpflichtet, sich darum zu bemühen, verkehrsberuhigende Maßnahmen zu treffen, namentlich eine Fußgängerinsel zu schaffen. Diese Fußgängerinsel ist im VEP zeichnerisch nicht dargestellt. Sofern im Lageplan der Pläne von Saturn eine Insel im Bereich der geplanten Zufahrt in der Würzburger Straße dargestellt ist, ist anhand der grafischen Darstellung durch grüne Pfeile nicht klar, wie die Fahrzeuge zufahren sollen, ohne nicht zugleich über diese Insel fahren zu müssen. Entsprechendes gilt für die blauen Pfeile, die augenscheinlich die Zufahrt zu den Stellplätzen Saturn darstellen sollen. Unklar ist, wie die Ausfahrt erfolgen soll, nachdem die Pfeile nur in eine Richtung zeigen und nur von „Zufahrt“ die Rede ist.

Hinsichtlich der Verkehrsinsel wurde dem Einwender bereits mitgeteilt, dass sie außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans liegt und daher nicht Gegenstand des Verfahrens ist. Es

wurde ebenfalls dargelegt, dass eine geringfügige Anpassung der Verkehrsinsel zukünftig erforderlich werden könnte, um die Zufahrtssituation zum Kulturforum zu verbessern. Sollte dadurch allerdings eine unmäßige Beeinträchtigung der Belange des Einwenders verbunden sein, wird auf eine Verschiebung verzichtet. Der nach § 1 (7) BauGB zu erfolgenden gerechten, also nicht einseitigen, Abwägung der privaten und öffentlichen Belange untereinander wurde somit Rechnung getragen. Der Einwand ist somit berücksichtigt.

In dem Zivilverfahren wurde von der Stadt Fürth vorgetragen, dass sich die Haushaltslage der Stadt Fürth so dramatisch verschlechtert hätte, dass die Stadt Fürth „gezwungen“ sei, in ihrem Eigentum stehende Liegenschaften durch Veräußerung zu verwerten. Dazu gehöre auch das Grundstück Fl. Nr. 715 der Gemarkung Fürth, aus dem eine Teilfläche an die Firma Media Saturn GmbH veräußert werden soll, damit der hier gegenständliche Elektrofachmarkt mit Parkhaus errichtet werden könne. Es ist mangels gegenteiliger Anhaltspunkte davon auszugehen, dass sich an dieser Situation nichts zum Vorteil der Stadt geändert hat.

Ist aber die Stadt Fürth aufgrund ihrer Haushaltslage „gezwungen“, die hier gegenständliche Fläche zu veräußern, was die Errichtung des Saturn Fachmarktes wiederum voraussetzt, so stehen hierfür fiskalische Interessen der Stadt Fürth bzw. des Saturn-Marktes, nicht jedoch städtebauliche Gründe im Vordergrund. Dies gilt umso mehr, wenn das Projekt Saturn-Markt für die Stadt Fürth wirtschaftlich ein Zuschussprojekt darstellt, bei dem Vernehen nach 500.000,00 € aus öffentlichen Mitteln aufzubringen sind, also wirtschaftliche Interessen des Saturn-Marktes überwiegen.

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Sie darf die Bauleitplanung nicht vorschieben, um allein private Interessen zu befriedigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.12.1988, AZ. 4 C 48.86). Eine Erforderlichkeit der Planung ist auch dann nicht gegeben, wenn lediglich einem Eigentümer eine wirtschaftlich vorteilhafte Veräußerung seiner Grundstücke ermöglicht werden soll (BVerwG, Urteil vom 12.12.1969, AZ. 4 C 105.66).

Liegt eine Rechtfertigung durch städtebauliche Gründe nicht vor, so fehlt es an der Planungsbezugnis. Ein etwaig gleichwohl beschlossener Bebauungsplan ist in diesem Falle unwirksam.

Wenn also die Stadt Fürth den privaten Belangen des Objekt-Betreibers Vorrang vor den städtebaulichen Interessen gewährt, liegt ein Abwägungsfehler vor, der zur Unwirksamkeit des Bebauungsplanes führt.

Die Stadt Fürth veräußert bereits seit einigen Jahren nicht mehr für städtische Zwecke benötigte Grundstücke vor dem Hintergrund der sich dramatisch entwickelnden Lage des städtischen Haushalts. Es ist nicht zulässig, allein aus dieser Entwicklung die Hauptmotive zur Durchführung dieses Verfahrens abzuleiten. Die relevanten Motive ergeben sich aus den Beschlüssen zur Einleitung des Verfahrens. Natürlich gehören neben städtebaulichen, stadtentwicklungsplanerischen, wirtschaftlichen auch fiskalische und arbeitsmarktpolitische Erwägungen dazu. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine seit vielen Jahren kaum genutzte aber wertvolle innerstädtische Brachfläche, deren bauliche Nutzung ohne Zweifel im allgemeinen umfassenden Interesse der Stadt liegt.

Die diesbezüglichen Einwände werden daher zurückgewiesen.

Die privaten Interessen unserer Mandantschaft sind nach wie vor insbesondere durch die entstehenden Immissionen unzumutbar beeinträchtigt:

Hinsichtlich der Lärmbelastung hat die Stadt Fürth die bisherigen Einwendungen damit zurückgewiesen, dass der Vorhabensträger noch eine schallschutztechnische Prüfung zu erbringen hat. Eine verkehrstechnische Untersuchung liegt nunmehr vor. Im Rahmen der Abwägung ist zu prüfen, ob unzumutbare Lärmimmissionen für die Nachbarschaft zu erwarten sind oder nicht. Erst wenn dies sichergestellt ist, können die insofern erhobenen Einwendungen als unbegründet bewertet werden.

Zum Gutachten ist zu bemerken:

Die verkehrstechnische Untersuchung vom 12.05.2006 befasst sich mit der Frage, inwieweit der Verkehrsfluss im Falle der Realisierung des Objektes verbessert werden kann. Das Gutachten geht von der Prämisse aus, dass das spezifische Verkehrsaufkommen infolge Saturn und Thermalbad von insgesamt ca. 500 - 550 Kfz pro Stunde im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 5.100 Kfz pro Stunde im Untersuchungsgebiet einen prozentualen Anteil von ca. 10 % ausmache, sodass sich die Leistungsbilanz der untersuchten Knotenpunkte nicht wesentlich verändern werde. In der Ergebnisdarstellung der Simulation wird jedoch nicht dargestellt, ob das verwendete Simulationsmodell mit der Bestandssignalisierung an dem realen Verkehrsablauf des heutigen Zustandes kalibriert wurde. Unberücksichtigt blieb insbesondere der Mehrverkehr durch Parkplatzsuchende, der in einem Umfang von zusätzlich ca. 40 %, also weiteren 200 bis 220 Kfz pro Stunde entstehen wird.

Eine Darstellung der maßgebenden Spitzenstunde (Saturn-Markt und Thermalbad), die als Grundlage für die Simulationsberechnungen dient, findet sich in dem Gutachten nicht.

Mit Verkehrserwartungen bis zur Belastungsstufe D stellt auch das Gutachten Obermeyer fest, dass der Verkehr an seine Leistungsgrenze kommt, d.h. kurz vor dem Zusammenbruch steht. Darunter zu verstehen sind beispielsweise Tage mit Werbe- oder Sonderaktionen von Saturn, sowie an Tagen mit Störungen des Verkehrsablaufes durch Regen, Schnee, Hochwasser, kleine Unfälle oder Baustellen. Bei diesen Ereignissen wird es zum Zusammenbruch des Verkehrs kommen.

Ein Beleg, dass die angeblich Grüne Welle funktionieren wird, ist nicht erbracht. Zwischen den Knotenpunkten LSA FT 123 und LSA FT 175 werden vielmehr selbst bei einer Grünen Welle Rückstaulängen von zeitweise 120 - 180 m prognostiziert.

Verkehrsverzögerungen durch/und für Busse sowie Fußgänger sind nicht berücksichtigt, ebenso wenig solche durch Parkplatzsuchverkehr.

In dem Gutachten wird augenscheinlich auf alte Daten zurückgegriffen, die lediglich durch zwei Halbe-Tage-Messungen aktualisiert wurden.

Unberücksichtigt bleibt das Problem, dass in Spitzenzeiten nicht nur erhebliche Verkehrsbehinderungen auftreten, sondern echte Gefahren etwa dadurch entstehen, dass Krankenwagen, Polizei und Feuerwehr nicht durchkommen.

Insgesamt ist die verkehrstechnische Untersuchung nicht in hinreichendem Umfang überprüfbar - insbesondere mangels fehlender Unterlagen (z.B. fehlender Signallagepläne sämtlicher signalisierter Knotenpunkte oder Knotenstrombelastungen des heutigen Bestandes).

Hinsichtlich der zu erwartenden Schallimmissionen wurde ein entsprechendes Gutachten beauftragt. Nach Änderung der planerischen Konzeption wurden sowohl das Gutachten zum Schallimmissionsschutz als auch das lufthygienische Gutachten nochmals aktualisiert und an die aktuelle Planung angepasst.

Der Gutachtliche Bericht vom 28.04.2006 bestätigt, dass die Anforderungen an den Schallimmissionsschutz hinsichtlich der umgebenden Nutzungen unter Beachtung und Einhaltung von im Gutachten bestimmten Schutzmaßnahmen und Empfehlungen erfüllt sind bzw. im nachfolgenden bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren erfüllt werden können.

Auch die Untersuchung der lufthygienischen Situation wurde den geänderten planerischen Rahmenbedingungen angepasst und aktualisiert. Das Luftschadstoffgutachten vom Mai 2006 kommt zu dem Ergebnis, dass bei Realisierung des geplanten Vorhabens an der nächstgelegenen Randbebauung keine wesentliche Erhöhung der Luftschadstoffbelastungen und keine zusätzlichen Konflikte zu erwarten sind.

Die verkehrstechnische Untersuchung des Instituts Obermeyer vom Mai 2006 weist h. E. schlüssig nach, dass auch unter Berücksichtigung der Errichtung des Thermalbades mit einer daraus resultierenden stärkeren Verkehrsbelastung im Bereich Billiganlage mittels Optimierungsmaßnahmen an den Lichtzeitanlagen die zu erwartende Verkehrsbelastung bewältigt werden kann.

Das o. g. Verkehrsgutachten wurde durch ein renommiertes Gutachterbüro unter Verwendung neuester Software und unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte durchgeführt. Es ist nachvollziehbar und legitim, dass bei Untersuchungen dieser Art die Präsentation der Materialien insbesondere hinsichtlich der Darstellungstiefe von Grundlagen und Voraussetzungen sowie auch von einzelnen Grundannahmen hinterfragt werden. Auch aus Sicht der Fachdienststellen ist nach eingehender Prüfung (durch SpA/Vpl, TFA und SvA) jedoch festzustellen, dass das vorgelegte Ergebnis schlüssig, aussagekräftig und belastbar ist und die integrierten Vorschläge zur Optimierung der Lichtzeichenanlagen geeignet sind, die fachlichen Anforderungen zu erfüllen.

Eine Kalibrierung der Ergebnisse ist aufgrund des o. g. Ansatzes einer Optimierung der Anlagen nicht erforderlich und nicht zielführend. Die durch den Einwender unterstellte Höhe eines durch das Vorhaben ausgelösten Parksuchverkehrs erscheint vor dem Hintergrund von in fußläufiger Entfernung kaum vorhandener freier Parkplatzkapazitäten nicht nachvollziehbar.

Die Knotenstrombelastungen in der maßgebenden Spitzenstunde (Bestand und Planung) findet sich im Verkehrsgutachten in Abbildung 1 in Verbindung mit der Fahrtenmatrix Tabelle 7.

Der Gutachter führt in seiner Zusammenfassung zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes aus: „Sämtliche Knotenpunkte besitzen in der Hauptverkehrszeit eine ausreichende Leistungsfähigkeit mit einer Verkehrsqualitätsstufe C oder D.“ Lediglich im Bereich Billiganlage und dem Haltestellenbereich Würzburgerstraße / Königstraße der Linienbusse werden Probleme erwartet, die durch verbesserte Ampelsteuerungen behoben werden sollen.

Die oben angegebenen möglichen Rückstaulängen (120-180 m) stammen aus der Simulation des heutigen Zustands. Der Gutachter sieht in der ungenügenden Abstimmung zwischen den Knoten Billiganlage und Würzburger Straße / Kapellenstraße deren Ursache. Als wirksame Verbesserungsmaßnahme wird hier eine Optimierung der Signalsteuerung vorgeschlagen.

Busse und Fußgänger sind selbstverständlich in den Simulationen berücksichtigt, gegenüber der heutigen Situation tritt keine Änderung ein.

Die Datenerhebung wird vom Gutachter als ganz normales Verfahren bezeichnet, zumal das heutige Verkehrsnetz auch dem künftigen entspricht.

Gegenwärtig ist nicht erkennbar und auch nicht zu erwarten, dass durch die geringfügige zusätzliche Belastung bei gleichzeitigen Optimierungsmaßnahmen eine Behinderung von Rettungsfahrzeugen auftreten kann.

Die Einwände werden z. T. zurückgewiesen, z. T. sind sie in den aktuellen Planungen berücksichtigt.

Aus dem erhöhten Kfz-Verkehr resultieren zwangsläufig erhöhte Schadstoffimmissionen zum Nachteil unserer Mandantschaft.

Bei dem Luftschadstoffgutachten vom Oktober 2005 fällt auf, dass für die dort angestellten Emissions- bzw. Immissionsberechnungen als Eingangsgrößen die Lage des Straßennetzes und verkehrsspezifische Informationen zugrunde gelegt wurden, wobei für das Untersuchungsgebiet die Verkehrsdaten durch den Auftraggeber, also durch die Bauphysik Ingenieurgesellschaft Jörg Messinger + Klaus Schwarz, Röthenbach an der Pegnitz, zur Verfügung gestellt wurden (vgl. S. 10 des Gutachtens).

Hinsichtlich der Verkehrsdaten soll es zwar zu einer Erhöhung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) kommen. Trotz des zu erwartenden umfangreichen Zu- und Ablieferverkehrs des Saturn-Marktes soll der Lkw-Anteil gleich bleiben.

Nicht nachvollziehbar ist, weshalb bei den Verkehrsdaten nicht beispielsweise das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung des Planungsbüros Obermeyer Einfluss gefunden hat. Nicht ersichtlich ist daher, dass bei der Erstellung eines Luftschadstoffgutachtens hinreichend berücksichtigt wurden:

- Verkehrserwartungen bis zur Belastungsstufe D;
- Rückstaus auch bei Grüner Welle;
- Verkehrsverzögerungen durch/und für Busse und Fußgänger;
- schadstoffintensiver Parkplatzsuchverkehr;
- Zufahrt zu den privaten Stellplätzen und zu den Stellplätzen Saturn von der Würzburger Straße her.

Beweis: Telefaxschreiben des Prof. Dr. Ing. Karajan vom 31.05.2006 an unseren Mandanten in Kopie.

Wesentliche Unterlagen zur schlüssigen Bewertung des Gutachtens fehlen und wurden öffentlich nicht ausgelegt. Mangels Überprüfbarkeit erweist sich die Abwägung als rechtswidrig, ebenso das Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren.

Maßgeblich ist das Luftschadstoffgutachten vom Mai 2006, die Beauftragung erfolgte durch die Fa. Saturn über Messinger und Schwarz.

Laut Vorhabensträger besteht der Zulieferverkehr nur zu einem geringen Anteil aus LKW sondern überwiegend aus Lieferwagen < 7,5 t, die rechnerisch nicht im LKW-Anteil enthalten sind.

Die Ansätze und Gewichtungen beim Gutachten zu den Luftschadstoffen sind insofern andere als hier die Gesamtbelastung durch den Verkehr einschlägig ist, bei der Verkehrsuntersuchung geht es vereinfacht um die Ermittlung der kritischsten Zeitspanne (Spitzenstunde). Diejenigen Maßnahmen und Veränderungen, die die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in der Spitzenstunde verbessern, waren beim Verkehrsgutachten gefordert. Insofern wird jeder der beteiligten Gutachter aus den vorhandenen Basisdaten diejenigen auswählen, die dem Untersuchungsziel nach allen spezifischen fachlichen Erfahrungen am besten dienen.

Der Einwender hat mit Datum 31.05.2006 zusätzliches Material zur Beurteilung des Verkehrsgutachtens angefordert. Nach Einschaltung der Fachdienststellen und Gutachter wurden die Unterlagen soweit verfügbar termingerecht am 07.06.2006 übergeben.

Die Fachgutachten stellen eine Anlage zur Begründung des V+E Nr. XV dar. Maßgeblich für das Verfahren ist folglich die Aussage und die fachliche Schlussfolgerung des Gutachters. Die Gutachter sind sämtlich renommierte Büros mit besten fachlichen Empfehlungen, so dass von einer schlüssigen, verlässlichen und fachlich einwandfreien Bewertung der Unterlagen und Materialien in den vorliegenden Gutachten ausgegangen werden muss.

Dass derartiger Verkehr aufgrund erhöhten Reifen-, Brems-, Kupplungs- und Straßenabriebs sowie aufgrund Wiederaufwirbelung von eingetragenerm Straßenstaub zu besonders hohen Emissionen führt, ist allgemein anerkannt.

Was die Immissionsbelastung durch Feinstaub anbelangt, so kann sich die Stadt Fürth weiterhin nicht der Abwägung und der Problematik durch einen etwaigen Hinweis auf ein Gerichtsurteil entziehen, wonach selbst im Falle einer Überschreitung der Grenzwerte noch kein direkter Handlungsbedarf seitens der Kommune ausgelöst werden würde.

Entscheidend ist, dass die Feinstaubproblematik objektiv besteht und die EU-Richtlinie als geltendes Recht umzusetzen ist. Bei unzumutbar hohen Feinstaubimmissionen werden Eigentumsrechte unserer Mandanten verletzt, wie auch das Recht auf körperliche Unversehrtheit und Gesundheit. Befasst sich die Stadt Fürth mit dieser Problematik nicht hinreichend und ermittelt insbesondere nicht ordnungsgemäß die zu erwartenden Werte, so liegt ein Abwägungsfehler vor, der zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führt.

Hinsichtlich des Feinstaubgrenzwertes für das Jahresmittel von PM 10 stellt das Gutachten auf Seite 34 fest, dass entsprechend den Berechnungen der PM 10-Kurzzeitbelastungswert beim Ist-Zustand und beim Planzustand an der Randbebauung zu den Hauptverkehrsstraßen erreicht

und auch überschritten wird. Erst ab einem Abstand von ca. 30 m des Straßenrandes sei eine Einhaltung des Schwellenwertes zu erwarten. Hieraus folgt:

Selbst ohne Berücksichtigung der oben aufgezeigten Unzulänglichkeiten wird das Vorhaben zu einer Überschreitung des Kurzzeitbelastungswertes bis jedenfalls zu einem Abstand von 30 m vom Straßenrand führen. Das Anwesen unserer Mandantschaft befindet sich in diesem Bereich.

Nicht nachvollziehbar ist die Schlussfolgerung im Gutachten auf Seite 34, dass trotz des deutlich erhöhten Verkehrsaufkommens und der hierdurch bedingten Erhöhung von Schadstoffemissionen gegenüber dem derzeitigen Zustand „im Planzustand keine deutlichen Erhöhungen der PM 10-Emissionen zu erwarten“ seien.

Es kann nicht im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sein, etwaig vorhandene unzulängliche Emissionssituationen durch zusätzliches Verkehrsaufkommen zu verfestigen.

Das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer betrachtet die Schadstoffe NO₂, Benzol und Feinstaub. Es wird konstatiert, dass bereits heute teilweise hohe Belastungen vorherrschen und durch die Planungen punktuelle geringfügige Erhöhungen zu erwarten sind.

Vor dem Hintergrund der durch den bestehenden Bebauungsplan Nr. 415 allerdings bereits planungsrechtliche zulässigen Nutzung eines Geschäftshauses mit mehrgeschossigen Park- und Garagenhaus nebst Parkplatzeinrichtung für Reisebusse, sowie der heute bestehenden offenen ungeordneten und überwiegend unbefestigten Stellplatzfläche, muss das vorgesehene Projekt als vertretbar eingeschätzt werden.

Entsprechende Kritik wird sich der gutachtliche Bericht über die Schallimmissionsprognose vom 30.09.2005 gefallen lassen müssen:

Grundsätzlich ist hierzu anzumerken, dass es sich bei der Schallimmissionsprognose vom 30.09.2005 um eine ältere Fassung handelt, die sich auf den Planungsstand der ersten öffentlichen Auslegung bezog. Die zur zweiten öffentlichen Auslegung gültige Fassung Nr. 1293 F ist vom 28.04.2006. Diese lag auch öffentlich aus. Die alte Fassung kann somit als Grundlage für Einwendungen zum Planungsverfahren nicht verwendet werden.

Unter Bezugnahmen auf das o. g. gültige Gutachten wird dennoch zu den Einwendungen Stellung genommen.

Ausweislich der im gutachtlichen Bericht als zugrunde gelegten Unterlagen (Seite 5; Ziff. 2.1) wurde insbesondere ein (hier nicht bekanntes) Schreiben der Firma Media Saturn vom 28.07.2005 mit Angaben zu Kfz-Fahrbewegungen und eine Verkehrszählung Ludwigsbrücke der Stadt Fürth vom 26.07.2005 (lediglich im Auszug als Anlage 11 beigelegt) zugrunde gelegt.

Das Schreiben der Fa. Saturn vom 28.07.2005 liegt der Prognose in der Anlage 10 bei.

Es liegt auf der Hand, dass dieses Zahlenmaterial nicht repräsentativ sein kann. Bereits die oben angeführte verkehrstechnische Untersuchung schätzt das Verkehrsaufkommen beim Saturn-Markt auf ca. 2.900 Kfz-Fahrten pro Tag. Eine Verkehrszählung an einem einzigen Tag (noch dazu ohne Angabe des beobachteten Zeitraumes) kann keinen repräsentativen Querschnitt ergeben, zumal - wie im Gutachten selbst festgestellt wird (Seite 19) - eine repräsentative Verkehrszählung für die Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) nicht vorliegt.

Seitens der Stadt Fürth wurde eine Verkehrszählung vom 26.07.2006 für die Tagzeit (siehe Prognose, Anlage 11) zur Verfügung gestellt werden. Eine repräsentative Zählung oder Zählwerte für die Nachtzeit liegen nicht vor.

Die zukünftige Situation in den Nachtstunden beispielsweise nach Ende einer Veranstaltung im Kulturforum wird sich zukünftig nicht wesentlich ändern, da bislang die vorhandene – nicht befestigte Parkfläche – die

gleiche beziehungsweise sogar eine etwas höhere Anzahl an Pkw-Stellplätzen (ca. 200 anstatt ca. 175 geplante Plätze in der TG) aufweist.

Verkehrsbewegungen hinsichtlich des Thermalbads blieben gänzlich unberücksichtigt.

Die Verkehrsbewegungen hinsichtlich des Thermalbads sind im gültigen Gutachten berücksichtigt.

Die Schallimmissionsprognose unterstellt mit Marktnutzung einen zusätzlichen Pkw-Fahrverkehr von ca. 226 Kfz pro Stunde auf der Kapellenstraße. Die verkehrstechnische Untersuchung geht bereits von ca. 350 Kfz-Fahrten pro Stunde (Seite 11) aus.

Selbst bei Annahme der geringeren Erhöhung des Kfz-Verkehrs kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass durch das vorliegende Verkehrsaufkommen auf der Kapellenstraße und im Kreuzungsbereich Würzburger Straße / Henri-Dunant-Straße an den straßennahen Wohn- und Bürogebäuden im Mischgebiet der nach der 16. BImSchV heranzuziehende Immissionsgrenzwert von tags 64 dB(A) überschritten wird (Seite 20). Durch den prognostizierten anlagenbezogenen Fahrverkehr des Vorhabens läge am Tage am IO 1 eine Pegelerhöhung von ca. 1,1 dB(A) und an den übrigen Immissionsorten eine Erhöhung bis zu 0,6 dB(A) vor. Wären der Schallimmissionsprognose korrekte Zahlen zugrunde gelegt worden, wären die prognostizierten Erhöhungen deutlich höher ausfallen, was gerade bei Verkehrslärm katastrophale Wirkungen nach sich zieht. Denn in großen Städten fühlen sich subjektiv etwa 70 % der Bevölkerung durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Nach objektiven Kriterien soll der Straßenverkehrslärm als Hauptlärmquelle mehr als die Hälfte aller Bürger belästigen, allein etwa 20 % in starkem Maße (vgl. Umweltbundesamt, Lärmbekämpfung 88, 1989 S. 52 ff.; Umweltgutachten 1996 (BT-Drucksache 13/4108) S. 86). Das jeweilige physikalische Berechnungssystem ist von erheblicher Bedeutung und schließt einen bloßen zahlenmäßigen Vergleich aus. Daher sind entsprechende „Mittelungspegel und „Vorbeifahrpegel“ eines einzelnen Fahrzeuges - ggf. als Spitzenpegel - zu unterscheiden. Es ist stets problematisch, die Grenzen der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen, die in ungleichmäßigen Intervallen in unterschiedlicher Dauer und Stärke und zudem auch impulsartig auf die Nachbargrundstücke einwirken, durch zusammenfassende Orientierungs- und Richtwerke zu bestimmen, bei denen es sich um Mittelungspegel handelt. Wenn der Verkehr - wie hier - durch häufiges An- und Abfahren geprägt ist, wird die Störung hierdurch neben dem physikalisch messbaren Schalldruck entscheiden bestimmt.

Nach Ziffer 7.4 der TA Lärm muss für das Vorhaben die geräuschtechnische Auswirkung des anlagenbezogenen Pkw-Fahrverkehrs auf den öffentlichen Straßen untersucht und bewertet werden. Hierzu wird zuerst die Auswirkung des vorliegenden Verkehrs und danach die der Ausgangssituation mit dem Anteil des anlagenbezogenen Teils ermittelt und die Veränderung nach den heranzuziehenden Kriterien der TA Lärm bewertet. Im vorliegenden Fall führt ein eventuell zu geringer Ansatz für die Ausgangslage auf der Kapellenstraße im Vergleich mit der zukünftigen Situation (inkl. Markt) eher zu etwas im Sinne des Marktes günstigeren Pegelverhältnissen (geringere Pegelerhöhung durch den zusätzlichen Marktanteil).

Anerkannter Weise sind über 49,3 % der gesamten Bevölkerung am Tage über 55 dB(A), 15 % Mittelungspegeln von mehr als 65 dB(A) und 6 % von mehr als 70 dB(A) ausgesetzt. Dabei ist der Verkehrslärm die dominierende Lärmquelle. Hauptursache ist die Zunahme der Verkehrsdichte in den Städten.

Die Lärmwirkungsforschung hat seit längerem mit fachwissenschaftlicher Prägnanz nachgewiesen, dass der Straßenverkehrslärm gesundheitliche Risiken in sich birgt. Dabei kommt es nicht allein - auf die Möglichkeit von Hörschäden an. Die medizinische Forschung hat festgestellt, dass Störungen im vegetativen System bereits bei etwa 30 dB(A) nachweisbar sind, ohne dass dem bereits ein Krankheitswert beigemessen werden muss. Dieser Befund verdeutlicht nur, dass entgegen einer verbreiteten Ansicht die (ständigen) Lärmbeeinträchtigungen mit großer Wahrscheinlichkeit nicht „gewöhnungsfähig“ sind, auch wenn dies subjektiv als Adaptionsphänomen erlebt wird.

Ein erster kritischer Schwellenwert als gesundheitsgefährdender Belastungswert scheint nach derzeitigem Kenntnisstand im Bereich 55 dB(A)/tags zu liegen (vgl. Umweltgutachten 1996 (BT-Drucksache 13/4108), Tz 495 S. 196).

Nachgewiesen ist inzwischen im Rahmen der medizinisch-psychologischen Stressforschung, dass über Stresshormone wie Cortisol und Adrenalin/Noradrenalin oder deren metabolische Abbauprodukte ein enger Zusammenhang zwischen hoher Lärmbelastung und Bluthochdruck und Herz-Kreislauf besteht. Die Erhöhung des Lärmwertes führt zu einem Anstieg der Herzfrequenz. Nach dem sich abzeichnenden Forschungsstand muss man wohl inzwischen als hinreichend gesichert annehmen, dass als zweiter kritischer Schwellenwert ein gesundheitsschädigender Belastungswert in Gebieten bei Dauerbelastung (ohne Ruhephasen) mit einem Mittelungspegel und 65 dB(A)/tags gegeben ist. In Gebieten mit hohen Mittelungspegeln - zwischen 67 dB(A)/64 dB(A) tags/nachts und 75 dB(A)/72 dB(A) tags/nachts - leiden signifikant mehr Bürger an Schlaf- und Entspannungsstörungen, Kopfschmerzen, Herzschmerzen und verschiedenen vegetativen Störungen (vgl. Schulz-Filitz, GK-BImSchG, vor §§ 38 - 43, RdNr. 27). Zu ihnen treten Folgen für nicht auditive aufmerksamkeits- und konzentrationsabhängige Leistungen hinzu, die ihrerseits selbst noch keinen Krankheitswert haben müssen. Die Störungen im Herz-Kreislauf-System führen zur Erhöhung des (tödlichen) Herzinfarkttrisikos. Daraus wird u.a. die Forderung abgeleitet, einen Lärmgrenzwert oberhalb von 65 dB(A) nicht zuzulassen. Nach einer Risikoabschätzung der Umweltbehörde Hamburg soll das lärmbedingte Herzinfarkttrisiko das schadstoffbedingte Krebsrisiko um das Zehnfache überschreiten.

Unter Berücksichtigung der vorbeschriebenen Umstände werden die in der 16. BImSchV festgelegten Werte im Schrifttum teilweise als zu hoch angegriffen. Es wird bemängelt, dass neuere Forschungsergebnisse nicht hinreichend berücksichtigt werden.

Neben den physisch-medizinischen Auswirkungen stehen psychische Auswirkungen. Das psychisch-soziale Wohlbefinden sinkt durch Lärmeinwirkungen. Diese führen zu erhöhter Nervosität und zu Kopfschmerzen. Im beruflichen Bereich - betroffen sind neben Wohnräumen auch Büroräume - verringert sich die Konzentrationsfähigkeit und führt zu höherer Fehlerquote. Dauernde Lärmbeeinträchtigung schließt regenerative Erholungsphasen aus. Die soziale Aggressivität steigt latent. Zu Recht hat beispielsweise die Rechtsprechung wiederholt entschieden, dass übermäßige Lärmeinwirkungen die Annahme fairer Prüfungsbedingungen ausschließen (BVerwG Band 85, 212).

Was die sozialen Auswirkungen anbelangt, so ist seit längerem zu beobachten, dass der Verkehrslärm zu einer Änderung im Sozialverhalten der Bürger führt. Bemerkenswert ist u. a. ein „Fluchtverhalten“ im Wohnbereich. Geräuschintensive Wohnbereiche werden möglichst gemieden. Die Nutzung geräuschbelasteter Räume wird eingeschränkt. Fenster müssen geschlossen gehalten werden und Außenwohnbereiche bleiben ungenutzt. Innerstädtische „Wanderungsbewegungen“ sind festzustellen. Sie könne zugleich zu einer sozialen Umschichtung der lärmbelasteten Wohnbereiche führen. Klagen, die auf Erlass verkehrsberuhigender Anordnungen nach § 45 StVO gerichtet sind, sind dafür indikativ (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.02.2000 in NJW 2000, 2121).

In der Gesamtschau sind die Wirkungen zu berücksichtigen, die durch die Kombination oder Wechselwirkungen sowohl der Luftschadstoffe untereinander als auch der Lärmbelastungen entstehen. Vieles deutet darauf hin, dass jedenfalls der Straßenverkehr sowohl durch Schadstoffemissionen als auch durch erhebliche Lärmimmissionen ein erhebliches Gesundheitsrisiko auch dann noch verursacht, wenn die derzeit normierten Grenz- und Prüfwerte eingehalten worden sind (so H. J. Koch, 6. Zwischenbericht, Die rechtliche Bewertung der verkehrsbedingten Gesundheitsrisiken, 1998, S. 15). Nach einem um 20 % angenommenen erhöhten Herzinfarktrisiko berechnet H. Ising (1992; Das Risiko für Herzinfarkt durch Verkehrslärm im Vergleich mit anderen Gesundheitsrisiken) für die Bevölkerung einen Anteil von 2 % aller Herzinfarkte aufgrund von Verkehrslärm. Das lärmbedingte Infarktrisiko als Lebenszeitrisiko (Mortalität) beträgt bei 65 dB(A) 20 : 1000, bei 75 dB(A) 70 : 1000.

Die lärmphysiologische Auswirkung des Verkehrslärms auf die straßennahen Wohngebäude ist im Zuge der behördlichen Genehmigung nach TA Lärm nicht Gegenstand der immissionsrechtlichen Anforderungen und somit auch nicht im Rahmen des Vorhabens zu bewerten.

Es ist richtig, dass die Zunahme des Verkehrslärms in den Städten immer mehr zu gesundheitlichen Risiken führt und dass zum Schutz der Anwohner zukünftig verstärkt Maßnahmen zu dessen Reduzierung getroffen werden müssen. Dies ist jedoch eine übergeordnete Aufgabe, die mit dem vorliegenden Vorhaben nichts zu tun hat.

Bei genauerer Betrachtung des Lärmgutachtens zeigt sich, dass aufgrund von lärmabschirmenden Wirkungen des Vorhabens, verbunden mit der vorgesehenen Einhausung des Parkplatzes sogar eine Verbesserung der Lärmsituation bezogen auf das Anwesen des Einwenders zu erwarten ist.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang erneut auf die Begründung, wonach wegen der erheblichen Verkehrsbelastung im Plangebiet bislang Wohnnutzungen im EG und im 1. OG ausgeschlossen sind. Hinsichtlich des neu festgesetzten Kerngebiets würden aufgrund der erheblichen Verkehrsbelastung Wohnungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 und Abs. 3 BauNVO ausgenommen.

Bei der fraglichen Fassung handelt es sich offensichtlich um eine überholte Begründung; in der beschlossenen und öffentlich ausgelegten Begründung wurde auf diesbezügliche Passagen verzichtet, nachdem die Art der baulichen Nutzung durch den V + E-Plan abschließend geregelt wird. Im V + E-Plan sind erkennbar in keinem der Grundrisse Wohnungen enthalten.

Der geplante Zu- und Ablieferverkehr würde bei gleichzeitigen Veranstaltungen im Kulturforum zu massiven Störungen führen, weil er nunmehr auf gleicher Höhe und nicht mehr wie zuvor auf tiefer gelegenen Niveau stattfinden würde.

Massive Störungen durch Zu- und Ablieferverkehr werden nicht deshalb stattfinden, weil sich der Ladehof nun auf gleichem Niveau befindet. Schon aufgrund der zeitlich überwiegend unterschiedlichen Nutzung des Kulturforums (wochentags abends) und der gewerblichen Nutzung Saturn (wochentags tagsüber, nicht Sonn- und feiertags) können zeitliche Überschneidungen nahezu ausgeschlossen werden. Außerdem wird der Zu- und Ablieferverkehr ausschließlich über die Kapellenstraße abgewickelt, wodurch etwaige Belästigungen ausgeschlossen werden können.

Zum Ausdruck soll somit gebracht werden:

Es genügt nicht, isoliert einzelne gutachterliche Berichte über Lärm, über Verkehrstechnik, über Schadstoffemissionen bzw. -immissionen in Auftrag zu geben, die noch dazu von unzutreffenden, ja sogar von unterschiedlichen Grundvoraussetzungen ausgehen. Es genügt nicht, dass derartige Untersuchungen jeweils für sich betrachtet zu dem Ergebnis gelangen, dass bestimmte technische Regelwerte erfüllt sind. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung erfordert eine gerechte und sachgerechte Interessenabwägung, die auch einen Blick in die zukünftige Ent-

wicklung nicht scheut. Gerade wenn bisherige technische Richtwerte in öffentlicher Kritik stehen und als ungenügend erachtet werden, bedarf es besonders sorgfältiger Prüfung und Abwägung – insbesondere beim Schutzgut Gesundheit.

Im Zusammenhang mit den vorbeschriebenen Feinstaubbelastungen, Lärm-, Abgas- und sonstigen Immissionen muss die Stadt prüfen, ob das Vorhaben gegen § 15 Abs. 1 BauNVO verstößt, wonach bauliche Anlagen im Einzelfall unzulässig sind, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die in der Umgebung unzumutbar sind. Nach wie vor ist nicht erkennbar, dass die Auswirkungen im vorbeschriebenen Sinne hinreichend geprüft wären, so dass auch § 15 BauNVO noch nicht hinreichend geprüft sein kann. § 15 BauNVO vermittelt Nachbarnschutz, so dass insofern die privaten Belange unserer Mandanten i. S. d. § 1 Abs. 7 BauGB tangiert sind. Die Abwägung ist bislang unvollständig und führt zur Unwirksamkeit des Bebauungsplanes.

Eine Zusammenführung der gutachterlichen Fachmeinung erfolgt im Rahmen des Abwägungsprozesses, in dem die von dem Vorhaben ausgehenden Wirkungen im Negativen wie im Positiven bewertet werden müssen und letztlich in die Beschlussfassung des Stadtrates eingeht.

Aufgrund der jetzt schon in der unmittelbaren Umgebung vorhandenen fast ausschließlich äußerst verkehrsträchtigen Nutzungen wie Polizei, dem Kulturforum selbst, Reifen Lorenz, Hotel, Altenheim, Stadthalle, also typischer Kerngebietenutzungen, kann dem Vorhaben nicht entgegengehalten werden, dass es aufgrund der von ihm verursachten Belästigungen oder Störungen in der näheren Umgebung an dieser Stelle unzulässig wäre. Überdies wurden auch gegen das im Bebauungsplan 415 a festgesetzte Parkhaus während des seinerzeitigen Aufstellungsverfahrens keine Bedenken vorgetragen; auch die seit längerem stattfindende Nutzung des (unbefestigten!) Geländes als Großparkplatz wurde unwidersprochen hingenommen.

Nach vorliegenden Erkenntnissen einschließlich der Ergebnisse der beauftragten Gutachten sind die in § 15 Abs. 1 BauNVO formulierten Voraussetzungen für die Zulässigkeit baulicher Anlagen erfüllt.

Vermisst wird nach wie vor eine hinreichende Prüfung und Berücksichtigung von Planalternativen, die der Stadt Fürth vorgelegt worden sind:

Der Entwurf der Bürgerinitiative wurde eingehend geprüft und mit Vertretern der Bürgerinitiative (05.11.2004, 30.03.2005 und 26.04.2005) intensiv diskutiert; die Bedürfnisse und Randbedingungen wurden erläutert. Ebenfalls wurden zum besseren Verständnis der Abläufe eine Bau- und Ausbaubeschreibung seitens des Vorhabensträgers übergeben. Die Entwürfe der Bürgerinitiative liegen dieser Abwägung zur Information bei.

Die Stadt Fürth gibt vor erkannt zu haben, dass das Gebäude selbst „auf sein architektonisches Gestaltungsmerkmal des sensiblen Nachbarschafts- und Kulturforums Rechnung tragen soll“.

In städtebaulicher Hinsicht werden weiterhin Einwendungen gegen die Gestaltung des Baukörpers erhoben:

- a) Durch die Rampe der Tiefgarage entstünde eine 2,30 m hohe Mauer an einer städtebaulich sehr empfindlichen Stelle der geschützten Bäume. Unnötigerweise wird diese für die Tiefgarage notwendige Mauerhöhe noch bis zum Gebäudeende fortgesetzt, nur um im Untergeschoss den Verkauf von Autoradios unterzubringen. Dafür könnten einige der Stellplätze entfallen.

Innerhalb der Tiefgarage ist die Rampe zum 2. UG äußerst problematisch, weil sie zu Orientierungsschwierigkeiten bei den Auto fahrenden Kunden führen muss. Jeder Kunde wird zuerst im 1. OG eine Suchrunde drehen, um erst dann den Weg zum 2. OG zu suchen. Dabei begegnet er Fahrzeugen von Neuankömmlingen.

Die Abwägung dieses Punktes ist in der Vorlage zum BA/STR 30.11.2005 bzw. 14.12.2005 behandelt.

- b) Die Außenkanten des Flachdaches können im Konstruktionsbereich ohne Problem so gebrochen werden, dass durch eine leichte Dachkonstruktion einer Traufe die Traufhöhe um mindestens 1,50 m reduziert werden kann.

Die Abwägung dieses Punktes ist in der Vorlage zum BA/StR 30.11.2005 bzw. 14.12.2005 behandelt.

- c) Der gesamte Baukörper könnte innerhalb des Grundstücks so gedreht werden, dass das rechteckige Gebäude nicht mehr parallel zu den Schlachthofgebäuden und der nicht mehr vorhandenen alten Würzburger Straße steht, sondern der neu gebauten Kapellenstraße folgt.

Durch diese Maßnahmen würden ganz andere städtebauliche Räume geschaffen, die in erster Linie die Abriegelung des Kulturforums beenden und einen Blickkontakt vom und zum Foyer des Kulturforums und von und zum öffentlichen Raum an der Würzburger Straße ermöglichen. Die Sonneneinstrahlung würde sich verbessern.

Die Drehung hätte auch Vorteile für den Investor:

Der Eingangsbereich zum Fachmarkt wird aus Richtung „Billiganlage“ viel früher und besser erkannt.

Die Untergeschosse wenden sich von den Versorgungsleitungen in der alten Würzburger Straße ab; Spundwände können entfallen.

Die Untergeschosse wenden sich von den geschützten Bäumen ab und lassen deren Wurzeln vielmehr Freiraum als die im Investorentwurf geplante TG-Rampe.

Die Abwägung dieser Punkte ist in der Vorlage zum BA/StR 30.11.2005 bzw. 14.12.2005 behandelt.

Auf die der Stadt bereits vorliegende Alternativplanung der Bürgerinitiative, die diese Gedanken entwickelt hat, nehmen wir Bezug.

Ferner verweisen wir erneut auf die in Kopie bereits übersandten Planentwürfe, die diese Änderungen berücksichtigen und zwar

- Ansicht Alternative von Westen, mit direktem Blick auf Haupteingang Saturn
- Ansicht Kapellenstraße
- Grundrissplanung mit gedrehtem Gebäude.

Insgesamt ist festzustellen, dass der sog. „Investorentwurf“ eine Lösung ist, die auf der Grundlage architektonischer Erfordernisse der Fa. Saturn in Verbindung mit städtebaulichen Rahmenbedingungen im Zuge zahlreicher Gespräche – u.a. mit der Bürgerinitiative – entstanden ist. Unbestritten bleibt, dass eine Vielzahl von Alternativen entwickelt werden könnte. Der vorliegende Entwurf stellt ein unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte abgewogenes Ergebnis öffentlicher und privater Belange untereinander dar. Subjektiv empfundene Vorstellungen von Ästhetik sind h. E. lediglich dann von Bedeutung, wenn das Empfinden des durchschnittlichen Betrachters grob verletzt werden würde. Im Rahmen der zweiten öffentlichen Auslegung gab es außer der durch die Bürgerinitiative formulierten Kritik diesbezüglich keine Einwendungen!

Die Einwendungen sind teilweise berücksichtigt, müssen jedoch in zentralen Punkten zurückgewiesen werden.

Einwender 2

Das Baugrundstück ist das Eingangstor vom Westen nach Fürth. Hier ist ein Gebäude ähnlich eines „Plattenbaues“ mit den Maßen 55 x 70 m (plus 8 m Vordach), einer Höhe bis zum 16,7 m an der höchsten Stelle, unnötig groß und fantasielos kastenförmig, schädlich und unangemessen für den westlichen Eingangsbereich der Stadt Fürth. Es würde das Stadtbild von Fürth nachhaltig und dauerhaft beeinträchtigen ähnlich dem verschandeltem östlichem Stadteingang mit leerstehenden Bauruinen diverser Firmen, wie z.B. Möbel Unger in der Fürther / Nürnberger Straße. Gleiches gilt für die als Blickfang geplante, ca. 18 m hohe Werbesäule.

Die Gebäudehöhe orientiert sich sowohl an der bestehenden Höhensituation, als auch an den im Bebauungsplan 415 a festgesetzten Höhen. Folgt man der gängigen städtebaulichen Lehrauffassung, so ist eine Betonung der Ecksituation eine durchaus übliche und im Hinblick auf die großdimensionierten Verkehrsflächen auch wünschenswertes Gestaltungselement. Mit einer Traufhöhe von nicht einmal 11.00 m zur Würzburger Straße hin ist dies durchaus angemessen. Durch das Zurücksetzen des Dachgeschosses erfolgte mit architektonischen Mitteln eine optische Reduktion der Gebäudehöhe, die überdies nur unwesentlich die Gebäudehöhe der ehemaligen Evenordbank übersteigt. Aufgrund der an diesem Kreuzungspunkt vorhandenen Höhensituation (vgl. Wohngebäude an der Kapellenstraße) ist eine allgemeingültige Formel, nach der die Höhe des Saturnbaukörpers abgeleitet werden kann, ohnehin nur schwer zu definieren. Gleiches gilt für die 18.00m hohe Werbesäule.

Insgesamt wird die nunmehr erreichte Lösung aus städtebaulicher Sicht als vertretbar angesehen.

Auf einem Grundstück, dessen beide Nachbargrundstücke mit erheblichem planerischen und gestalterischen Einsatz, beide aus Steuergeldern und teilweise aus privaten Stiftungsgeldern, aufwendig gestaltet worden sind, würde der geplante Saturnbau auf Jahrzehnte hinaus eine abstoßende Gestaltung dieses Eingangstors zur Innenstadt bedeuten, weil er (jedenfalls von 3 Seiten) den Eindruck eines billigen, lieblosen Industriegebäudes vermittelt.

Eine reduzierte Formensprache, wie sie durchaus der zeitgenössischen Architekturauffassung entspricht, stellt aus architektonischer wie aus städtebaulicher Sicht noch keine Beeinträchtigung der Stadteingangssituation dar. Vielmehr ist ein Kontrast zur bestehenden baulichen Situation sogar wünschenswert, da auf diese Weise die Verschiedenartigkeit der Baukultur der entsprechenden Epochen dokumentiert wird. Dies gilt analog auch für die beabsichtigte Wahl und Verwendung der Materialien und Baustoffe.

Es verstößt gegen die öffentlichen Belange, wenn eine sog. Architektur „von der Stange“ gestattet würde, die nur die Interessen des Investors berücksichtigt, so billig und funktional wie möglich zu bauen ohne Rücksicht auf städteplanerische und umgebungsspezifische Besonderheiten einzugehen. Es verstößt weiterhin gegen die öffentlichen Belange, wenn dem Investor gestattet wird, dass er eine zurückhaltende Architektur nicht einmal ernsthaft prüft, weder in Bezug auf Höhe noch in Bezug auf Gestaltung. Es verstößt gegen die öffentlichen Belange, wenn er ohne Architektenwettbewerb bauen darf, trotz oder gerade wegen der signifikanten Position des Bauobjektes. Eine Stadt, die sich mit der höchsten Denkmaldichte Deutschlands rühmt, hat an einem so sensiblen und städtebaulich wichtigem Platz mehr verdient als einen „zweckmäßigen Gewerbebau“, der jeder Ästhetik spottet und „die Grenzen des zumutbaren“ weit überschreitet.

Entgegen der Behauptung der Einwender wurde im Rahmen unzähliger Gespräche der Verwaltung nach einer gemeinsamen Lösung mit dem Investor gesucht. Ein Architektenwettbewerb erscheint im Rahmen einer privaten Baumaßnahme zwar wünschenswert, ist jedoch keinesfalls erforderlich und kann nicht zwingend gefordert werden.

Hinsichtlich der Nachbarschaft zum Kulturforum konnte durch den Erhalt des denkmalgeschützten Gebäudes der ehemaligen Evenordbank und durch das Abrücken des Saturngebäudes eine erhebliche Verbesse-

rung der Eingangssituation hergestellt werden. Auch mit dem nun größeren Innenhof ist nicht nur ein multifunktional nutzbare Freifläche, sondern auch eine verträgliche Distanz zum Kulturforum entstanden. Eine Minderung der Qualität kann, folgt man der rein subjektiv geführten Argumentation des Einwenders, so nicht festgestellt werden.

Es verstößt gegen die öffentlichen Belange, wenn das Kulturforum zum Hinterhof des Saturnmarktes degradiert wird. Durch die bis zu 16,7 m hohe Betonwand als Abgrenzung zum Kulturforum und einem oberirdischen Ladehof unmittelbar in Sichtweite des Eingangs und der großen Halle, wird eine ständige Störung des dortigen Aufführungsbetriebes durch anfahrende und abfahrende Sattelschlepper mit entsprechendem Be- und Entladelärm bei meist laufenden Motoren zu befürchten sein. Weiterhin ist zu befürchten, dass der Eingangsbereich zum Kulturforum durch das „Panorama“ von Müllcontainer, leeren Verpackungsmaterial und einer hässlichen Hinterhofcharakteristika massiv beeinträchtigt wird. Es verstößt aus diesem Grund erst recht gegen öffentliche Belange, dass die oberirdische Verlegung des ursprünglich unterirdisch geplanten Ladehofes lediglich aus Kostenersparnis des Investors erfolgt ist, ohne Rücksichtnahme auf die Belange und Interesse der unmittelbar benachbarten Grundstücke und deren Nutzung.

Hinsichtlich des Zulieferverkehrs wird es schon aufgrund der zeitlich unterschiedlichen Nutzungen von Saturn und – den überwiegend in den Abendstunden stattfindenden Nutzung – des Kulturforums kaum zu immissionsbedingten Störungen kommen. Auch der gesamte Zu- und Abfahrtsverkehr von Pkw und Lkw wird ausschließlich über die Kapellenstraße geführt.

Die Laderampe wurde im Zusammenhang mit dem Abrücken des Saturngebäudes zu ebener Erde verlegt. Eine unterirdische Laderampe gab es zu keiner Zeit. Die Rampe war früher lediglich knapp 2.00 m unter dem Geländeniveau.

Was optische Beeinträchtigungen durch Müllcontainer, etc. anbelangt, so befinden sich diese baulichen Nebenanlagen abseits in abgeschirmter Lage. Darüber hinaus sind weitergehende Verschmutzungen durch ordnungsrechtliche Maßnahmen zu bewältigen.

Die Einwendungen werden somit zurückgewiesen.

Wir rügen den Abwägungsmangel, der darin liegt, dass sich der Stadtrat bei seinem Beschluss vom 05.04.2006 und die Verwaltung mit ihrer Tischvorlage dazu mit dem Entwurf der Bürgerinitiative Pro Kulturforum nicht einmal auseinandergesetzt haben. Weiterhin verstößt es gegen öffentliche Belange, wenn weitreichende und wesentliche Belange der Stadt Fürth inzwischen fast ausschließlich als Tischvorlage oder - wie in diesem Fall mehrfach geschehen - lediglich mündlich zur Entscheidungsfindung in städtische Gremien zur Abstimmung gestellt werden.

Der Entwurf der Bürgerinitiative Pro Kulturforum wurde mehrfach durch den Investor u. a. mit der Bürgerinitiative selbst besprochen. Überdies setzte sich die Verwaltung mit dem Entwurf auseinander, der letztlich im Rahmen der Behandlung der Einwendungen durch den Beschluss des Bauausschuss am 30.11.2005 bewertet wurde und nicht in die weitere Planung Eingang gefunden hat.

Der Einwand, die Stadt habe sich nicht mit dem Entwurf auseinander gesetzt, wird somit zurückgewiesen.

Wir rügen die Verschleuderung gemeindlichen Vermögens. Die Stadt wird dem Investor das Grundstück offensichtlich zu einem Preis überlassen, der so billig ist, dass sie es nicht einmal wagt, diesen Preis der Öffentlichkeit mitzuteilen; sie wird ihm darüber hinaus noch mit öffentlichen Geldern die Verkehrserschließung bezahlen, die Gestaltung und Unterhaltung seines Vorplatzes, und wird ihm weite Flächen unentgeltlich zur Nutzung dauerhaft überlassen. Im Ergebnis muss sie ca. eine halbe Millionen mehr investieren, als sie für das Grundstück erzielt: Ein reines Draufzahlgeschäft trotz desolater Haushaltslage!

Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein Vorhaben und die Veräußerung eines städtischen Grundstückes sind zwei unabhängige Vorgänge. Hier geht es um die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen, nicht um den Grundstücksverkauf. Alle Inhalte, die den Kaufvertrag betreffen, wie Kaufpreis, Unterhalt, etc. sind Teil des in einer nicht öffentlichen Sitzung des Stadtrats vorgestellten Vertrags. In dieser Sitzung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, diese Inhalte nicht an Dritte weiterzuleiten; insofern werden sie auch nicht im Rahmen der Abwägung der öffentlichen Auslegung behandelt.

Wir rügen die Beeinträchtigung öffentlicher Belange durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen: Angesichts rund 4.600 m² geplanter Verkehrsfläche und lediglich ca. 175 geplanter Tiefgaragenstellplätze wird das Verkehrsaufkommen unerträglich erhöht. Weiterhin enthält das Verkehrsgutachten keine Aussagen darüber, welches Verkehrsaufkommen zu erwarten ist bei Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage (Rückstau etc.), und was passiert wenn z. B. die Tiefgarage vollständig besetzt ist.

Wir rügen, dass das vorliegende Verkehrsgutachten in vielen Punkten ungenau, unrichtig und oberflächlich ist. So berücksichtigt es zum Beispiel weder den zu erwartenden Parkplatzsuchverkehr (viele Saturnkunden werden zunächst oberirdisch nach einem Parkplatz suchen, bevor sie in die Tiefgarage fahren) noch die Spitzenbelastung bei Berufsverkehr, Veranstaltungen in der Stadthalle oder Kulturforum, besonderen Großveranstaltungen wie z.B. Graffelmarkt oder Stadtfest, noch Hochwassersperren der anderen Talübergänge etc.. Das Verkehrsgutachten basiert lediglich auf eilig herbeigeführten Verkehrszählung an zwei halben Tagen, ansonsten auf alten Zahlen von 1999 oder Messungen von zum Teil weit entfernten Verkehrsknotenpunkten. Schließlich äußert es sich gar nicht, wie stark die Verkehrsverschlechterung überhaupt wird - es beschränkt sich lediglich auf sog. Verbesserungsvorschläge. Die Aussage des Gutachters, dass durch Optimierungsprozesse der Lichtsignalanlagen eine deutliche Verbesserung gegenüber dem heutigem Zustand zu erreichen ist, trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen durch Besucher des Thermalbades und dem Saturn-Elektromarktes, widerspricht der Verkehrssimulation von Siemens deutlich, und zeugt von einem gewissen Realitätsverlust. Anders kann dieses Gutachten nicht gewertet werden. Auch aus diesem Grund verstößt es gegen öffentliche Belange, wenn Gutachten mit Steuergeldern finanziert werden, die letztendlich nur eine „vorgefertigte“ Meinung eines Investors widerspiegeln sollen.

Das Verkehrsgutachten ist hinsichtlich Untersuchungsersatz und Zielsetzung nicht mit der gutachterlichen Stellungnahme der Fa. Siemens zu vergleichen. Das Institut Obermeyer ermittelt die rechnerisch höchste Stundenbelastung des Verkehrssystems und optimiert die vorhandenen Lichtzeichenanlagen in Richtung einer verkehrsabhängigen Steuerung. Er weist damit nach, dass die erwartete Spitzenbelastung im vorhandenen Verkehrsnetz abgewickelt werden kann.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Der Mehrverkehr wird vor allem auch die Anfahrt der Kranken- und Rettungsfahrzeuge verzögern, der Fahrzeuge von Polizei und Feuerwehr, da die Kapellenstraße eine der Ost-West Hauptverkehrsachsen in Fürth darstellt. Er wird daher eine Gefahr für Leib und Leben verursachen.

Die Durchgängigkeit der einzelnen Straßen wurde im Rahmen der Trägerbeteiligung durch Feuerwehr und Polizei zu keiner Zeit beanstandet. Es ist nicht erkennbar oder zu erwarten, dass durch die geringfügige zusätzliche Belastung bei gleichzeitigen Optimierungsmaßnahmen eine Behinderung von Rettungsfahrzeugen auftreten kann.

Der Einwand wird somit zurückgewiesen.

Dieser Mehrverkehr wird auch eine Erhöhung der Lärmbelastung, eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation - insbesondere durch erhöhte Feinstaubbelastungen - verursachen.

Innerstädtische Bereiche, insbesondere in der Nähe von Hauptverkehrsachsen unterliegen allgemein einer hohen Belastung durch Immissionen aller Art.

Im Schallschutzgutachten wurde nachgewiesen, dass die Lärmbelastung durch den Wegfall des Großparkplatzes (der derzeit im Wesentlichen unbefestigt ist) und durch die künftige abschirmende Wirkung des Saturn-Gebäudes selbst gemindert und zu einer Verbesserung der Lärmsituation insbesondere für das Anwesen des Einwenders beitragen wird. Die vorgesehenen Befestigungen und Versiegelungen werden darüber hinaus einen ganz entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der lufthygienischen Situation leisten. Insgesamt kann somit keinesfalls von einer Verschlechterung der Situation ausgegangen werden. Der Einwand wird somit zurückgewiesen.

Einwender 3 und 4 (im Wesentlichen gleiche Einwendungen)

Das Baugrundstück ist das Eingangstor vom Westen nach Fürth. Hier ist ein Gebäude mit den Maßen 55 x 70 m (plus 8 m Vordach), einer Höhe bis zum 16,7 m an der höchsten Stelle, unnötig groß und fantasielos kastenförmig, schädlich. Es würde das Stadtbild von Fürth nachhaltig und dauerhaft beeinträchtigen. Gleiches gilt für die als Blickfang geplante, ca. 18 m hohe Werbesäule.

(Siehe Abwägung Einwender 2)

Auf einem Grundstück, dessen beide Nachbargrundstücke mit erheblichem planerischen und gestalterischen Einsatz, **beide aus Steuergeldern**, aufwendig gestaltet worden sind, würde der geplante Saturnbau auf Jahrzehnte hinaus eine abstoßende Gestaltung dieses Eingangstors zur Innenstadt bedeuten, weil er (jedenfalls von 3 Seiten) den Eindruck eines billigen, lieblosen Industriegebäudes vermittelt. Dadurch entsteht auch eine Wertminderung dieser Objekte.

(Siehe Abwägung Einwender 2)

Es verstößt gegen die öffentlichen Belange, wenn eine Architektur gestattet würde, die nur die Interessen des Investors berücksichtigt, so billig und hässlich wie möglich zu bauen. Es verstößt gegen die öffentlichen Belange, wenn dem Investor gestattet wird, dass er eine zurückhaltende Architektur nicht einmal ernsthaft prüft, weder in Bezug auf Höhe noch in Bezug auf Gestaltung. Es verstößt gegen die öffentlichen Belange, wenn er ohne Architektenwettbewerb bauen darf.

Es verstößt gegen die öffentlichen Belange, wenn der Ladehof Saturn oberirdisch unmittelbar neben der großen Halle des Kulturforums zugelassen wird, weil hier eine ständige Störung des dortigen Aufführungsbetriebes durch Ladelärm und Motorengeräusche zu befürchten ist.

(Siehe Abwägung Einwender 2)

Ich rüge den Abwägungsmangel, der darin liegt, dass sich der Stadtrat bei seinem Beschluss vom 05.04.2006 und die Verwaltung mit ihrer Tischvorlage dazu mit dem Entwurf der Bürgerinitiative Pro Kulturforum nicht einmal auseinandergesetzt haben.

(Siehe Abwägung Einwender 2)

Ich rüge die Verschleuderung gemeindlichen Vermögens. Die Stadt wird dem Investor das Grundstück offensichtlich zu einem Preis überlassen, der so billig ist, dass sie es nicht einmal wagt, diesen Preis der Öffentlichkeit mitzuteilen; sie wird ihm darüber hinaus noch mit öffentli-

chen Geldern die Verkehrserschließung bezahlen, die Gestaltung und Unterhaltung seines Vorplatzes, und wird ihm weite Flächen unentgeltlich zur Nutzung dauerhaft überlassen. Im Ergebnis muss sie ca. eine halbe Millionen mehr investieren, als sie für das Grundstück erzielt: Ein reines Draufzahlgeschäft. Dass nach Eröffnung des Geiz-Tempels in der eigentlichen Innenstadt mehr Arbeitsplätze entfallen werden als hier neue geschaffen werden, weil einige Fachgeschäfte darauf verzichten werden, nur noch zur Beratung aufgesucht zu werden und dann der Kauf beim Discounter getätigt wird. Dass qualifizierte Arbeitsplätze für Billig-Arbeiter geopfert werden, kommt noch hinzu.

Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein Vorhaben und die Veräußerung eines städtischen Grundstückes sind zwei unabhängige Vorgänge. Hier geht es um die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen nicht um den Grundstücksverkauf. Alle Inhalte, die den Kaufvertrag betreffen, wie Kaufpreis, Unterhalt, etc. sind Teil des in einer nicht öffentlichen Sitzung des Stadtrats vorgestellten Vertrags. In dieser Sitzung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, diese Inhalte nicht an Dritte weiterzuleiten; insofern werden sie auch nicht im Rahmen der Abwägung der öffentlichen Auslegung behandelt.

Im Rahmen der Trägerbeteiligung wurden bezüglich der Arbeitsplatzthematik oder Lohndumping weder Einwendungen durch die IHK, noch durch den Landesverband des Bayer. Einzelhandels oder den Ortsvorsitzenden des Einzelhandelsverbandes vorgetragen. Es besteht wohl ein bundesweiter Trend vom Elektro- oder Elektronikfachgeschäft mit entsprechender qualifizierter Fachberatung, die darüber hinaus auch noch „Vollzeit“ bezahlt wird, hin zum Elektro- bzw. Elektronikdiscounter, bei dem erfahrungsgemäß diverse Mitarbeiter auf der Basis von beispielsweise € 400 (monatlich) oder „Teilzeit“ arbeiten. Dieser Entwicklung kann sich auch die Stadt Fürth nicht entziehen.

Ich rüge die Beeinträchtigung öffentlicher Belange durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen: Angesichts rund 4.600 m² geplanter Verkehrsfläche und ca. 175 geplanter Tiefgaragenstellplätze wird das Verkehrsaufkommen unerträglich erhöht.

(Siehe Abwägung Einwender 2)

Ich rüge, dass das vorliegende Verkehrsgutachten in vielen Punkten ungenau, unrichtig und oberflächlich ist. So berücksichtigt es zum Beispiel weder den zu erwartenden Parkplatzsuchverkehr (viele Saturnkunden werden zunächst oberirdisch nach einem Parkplatz suchen, bevor sie in die Tiefgarage fahren) noch die Spitzenbelastung bei Hochwassersperre der anderen Talübergänge. Es basiert auf Verkehrszählung an lediglich zwei halben Tagen, ansonsten auf alten Zahlen. Schließlich äußert es sich gar nicht, wie stark die Verkehrsverschlechterung überhaupt wird - es beschränkt sich auf Verbesserungsvorschläge.

Das Gutachten wurde durch ein renommiertes Gutachterbüro unter Verwendung neuester Software und unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte durchgeführt. Das Verkehrsgutachten ist hinsichtlich Untersuchungsansatz und Zielsetzung nicht mit der gutachterlichen Stellungnahme der Fa. Siemens zu vergleichen. Das Institut Obermeyer ermittelt die rechnerisch höchste Stundenbelastung des Verkehrssystems und optimiert die vorhandenen Lichtzeichenanlagen in Richtung einer verkehrsabhängigen Steuerung. Es weist damit nach, dass die erwartete Spitzenbelastung im vorhandenen Verkehrsnetz abgewickelt werden kann.

Der Mehrverkehr wird vor allem auch die Anfahrt der Kranken- und Rettungsfahrzeuge verzögern, der Fahrzeuge von Polizei, Feuerwehr Rotem Kreuz. Er wird daher eine Gefahr für Leib und Leben verursachen.

(Siehe Abwägung Einwender 2)

Dieser Mehrverkehr wird auch eine Erhöhung der Lärmbelastung, eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation verursachen.

(Siehe Abwägung Einwender 2)

Als Stifter zum Kulturforum muss man sich verarscht vorkommen und sich überlegen, ob man künftig überhaupt noch etwas für diese Stadt tun soll.

Dieser Aspekt ist nicht abwägungsrelevant!

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das Baureferat empfiehlt, dem vorliegenden Durchführungsvertrag (Anlage Stand: 29.03.2006) zuzustimmen. Der Stadtrat ermächtigt den Oberbürgermeister den Durchführungsvertrag zum Elektrofachmarkt im Namen der Stadt Fürth mit der Fa. Media-Saturn Realestate Management GmbH abzuschließen.

Das Baureferat empfiehlt dem Stadtrat, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan V + E Nr. XV mit Vorhaben- und Erschließungsplan für den Elektrofachmarkt Saturn einschließlich Begründung auf der Grundlage der durchgeführten Abwägungen, einschließlich der erneut vorgelegten relevanten Abwägungsaspekte des bereits am 14.12.2005 vorgesehenen Satzungsbeschlusses als Satzung zu beschließen.

inanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten €		€	
Veranschlagung im Haushalt		Budget-Nr.	
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			
Zustimmung der Käm		Beteiligte Dienststellen:	
liegt vor:	<input type="checkbox"/> RA	<input type="checkbox"/> RpA	<input type="checkbox"/> weitere: <input type="checkbox"/>
Beteiligung der Pflegerin/des Pflegers erforderlich:		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Falls ja: Pflegerin/Pflegler wurde beteiligt:		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

II. POA/SD zur Versendung der Tagesordnungspunkte

III. Ref V/ SpA-PI/B

Fürth, 19.06.2006

Unterschrift des Referenten

Sachbearbeiter:
Laskarides

Tel.:
3319