

**Stadt Hilpoltstein  
Landkreis Roth**

**Bebauungsplan  
Hilpoltstein Nr. 39**

**„Altstadtkern - Innenstadt“**

**BEGRÜNDUNG**

**gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch**

**Fassung vom 29.06.2023  
zuletzt geändert am 05.10.2023**

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Vorbemerkungen</b>	<b>3</b>
<b>2. Anlass, Ziel und Zweck der Planung</b>	<b>4</b>
<b>3. Planungsrechtliche Voraussetzungen</b>	<b>6</b>
<b>4. Allgemeine Lage, Bestandssituation im Planungsgebiet und zu beachtende Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
4.1 Allgemeines	8
4.2 Topografie	9
4.3 Verkehrserschließung	9
4.4 Ver- und Entsorgung	9
4.5 Denkmäler	9
4.6 Naturraum, Hoch- und Trinkwasserschutz und Biotope	10
4.7 Boden, Geologie und Hydrogeologie	11
4.8 Altlasten und schädliche Bodenveränderungen sowie Kampfmittelbelastung	12
4.10 Immissionen	12
<b>5. Städtebauliche Festsetzungen des Bebauungsplans</b>	<b>12</b>
<b>6. Erschließung, Verkehr und Ver- und Entsorgung</b>	<b>18</b>
<b>7. Denkmalschutz</b>	<b>19</b>
<b>8. Vorbeugender Brandschutz</b>	<b>20</b>
<b>9. Immissionsschutz</b>	<b>20</b>
<b>10. Altlasten</b>	<b>20</b>
<b>11. Grünordnung</b>	<b>21</b>
<b>12. Umweltbericht</b>	<b>21</b>
12.1 Einleitung	21
12.2 Bestandsaufnahme, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung	21
12.2.1 Boden	22
12.2.2 Wasser	23
12.2.3 Klima/Luft	24
12.2.4 Tiere und Pflanzen	25
12.2.5 Mensch (Erholung/Lärm)	25
12.2.6 Landschaft / Fläche	26
12.2.7 Kultur- und Sachgüter	27
12.2.8 Wechselwirkungen	27
12.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	27
12.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	28
12.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	29
12.6 Zusätzliche Angaben	29
12.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung	29
<b>13. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung</b>	<b>30</b>
<b>14. Hinweise</b>	<b>30</b>
<b>15. Bestandteile des Bebauungsplanes</b>	<b>30</b>

## 1. Vorbemerkungen

### 1.1 Rechtliche Grundlagen

Für die Aufstellung und die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind unter anderem zu berücksichtigen:

- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634) das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 221) geändert worden ist
- i. V. m. der Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786) die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist,
- die Planzeichenverordnung (PlanZV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist sowie
- Art. 81 der Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch Gesetz vom 23. Juni 2023 (GVBl. S. 250), durch § 4 des Gesetzes vom 7. Juli 2023 (GVBl. S. 327) und durch Art. 13a Abs. 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 371) geändert worden ist und
- Art. 23 der Gemeindeordnung (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796, BayRS 2020-1-1-I), die zuletzt durch die §§ 2, 3 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 385) geändert worden ist,

### 1.2 Verfahren

Mit der vorliegenden Planung verfolgt die Stadt Hilpoltstein das Ziel, die in der Vergangenheit für den öffentlichen Raum und das Ortsbild der Altstadt erfolgten Stadtsanierungsmaßnahmen im Zuge eines Bebauungsplans auch planungsrechtlich zu sichern. Die planungsrechtliche Sicherung ist notwendig, um die langfristige städtebauliche Entwicklungsfähigkeit der Ergebnisse der Stadtsanierung zu sichern und steuernd im Rahmen der Möglichkeiten der kommunalen Planungshoheit gem. BauGB ordnend die weitere Flächenentwicklung dieser Bereiche zu gewährleisten.

Hierzu ist die Aufstellung eines Bebauungsplans im Sinne der städtebaulichen Ordnung erforderlich.

### 1.3 Beschlüsse

Der Stadtrat der Stadt Hilpoltstein hat mit Beschluss vom 02.03.2023 die Aufstellung eines Bebauungsplans für die wesentlichen Straßenzüge in der Altstadt von Hilpoltstein beschlossen, um die städtebauliche geordnete Weiterentwicklung der Stadtsanierung auch in der Zukunft gewährleisten zu können. Der Aufstellungsbeschluss wurde am xx.xx.2023 durch ortsübliche Bekanntmachung amtlich bekannt gemacht. Der Bebauungsplan Nr. 39 wird unter der Bezeichnung „Altstadtkern - Innenstadt“ geführt. Im Rahmen der Stadtratssitzung vom 29.06.2023 wurde der Aufstellungsbeschluss nochmals überprüft und der Geltungsbereich angepasst. Der geänderte Aufstellungsbeschluss wurden am 17.07.2023 durch ortsübliche amtliche Bekanntmachung amtlich bekannt gemacht.

Im Rahmen der Stadtratssitzung vom 13.07.2023 wurde über den Vorentwurf des Bebauungsplans beraten und dieser gebilligt. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele und Zwecke der Planung zu informieren und ihr Möglichkeit zur Stellungnahme zu geben. Parallel wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zur Planung gebeten.

Im Zeitraum vom 25.07.2023 bis einschließlich 15.09.2023 wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange frühzeitig zur Planung beteiligt. Im gleichen Zeitraum erfolgte die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit zur Planung. Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB wurde am 17.07.2023 durch Aushang in den Bekanntmachungsschaukästen der Stadt Hilpoltstein amtlich bekannt gemacht.

Weitere Beschlüsse wurden nicht gefasst.

## 2. Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Die zur Überplanung vorgesehenen Flächen befinden sich im historischen Altstadtbereich von Hilpoltstein. Sie sind im wirksamen Flächennutzungsplan als Verkehrsflächen dargestellt. Eine weitergehende Überplanung war bisher nicht erfolgt, es existiert für die nun überplanten Flächen bislang kein Bebauungsplan.

Für den Altstadtbereich von Hilpoltstein wurden in den vergangenen 20 Jahren eine Stadtsanierung durchgeführt. Hierfür wurde ein Sanierungsgebiet förmlich im Rahmen einer Sanierungssatzung bestimmt und mit Mitteln der Städtebauförderung eine umfangreiche Neu- und Umgestaltung der öffentlich zugänglichen Bereiche der Altstadt vorgenommen. Die Sanierungsmaßnahmen erfolgten überwiegend in Abstimmung und mit Beteiligung der Öffentlichkeit. Ziel der Stadtsanierung war insbesondere der Umbau der öffentlichen Räume mit der Maßgabe die bisher baulich getrennten Verkehrsflächen für das Kraftfahrzeug und die Verkehrsfläche für alle übrigen Verkehrsteilnehmer sowie die Anbindungsflächen an die Gebäudestrukturen **neu zu ordnen und die Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Einhergehend damit sollte die soziale Teilhabe aller am öffentlichen Raum verbessert werden.** Die räumliche Trennung der Funktionen wurden bewusst aufgehoben, um die Gesamtraumwirkung zu verbessern als auch die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes für Fußgänger und Radfahrer aber auch die Aufenthaltsfunktionen im Altstadtbereich zu stärken.

Historisch bedingt sind in einzelnen Randbereichen der räumlich funktional wirkenden Straßenzüge kleineren Flächen im privaten Eigentum. Hierbei handelte es sich zumeist **um Fläche für historische Kohleschütten über die Kohlebunker in den Kellern befüllt wurden.** Diese Funktion wurde zwischenzeitlich durchgehend aufgeben und zumeist auf aufgefüllt. Teilweise handelt es sich auch um historische Kellerzugänge, welche nicht mehr benötigt werden.

Vielfach sind Hauszugänge in Form von Treppen oder Eingangspodesten auf öffentlichen Grundstücksflächen mit Duldung der Kommune - historisch gewachsen - entstanden. Diese Flächen wurden im Zuge der Stadtsanierung mit beplant, saniert und umgebaut, um hier die städtebaulich angestrebten Ziele der Stadtsanierung in geeigneter Weise realisieren zu können. Diese Maßnahmen wurden im Vorfeld mit den Betroffenen abgestimmt.

Zwischenzeitlich verändert sich das Mobilitätsverhalten der Menschen erneut. Bedingt durch die allgemeinen Bestrebungen die Auswirkungen des Klimawandels zu minimieren, verzichten vermehrt Menschen auf die Nutzung des Autos. Alternative Verkehrsmittel wie E-Scooter, Pedelec und Lastenfahrrad bekommen neue und größere Bedeutung im Mobilitätsverhalten. Neben Bewegungsflächen werden auch hierfür neue Abstellflächen für die Fahrzeuge benötigt. Auch fußläufige Wegefläche werden wieder mehr in Anspruch genommen.

Auch die seitens der Bundesregierung intensiv forcierten Förderung der E-Mobilität mit veränderten Ansprüchen und Notwendigkeiten für die Ladeinfrastruktur sowie die Möglichkeit des Verzichts auf das eigene Auto zugunsten von Car-Sharing Angeboten führen zu veränderten Funktionsansprüchen und Flächenbedarf im öffentlichen Raum.

Die Sicherung der öffentlichen Straßenräume ist auch aus Gründen der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung notwendig. Gerade im Altstadtbereich mit den umfangreichen historischen und an verschiedenen Stellen auch denkmalgeschützten Gebäuden ist die ungehinderte Bewegungsmöglichkeit innerhalb der Straßenräume sowie der Seitenflächen zur Gewährleistung der Erreichbarkeit für die Rettungskräfte und die Feuerwehr unabdingbar.

In die Abwägungen über die Planungsentscheidung wurden auch die Folgen des Klimawandels mit eingestellt. Starkregenereignisse sind zwischenzeitlich unabdingbar in die Planungsprozesse einzubinden. Ableitungswege zur Vermeidung von Gefahren für Sachgüter und Menschen müssen in der langfristigen Weiterentwicklung der öffentlich wirkenden Räume der Altstadt berücksichtigt werden. Hierzu muss ggf. auch die Möglichkeit zur Entsiegelung von Flächen geschaffen werden.

Einhergehend damit sind auch Fragestellungen der lokalen Aufheizung in den Städten aufgrund der steigenden Durchschnittstemperaturen und der durchgehend hohen Bodenversiegelung in zukünftige Planungsüberlegungen für die Weiterentwicklung des Stadtraumes einzubeziehen. Auch hieraus können sich neue Flächenansprüche, bspw. durch die bewusste Entsiegelung von Flächen ergeben.

Aus städtebaulicher Sicht ebenfalls wichtig ist aber auch die Weiterentwicklung der öffentlich wirkenden Räume in Form der Stärkung der Aufenthaltsmöglichkeiten im Altstadtbereich. Die Stärkung der Aufenthaltsqualität ist von großer Bedeutung, um die Altstadt lebendig und attraktiv für Besucher zu erhalten. Durch die bewusste Weiterentwicklung und u.U. auch Umwidmung von Teilflächen zur Schaffung von neuen Aufenthaltsfunktionen können bspw. bestehende gastronomische Nutzungen gestärkt, aber auch neue Angebote nach Hilpoltstein gelockt werden. Dies wiederum kann dazu beitragen, dass die Altstadt insgesamt wieder attraktiver als Zentrum für den Handel wird.

Insgesamt zeigt sich somit ein umfangreiches Aufgabenspektrum für die Stadt Hilpoltstein, um die Altstadt mit ihrer wichtigen Funktion für die Gesamtstadt auch zukünftig attraktiv zu halten und diese gleichzeitig auch die absehbaren neuen Herausforderungen anzupassen.

Die Stadt Hilpoltstein hat den Altstadtbereich grundsätzlich bereits als Sanierungsgebiet festgesetzt und im Rahmen dieser Maßgaben in der Vergangenheit die nun vollzogene Altstadtsanierung realisiert. Zwischenzeitlich zeigt sich aber, dass dieses Instrument nicht mehr ausreichend ist, um die langfristige Entwicklungsfähigkeit der öffentlich zugänglichen Funktionsräume der Altstadt zu gewährleisten.

Die zur Überplanung vorgesehenen Flächen sind aktuell als unbeplanter Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB zu erachten. Wie bereits dargelegt, sind kleinere Teilfläche der öffentliche wirkenden Funktionsräumen in privatem Eigentum. Aus Sicht der Kommune ist es aber notwendig diese räumlich gesamtheitlich wirkenden Bereiche einheitlich städtebaulich geordnet und langfristig sinnvoll im Sinne des Gemeinwohls der Bürger von Hilpoltstein weiterentwickeln zu können.

Aus den dargelegten Entwicklungsabsichten der Stadt Hilpoltstein ergeben sich daher die Anforderungen nach einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Plangebiet. Die Stadt Hilpoltstein hat der im Vorfeld der Planungen sorgsam und umfassend geprüft, welche Möglichkeiten zur Gewährleistung dieser Ziele der Stadt gegeben sind. Es zeigte sich hierbei, dass das Mittel des Bebauungsplans ein geeignetes Mittel darstellt, um die beabsichtigten Entwicklungsziele auch langfristig sicherzustellen. Einbezogen in diese Abwägung wurde intensiv auch die Frage der Überplanung von kleinen Teilflächen privater Grundstücke und den Belangen des Art. 14 Grundgesetz (GG). Im Ergebnis dieser intensiven Würdigung wurde aber festgestellt, dass aufgrund der Geringfügigkeit der überplanten Flächen und den überragenden allgemeinen öffentlichen Interessen an einer städtebaulich geordneten Weiterentwicklung der öffentlichen Straßenzüge in der Altstadt von Hilpoltstein die privaten Belange und Rechte des Eigentums hinter die Interessen und das Wohl der Allgemeinheit zurücktreten müssen.

Folgende in § 1 Abs. 6 Nrn. 1, 4, 5, 7a, 7c, 7d, 7e, 7i, 8a, 8c, 9 und 14 BauGB genannte Planungsleitlinien stehen hierbei im Vordergrund:

- Die allgemeinen Anforderungen an [...] die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung
- [...] die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche,
- Die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,
- die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,
- Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt
- umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,

- Die Vermeidung von Emissionen und der sachgerechte Umgang mit [...] Abwässern
- Die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes [...]
- die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbraucher-nahen Versorgung der Bevölkerung,
- der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen,
- die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, auch im Hinblick auf die Entwicklungen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, etwa der Elektromobilität, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung,
- die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen.

Zur Gewährleistung dieser Ziele sollen daher die als Straßenräume wirkenden Bereichen der Altstadt als Verkehrsflächen festgesetzt werden. Insgesamt soll hiermit die sachgerechte Weiterentwicklung im Sinne eines barrierefreien öffentlich wirkenden Raumes als Grundlage für die gesellschaftliche Teilhabe und Beitrag für den Erhalt des historischen Altstadtkerns als Wohn-, Einkaufs-, Arbeits- und Ausflugsort ermöglicht werden.

### **3. Planungsrechtliche Voraussetzungen**

#### **3.1 Überregionale Planungen**

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne an die Ziele des Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), zurzeit Fassung vom 01.06.2023, anzupassen. Einzelne für Hilpoltstein relevante Aspekte der überregionalen Planungen beziehen sich daher, unter Berücksichtigung der geltenden Fortschreibungen des Regionalplans, noch auf das LEP in der Fassung von 2006.

Im Rahmen des LEP wurde Hilpoltstein als Mittelzentrum im Raum mit besonderem Handlungsbedarf des Landkreises Roth definiert. Auf Ebene des Regionalplans wurde Hilpoltstein als mögliches Mittelzentrum im ländlichen Teilraum im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen bestimmt.

Das LEP erklärt in Absatz 1.1.1 zum Ziel (Z) „in allen Teilräumen [...] gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaffen oder zu erhalten. Die Stärken und Potenziale der Teilräume sind weiter zu entwickeln.“

Als weiteres zentrales Anliegen ist im LEP der Grundsatz (G) formuliert „die raumstrukturellen Voraussetzungen für eine räumlich möglichst ausgewogene Bevölkerungsentwicklung des Landes und seiner Teilräume zu schaffen (LEP 1.2.1)“.

Hinsichtlich der Minimierung der Folgen des Klimawandels wird unter 1.3.1 als Grundsatz ausgeführt: „den Anforderungen des Klimaschutzes soll Rechnung getragen werden, insbesondere durch die Reduzierung des Energieverbrauchs mittels einer integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung [...]“.

Weiter wird unter 1.3.2 als Grundsatz ausgeführt: „Die räumlichen Auswirkungen von Klimaänderungen und von klimabedingten Naturgefahren sollen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden. In allen Teilräumen, insbesondere in verdichteten Räumen, sollen klimarelevante Freiflächen wie Grün- und Wasserflächen auch im Innenbereich von Siedlungsflächen zur Verbesserung der thermischen und lufthygienischen Belastungssituation neu angelegt, erhalten, entwickelt und von Versiegelung freigehalten werden.“

Unter 2.2.4 wird als Ziel (Z) ausgeführt, dass Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf vorrangig zu entwickeln sind. Das Vorrangprinzip trägt gemäß Begründung (B) zu 2.2.4 dazu bei, „die bestehenden strukturellen Defizite abzubauen und möglichst keine neuen Defizite entstehen zu lassen. Dabei sollen

arbeitsmarkt-, ausbildungs- und sozialpolitische Belange besonders berücksichtigt werden.“ In der Begründung (B) zu 2.2.4 wird weiter erläutert, dass zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen mehr qualifizierte und innovationsorientierte Arbeitsplätze [...] unabdingbar sind.

Für die ländlichen Räume wird grundsätzlich unter 2.2.5 ausgeführt: „Den spezifischen Herausforderungen des dünn besiedelten ländlichen Raums soll in besonderem Maße Rechnung getragen werden. Hierzu sollen [...] die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung durch zeitlich flexible, bedarfsgerechte Bedienformen des öffentlichen Verkehrs ergänzend gesichert, die Ortskerne gestärkt und entwickelt und Einrichtungen und Angebote der wohnortnahen Daseinsvorsorge möglichst zentrumsnah erhalten [...] abgebaut werden.

Bzgl. der Weiterentwicklung der Mobilität sind die Ziele und Grundsätze des Abschnitts 4 des LEP relevant. Unter 4.1.1 wird allgemein als Ziel formuliert: „Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.“ Als Grundsätze wird im Weiteren ausgeführt: „Die Verkehrsinfrastruktur soll durch neue Mobilitätsformen in allen Regionen nachhaltig ergänzt werden. Die Vernetzung und Auslastung der Verkehrsträger sollen durch bauliche Maßnahmen und den Einsatz neuer Technologien gesteigert werden.“ Zur Straßeninfrastruktur wird unter 4.2 ausgeführt: „Beim Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur sollen die Anforderungen für die Mobilität der Zukunft berücksichtigt werden.“ Unter dem Grundsatz (G) 6.1.1 wird ausgeführt: „Potenziale der Energieeinsparung und Energieeffizienzsteigerung sollen durch eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung genutzt werden.“ In der Begründung zum LEP wird hierzu weiter ausgeführt: „Durch kompakte Siedlungsstrukturen oder entsprechende Mobilitätskonzepte kann Verkehr vermieden und Energie gespart bzw. effizient genutzt werden.“

Diesen Zielen trägt die Stad Hilpoltstein mit den Planungen in der Abwägung aller Belange Rechnung.

#### Raumstrukturelle Entwicklung und zentrale Orte

Der Regionalplan der Region Nürnberg beschreibt als grundsätzliche Entwicklungsabsicht:

„Die herausragende Bedeutung der Region Nürnberg innerhalb Bayerns, Deutschlands und Europas soll auch im Interesse einer ausgewogenen Entwicklung des Freistaates Bayern weiter gestärkt werden.“ (RP7 1.1). „Die natürlichen Lebensgrundlagen, die landschaftliche Schönheit und Vielfalt sowie das reiche Kulturerbe sollen bei der Entwicklung der Region gesichert werden. Die wirtschaftliche, siedlungsmäßige und infrastrukturelle Entwicklung soll unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit erfolgen.“ (Vgl. RP7 1.6)

„Die Region Nürnberg soll so entwickelt werden, dass die Funktionsfähigkeit der unterschiedlich strukturierten Teilräume gewährleistet wird und sich die wesentlichen Funktionen in den einzelnen Teilräumen möglichst gegenseitig ergänzen und fördern“ (vgl. RP7 2.1.1). Im Regionalplan wurde die Entwicklung des ländlichen Teilraums im Umfeld des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen unter RP7 2.3.2.2 besonders hervorgehoben. Als Ziel wurde dazu formuliert: „Auf eine weitere Stärkung der zentralen Orte, insbesondere der möglichen Mittelzentren Hilpoltstein [...] soll hingewirkt werden.

Zur Verkehrsentwicklung wird als Teil des Verkehrsleitbildes unter 4.1.2 ausgeführt: „Durch die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen insbesondere die Erreichbarkeit der zentralen Orte vor allem für den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personenverkehr verbessert und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr erhöht werden. Dabei soll den Belangen der Bevölkerungsgruppen mit eingeschränkter Mobilität verstärkt Rechnung getragen werden.“

Hinsichtlich des lokalen Radverkehrs wird unter 4.5.3 ausgeführt: „Auf die Verbesserung einer auf den Radfahrer abgestimmten Infrastruktur soll hingewirkt werden.“

Unter 7.1.4.1 wird zu den Freiflächen ausgeführt: „In innerörtlichen und ortsnahen Bereichen [...] ist die Erhaltung und Erweiterung vorhandener Grün- und sonstiger Freiflächen – einschließlich wertvoller Baumbestände – sowie Entwicklung neuer Grünflächen unter Berücksichtigung natürlicher Landschaftsstrukturen anzustreben.“

Den relevanten Zielen der Regional- und Landesentwicklung trägt die Stadt Hilpoltstein hinsichtlich der beachtenswerten Grundsätze in der Abwägung aller Belange mit dem vorliegenden Bebauungsplan Rechnung. Die Anpassungspflicht an die Ziele, insbesondere der Landesentwicklung, wird mit der vorliegenden Planung hinreichend gewährleistet.

### 3.2 Übergeordnete Planungen

Die Flächen des Planungsgebietes sind im wirksamen Flächennutzungsplan als Verkehrsflächen dargestellt. Die aktuellen Planungen entsprechen dieser Darstellung. Der Bebauungsplan entwickelt sich somit aus dem wirksamen Flächennutzungsplan.

### 3.3 Umweltprüfung in der Bauleitung

Mit der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB werden die unterschiedlichen umweltbezogenen Prüfaufgaben gebündelt und als obligatorischer Teil in das Bebauungsplanverfahren integriert. Die Umweltprüfung führt alle umweltrelevanten Belange zusammen und legt sie in einem Umweltbericht (vgl. Anlage zu § 2 Abs. 4 BauGB und § 2a BauGB) dar. Dieser stellt somit die Ergebnisse der Umweltprüfung dar, die auch alle Belange der Umweltverträglichkeit schutzgutbezogen enthält, und ist unverzichtbarer Teil der Begründung von Bauleitplanverfahren wie diesem.

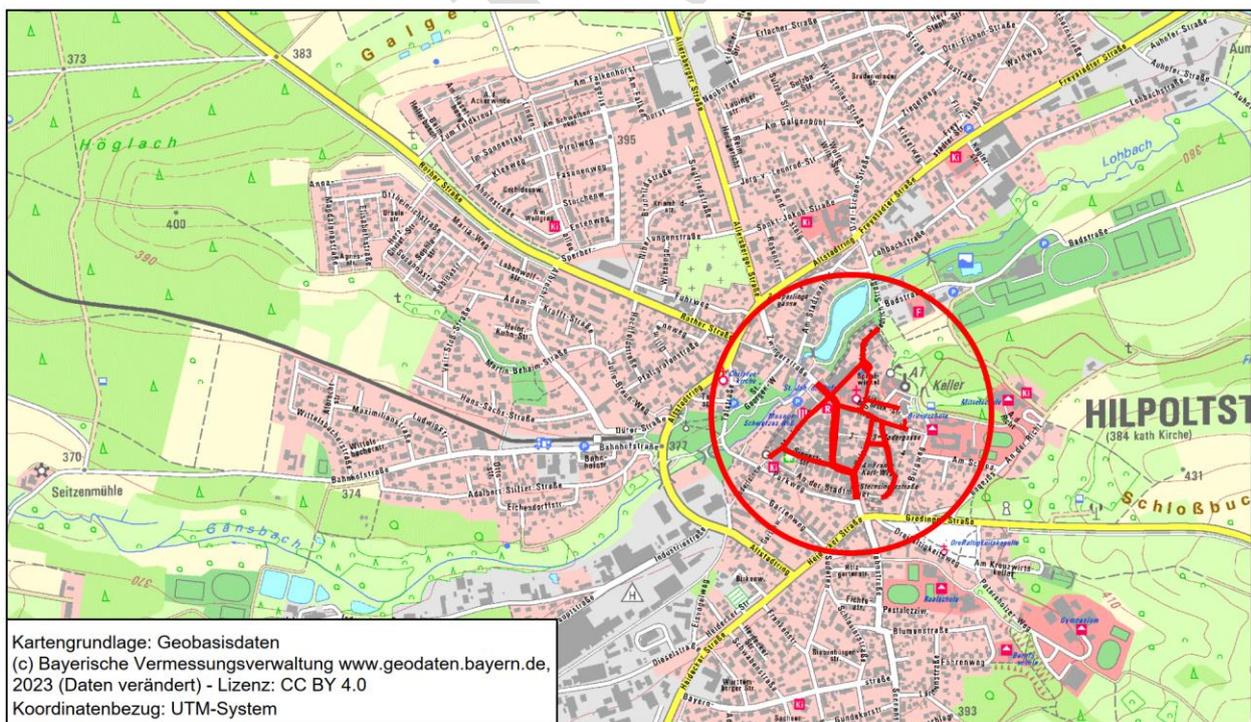
### 3.4 Naturschutzrechtliche Eingriffs-/ Ausgleichsregelung

Mit § 1a BauGB hat der Gesetzgeber den Städten und Gemeinden die Anwendung der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung (§ 18 Bundesnaturschutzgesetz) in der Bauleitplanung vorgegeben. So werden die Möglichkeiten zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes im Rahmen des Grünordnungsplanes ermittelt und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen kompensiert.

## 4. Allgemeine Lage, Bestandssituation im Planungsgebiet und zu beachtende Rahmenbedingungen

### 4.1 Allgemeines

Der Geltungsbereich befindet sich im Zentrum von Hilpoltstein.



Planungsgebiet rot markiert, Grundkarte © Bayerische Vermessungsverwaltung www.geodaten.bayern.de Lizenz CC BY4.0

Das Gebiet wird allseitig durch die historische Stadtmauer des Altstadtbereiches von Hilpoltstein umgrenzt.

Der genaue Umgriff des Geltungsbereiches ist aus dem Planblatt zum Bebauungsplan Nr. 39 „Altstadtkern – Innenstadt“ zu entnehmen. Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke mit folgenden Flurstücksnummern zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans: Flur-Nrn. 1/1, 1/2, 2/1, 7/1, 32/2, 32/12, 88, 101/4, 102/1, 103/1, 149, 158/1, 200/1, 203/3, 221/2, 221/3, 244/3, 254/1 und 254/9, jeweils Gemarkung Hilpoltstein, sowie Teilflächen der Fl. Nrn. 22, 25, 26, 28, 31, 37, 40, 43, 59, 59/1, 60, 74/1, 82, 105/1, 198, 199, 222/1, 239/2 254, 324/11 sowie 339/1, jeweils Gemarkung Hilpoltstein. Die Flächengröße des Geltungsbereiches umfasst insgesamt ca. 1,8 ha. In den Geltungsbereich wurden diejenigen Grundstücke einbezogen, die für die Umsetzungen der Planungen für die Sicherung der öffentlich wirkenden Straßenräumen der Altstadt erforderlich sind. Die Flächen im Planungsgebiet sind bereits entsprechend als Verkehrsflächen und Flächen zum Anschluss weiterer Flächen genutzt.

#### **4.2 Topografie**

Topographisch liegt das Gebiet der Altstadt von Hilpoltstein in einem von Osten nach Westen fallenden Gelände. Innerhalb der historischen Stadtmauern ist ein Gefälle von ca. 11 m vorhanden.

#### **4.3 Verkehrserschließung**

Die zur Überplanung vorgesehenen Flächen stellen die wesentlichen Straßenverkehrsverbindungen innerhalb der Altstadt dar. Im Osten ist die einbezogene Johann-Friedrich-Straße schließt im weiteren Verlauf im Norden an die Staatsstraße St 2220 an. Die Kirchenstraße im Osten ist mit verringertem Querschnitt an den Burgweg angeschlossen. Die Heidecker Straße ist im Süden an die Staatsstraße St 2238 angeschlossen. Über die Zwingerstraße im Westen besteht Anschluss an den Altstadtring und die dortige Staatsstraße St 2225. Von den überörtlichen Staatsstraßen besteht Anschluss in Richtung Autobahn und die Orte im Umfeld von Heideck.

ÖPNV-Haltestellen im Bereich der Altstadt bestehen aktuell nicht. Am Rathaus befinden sich eine Haltestelle für das Anrufsammeltaxi.

Gesonderte Radwege innerhalb der Altstadt sind nicht vorhanden. Radfahrer werden im Mischverkehr auf den Straßenflächen geführt. Für Fußgänger wurde im Zuge der Stadtsanierung die Barrierefreiheit umgesetzt. Die Straßenseitenflächen sind entsprechend als Fußwegeflächen ausgeführt.

#### **4.4 Ver- und Entsorgung**

Das Planungsgebiet ist umfassend an alle Medien der Ver- und Entsorgung angeschlossen.

#### **4.5 Denkmäler**

Die Internetanwendung BayernAtlas des bayerischen Staatsministeriums der Finanzen und Heimat ([www.bayernatlas.de](http://www.bayernatlas.de), zuletzt eingesehen am 29.06.2023) zeigt zum aktuellen Zeitpunkt unter Zuschaltung der Fachschalen Baudenkmäler, Bodendenkmäler und Naturdenkmäler für das Planungsgebiet selbst die Lage im Bereich mehrerer Bodendenkmäler. Unmittelbar angrenzend an die überplanten Flächen befinden sich im Altstadtbereich eine Vielzahl von historischen Gebäuden, welche als Baudenkmäler bestimmt sind. **Diese sind als Einzeldenkmäler nachrichtlich im Planblatt des Bebauungsplans gekennzeichnet.**

Als relevante Bodendenkmäler für die überplanten Flächen sind verzeichnet:

D-5-6833-0261: Untertägige Teile des mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Altortes von Hilpoltstein

D-5-6833-0309: Spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Stadtbefestigung von Hilpoltstein

D-5-6833-0245: Mittelalterliche und frühneuzeitliche Vorgängerbebauung der Burgruine Hilpoltstein.

D-5-6833-0311: Mittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde im Bereich der Kath. Pfarrkirche St. Johann Baptist in Hilpoltstein und ihrer Vorgängerbauten, Friedhof des Mittelalters und der frühen Neuzeit.

**Der Altstadtbereich von Hilpoltstein ist zudem als Ensembledenkmal verzeichnet (E-5-76-127-1). Unter der Bezeichnung „Altstadt Hilpoltstein“ mit Burg“ wird im Denkmalverzeichnis beschrieben: „Das Ensemble**

*schließt den historischen, zum größeren Teil noch von den Befestigungsmauern umgebenen Bereich von Burg und Stadt Hilpoltstein ein. Die am Rande des Rödenbachtals gelegene Stadt verdankt ihre Entstehung der wohl zu Anfang des 12. Jahrhunderts von den Grafen von Abenberg auf einem Rotsandsteinfelsen gegründeten Burg. Sie gelangte nach dem Aussterben der Abenberger, um 1230, an die Herren von Stein, die ihrerseits 1385 ausstarben. Ihr Leitname Hilpolt ging auf die im 12./13. Jahrhundert unterhalb der Burg, an der Durchgangsstraße und südöstlich der Rödenbachbrücke entstandene Siedlung über, die 1345 erstmals als Stadt genannt wird. Von der Burg beherrscht und überragt, lässt der etwa dreieckige Grundriss der Stadt weitgehend planmäßige Züge erkennen. Der kleine Marktplatz mit dem freistehenden, 1544 zuerst genannten Rathaus am Fuße des Aufgangs zur Burg bildet dabei den Angelpunkt für die vier wichtigsten Straßenachsen. Die Kirchenstraße bildet mit ihrem nordöstlichen Zweig (Maria-Dorothea-Straße) den alten Ausgang zur Burg, in ihrer westlichen Verlängerung (Zwingerstraße, bis Nr. 2) macht sie die alte, bis 1860 durch das Untere Tor geschlossene Eingangssituation in die Stadt noch anschaulich. Marktstraße und Christoph-Sturm-Straße, die südwärts ausstrahlen und parallel zur südlichen Stadtmauer durch die Siegerstraße verbunden sind, erschließen das wichtigste bürgerliche Viertel der Stadt. Die Sturmstraße, im Süden zweimal abgewinkelt, bis 1887 durch das Heidecker Tor abgeschlossen, folgt gleichzeitig dem Zug der alten Durchgangsstraße. Die Johann-Friedrich-Straße erschließt das nördliche, ackerbürgerlich geprägte Stadtviertel, in welchem das spätgotische Jahrsdorfer Haus, ein Adelssitz, und der Finanzamts-Bau von 1903 eigene Akzente setzen. Gleichfalls am Fuß des Burgbergs befand sich wohl schon in mittelalterlicher Zeit die Pfarrkirche, von 1372 bis zur Reformation mit einem Chorstift verbunden, dessen Bauten 1619 dem Neubau der Pfalzneuburgischen Residenz weichen mussten. Die Stadt war nach 1385 bayerisch und 1505 der jungen Pfalz zugeschlagen worden. Nach dem Tode des Pfalzgrafen Ottheinrich, 1604, wurde sie zum Witwensitz der Pfalzgräfin Maria Dorothea ausersehen und stand bis zu deren Tod 1639 im Rang einer Residenzstadt. Nachdem die Burg den Ansprüchen des kleinen Hofstaats nicht genügen konnte, entstand die Residenz mit dem Festsaaltrakt 1619 gegenüber dem Rathaus und östlich der Kirche. Mit der Giebelfront der Residenz und ein Jahrhundert später mit der barockisierten Pfarrkirche, ihrer Schauwand und ihrer Terrasse, erhielt der alte Mittelpunkt der Stadt eine gesteigerte städtebauliche Bedeutung, die bürgerliche, herrschaftliche und kirchliche Selbstdarstellung anschaulich werden lässt. Innerhalb der Bebauung, die in der Regel durch zweigeschossige, ziegelgedeckte Giebelhäuser geprägt ist, heben sich außerdem der ehemalige Kornkasten am Burgberg, die Bauten des 17./18. Jahrhunderts in der Vorburg und das spätgotische Jahrsdorferhaus besonders ab. Von der Stadtbefestigung, die zum Teil innerhalb des Stadtbildes mitwirkt, sich nach außen v. a. von Nordwesten her anschaulich darstellt, haben sich der Zug der Nordwestseite, die Verbindungsmauer aus der Nordspitze bis zur Burg, der Zug der Südseite und kleine Reste der Südostseite erhalten. Die Anlage ist spätmittelalterlich und wurde 1544 erneuert. Von den vier Türmen steht nur der Töttlesturm im Südwesten. Von den zwei Toren ist keines mehr erhalten geblieben.*

#### **4.6 Naturraum, Hoch- und Trinkwasserschutz und Biotope**

Das Planungsgebiet weist keine bedeutenden naturräumlichen Funktionen auf. Es ist in der Haupteinheit dem Süddeutschen Schichtstufen- und Bruchschollenland und in der Untereinheit dem Süddeutschen Keuper und Albvorland des Keuper Berglandes zuzuordnen. Die durchschnittliche Jahrestemperatur ist mit ca. 8,5 ° anzunehmen. Die mittlere Niederschlagshöhe beläuft sich im Sommerhalbjahr auf ca. 400 – 450 mm und im Winterhalbjahr auf ca. 300 – 350 mm. Gemäß bay. Fachinformationssystem „Natur“ (FINWEB) sind keine gem. Art. 23 Bayerisches Naturschutzgesetz oder gem. § 30 Bundesnaturschutzgesetz biotopgeschützte Strukturen im Planungsgebiet vorhanden. Das Planungsgebiet selbst ist die historischen verdichtete Altstadtnutzung mit hohem Versiegelungsgrad gekennzeichnet.

Die potenziell natürliche Vegetation ist im gem. Fachinformationssystem Natur des Landes Bayern der Ordnung überwiegend L6b Zittergrasseggen-Hainsimsen-Buchenwald im Komplex mit Zittergrasseggen-Waldmeister-Buchenwald; örtlich Zittergrasseggen-Stieleichen-Hainbuchenwald zuzuordnen. Durch die Nähe zu den bestehenden Siedlungsstrukturen ist bei Verzicht auf die Planung nicht mit einer entsprechenden Funktionserfüllung zu rechnen. Das Vorkommensgebiet gebietseigener Gehölze ist die Region 5.1 Süddeutsches Hügel- und Bergland, Fränkische Platten und Mittelfränkisches Becken. Das Ursprungsgebiet gebietseigenen Saatgutes ist die Untergruppe 12 „Fränkisches Hügelland“.

Das Infrarotbild der Bayerischen Vermessungsverwaltung zeigt, dass innerhalb der Altstadt Vegetationsflächen im Wesentlichen nur innerhalb der Hofstrukturen der privaten Grundstücke, bzw. des Kirch- und Burghofes vorhanden sind:



Infrarotluftbild (rötliche Farben = Vegetationsbereiche, gelb/grün/grau Siedlungsfunktionen und versiegelte Bereiche) ohne Maßstab  
© Luftbilddarstellung: Bay. Vermessungsverwaltung, www.geodaten.bayern.de 2023

Das Planungsgebiet befindet sich außerhalb von Hochwasserretentions- oder Risikoräumen. Es befindet sich auch außerhalb eines Trinkwasserschutzgebietes. Das nächste Trinkwasserschutzgebiet befindet sich ca. 750 m östlich.

#### 4.7 Boden, Geologie und Hydrogeologie

Geologisch ist das Planungsgebiet dem Trias zuzuordnen. Als Gestein ist lt. Umweltatlas Bayern des bayerischen Landesamtes für Umwelt mit Sandstein, mittel- bis grobkörnig, z.T. Gerölle führend, grau, grauweiß, weißgrau, dickbankig bis gebankt, lokal z.T. kieselig gebunden, Feldspat führend; mit Tonstein, schluffig, rot, rotbraun; mit Karbonatknauern weißgrau zu rechnen. Im Planungsgebiet befinden sich keine offenen Gewässer. Das nächste offene Gewässer sind der Gänsbach sowie der Stadtweiher, beide befinden sich unmittelbar westlich der Altstadt.

Hydrogeologisch sind die überplanten Flächen einem regional bedeutender Kluft-(Poren-)Grundwasserleiter mit geringer bis mittlerer Trennfugendurchlässigkeit zuzuordnen. Dieser bildet mit Blasensandstein i. d. R. zusammenhängendes Grundwasserstockwerk. Lokale Stockwerkstrennung sind möglich

Das Retentions- und Rückhaltevermögen der Böden ist aufgrund der vorhandenen Böden durchschnittlich bis leicht unterdurchschnittlich einzustufen. Die tatsächlichen Versiegelungen im Altstadtbereich minimieren diese Funktion erheblich. Die Funktion der Böden im Planungsgebiet als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte ist aufgrund der der bisherigen Nutzung als gering einzustufen.

#### **4.8 Altlasten und schädliche Bodenveränderungen sowie Kampfmittelbelastung**

Aktuelle Hinweise auf Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen sind im Planungsgebiet zum aktuellen Zeitpunkt nicht bekannt. Das Vorhandensein von schädlichen Bodenveränderungen oder Altlasten kann jedoch grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass bei im Rahmen der Baumaßnahmen festgestellten ungewöhnlichen Bodenverfärbungen und/oder sonstigen ungewöhnlichen Umständen umgehend entsprechende Untersuchungen durchzuführen sind. Die entsprechenden Fachstellen des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg und des Landratsamtes Roth sind umgehend zu informieren und das Vorgehen abzustimmen.

#### **4.10 Immissionen**

Die überplanten Flächen bilden im Wesentlichen die Verkehrs- und Aufenthaltsfunktionen der Altstadt ab. Aus den bereits im Bestand zulässigen Nutzungen entstehen Immissionsbelastungen in Form von Verkehrslärm und Lärm aus den bereits im Bestand zulässigen Aufenthaltsfunktionen. Es handelt sich hierbei aber um bereits im Bestand entsprechend bestehenden Belastungen.

### **5. Städtebauliche Festsetzungen des Bebauungsplans**

Mit den vorliegenden Planungen soll, wie bereits unter 2. dieser Begründung ausgeführt, die öffentlich wirkenden Straßenräume der Altstadt von Hilpoltstein städtebaulich im Sinne des Planungsrechtes gesichert werden.

Hierzu werden diese Flächen als Verkehrsflächen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB im Planblatt des Bebauungsplans festgesetzt. Die hiermit bestimmten Bereiche sind in den Randbereichen durch die Fassaden der angrenzenden Gebäude der Altstadt bzw. der Übergänge zu den angrenzenden privaten Hof- und Zugangsflächen begrenzt. Als äußere Abgrenzung der geplanten Festsetzungen über die Verkehrsflächen wurden die Übergänge zwischen der historischen Altstadt in die ersten „Stadterweiterungen“ jenseits der Altstadt gewählt.

Erfasst werden durch die Festsetzung als Verkehrsflächen alle Bereiche der öffentlich wirkenden Straßenräume. Subsumiert werden in diesem Fall unter Verkehrsflächen die öffentliche Straßenverkehrsflächen einschließlich der Flächen für den ruhenden Verkehr, Flächen für Fußgänger und Radfahrer, öffentlich zugängliche Verkehrsflächen, Flächen mit Aufenthaltsfunktionen sowie Verkehrsflächen für den Anschluss anderer Flächen, insbesondere der seitlich angrenzenden Privatgebäude und deren Zugänge und Zufahrten zu privaten Hofflächen. Ausdrücklich mit überplant und miterfasst sind hierbei auch die bereits unter 2. der Begründung benannten kleinen privaten Grundstücksflächenanteilen vor den privaten Gebäudefassaden, welche in ihrer städtebaulichen Raumwirkung eindeutig dem Straßenraum der erfassten Straßenzüge zuzuordnen sind.

Die Einbeziehung ist städtebaulich notwendig, um Fehlentwicklungen mit negativen Auswirkungen auf die Raumwirkung der Straßenräume und die Gesamtwirkung des Altstadtensembles als historisch zu erhaltendes Gesamtbild zu vermeiden. Intensiv mit einbezogen in diese Entscheidung wurden die Belange des gem. Art. 14 GG besonders zu beachten Eigentumsrechte. Mit der Überplanung erfolgt zu einem gewissen Grad hier ein Eingriff in die diesbezüglichen Rechte, da es durch die vorliegenden Planungen zu zukünftigen Einschränkungen der weiteren Nutzbarkeit dieser Flächen kommt. Diese Einschränkungen sind aus Sicht der Stadt Hilpoltstein aber als vertretbar und vereinbar mit den Grundrechten des Art. 14 GG zu erachten.

Bei den überplanten Flächen handelt es sich im Regelfall nur um sehr kleine Flächenanteile von wenigen Quadratmetern. Die größte einbezogene Privatfläche beträgt ca. 16 m<sup>2</sup>. Dort handelt es sich um einen historischen Kellerabgang, welcher in seiner Funktion aufrechterhalten bleibt und durch die Planungen nicht tangiert wird. Bei allen weiteren Flächen handelt es sich nach aktuellem Kenntnisstand um historische Kellerzugänge im Sinne von Kohlenrutschen u.ä. über welche die Brennstoffbevorratung in der Vergangenheit erfolgte. Diese Funktion wurde durchgehend aufgegeben und diese Zugangsmöglichkeiten zu den bestehenden Kellern verfüllt. Eine städtebaulich sinnvolle Bereinigung der Grundeigentumsverhältnisse ist

aber bisher nicht erfolgt. In Teilbereichen konnten hier bisher auch noch keine für beide Seiten verträglichen Vereinbarungen über Wert und Gegenwert bezüglich einer Flächenübereignung herbeigeführt werden.

Gleichzeitig wurden diese Flächen aber durchgehend im Zuge der Stadtsanierungsmaßnahmen in der jüngeren Zeit mit überplant und mit neugestaltet, um die im Rahmen der Stadtsanierung bestimmten Entwicklungsziele für die Straßenräume der Altstadt angemessen und sinnvoll umsetzen zu können. Insbesondere die Verbesserung der Barrierefreiheit der Altstadt stand hierbei im Mittelpunkt. Um hier aus städtebaulicher Sicht negative Auswirkungen durch rechtlich zunächst mögliche Fehlnutzungen dieser Flächenbereiche auszuschließen, sollen diese Flächen nun aktiv als Verkehrsflächen städtebaulich mitbestimmt werden. Gefahren für die städtebaulichen Entwicklungsziele und die städtebauliche Ordnung werden hier insbesondere durch mögliche Einfriedungen oder Überbauungen aber auch u.U. zukünftig entstehende neue Nutzungsbedürfnisse (bspw. Außenbauteile von Wärmepumpen o.ä.) gesehen. Entsprechende Fehlentwicklungen gilt es aus Sicht der Stadt Hilpoltstein im Sinne des Allgemeinwohles hier durch entsprechende städtebaulich steuernde Festsetzungen zu vermeiden.

Die Überplanung geht auch einher mit den Belangen des Denkmalschutzes und hierbei insbesondere dem Erhalt der vorhandenen Einzeldenkmäler sowie insbesondere des Denkmalensembles. Der Erhalt des Denkmalensembles ist von großer Bedeutung für die Altstadt von Hilpoltstein. Neben der Wahrung des kulturellen Erbes ist die Qualität des Denkmalensembles der Altstadt auch von großer Bedeutung für den Tourismus aber auch die Wirtschaft insgesamt, da das Ensemble positiv werbend für Hilpoltstein wirkt. Der Denkmalschutz ist daher auch im städtebaulichen Sinn von großer Bedeutung für die Stadt Hilpoltstein. Der Bebauungsplan kann hier entsprechend ein Beitrag zur Wahrung dieser Belange leisten.

Mit der Festsetzung der Straßenräume als Verkehrsflächen soll die Stadt Hilpoltstein zudem städtebaulich in die Lage versetzt werden, auf die sich abzeichnenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten, den Folgen des Klimawandels und den weiteren kommunalen Anstrengungen zur Stärkung der Altstadt als Wohn-, Einkaufs-, Arbeits- und Ausflugsort angemessen durch planerische Konzepte reagieren zu können.

Insbesondere die sich verändernden Trends im Mobilitätsverhalten und Mobilitätsmitteln der Bürger werden in der Zukunft für die Notwendigkeit von Veränderungen innerhalb der Straßenräume sorgen.

Das Auto als alleiniges Mobilitätsmittel wird auch in Mittelstädten wie Hilpoltstein erkennbar durch andere Verkehrsmittel, insbesondere das Fahrrad ergänzt und zum Teil auch ersetzt. Durch E-Pedelec und E-Lastenfahräder wird dieses Verkehrsmittel zunehmend auch für die Alltagsnutzung zwischen Wohn- und Arbeitsort, aber auch für Besorgungsfahrten, attraktiv. Hierfür ist zukünftig eine angemessene Infrastruktur bereitzustellen. Neben der Schaffung von sicheren Wegebeziehungen, der Überprüfung wo eine Radfahrerführung im Mischverkehr sinnvoll möglich ist und wo nicht, stellt insbesondere die Schaffung von attraktiven und geeigneten Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern und Möglichkeiten zum Laden dieser eine wichtige Herausforderung für die Weiterentwicklung in der Altstadt dar.

Die Stadt Hilpoltstein hat diese Herausforderungen bereits erkannt und hierzu ein Radverkehrskonzept für das Stadtgebiet erstellen lassen. In diesem Zuge wurde deutlich, dass auch im Altstadtbereich die Radfahrerführung als zentrale Routenverknüpfung Maßnahmen für die Verbesserung der Attraktivität des Verkehrsmittels erforderlich und insbesondere zusätzliche Maßnahmen zur Schaffung notwendiger Radabstellplätze nötig werden. Dies erstreckt sich über Maßnahmen wie Aufstellung neuer Anlehnbügel und -gelände, überdachter Abstellanlagen bis hin zu Fahrradboxen mit entsprechender Ladeinfrastruktur.

Hierfür sind im Altstadtgebiet entsprechende Flächen nötig, wodurch es zu einem Umbau in den öffentlichen Straßenräumen und teilweise einer Umnutzung der bisherigen Flächennutzung kommen muss. U.U. wird es notwendig sein, bisherige PKW-Stellplätze zu Gunsten von Fahrradabstellmöglichkeiten umzunutzen. Hierbei ist eine sachgerechte Abwägung zwischen den Interessen aller Verkehrsteilnehmer nötig, um die bestmögliche Flächennutzung zu gewährleisten. Dies kann aus Sicht der Stadt Hilpoltstein mit der vorliegenden Planung und Festsetzung der Straßenräume als Verkehrsflächen bestmöglich gewährleistet werden.

Einbezogen in diese Fragestellung wurde auch die Thematik, wie im Altstadtbereich die Attraktivität der Fahrradnutzung für die dortigen Bewohner weiter verbessert werden kann. Historisch bedingt sind Abstellflächen für KFZ und Fahrräder auf den privaten Grundstücken nur in begrenztem Umfang vorhanden. Zwischenzeitlich entwickeln Kommunen hier neue Konzepte in Form von „Radboxen“, welche von den Anwohnern angemietet werden können und als sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder genutzt werden können. Entsprechend ausgestaltete Objekte können neben dem rein praktischen Nutzen auch zur Steigerung der Attraktivität des Fahrrades beitragen. Beispielhaft ist nachstehend eine Konzeptskizze eines entsprechenden Projektes aus Oberhausen ([www.dein-radschuppen.de](http://www.dein-radschuppen.de)) abgebildet:



© Abbildung: Kienzler Stadtmobiliar GmbH

Neben den angebotenen Abstellmöglichkeiten bieten entsprechende Konzepte auch die Möglichkeit Aufenthaltsfunktion zu schaffen und mildernd auf die Klimafolgen zu wirken. Dächer entsprechender Anlagen können als Gründächer ausgeführt werden und hiermit dazu beitragen, die städtisch hohe Versiegelung abzumildern.

Ein öffentlicher Diskurs über die sinnvolle Anordnung entsprechender Anlagen und die Frage, wo und in welchem Umfang bisherige Flächennutzungen wie beispielsweise KFZ-Stellplätze zu Gunsten solcher neuen Nutzungen aufgegeben werden, wird mittelfristig zu führen sein. Der vorliegende Bebauungsplan soll hierzu die grundsätzliche Möglichkeit im Rahmen der Bodenordnung schaffen.

Einbezogen in die Fragestellung der Nutzung der Straßenräume in der Altstadt werden zukünftig auch weitere Verkehrsmittel sein. Aktuell gibt es in Hilpoltstein noch kein Angebot an Leihfahrrädern oder Leih-E-Scootern, welche als alternative Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Auch hier wird mittelfristig aber ein entsprechender Diskurs zu führen sein und die hierfür benötigten Flächen bereitzustellen sein, wenn die Ziele der Mobilitätswende entsprechend umgesetzt werden sollen. Aus Sicht der Stadt Hilpoltstein wird es hier zwingend notwendig sein, städtebaulich ordnend Flächen zu schaffen, um Fehlnutzungen und ungeordnete Zustände zu vermeiden.

Auch die Fragestellung der ÖPNV – Anbindung der Altstadt wird unter Berücksichtigung der Veränderungen in den Angebotsstrukturen des ÖPNV neu zu diskutieren sein. Autonome Kleinbuskonzepte, wie diese bereits in Bad Birnbach aktiv im Einsatz sind, zeigen, dass hiermit die Attraktivität des ÖPNV auch im kleinräumigen Umfeld deutlich gesteigert werden kann.



© Bad Birnbach – entnommen Homepage Bad Birnbach <https://www.badbirnbach.de/geschichten/autonomer-kleinbus>

Sichere Ein- und Aussteigemöglichkeiten im Altstadtbereich werden bei Umsetzung eines solche Konzeptes erforderlich werden. Auch hierfür wird teilweise u.U. ein Diskurs über Flächennutzungen bisherige Fläche zu führen sein. Gleichzeitig kann ein solches niederschwelliges Nutzungskonzept neben der Möglichkeit zum Verzicht auf das eigene Auto auch zur Attraktivitätssteigerung der Altstadt, der dortigen Nutzungen und somit zur Belebung beitragen. Auch hierfür ist die vorliegende Bauleitplanung im Sinne der Sicherung der Straßenräumen als Verkehrsflächen für alle Nutzer zwingend erforderlich.

Intensiv einbezogen in die zukünftigen Flächennutzungen der räumlich begrenzten Straßenräume wird auch die Fragestellung des Stellenwerts und Anspruchs an die Nutzung des KFZ sein. Neben der Frage, in welchem Umfang Verkehrsfläche und Abstellfläche für das Auto zukünftig in der Altstadt in Kontext von Aufenthaltsfunktion, Attraktivität der Altstadt in ihrem Gesamtbild und der Frage der Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Auto **verfügbar sein müssen**, werden auch Fragen der Infrastruktur für die E-Mobilität und Car-Sharing zukünftig mehr und wichtige Bedeutung für die Nutzung der Straßenräume darstellen.

Aktuell ist eine Ladeinfrastruktur für PKW lediglich außerhalb der Stadtmauer der Altstadt zu finden. Den Zielen der Mobilitätswende folgend wird hier darüber zu diskutieren sein, zukünftig auch im Altstadtbereich weitere Ladeinfrastrukturangebote zur Verfügung zu stellen. Neben einer Nutzung für Besucher der Altstadt wird die Schaffung eines entsprechenden Angebotes auch für die dortigen Bewohner von großer Bedeutung sein, um die Akzeptanz für den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug signifikant zu erhöhen. Auch hierfür wird ein entsprechender Umbau bzw. eine Umnutzung entsprechender Flächen innerhalb der Straßenräume der Altstadt notwendig sein.

Grundsätzlich wird sich die Frage stellen, wieviel Fläche für die ruhenden Verkehr im Altstadtbereich zukünftig verfügbar gemacht werden soll.

Gerade im Altstadtbereich ist durch die begrenzte Flächenverfügbarkeit vermehrt darüber nachzudenken, ob starre Stellplatzschlüssel für beabsichtigte Nutzungen im Altstadtbereich langfristig noch sinnvoll sind. Intelligente Mobilitätskonzepte, insbesondere zu Attraktivitätssteigerung des Wohnens beitragen.

Denkbar ist, einer Reduzierung des notwendigen Stellplatznachweise zu prüfen, wenn entsprechende Car-Sharing-Angebote für die Bewohner entwickelt und realisiert werden. **Die Vergabe von Sondernutzungserlaubnissen für Dauerparker wird in diesem Zusammenhang zu überprüfen sein.** Auch hieraus kann sich die Notwendigkeit einer teilweisen Neuordnung der Straßenräume in der Altstadt ergeben.

Grundsätzlich ist durch die erfolgte Stadtsanierung bereits ein großer Beitrag zur Teilhabe aller Bürger an den öffentlichen Räumen der Altstadt geleistet worden. Auch hier zeigt sich aber, dass ein solcher Prozess selten abschließend planerisch im Rahmen einer Stadtsanierung bearbeitet werden kann, da sich Ansprüche, Nöte und Notwendigkeiten der Bürger an Barrierefreiheit und öffentlicher Teilhabe verändern. Der demografische Wandel aber auch die allgemeinen gesellschaftlichen Veränderungen sind hier zu benennen. Die weitere Verbesserung der netzhaften Barrierefreiheit der Altstadt, auch in der Verknüpfung mit den weiteren Stadtstrukturen im Umfeld der Altstadt wird die Stadt Hilpoltstein zukünftig intensiv beschäftigen.

Neue barrierefreie Wegekonzepte, wie „Mobilitätsbändern“ in Teilen der Altstadt können hier zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung beitragen. Hierdurch können insbesondere die Belange von Menschen mit Sehbehinderungen besser beachtet und eine bessere und sichere Bewegung und Teilhabe innerhalb der Verkehrsräume ermöglicht werden.

© Grafik: Freiraumplanung Sigmund

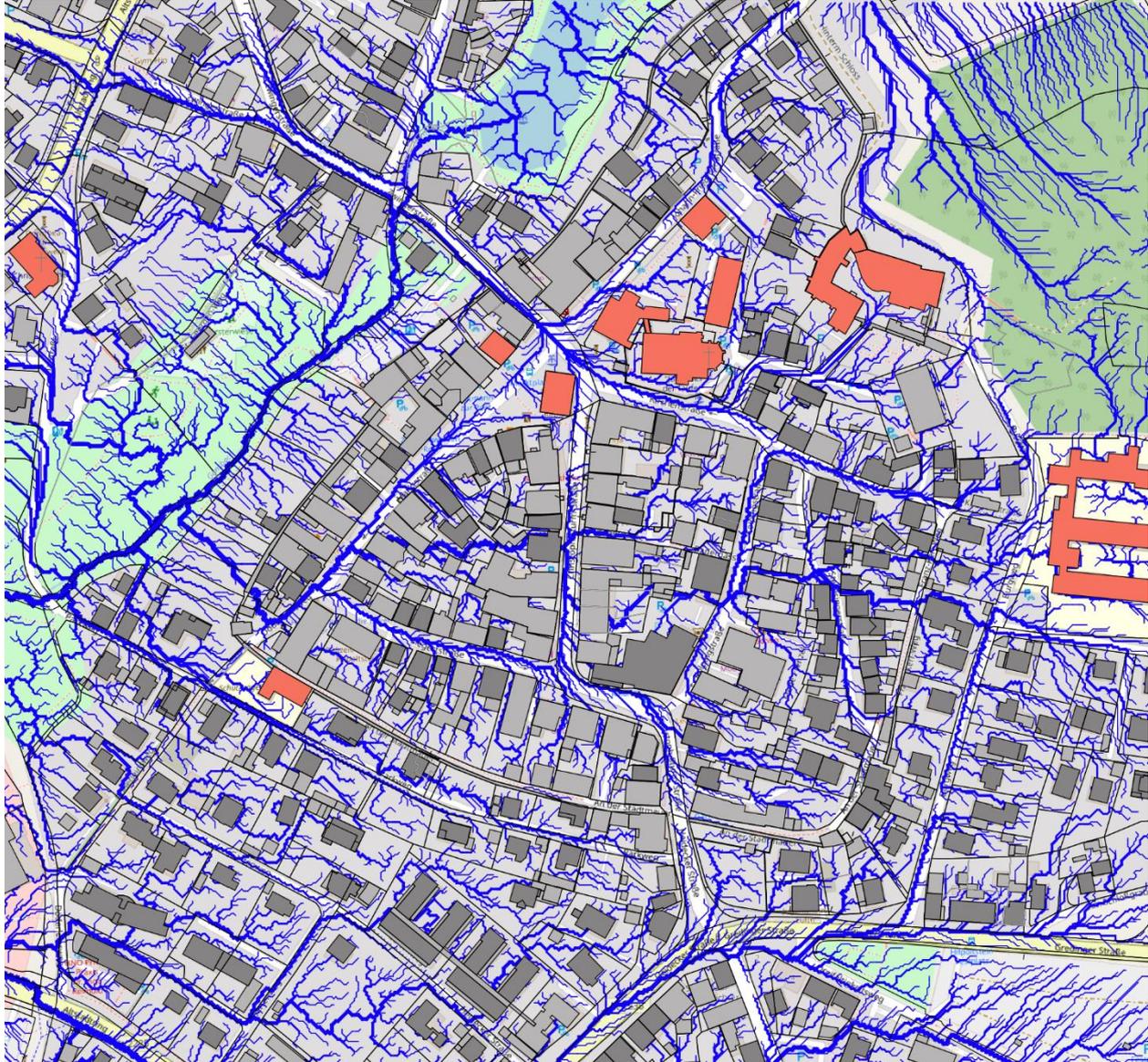


Zu würdigen und in die weiteren Planungsüberlegungen einzustellen sind hierbei auch Fragen der weiteren Schaffung von Aufenthaltsfunktionen und Aufenthaltsqualitäten in der Altstadt. Hierzu soll zukünftig auch die bewusste Diskussion und sinnvolle Bereitstellung von Nutzflächen für die Außengastronomie und Angebotspräsentation sein. Aber auch die Entwicklung von Aufenthalts- und Ruheflächen für die Bürger im Sinne von Sitzbänken, Bereitstellung von Trinkbrunnen oder ähnlichen wird zukünftig deutlich an Bedeutung für die Gestaltung der Straßenräume und Plätze in der Altstadt gewinnen. Einzubeziehen ist hierbei auch die Frage der Klimafolgen im Sinne der Aufheizung in den städtischen Bereichen und der Bereitstellung von schattenspendenden Aufenthalts- und Ruhebereichen. Auch solche Maßnahmen sind im Sinne der ganzheitlichen Stärkung der Barrierefreiheit einer Altstadt zu verstehen, da gerade die Topografie der Altstadt ein attraktives Angebot zum Ausruhen sinnvoll erscheinen lässt, um die Anstrengungen der topografisch bedingten Wegebeziehungen gerade für die älteren Bevölkerungsschichten nicht als Hindernis für die Erreichbarkeit der Altstadt zu verstehen. Die aktive Bereitstellung von Verweilräumen und -qualitäten wird für die Attraktivität der Hilpoltsteiner Altstadt zukünftig von großer Bedeutung sein, wenn diese allen Bevölkerungsgruppen zugänglich und verfügbar gemacht werden soll. Auch hierzu soll der vorliegende Bebauungsplan beitragen, indem der die Straßenräume entsprechend als Verkehrsflächen sichert.

In der Abwägung zu den Planungsentscheidungen ebenfalls mit einzubeziehen sich auch die Folgen des Klimawandels.

Städtisch intensiv versiegelte Bereiche wie die Altstadt „leiden“ vermehrt unter den Folgen der steigenden Durchschnittstemperaturen. Lokal kann es auch in Mittelstädten wie Hilpoltstein und hier insbesondere in der Altstadt durch die hohe Versiegelung zu lokalen Hitze-hotspots kommen. Hierauf ist zukünftig auch im Rahmen der Stadtplanung vermehrt ein Augenmerk zu rechnen. Die bewusste Schaffung von Vegetationsflächen, die Pflanzung von Bäumen, aber auch die Überprüfung möglicher Entsiegelungen von Flächen innerhalb der Altstadt können hier dazu beitragen, die Auswirkungen der Klimaveränderungen abzumildern. Der Bebauungsplan kann hierbei die nötigen Voraussetzungen schaffen, entsprechende Maßnahmen zukünftig als Teil der Verkehrsflächen der Altstadt zu realisieren.

Weitere Herausforderung des Klimawandels wird zukünftig auch die intensive Auseinandersetzung mit den Starkregenereignissen sein. Durch die topografische Lage der Altstadt mit ihrem deutlichen Gefälle können sich hier besondere Aufgaben im Zuge der Weiterentwicklung der Straßenräumen ergeben. Nachstehende Grobdarstellung der möglichen Fließwege des auf der Oberfläche abfließenden Niederschlagswasser zeigt grundsätzlich, dass den Straßenzügen in der Altstadt zur kontrollierten Ableitung dieser Wassermengen eine hohe Bedeutung zu kommt:



Fließwegedarstellung (blaue Linienelemente = Fließweg) © Darstellung Christofori und Partner, Heilsbronn, 2023;  
Kartengrundlage © OpenStreetMap;

Vorstehende Darstellung wurde dabei auf Basis der frei verfügbaren DGM 1 Daten (1m Rasterabstand) der Luftvermessung der bayerischen Vermessungsverwaltung erstellt. Gebäude und Bauwerke sind hierbei zunächst unberücksichtigt. Die Darstellung ist daher zunächst nur ein Anhaltspunkt für potenzielle Gefahren und ersetzt nicht detaillierte Untersuchungen und Berechnungen. Gleichzeitig zeigt sich aber bereits deutlich, dass die Frage der gefahrenminimierenden Ableitung von Niederschlagsereignissen, welche nicht durch die Regeneinläufe der öffentlichen Straßenentwässerung aufgenommen werden können, zukünftig eine wichtige Fragestellung für die Gestaltung der Weiterentwicklung der Straßenzüge der Altstadt darstellen wird.

Neben der Frage der möglichen Entsiegelung von Teilflächen zur Reduzierung der Versiegelung und Schaffung von Pufferräumen werden sich aber auf die Fragestellungen der bewussten Schaffung weiterer

Notableitungswegen und der Konkurrenz der hierfür nötigen Maßnahmen in Bezug zur weiteren Verbesserung der Barrierefreiheit in der Altstadt stellen. Das Planungsrecht kann durch die verbindliche Bestimmung der Straßenräume als Verkehrsflächen hierzu die notwendige Grundvoraussetzung schaffen, damit entsprechende Maßnahmen zukünftig umgesetzt werden können.

Insgesamt zeigt sich somit, dass die Stadt Hilpoltstein auch zukünftig weiter vor umfangreichen Aufgaben stehen wird, um die Altstadt weiter Attraktiv zu halten und diese unter Berücksichtigung der sich verändernden Rahmenbedingungen auch angemessen und städtebaulich geordnet weiterentwickeln zu können. Die Prämisse der Stadt Hilpoltstein die Altstadt als Wohn-, Einkaufs-, Arbeits- und Ausflugsort angemessen weiterentwickeln zu können, stellt hierbei die städtebauliche Grundlage für die vorliegende Planung dar. Nur durch im Sinne der städtebaulichen Bodenordnung gem. BauGB vorgesehene Festsetzung der im Planblatt zum Bebauungsplan als Verkehrsflächen festgesetzten Bereiche kann auch zukünftig gewährleistet werden, dass die beabsichtigen städtebaulichen Entwicklungsziele auch zukünftig umgesetzt werden können.

Hierzu sollen insgesamt ca. 1,8 ha der Straßenräume der Altstadt innerhalb der historischen Stadtmauer als Verkehrsflächen festgesetzt werden. Unmittelbare wirtschaftliche Auswirkungen auf die Finanzen der Altstadt ergeben sich hieraus, abgesehen von den Planungskosten für den Bebauungsplan sowie die Verwaltungsaufwendungen zunächst nicht.

## **6. Erschließung, Verkehr und Ver- und Entsorgung**

### **6.1 Erschließung und Verkehr**

#### Äußere Erschließung

Die äußere Erschließung der überplanten Flächen ist über die bestehenden Anschlüsse an die übrigen Siedlungsstrukturen von Hilpoltstein umfassend gegeben. Neue Verkehrsanbindungen sind weder erforderlich noch technisch möglich. In der Gesamtbetrachtung kann daher die äußere Erschließung des Planungsgebietes somit als ausreichend sicher gewährleistet erachtet werden.

#### Innere Erschließung und ruhender Verkehr

Innerhalb des Bebauungsplans werden Verkehrsflächen dargestellt. Diese stellen die innere Erschließung für alle Verkehrsteilnehmer dar. Details zur Nutzung der Teilflächen obliegen den konkreten Konzeptplanungen einer Erschließungsplanung. Weitergehende Regelungen auf Ebene des Bebauungsplans sind nicht notwendig.

#### Geh- und Radwege Erschließung, ÖPNV-Anbindung

Der Verkehrsraum der Altstadt soll weiter barrierefrei und gut nutzbar für alle Verkehrsmittel und den Fußgänger ausgebildet werden. Die Aufteilung bzw. Teilnutzung der Flächen obliegt den weiteren Planungsschritten einer konkreten Konzept- und Erschließungsplanung. Regelungen auf Ebene des Bebauungsplans sind nicht notwendig.

### **6.2 Entwässerung und Starkregenereignisse**

Das Planungsgebiet ist bisher über die bestehenden Entwässerungseinrichtungen in den öffentlichen Straßenräumen umfassen an die Ortsentwässerung angeschlossen. Unmittelbare Umbauten oder Anpassungen sind nicht notwendig oder geplant. Gefahren von Starkregenereignissen werden bei zukünftigen Planungen intensiv mit einbezogen und ggf. weitere Ableitungswege auf der Fläche vorgesehen.

### **6.3 Versorgung**

Das Planungsgebiet ist bisher über die bestehenden Versorgungseinrichtungen in den öffentlichen Straßenräumen umfassen an die Ortsentwässerung angeschlossen. Unmittelbare Umbauten oder Anpassungen sind nicht notwendig oder geplant. Ggf. sich durch die Anforderungen der Elektromobilität und der Breitbandversorgung ergebenden Anforderungen können im Zuge der konkreten Vorhabenplanung umfassend geregelt werden. Regelungen auf Ebene des Bebauungsplans sind nicht notwendig.

## 6.4 Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung der an die überplanten Flächen angrenzenden Gebäude ist durch die Ausweisung der überplanten Flächen als Verkehrsflächen neben dem bereits erfolgten Widmungsrecht nun auch bauplanungsrechtlich gesichert.

## 7. Denkmalschutz

Wie bereits unter 4. dargestellt, befinden sich im Bereich der überplanten Flächen mehrere Bodendenkmäler. Bodeneingriffe in diesen Bereichen bedürfen daher grundsätzlich einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gem. Art. 7 BayDSchG. Grundsätzlich gilt: Alle zu Tage tretenden Bodendenkmäler (u. a. auffällige Bodenverfärbungen, Holzreste, Mauern, Metall- oder Kunstgegenstände etc.) sind unmittelbar (d.h. ohne schuldhaftes Verzögern) gemäß Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 des Denkmalschutzgesetzes an die Zweigstelle des Landesamtes für Denkmalpflege, Burg 4, 90403 Nürnberg, Tel. 0911-235 85 -0 oder an die zuständige untere Denkmalschutzbehörde im Landratsamt Roth, Weinbergweg 1, 91154 Roth, Tel. 09171/ 81-0, zu melden.

Auswirkungen auf die als Baudenkmäler bestimmten, an die überplanten Flächen angrenzenden Gebäude (Einzeldenkmäler) ergeben sich aus der Planung zunächst nicht. Die Belange der Einzeldenkmäler bleiben umfassend gewahrt. Soweit ggf. Umbauten an den bestehenden auf öffentlichen Grundstücksflächen befindlichen Zugangsstrukturen (Treppenanlagen, Rampen, Stufen) u. ä. mittelfristig angestrebt werden, so unterliegen diese baulichen Änderungen denkmalrechtlich Erlaubnispflichtig (Vgl. Art. 6 BayDSchG). Eine Abstimmung aller baulichen Maßnahmen mit der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde am Landratsamt Roth ist daher zwingend erforderlich.

Die überplanten Flächen selbst sind Teil des Denkmalensembles der Altstadt von Hilpoltstein. Die potenziellen Umgestaltungen des öffentlichen Raumes ist daher ebenfalls die untere Denkmalschutzbehörde am Landratsamt Roth einzubeziehen. Auch hier bedürfen baulichen Veränderungen einer gesonderten denkmalrechtlichen Erlaubnis gem. Art. 6 BayDSchG.

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass eine verträgliche Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsraums in Übereinstimmung mit dem Zielen und Grundsätzen der Denkmalpflege gegeben ist. Der Bebauungsplan trägt hier aus Sicht der Stadt Hilpoltstein sogar dazu bei, Fehlentwicklungen, wie diese an einzelnen Stellen im Altstadtbild bereits entstanden sind, zukünftig zu vermeiden.

Es gelten Art.6, Art. 7 und Art. 8 Abs. 1 - 2 Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Bayerisches Denkmalschutzgesetz – BayDSchG).

### Auszug bayerische Denkmalschutzgesetz, BayDSchG, zuletzt geändert am 21.04.2023

#### Art. 6 Maßnahmen an Baudenkmälern

##### (1) Wer

1. Baudenkmäler beseitigen, verändern oder an einen anderen Ort verbringen oder
2. geschützte Ausstattungstücke beseitigen, verändern, an einen anderen Ort verbringen oder aus einem Baudenkmal entfernen

will, bedarf der Erlaubnis. Der Erlaubnis bedarf auch, wer in der Nähe von Baudenkmälern Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, wenn sich dies auf Bestand oder Erscheinungsbild eines der Baudenkmäler auswirken kann. Wer ein Ensemble verändern will, bedarf der Erlaubnis nur, wenn die Veränderung eine bauliche Anlage betrifft, die für sich genommen ein Baudenkmal ist, oder wenn sie sich auf das Erscheinungsbild des Ensembles auswirken kann.

- (2) Die Erlaubnis kann im Fall des Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 versagt werden, soweit gewichtige Gründe des Denkmalschutzes für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustands sprechen. Im Fall des Abs. 1 Satz 2 kann die Erlaubnis versagt werden, soweit das Vorhaben zu einer Beeinträchtigung des Wesens, des überlieferten Erscheinungsbilds oder der künstlerischen Wirkung eines Baudenkmals führen würde und gewichtige Gründe des Denkmalschutzes für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustands sprechen. Dient die Maßnahme der Gewinnung erneuerbarer Energien überwiegend für den Energiebedarf im Baudenkmal oder zu seiner energetischen Verbesserung, kann die Erlaubnis in den Fällen des Satzes 1 oder 2 nur versagt werden, soweit überwiegende Gründe des Denkmalschutzes entgegenstehen und diesen nicht durch Nebenbestimmungen zur Art der Umsetzung Rechnung getragen werden kann.

- (3) Ist eine Baugenehmigung oder an ihrer Stelle eine bauaufsichtliche Zustimmung oder abgrabungsaufsichtliche Genehmigung erforderlich, entfällt die Erlaubnis. Unbeschadet des Satzes 1 entfällt die Erlaubnis bei Bauvorhaben, die die Voraussetzungen des Art. 73 Abs. 1 Satz 1 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) erfüllen und bei verfahrensfreien Bauvorhaben, die im Übrigen die Voraussetzungen des Art. 73 Abs. 1 Satz 1 BayBO erfüllen, wenn das Landesamt für Denkmalpflege dem Bauvorhaben auf Ersuchen der Baudienststelle zugestimmt hat. Für denkmaltypische Bauprodukte, die in Baudenkmälern verwendet

*werden sollen, erteilt die untere Bauaufsichtsbehörde die Zustimmung im Einzelfall nach Art. 20 BayBO. 4Werden denkmaltypische Bauprodukte bei Bauvorhaben verwendet, die die Voraussetzungen des Art. 73 Abs. 1 Satz 1 BayBO erfüllen, oder in verfahrensfreien Bauvorhaben, die im Übrigen die Voraussetzungen des Art. 73 Abs. 1 Satz 1 BayBO erfüllen, entscheidet die höhere Bauaufsichtsbehörde.*

- (4) Bei Entscheidungen nach den Abs. 1 bis 3 sind auch die Belange von Menschen mit Behinderung und von Menschen mit sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen.*
- (5) Abweichend von Abs. 1 Satz 2 bedarf die Errichtung, Veränderung oder Beseitigung von Windenergieanlagen nur in der Nähe von besonders landschaftsprägenden Baudenkmalern der Erlaubnis. 2Die Erlaubnis ist zu versagen, soweit das Vorhaben zu einer Beeinträchtigung des Wesens, des überlieferten Erscheinungsbilds oder der künstlerischen Wirkung des besonders landschaftsprägenden Baudenkmalers führen würde und gewichtige Gründe des Denkmalschutzes für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustands sprechen.*

Art. 7 Ausgraben von Bodendenkmälern, Verordnungsermächtigung

*(6) Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß oder vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist. [...]*

*(4) Wer in der Nähe von Bodendenkmälern, die ganz oder zum Teil über der Erdoberfläche erkennbar sind, Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, bedarf der Erlaubnis, wenn sich dies auf Bestand oder Erscheinungsbild eines dieser Bodendenkmäler auswirken kann. Art. 6 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 gelten entsprechend.*

*(5) Soll eine Grabung auf einem fremden Grundstück erfolgen, so kann der Eigentümer verpflichtet werden, die Grabung zuzulassen, wenn das Landesamt für Denkmalpflege festgestellt hat, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Grabung besteht. Der Inhaber der Grabungsgenehmigung hat den dem Eigentümer entstehenden Schaden zu ersetzen.*

Art. 8 Auffinden von Bodendenkmälern

*(7) Wer Bodendenkmäler auffindet, ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zum Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er durch Anzeige an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit.*

*(8) Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.*

## 8. Vorbeugender Brandschutz

Auswirkungen auf den vorbeugenden Brandschutz aus den Planungen sind nicht zu erwarten. Die Löschwasserversorgung ist über die bestehende öffentliche Wasserversorgung sichergestellt. Durch die Ausweisung der überplanten Flächen als Verkehrsflächen wird die Erreichbarkeit der Altstadt neben dem bereits erfolgten Widmungsrecht nun auch bauplanungsrechtlich gesichert.

## 9. Immissionsschutz

Durch die Nutzung der nun als Verkehrsflächen überplanten Bereiche der Altstadt entstehen grundsätzlich Immissionsbelastungen für das städtebauliche Umfeld. Es handelt sich hierbei aber um die bereits im Bestand bestehenden Belastungen aus den bestehenden Straßen. Hieran ergibt sich grundsätzlich durch die Planungen keine Veränderungen. Die Planungen zielen vielmehr darauf ab, die Immissionsbelastungen durch eine Minimierung und Optimierung der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren.

Immissionsbelastungen aus möglichen bestehenden und zukünftig geplanten Aufenthaltsfunktionen in Form von Außengastronomie u.ä. werden durch die gesetzlichen Vorgaben hinreichend minimiert, so dass

## 10. Altlasten

Konkrete Hinweise auf Altlasten oder sonstige schädliche Bodenveränderungen sind im Planungsgebiet nicht bekannt. Das Vorhandensein von schädlichen Bodenveränderungen oder Altlasten kann aber nicht ausgeschlossen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass bei im Rahmen der Baumaßnahmen festgestellten ungewöhnlichen Bodenverfärbungen und/oder sonstigen ungewöhnlichen Umständen umgehend entsprechende Untersuchungen durchzuführen sind. Die entsprechenden Fachstellen des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg und des Landratsamtes Roth sind umgehend zu informieren und das Vorgehen abzustimmen.

Bei Bauarbeiten im Planungsgebiet sind, entsprechend den geltenden Maßgaben für die abfalltechnische Einstufung, für nicht zum Wiedereinbau vorgesehener Materialien des Planungsgebiets im Zuge des Ausbaus gesonderte qualifizierte Haufwerksbeprobung durchzuführen. Der Wiedereinbau darf nur erfolgen, wenn die maßgeblichen Rahmenbedingungen der beachtenswerten Normen (insbesondere LAGA M20

Richtlinie) eingehalten sind. Bei der Entsorgung sind die Einstufungen nach Deponieverordnung (DepV) zu beachten.

## **11. Grünordnung**

Von verbindlichen Grünordnungsfestsetzungen auf Ebene des vorliegenden Bebauungsplans wird nach sorgsamer Würdigung abgesehen. Grünordnungs- und Gestaltungsmaßnahmen lassen sich im vorliegenden Fall sinnvoll erst auf den nachgelagerten Ebenen der konkreten Erschließungsplanung unter Berücksichtigung der hierfür noch zu erarbeitenden Gestaltungskonzepte bestimmen.

Von einer Eingriffs-/Ausgleichsregelung wird bei der vorliegenden Planung abgesehen, da der Eingriff entsprechend bereits als im Sinne des § 1 a Absatz 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder als zulässig zu erachten ist.

## **12. Umweltbericht**

### **12.1 Einleitung**

#### **12.1.1 Kurzdarstellung des Inhaltes und wichtiger Ziele des Bauleitplanes**

Wie oben dargestellt, beabsichtigt die Stadt Hilpoltstein die bereits als Verkehrsflächen genutzten Bereiche nun auch planungsrechtlich als Verkehrsflächen zu sichern.

#### **12.1.2 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten umweltrelevanten Zielen und ihrer Berücksichtigung**

Wesentliche gesetzlich festgelegte Ziele des Umweltschutzes sind in den §§ 1 und 1a BauGB enthalten. Demnach sollen die Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz sowie die städtebauliche Gestaltung und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Weitere wichtige gesetzliche Vorgaben für die Planung sind die Naturschutz-, Bodenschutz-, Wasser- und Immissionsschutzgesetze des Bundes und des Freistaats Bayern. Zudem sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen (§ 1 Abs. 4 BauGB).

Die Flächen des Planungsgebiets sind im wirksamen Flächennutzungsplan bereits als Verkehrsflächen dargestellt. Die Stadt Hilpoltstein wurde im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) als kreisangehörige Gemeinde im Raum mit besonderem Handlungsbedarf des Landkreises Roth bestimmt und befindet sich im regionalen Planungsraum RP 7 „Region Nürnberg“. Sie ist als Mittelzentrum entsprechend des zentrale Orte Systems bestimmt. Der Regionalplan der Region 7 Region Nürnberg beschreibt Hilpoltstein als mögliches Mittelzentrum. Im Umfeld grenzen an das Planungsgebiet die Altstadtstrukturen von Hilpoltstein mit gemischten Nutzungen im Umfeld von gewerblichen und Wohnnutzungen sowie Gemeinbedarfsnutzungen an.

### **12.2 Bestandsaufnahme, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung**

Zur Ermittlung der vorhandenen Gegebenheiten wurden im Frühjahr 2023 örtliche Bestandserhebungen durchgeführt. Die überplanten Flächen werden bereits im Bestand als Verkehrsflächen in unterschiedlicher Ausprägung genutzt. Alle Straßenzüge wurden im Rahmen der Altstadtsanierung in den vergangenen 20 Jahren entsprechend der Entwicklungszeile der Altstadtsanierung neugestaltet. Die überplanten Flächen liegen in einem von Osten nach Westen geneigten Bereich. Das Gelände fällt um ca. 11,0 m in diese Richtung. Die überplanten Flächen befinden sich überwiegend in kommunalem Besitz der Stadt Hilpoltstein.

Aufgrund des bereits bestehenden baulichen Charakters, der im Wesentlichen auch zukünftig bestehenden bleiben wird, ist allgemein im Planungsgebiet von folgenden Wirkfaktoren auszugehen:

- hoher Versiegelungsgrades mit dauerhafter Überbauung und Flächeninanspruchnahme im Planungsgebiet
- Nutzungskonkurrenz der unterschiedlichen Verkehrsträger und weiteren Nutzungen
- Immissionsbelastungen aus dem Fahrverkehr für das Umfeld

Baubedingte Wirkfaktoren lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- temporäre Flächeninanspruchnahme im Bereich der Zufahrten, der Lagerflächen und des Baufeldes
- Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtung
- zeitweise erhöhtes Verkehrsaufkommen auf den Zufahrtswegen durch Bau- und Lieferfahrzeuge
- zeitweise Lärm- und Schadstoffemissionen sowie eventuelle Erschütterungen durch Baufahrzeuge

Die Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes und der Umweltauswirkungen der Planung (Prognose) erfolgt im Anschluss jeweils für die einzelnen zu betrachtenden Schutzgüter.

### **12.2.1 Boden**

#### **Beschreibung**

Geologisch ist das Planungsgebiet dem Trias zuzuordnen. Als Gestein ist lt. Umweltatlas Bayern des bayrischen Landesamtes für Umwelt mit Sandstein, mittel- bis grobkörnig, z.T. Gerölle führend, grau, grauweiß, weißgrau, dickbankig bis gebankt, lokal z.T. kieselig gebunden, Feldspat führend; mit Tonstein, schluffig, rot, rotbraun; mit Karbonatknauern weißgrau zu rechnen. Im Planungsgebiet befinden sich keine offenen Gewässer. Das nächste offene Gewässer sind der Gänsbach sowie der Stadtweiher, beide befinden sich unmittelbar westlich der Altstadt.

Die überplanten Flächen zeichnen sich durch die hohe Versiegelung aufgrund der Nutzung als Verkehrs- und Erschließungsfunktionen aus.

#### **Auswirkungen**

Durch den Bebauungsplan wird kein neuer unmittelbare Eingriff in den Bodenhaushalt vorbereitet. Dies ist bereits im Bestand mit den umgesetzten Verkehrsflächen und Nutzungen erfolgt. Es besteht bereits im Bestand eine hohe Versiegelung. Zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen aus den Planungen sind daher aller Voraussicht nach nicht zu erwarten. Vielmehr besteht die Chance für Teilentsiegelung und Reduzierungen der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

#### *Baubedingte Auswirkungen*

Während der Bauzeit möglicher Umbauten besteht zu einem gewissen Grad eine erhöhte Bodengefährdung durch den Eintrag wassergefährdender Stoffe der Baumaschinen. Außerdem können Baustelleneinrichtung und Baustellenbelieferung zu Bodenverdichtungen in Teilbereichen führen. Durch die Baumaßnahmen werden neue Baumaterialien in den Boden eingebracht. Dabei ist darauf zu achten, dass hieraus keine Belastungen für die verbleibenden natürlichen Bodenschichten entstehen.

#### *Anlagenbedingte Auswirkungen*

Anlagenbedingte neue Auswirkungen, welche erheblich von den bereits im Bestand bestehenden Auswirkungen in Form der hohen Bodenversiegelung abweichen, sind nicht zu erwarten.

#### *Betriebsbedingte Auswirkungen*

Betriebsbedingte Gefährdungen können ggf. durch Betriebsmittel von Fahrzeugen, Fahrzeugbewegungen etc. entstehen. Auch dies ist bereits im Bestand zulässig. Mögliche Auswirkungen hieraus sind aber durch die einzuhaltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen als gering einzustufen.

## Ergebnis

Mit der planungsrechtlichen Festsetzung der faktisch bereits umgesetzten Nutzungen sind keine weiteren Auswirkungen auf das Schutzgut erwarten. Es ergibt sich aus der nun vorliegenden Planung kein zusätzlicher Kompensationsbedarf. Im Ergebnis sind daher voraussichtlich Umweltauswirkungen geringer Erheblichkeit für das Schutzgut Boden zu erwarten.

### 12.2.2 Wasser

#### Beschreibung

Im Planungsgebiet befindet sich kein offenes Gewässer. Das nächste offene Gewässer sind der Gänsbach sowie der Stadtweiher, beide befinden sich unmittelbar westlich der Altstadt. Hydrogeologisch sind die überplanten Flächen einem regional bedeutender Kluft-(Poren-)Grundwasserleiter mit geringer bis mittlerer Trennfugendurchlässigkeit zuzuordnen. Dieser bildet mit Blasensandstein i. d. R. zusammenhängendes Grundwasserstockwerk. Lokale Stockwerkstrennung sind möglich

Das Retentions- und Rückhaltevermögen der Böden ist aufgrund der bestehenden hohen Bodenversiegelung als nahezu nicht gegeben einzustufen. Die Funktion der Böden im Änderungsgebiet als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte ist aufgrund der der bisherigen Nutzung als gering einzustufen.

Das Gelände des Planungsgebietes besitzt ein deutliches Gefälle in westlicher Richtung. Hieraus bestehen Gefahren von wild abfließenden Niederschlagswasser.

#### Auswirkungen

Durch die Planungen wird grundsätzlich keine erheblich von der Bestandssituation abweichende Situation geschaffen. Die bereits ausübte Nutzung als Verkehrsflächen wird planungsrechtlich gesichert.

#### *Baubedingte Auswirkungen*

Während der Bauzeit möglicher Umbauten der Flächen besteht eine erhöhte Grundwassergefährdung durch den Eintrag wassergefährdender Stoffe durch Baufahrzeuge. Durch Bodenmodellierungen kann es zu veränderten Oberflächenwasserabflüssen kommen. Gefahren aus veränderten Oberflächenwasserabflüssen für Niederlieger aus den Bauarbeiten sind zu erfassen und Schutzmaßnahmen für die Niederlieger umzusetzen.

Bei Gründungs- und Kellerbauarbeiten kann es zu Eingriffen in Schichtenwasserströme kommen. Es können Bauwasserhaltungen erforderlich werden. Auswirkungen aus Bauwasserhaltungen auf die Grund- und Schichtenwasserströme sind zu prüfen und Gefährdungen des anliegenden Trinkwasserschutzgebietes auszuschließen.

#### *Anlagenbedingte Auswirkungen*

Durch mögliche Entsiegelungen im Zuge von Umbaumaßnahmen kann die Retentionsfähigkeit innerhalb der Altstadt verbessert werden. Der Niederschlagswasserabfluss aus den versiegelten Flächen muss auch zukünftig kontrolliert abgeleitet werden. Gefährdungen für Niederlieger sind durch entsprechende Schutzmaßnahmen auszuschließen. Die Abflusswege sollten hierzu im Rahmen möglicher Umbauten im Detail erfasst und einbezogen werden. Bei Versickerungen von Stellplatzanlagen sind mögliche Gefahren von Betriebsstoffaustritten zu berücksichtigen. Ggf. können daher keine versickerungsfähigen Stellplatzanlagen realisiert werden.

Aus den versiegelten Bereichen sowie der Hanglage besteht grundsätzlich ein erhöhtes Risiko aus urbanen Sturzfluten für die Flächen im Umfeld. Dieses muss bei Umbauten der Verkehrsanlagen und der Entwässerungsanlage entsprechend zur gefährdungsminimierenden Pufferung und Ableitung berücksichtigt werden.

#### *Betriebsbedingte Auswirkungen*

Aus den abgestellten Fahrzeugen auf den Verkehrsflächen sowie eingesetzter Betriebsmittel besteht ein minimales Risiko des Eintrags von wassergefährdenden Stoffen in die Böden. Dies ist jedoch als gering einzustufen und verändert sich nicht zur Bestandssituation.

#### **Ergebnis**

**Gefährdungen des Boden – Grundwasserpfades können aus den Planungen weitestgehend ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser verändern sich gegenüber der Bestandssituation zunächst nicht. Da alle Auswirkungen auch unter Berücksichtigung der bestehenden tatsächlichen Nutzung in gleicher Form bereits bestehen, werden für das Schutzgut Wasser auch weiterhin Umweltauswirkungen geringer Erheblichkeit erwartet.**

#### **12.2.3 Klima/Luft**

##### **Beschreibung**

Die durchschnittliche Jahrestemperatur ist mit ca. 8,5 ° anzunehmen. Die mittlere Niederschlagshöhe beläuft sich im Sommerhalbjahr auf ca. 400 – 450 mm und im Winterhalbjahr auf ca. 300 – 350 mm.

Die lokale Klimasituation wird durch mehrere Faktoren beeinflusst. Durch die Geländeneigung können die Luftmassen von Osten nach Westen in Richtung Gänsbach fließen. Östlich der überplanten Flächen befinden sich Waldflächen, welche zur Kaltluftneubildung beitragen. In den Talflächen des Gansbachs kann ebenfalls eine Kaltluftneubildung erfolgen.

Die hohe Versiegelung innerhalb der Altstadt kann durch den geringen Anteil von Vegetationsflächen zu einer lokalen Aufheizung und Hitzehotspots führen.

##### **Auswirkungen**

Durch die planungsrechtliche Nachführung der bereits ausübten Nutzungen entstehen zunächst keine anderweitigen als im Bestand zu erwartenden Auswirkungen.

##### *Baubedingte Auswirkungen*

Durch den erforderlichen Einsatz von Baufahrzeugen während Umbauten ist vorübergehend eine erhöhte Emission von Luftschadstoffen zu erwarten, die insgesamt jedoch als nicht erheblich einzustufen ist.

##### *Anlagenbedingte Auswirkungen*

Aufgrund der bereits im Bestand vorhandenen hohen Bodenversiegelungen ergeben sich aus der Planung zunächst keine anderweitigen Auswirkungen. Mögliche Entsiegelungen und Schaffung von Vegetationsflächen können die Auswirkungen auf das lokale Mikroklima minimieren. Kaltluft aus den höher gelegenen Bereichen östlich der Altstadt kann auch weiterhin in Richtung Gänsbach durch die Straßenräumen abfließen.

##### *Betriebsbedingte Auswirkungen*

Durch die geplante Nutzung ergeben sich, keine anderweitigen Auswirkungen auf das Schutzgut, als diese bereits im Bestand möglich sind. Die aus dem Betrieb von PKW zu erwartenden Luftschadstoffbelastungen sind bzgl. der relevanten Richtwerte aller Voraussicht nach als gering einzustufen. Die Mobilitätswende weg vom Verbrennerfahrzeug wird hier voraussichtlich weitere Minimierungen zur Folge haben. Mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die bestehenden Luftschadstoffbelastungen sind nicht zu erwarten. Die Auswirkungen sind als gering einzustufen.

#### **Ergebnis**

**Da alle Auswirkungen auch unter Berücksichtigung der tatsächlich ausgeübten Nutzungen in gleicher Form bereits bestehen und nicht mit erheblich negativ hiervon abweichenden Entwicklungen auf Basis der vorliegenden planungsrechtlichen Sicherung zu rechnen ist, werden für das Schutzgut Klima/Luft im Ergebnis weiterhin Umweltauswirkungen geringer Erheblichkeit erwartet.**

#### 12.2.4 Tiere und Pflanzen

##### Beschreibung

Das Planungsgebiet ist durch die intensive Siedlungsnutzung bestimmt und stellt für Tiere keinen attraktiven Lebensraum dar. Es ist im Wesentlichen mit den typischen „störungsempfindlichen“ Allerweltsarten des Siedlungszusammenhangs zu rechnen. Aus dem Bereich der besonders geschützten Tierarten ist potenziell mit Vorkommen von Fledermäusen und ggf. Greifen zu rechnen.

Von der Planung sind kein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung und kein europäisches Vogelschutzgebiet im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes betroffen. Auch sonstige Schutzgebiete nach Naturschutzrecht bestehen im Geltungsbereich nicht.

Artenschutzrechtlich besonders geschützte Pflanzenarten konnten nach aktuellem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Planungen nicht festgestellt werden.

##### Auswirkungen

Da mit dem vorliegenden Planungsrecht keine anderweitigen Maßgaben als die bereits im Bestand ausgeübten Nutzungen bestimmt werden ist nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die zu erwartenden Tierbestände innerhalb der Altstadt zu rechnen. Auswirkungen auf Pflanzen werden ebenfalls nicht erwarten. Mögliche Entsiegelungen und Neuanlagen von Vegetationsflächen können vielmehr zu einer Verbesserung der Bestandssituation führen.

##### *Baubedingte Auswirkungen*

Auswirkungen durch Bautätigkeiten auf Tiere und Pflanzen sind nicht zu erwarten. Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen, wie ein Verzicht auf Baumaßnahmen während der Dämmerung und in der Nachtzeit können aber die Auswirkungen auf die Jagd- und Transferräume von Fledermäusen minimieren.

##### *Anlagenbedingte Auswirkungen*

Durch die bereits im Bestand ausgeübten Nutzungen, an denen keine Wesentlichen Änderungen vorgenommen werden, ist nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu rechnen. Mögliche Entsiegelungen und die Neuanlage von Vegetationsflächen kann vielmehr neuen Lebensraum für Tiere schaffen.

##### *Betriebsbedingte Auswirkungen*

Durch die bereits im Bestand ausgeübten Nutzungen, an denen keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden, ist nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu rechnen.

Beleuchtungen im Plangebiet können zu negativen Effekten auf Falter und Insekten führen. Es sollten daher nur insektenfreundliche Beleuchtungen verwendet werden.

##### Ergebnis

**Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere/Pflanzen werden aufgrund der Bestandsituation, welche nun planungsrechtlich gesichert wird auch weiterhin mit geringer Erheblichkeit eingestuft. Grundsätzlich sind auch hier keine anderweitigen Auswirkungen als unter Berücksichtigung der Bestandsnutzungen zu erwarten.**

#### 12.2.5 Mensch (Erholung/Lärm)

##### Beschreibung

Die Flächen im Planungsgebiet sind umfassend als Verkehrsflächen mit Erschließungsfunktion sowie als Aufenthaltsflächen genutzt. Die hieraus entstehenden Immissionen für das Umfeld aus Verkehrslärm und Aufenthaltsnutzungen sind daher bereits im Bestand vorhanden. Durch den natürlichen Abfluss von Oberflächenwasser können Gefahren für Niederlieger entstehen.

##### Auswirkungen

Grundsätzlich sind mit den Planungen insbesondere zusätzliche Belastungen des Umfeldes aus Lärmemissionen zu erwarten, da die bestehenden Nutzungen lediglich planungsrechtlich gesichert werden. Gleiches

gilt für die vorhandenen Aufenthaltsnutzungen in den Straßenräumen. Negative Auswirkungen auf die Erholungsmöglichkeiten innerhalb der Altstadt werden nicht erwartet.

Gefahren für Niederlieger durch Starkregenereignisse aufgrund der natürlichen Geländetopografie können durch entsprechende Einbeziehung in Gestaltung der Straßenräume hinreichend sicher minimiert werden, so dass hieraus nur geringe Auswirkungen zu erwarten sind.

#### *Baubedingte Auswirkungen*

Während der notwendigen Bauzeiten möglicher Umbauten der Straßenräume ist eine vorübergehende Lärmbelastung durch Baufahrzeuge und durch Lieferverkehr im Umfeld des Geltungsbereichs zu erwarten. Die durch Baumaßnahmen eventuell zu erwartenden Lärmbelastungen für umliegende Wohnnutzungen sind lediglich temporär wirksam und bei Einhaltung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm) insgesamt als unerheblich einzuschätzen. Potenziell können auch Staubimmissionen entstehen. Diese können durch Maßnahmen wie Berieselung, Vorhänge, etc. minimiert werden.

#### *Anlagenbedingte Auswirkungen*

Durch die Fortführung der bereits ausgeübten Verkehrsnutzungen entstehen grundsätzlich Verkehrslärmimmissionen für das Umfeld. Diese sind aber bereits im Bestand vorhanden. Die bereits begonnene Transformation hin zur Elektromobilität kann dazu beitragen, die Verkehrslärmauswirkungen zu minimieren. Aus den Siedlungsnutzungen in Form von Aufenthaltsnutzungen können ebenfalls Immissionen für die angrenzenden Nutzungen entstehen. Diese werden aber durch die gesetzlichen Vorgaben hinreichend minimiert.

Gefahren aus wild abfließenden Niederschlagswasser für das Umfeld können durch entsprechende Rückhalte- bzw. Ableitemaßnahmen im Planungsgebiet hinreichend sicher minimiert werden.

#### *Betriebsbedingte Auswirkungen*

Aus den zulässigen Nutzungen entstehen die typischen Lärmemissionsbelastungen. Diese sind aber umfassend im Bestand bereits vorhanden.

### **Ergebnis**

**Für das Schutzgut Mensch in Bezug auf Erholungsfunktion sind nach derzeitigem Kenntnisstand geringer Erheblichkeit zu erwarten. Für das Schutzgut Mensch in Bezug auf Immissionen können geringer Erheblichkeit entstehen. Grundsätzlich sind auch hier keine anderweitigen Auswirkungen als unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Nutzungen zu erwarten.**

### **12.2.6 Landschaft / Fläche**

#### **Beschreibung**

Das Planungsgebiet weist keine bedeutenden naturräumlichen Funktionen auf. Es herrscht bereits aktuell eine umfassende Siedlungsnutzung mit hoher Versiegelung vor. Das Planungsgebiet befindet sich außerhalb von Landschaftsschutzgebieten, Naturparks oder FFH-Schutzgebieten.

#### **Auswirkungen**

Mit der vorliegenden Planung ist weder Bau, Anlagen- noch Betriebsbedingt mit erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu rechnen. Die Flächeninanspruchnahme ist bereits in den vergangenen Jahrhunderten erfolgt. Es handelt sich um den Nukleus der Stadtentwicklung von Hilpoltstein. Negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind ebenfalls nicht zu erwarten. Durch neue Gestaltungsmaßnahmen in Form von Vegetationsflächen kann vielmehr eine gewisse Verbesserung der Gesamtwirkung der Altstadt erzielt werden.

### **Ergebnis**

**Die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild/Fläche werden mit geringer Erheblichkeit eingestuft. Grundsätzlich sind auch hier keine anderweitigen Auswirkungen als unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Nutzungen zu erwarten.**

### 12.2.7 Kultur- und Sachgüter

#### Beschreibung

Baudenkmäler sind im Planungsgebiet bisher nicht bekannt. Es befinden sich aber im Umfeld umfassend Baudenkmäler. Die Auskunft über den BayernAtlas unter Zuschaltung der Fachschale „Denkmalschutz“ enthält mehrere Bodendenkmäler für die überplanten Flächen. Das Vorkommen von bisher nicht bekannten archäologischen Befunden im überplanten Bereich kann daher ausgeschlossen werden.

#### Auswirkungen

Durch Bodeneingriffe kann es u.U. zu Eingriffen in archäologisch relevante Bereiche kommen. Es wird auf die einschlägigen denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern (Art. 8 Abs. 1-2 BayDSchG). Zudem ist im vorliegenden Plangebiet die denkmalrechtliche Erlaubnispflicht gem. Art. 7 BayDSchG einschlägig. D.h. jeder Bodeneingriff bedarf einer gesonderten denkmalrechtliche Erlaubnis.

#### *Baubedingte Auswirkungen:*

Grundsätzlich besteht durch die Baumaßnahmen ein gewisses Risiko für ggf. im Boden vorhandene, bisher nicht bekannte, Bodendenkmäler. Dieses Risiko wird jedoch durch die bestehenden denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen und sich daraus ergebenden Verfahrensvorgaben minimiert.

#### *Anlagenbedingte Auswirkungen:*

Anlagenbedingt sind nach aktuellem Kenntnisstand keine Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter zu erwarten.

#### *Betriebsbedingte Auswirkungen:*

Betriebsbedingt sind nach aktuellem Kenntnisstand keine Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter zu erwarten.

#### Ergebnis

**Für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind nach derzeitigem Kenntnisstand Auswirkungen geringer Erheblichkeit zu erwarten.**

### 12.2.8 Wechselwirkungen

Zwischen den Schutzgütern Boden, Wasserhaushalt, Klima/Luft, Pflanzen und Tiere, Mensch (Erholung), Mensch (Lärmimmissionen), Landschaft/Fläche sowie Sach- und Kulturgüter bestehen bei der vorliegenden Planung enge Wechselwirkungen. Diese wurden bereits bei der Beschreibung dieser Schutzgüter und der möglichen Auswirkungen der Planung dargestellt.

Insbesondere zeigen sich diese bei den Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sowie das Schutzgut Wasser. So hängt beispielsweise die Empfindlichkeit des Grundwassers nicht nur vom Grundwasserflurabstand, sondern auch von der Filter- und Pufferwirkung des Bodens, des Versiegelungsgrades bzw. der Nutzung der Fläche sowie dem Ausgangsgestein ab.

Es handelt sich aber insgesamt bei den vorliegenden Planungen nicht um anderweitige Auswirkungen, als diese bereits im Bestand zu erwarten sind. Insgesamt sind daher nach derzeitigem Kenntnisstand keine zusätzlichen Belastungen durch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern innerhalb des Plangebietes sowie dem städtebaulichen Umfeld zu erwarten. Es entsteht kein zusätzlicher Kompensationsbedarf.

### 12.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Die Entwicklungsprognose des Planungsgebiets bei Nichtdurchführung der vorliegenden Planungen ergibt aufgrund des bereits faktisch seit langer Zeit entsprechend ausgeübten Funktionen keine wesentlich anderen Entwicklungen als diese auch mit der vorliegenden Planung zu erwarten sind.

## 12.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Zur Erhaltung einer hohen Lebensqualität für den Mensch (Ortsbild, Schutz vor störenden oder schädlichen Immissionen), einer möglichst hohen Biodiversität mit vielen Pflanzen und Tierarten, eines möglichst hohen Durchgrünungsanteils mit seinen wichtigen Funktionen für das Lokalklima, Erhaltung der Grundwasserneubildung, Erhaltung bzw. Schutz von Grund und Boden und der Vermeidung und Verringerung nachteiliger Auswirkungen, die bei der Behandlung der einzelnen Schutzgüter aufgezeigt wurden, sind folgende Maßnahmen als Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen als geeignet anzusehen:

### Schutzgut Boden

Mögliche Entsiegelungen können zu einer Verbesserung beitragen. Die Versiegelung von Stellplätzen kann durch Umbau mit versickerungsoffenen Belägen von Stellplätzen für PKW, wie z. B. Rasenfugenpflaster, reduziert werden. Wo möglich und zulässig, sollten neue versickerungsoffene Vegetationsflächen in die neue Planungsüberlegungen eingeplant werden.

### Schutzgut Wasserhaushalt

Insbesondere während der Bauzeit sind geeignete Maßnahmen zur Vorsorge vor dem Eintrag wassergefährdender Stoffe in das Grundwasser zu ergreifen. Oberflächenwasser wird voraussichtlich örtlich versickert, im Zweifelsfall zur nächsten Vorflut abgeleitet. Wenn möglich wird das Oberflächenwasser zur Versorgung der geplanten Bäume genutzt. Durch die Reduzierung der Versiegelung kann der Anfall von Oberflächenwasser reduziert werden. Oberflächenwasser, sollte wo möglich und zulässig, in Zisternen gesammelt und zur Bewässerung der Grünflächen verwendet werden.

### Schutzgüter Klima/Luft

Die kleinklimatischen Auswirkungen können durch Maßnahmen zur Entsiegelung, Schaffung von Vegetationsflächen und neue Bepflanzungen gemindert werden.

### Schutzgüter Pflanzen/Tiere

Beeinträchtigungen für Flora und Fauna sind aufgrund der Lage und bisherigen Funktion der Flächen nicht zu erwarten. Neue Vegetationsflächen und Bepflanzungen können neue Habitatstrukturen schaffen. Nachtbaustellen sind zu vermeiden. Hierdurch werden die Eingriffe in potenzielle Habitate geschützter Tierarten minimiert. Zur Vermeidung des Anlockens von Nachtfaltern oder anderer Fluginsekten wird die Ausführung von Straßenbeleuchtung und Gebäudelampen als LED-Leuchten empfohlen. Die Leuchten sollten möglichst als geschlossene Leuchtkörper ausgebildet werden, um das Eindringen von Insekten zu verhindern. Für Grünflächen wird eine naturnahe Gestaltung und Bepflanzung empfohlen.

### Schutzgut Mensch

Die Schaffung neuer attraktiver beschatteter Aufenthaltsfunktionen sowie neuer Vegetationsflächen kann zusammen mit einer Fortschreibung des Altstadtumbaus im Sinne der Barrierefreiheit die Attraktivität der Altstadt insgesamt stärken und somit auch positiv auf das Schutzgut Mensch wirken.

Durch die gesetzlichen Maßgaben zum Lärmschutz werden Maßnahmen zur Sicherstellung eines geeigneten Lebens- und Arbeitsumfeldes getroffen.

### Schutzgut Landschaft / Fläche

Auswirkungen auf das Schutzgut sind aufgrund der Lage im Stadtnukleus sowie der bereits seit langem erfolgten Flächeninanspruchnahme nicht zu erwarten. Minimierungsmaßnahmen mit nachhaltiger Wirkung auf das Schutzgut sind hier nicht sinnvoll möglich. Durchgrünungsmaßnahmen können das lokale Ortsbild weiter aufwerten.

### Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Hinweise auf Bodendenkmäler im Planungsbereich sind bekannt. Auswirkungen auf ggf. vorhandene Bodendenkmäler können durch die Maßgaben des bay. Denkmalschutzgesetzes hinreichend sicher ausgeschlossen werden.

## 12.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Aufgrund der bestehenden Nutzungen ist auch bei Verzicht auf die vorstehend ausgeführten Planungen nicht mit wesentlich anderen Entwicklungen zu rechnen.

## 12.6 Zusätzliche Angaben

### 12.6.1 Verwendete technische Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten

Der Umweltbericht wurde anhand der zur Verfügung stehenden Umweltdaten (z.B. geologische Karte, Biotopkartierung, Umweltatlas, Flächennutzungsplan, bestehende Nutzungen) sowie mittels eigener Bestandsaufnahmen im Frühjahr 2023 erstellt. Die Analyse und Bewertung der Schutzgüter erfolgte verbal argumentativ und bezieht sich auf einschlägige gesetzliche und planerische Ziele.

### 12.6.2 Maßnahmen zur Überwachung

Zur Überwachung der Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, sind geeignete Festlegungen zu treffen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und um in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Da aufgrund der Planungen nicht mehr erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist, kann auf die Bestimmung von Überwachungsmaßnahmen verzichtet werden.

## 12.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die Stadt Hilpoltstein beabsichtigt, die planungsrechtliche Sicherung der wesentlichen Straßenräume der Altstadt von Hilpoltstein. Diese sollen als Verkehrsflächen festgesetzt werden, um diese auch zukünftig planungsrechtlich gesichert an die Belange der Mobilitätswende und Minimierung der Klimawandelfolgen anpassen zu können. Insgesamt wird eine Fläche von ca. 1,8 ha überplant.

Für den Planungsbereich wurde eine Bestandsaufnahme und Bewertung der vorhandenen Umweltmerkmale durchgeführt. Im Rahmen der Konfliktanalyse (Kap. 12.2) wurden die zu erwartenden Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Boden, Wasserhaushalt, Klima/Luft, Pflanzen und Tiere, Mensch (Erholung), Mensch (Lärmimmissionen), Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter abgewogen.

Aufgrund der umfassend bereits bestehenden Bestandsnutzungen, welche lediglich planungsrechtlich gesichert werden, ist nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen. Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht zu den erzielten Ergebnissen im Hinblick auf die Betroffenheit der einzelnen Schutzgüter (Kap. 12.2):

Schutzgut	Erheblichkeit
Boden	geringe Erheblichkeit
Wasserhaushalt	geringe Erheblichkeit
Klima / Luft	geringe Erheblichkeit
Tiere und Pflanzen	geringe Erheblichkeit
Mensch (Erholung)	geringe Erheblichkeit
Mensch (Lärmimmissionen)	geringe Erheblichkeit
Landschaft / Fläche	geringe Erheblichkeit
Kultur- und Sachgüter	geringe Erheblichkeit

In der Gesamtabwägung ist somit festzustellen, dass die vorliegenden Planungen die Umweltbelange in angemessener und abgewogener Weise berücksichtigt. Die Auswirkungen auf die maßgeblichen Schutzgüter sind in der Gesamtbetrachtung unter besonderer Beachtung der getroffenen Festsetzungen zur Minimierung der Auswirkungen als gering einzustufen.

### 13. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Es handelt sich bei den überplanten Flächen um die Verkehrsflächen der Altstadt von Hilpoltstein. Die Betroffenheit artenschutzrechtliche Belange kann somit aufgrund des bestehenden hohen Versiegelungsgrades sicher verneint werden. Das Planungsgebiet befindet sich zudem im innerörtlichen Umfeld. Es stellt vor allem einen Lebensraum für die typischen störungsempfindlichen Vogelarten des Siedlungsumfeldes dar („Allerweltsarten“). Potenziell ist im Altstadtbereich in den Gebäuden mit Vorkommen von Fledermäusen und an den Gebäuden mit Gebäudebrütern zu rechnen. Auswirkungen auf die dortigen Arten aus den Planungen sind aber nach allgemeinem Verständnis nicht zu erwarten. Bei möglichen Umbauarbeiten an den Verkehrsflächen empfiehlt es sich aber aus artenschutzrechtlicher Sicht folgende Vermeidungsmaßnahmen zu berücksichtigen:

Auf Nachtbaustellen sollte zur Vermeidung von Auswirkungen auf Fledermäuse verzichtet werden. Zur Vermeidung des Anlockens von Nachtfaltern oder anderer Fluginsekten wird die Ausführung von Straßenbeleuchtung und Gebäudelampen als LED-Leuchten empfohlen. Es sollten möglichst niedrige Leuchten mit asymmetrischem Reflektor und nach unten gerichtetem Lichtkegel ausgeführt werden. Die Leuchten sollten möglichst als geschlossene Leuchtkörper ausgebildet werden, um das Eindringen von Insekten zu verhindern. Sie sind im Zeitraum von 23 Uhr bis zur Morgendämmerung auf das notwendige Beleuchtungsminimum zurückzuschalten. Eine vollständige Abschaltung in diesem Zeitraum wird empfohlen. Bauwerke und Strukturen mit Fallenwirkung (z.B. bodengleiche Treppenabgänge, bodengleiche Lichtschächte, offene Fallrohre u.Ä.) für Kleintiere (z.B. Eidechsen, Amphibien, Spitzmäuse etc.) sollten vermeiden werden.

Im Ergebnis ist somit festzustellen, dass nach aktuellem Kenntnisstand für keine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie für keine europäische Vogelart gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände gem. § 44 BayNatSchG erfüllt sind.

### 14. Hinweise

Als Hinweise sind die vorhandenen Grundstücksgrenzen und Flurstücknummern, die bestehenden Bebauungen, sowie die Umringe der bekannten Bodendenkmäler enthalten. Weiterhin sind die im Planungsgebiet die bekannten Baudenkmäler gekennzeichnet. Die in den Unterlagen zum Bebauungsplan benannten Gesetze, Normen (insb. DIN-Normen) und technischen Baubestimmungen können zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen des Rathauses der Stadt Hilpoltstein, Marktstr. 1, 91161 Hilpoltstein, eingesehen und bei Bedarf erläutert werden. Die Öffnungszeiten des Rathauses sind auf der Homepage der Stadt Hilpoltstein, [www.hilpoltstein.de](http://www.hilpoltstein.de), einsehbar oder können unter Tel. 09174 978 - 0 erfragt werden.

### 15. Bestandteile des Bebauungsplanes

Bestandteile des Bebauungsplans Nr. 39 „Altstadtkern – Innenstadt“ in der Fassung vom xx.xx.2023 sind als jeweils gesondert ausgefertigte Dokumente:

- das Planblatt mit zeichnerischen Festsetzungen
- Satzung mit textlichen Festsetzungen

Die Dokumente bilden bzgl. ihrer Rechtskraft eine Einheit.

Bestandteile der Bebauungsplanbegründung sind:

- der integrierte Umweltbericht, erstellt durch Ingenieurbüro Christofori und Partner, Heilsbronn

Aufgestellt: Heilsbronn, den 29.06.2023  
Zuletzt geändert am 05.10.2023

Hilpoltstein, den .....

-----  
Ingenieurbüro Christofori und Partner  
Dipl. Ing. Jörg Bierwagen  
Architekt und Stadtplaner

-----  
**Stadt Hilpoltstein**  
**Markus Mahl**  
**Erster Bürgermeister**