Seiten 1 – 10

Horst Petereins

Siegelfeld

Eyrichshöfer Weg 1

96106 Ebern

Siegelfeld, den 05.12.2019

Stadt Ebern

VG Ebern

Rittergasse 3

96106 Ebern

Verwaltungsgemeinschaft Ebern
- Bauverwaltung

06. Dez. 2019

4. Änderung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Eyrichshof"

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Auslegung der 4. Änderung des Bebauungsplanes „Gewerbegebiet Eyrichshof" nach § 3, Abs. 2 BauGB gebe ich folgende Stellungnahme ab:

Im Zwischenbeschluss zu meiner letzten Stellungnahme vom 11.07.2019 wurde erwähnt, dass eine industrielle Nutzung bei der vorgestellten Konzeptplanung der Fa. Uniwell Holding GmbH nicht gegeben sei, weil, wie im Zwischenbeschluss protokolliert, kein ortsübliches Maß an Umweltbelastungen wie Lärm, Staub, Geruch produziert wird. Dem ist sicherlich so, allerdings sind derartige Immissionen eher charakteristisch für Industriebetriebe des 19. Und 20. Jahrhunderts. Eine Vielzahl der heutigen Industriebetriebe tritt zu unser aller Vorteil nicht mehr mit einem Übermaß an Lärm, Gestank und Rauch in Erscheinung. Kennzeichen heutiger Industriebetriebe sind eher ein hoher Automationsgrad, Großprojektierungen, ein umfangreiches Verkehrsaufkommen, Lichtimmissionen und 24-Stundenbetrieb. Demnach handelt es sich bei Uniwell sicherlich um einen Industriebetrieb, was ja auch für die Region sehr förderlich und erfreulich ist. Allerdings kann die Konzeptplanung für das Hochregallager nicht so bezeichnet werden. Hier wäre ein Projekt innerhalb des bisher geltenden Bebauungsplanes für alle Beteiligten auf lange Sicht vorteilhaft. Denn die Infrastruktur ist auf eine derart übertriebene Projektierung nicht ausgelegt, auch wenn die Verwaltung stets darauf hinweist, dass die Infrastruktur nicht Teil des Bauleitverfahrens ist. Die LKW-Fahrer dürfen, wenn sie am Abend verspätet eintreffen, nicht mehr ins Werk einfahren. So sind diese gezwungen, am Straßenrand zu campieren. Letzte Woche unterhielt ich mich mit einem Fahrer aus Lettland, er kam am Freitagabend verspätet an, durfte nicht mehr entladen und hält sich nun von Freitagabend bis Montagfrüh in seiner Fahrerkabine auf. Nun kann man sagen, dass alles ist nicht Teil des Bauleitverfahrens. Mittlerweile hat der Mann ja auch einen Abfalleimer am Straßenrand, bald wir er auch ein Klo haben. Liebe Verantwortliche, wenn das alles ist, ein Klo, ein Abfalleimer und ein Platz am Straßenrand, was wir für diese Menschen vorhalten, die letzten Endes unserem Wohlstand dienen, dann werden wir unserer Verantwortung nicht gerecht. Ich selbst bin Mitglied in einer Partei mit christlichem Werteverständnis, einige Stadtratsmitglieder auch, andere Stadträte stehe für eine Partei, welche das Sozialdemokratische und damit die soziale Verantwortung zu Ihrem Programmleitlinien erhoben haben. Liebe Stadträte wir sollten und das C und das S in unseren Parteien nicht mehr so groß schreiben, wenn wir der Meinung sind, dass die sich abzeichnende soziale Misere der vielen zu

erwartenden LKW-Fahrer in der Siegelfelder Straße außerhalb unserer Verantwortung steht. Wir können uns nicht damit rausreden, dass das hohe Verkehrsaufkommen für welches keine passende Infrastruktur vorhanden ist, nicht Teil des Bauleitverfahrens ist. Nachdem versäumt wurde, hier die Voraussetzungen für ein solches Großprojekt zu schaffen, ist es unbillig zu sagen, diese Situation beweg sich innerhalb der vorgegebenen Festsetzungen des genehmigten Bebauungsplanes. Dies stimmt wohl bis jetzt verwaltungsrechtlich, aber in der gegenwärtigen und mehr noch in der zukünftig zu erwartenden Situation vor Ort, in der Realität also, stimmt dies leider nicht.

Wie dies aussehen wird, ist anhand der Situation, wie sie sich am Amazon-Logistik-Zentrum in Eggolsheim darstellt vorhersehbar. Lesen Sie unter www.nordbayern.de/region/forchheim/amazon-reagiert-auf-....

Auch dort bewegt sich die Situation sicherlich innerhalb des genehmigten Bebauungsplanes. Wenn aber keine Bereitschaft besteht, die infrastrukturellen (geeignetes Verkehrskonzept) und sozialen Voraussetzungen (u.a. menschenwürdige Übernachtungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für die Fahrer) zu schaffen, stellt sich das geplante Großprojekt m.E. von selbst in Frage. Soweit dazu, ansonsten ist der beigefügte Anhang Teil meiner Eingabe.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Petereins

P.S.: Von einer Veröffentlichung meiner Eingabe im Netz, bitte ich abzusehen. Die aktuelle Veröffentlichung meiner vorherigen Eingabe, bitte ich einzustellen.

1. Bei erster Ansicht des Planentwurfs drängt sich der Eindruck auf, es handle sich um eine vorhabenbezogenen Bebauungsplan (BPlan) nach § 12 BauGB. Durch einen vorhabenbezogenen BPlan kann die Gemeinde die Zulassung eines Vorhabens bestimmen, wenn der Vorhabensträger auf der Grundlage eines mit der Gemeinde abgestimmten Plans zur Durchführung des Vorhabens und der Erschließungsmaßnahmen (Vorhaben- und Erschließungsplan) bereit und in der Lage ist und sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise vor dem Beschluss nach § 10 Abs. 1 BauGB verpflichtet (Durchführungsvertrag).

Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird Bestandteil des vorhabenbezogenen BPlans, in diesem ist die Gemeinde bei der Bestimmung der Zulässigkeit der Vorhaben unter anderem nicht an die Bestimmungen des § 9 BauGB gebunden.

In einem Durchführungsvertrag kann die Gemeinde z.B. bestimmen, dass eine bauliche Maßnahme vom Vorhabensträger gegebenenfalls auf dessen Kosten zu beseitigen ist und eine solche Verpflichtung auch besichern lassen.

Im vorliegenden Fall gibt es einen Finanzierungsvertrag in dem sich die Firma Uniwell Rohrsysteme GmbH & Co. KG mit der Firma Uniwell Holding GmbH als Kostenträger gegenüber der Stadt verpflichtete, entstehende Kosten der Planänderung zu übernehmen. Ein Durchführungs-

und Erschließungsplan existiert nicht. Damit liegt kein vorhabenbezogener BPlan vor und stellt sich daher die Frage, warum die Stadt diese Gestaltungsmöglichkeit nicht ergriffen hat.

2. Aus den Entwurfsbegründungen in den Fassungen vom 11.04. u. 24.10.2019 kann nicht entnommen werden, wer das eingeschaltete Planungsbüro beauftragte. Auch aus dem Beschluss des Bauausschusses vom 15.05.2019 geht dies nicht hervor. Das ist ungewöhnlich.

In den schalltechnischen Untersuchungen der IBAS Ingenieurgesellschaft vom 16.09.2019 wird als Auftraggeber die Firma Uniwell Rohrsysteme GmbH & Co. KG genannt. In dem Finanzierungsvertrag vom 25.03.2019 verpflichtete sich die Stadt gegenüber dem Kostenträger, einen Vertrag mit dem Planungsbüro Koenig & Kühnel zur Erstellung des Planentwurfs zu schließen und verpflichtete sich der Kostenträger, für die Laufzeit dieses Vertrags nur mit vorheriger schriftlicher und einvernehmlicher Zustimmung der Stadt vertragliche Beziehungen mit dem Planungsbüro aufzunehmen sowie Einfluss auf den Entwurfsinhalt gegenüber dem beauftragten Planungsbüro zu nehmen. Bemerkenswert dabei ist, dass sich die Stadt gegenüber den Firmen Uniwell verpflichtete, das genannte Planungsbüro zu beauftragen. Was konnte die Stadt dazu veranlassen?

Weiter bemerkenswert ist die Verpflichtung des Kostenträgers, ohne Zustimmung der Stadt keine vertraglichen Beziehungen mit dem Planungsbüro und keinen Einfluss auf den Entwurfsinhalt beschränkt auf die Laufzeit des Vertrags der Stadt mit dem Planungsbüro zu nehmen.

Das dürfte auch nicht mehr notwendig gewesen sein, denn der Finanzierungsvertrag datiert vom 25.03.2019. Bereits vor dem 11.04.2019 liegt aber ein bis ins Detail gehender Planentwurf vor, für den der Bauausschuss am 11.04.2019 einstimmig und bis auf eine Nachfrage ohne irgendeine Diskussion den Aufstellungsbeschluss fasste. Das lässt Raum für die Vermutung, dass der Planinhalt vom Kostenträger längst mit dem Planungsbüro abgesprochen und deswegen aus dessen Sicht erforderlich war, dass die Stadt eben dieses Planungsbüro beauftragt, das dann natürlich alle Bedenken gegen die Planänderung in der Beschlussvorlage für den Stadtrat abschmettert.

Und was sollte dann die Beschränkung in der Verpflichtung des Kostenträgers für die Laufzeit des Vertrags zwischen der Stadt und dem Planugsbüro? Sollte damit gegenüber der Öffentlichkeit und den Mitgliedern des Stadtrats der Eindruck erweckt werden, der Kostenträger hätte sich jeder Einflussnahme auf den Planinhalt enthalten? Aus dem Schallschutzgutachten der IBAS kann den verwendeten Unterlagen (siehe dort Ziffer 2.1.4 und 2.1.5) entnommen werden, dass es bereits am 04.02.2019 eine Entwurfsplanung zum Bebauungsplankonzept BA I und BA II gab.

Die Planungshoheit sollte ausschließlich beim Stadtrat liegen. Dieses Gebot scheint uns nicht gewahrt.

3. Nach der Bekanntmachung der Niederlegung vom 25.10.2019, amtlich bekannt gemacht am 28.10.2019, liegt der Planentwurf mit Begründung und dem Umweltbericht, die artenschutz-

rechtliche Prüfung, die schalltechnischen Untersuchungen und wesentliche umweltbezogene Informationen in der Zeit vom 04.11.2019 bis 06.12.2019 in der Geschäftsstelle der VG Ebern, Zimmer 1.06, im 1. Stock, zu jedermanns Einsicht aus. Die wesentlichen umweltbezogenen Informationen werden in dieser Bekanntmachung der Niederlegung nicht im Einzelnen aufgeführt.

Es fand auch keine Auslegung statt, die frei zugänglich für jedermann ohne gesonderte Nachfrage bei Personal oder Bediensteten hätte erfolgen müssen. Die Einstellung des Planentwurfs mit Begründung, dem Umweltbericht und den wesentlichen umweltbezogenen Informationen in das Internet, kann die öffentliche Auslegung nicht ersetzen, da nicht jedem das Internet zugänglich ist oder er dies handhaben kann.

4. Zu den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen:
a) Der Nordpfeil in der Planzeichnung stimmt nicht mit den Nordpfeil im Lärmschutzgutachten, dort Anlage 1.1, überein. Damit wird die textliche Festsetzung unter B I 2 zur baulichen Gestaltung, wonach die nördliche, westliche und östliche Fassade einzugrünen ist, unklar.

b) In der Legende erscheint das Planzeichen für Höhenlinien. Solche sind im Plan nicht eingetragen.

c) Die abweichende Bauweise wird in § 22 BauGB nicht geregelt, siehe textliche Festsetzungen unter B I 2.

d) In den Grundstücken FlNr. 367/17 und 376/6 wird die GRZ von 0,8 überschritten.

e) Die textliche Festsetzung unter B I 1, wonach im (gesamten) Plangebiet maximal zwei Wohnungen im Sinne des § 8 Abs. 3 BauNVO zulässig sind, steht im Widerspruch zu der Kreisfläche im Plan, für die eine Nutzungsbeschränkung zeichnerisch festgesetzt ist.

f) Nach Ziffer B I 4 der textlichen Festsetzungen sind die im Plan eingetragenen Verkehrsflächen nicht verbindlich. Dabei bleibt unklar, ob nur öffentliche Verkehrsflächen gemeint sind, die - bis auf Einfahrtsbereiche - nicht Gegenstand des Änderungsplans sind. Wenn auch private Verkehrsflächen, die mit Planzeichen in der Legende nicht aufgeführt sind, gemeint sein sollten, dann wäre ein Gebäude mit einer Länge von weit mehr als 227 m bei einer Höhe von 21 m innerhalb der festgesetzten Baugrenzen möglich. Dann wären auch die schalltechnischen Untersuchungen nicht verwertbar, weil sie von einer Lage dieser Verkehrsflächen ausgehen, die - da nicht verbindlich - auch anders situiert werden könnten und sich damit Immissionswerte an den Immissionsorten änderten.

g) Weil zum Schutz der südöstlich benachbarten Bebauung gemäß Ziffer 7 der bauordnungsrechtlichen Festsetzungen im gesamten Baugebiet, Bauwerke mit untergeordneten Nutzungen als riegelartige Bebauung im Südosten der Baugrundstücke anzuordnen sind, dann kann der zweite Bauabschnitt der geplanten Lagerhalle nicht verwirklicht werden. Auch bleibt zu fragen, warum diese Festsetzung dann nicht auch für östlich benachbarte Grundstücke im Baugebiet

Sonnenleite oder in Rotenhan gelten soll.

h) Nach Ziffer B II 3 sind Einfriedungen zu hinterpflanzen. Statt Zäunen können auch Hecken angelegt werden. Die Bayernwerk Netz GmbH weist aber darauf hin, dass Bäume und tiefwurzelnde Sträucher nur im Abstand von 2,5 m zur Trassenallee von Versorgungsleitungen gepflanzt werden dürfen, während die Legende lediglich von 0,5 m Schutzzonenbereich zur Trassenachs spricht. Ein MS-Kabel liegt in der Georg-Johann-Meusel-Straße unmittelbar vor der Straßenbegrenzungslinie und wahrte eine Heckenbepflanzung dort den Abstand von 2,5 m nicht. Ein NS-Kabel, mit Planzeichen in der Legende aufgeführt, erscheint im Gebiet des Änderungsplanes nicht.

i) Der Plan setzt einen absoluten Höhenfestpunkt ü.NN. von 276,22 bzw. 276,20 m für die Höhenentwicklung fest. Bei steigendem Meeresspiegel fehlt die Angabe, auf welchen Zeitpunkt sich diese Höhenangabe beziehen soll.

j) Die Planzeichnung umfasst nicht das eingeschränkte Gewerbegebiet südöstlich der Siegelfelder Straße. Unter B I 1 wird dieser Bereich aber in die textlichen Festsetzungen einbezogen.

k) Soziale und gesundheitliche Anlagen sind im Plangebiet ausgeschlossen. Damit wäre auch ein WC-Container im Plangebiet nicht zugelassen. Reichte der eingezeichnete WC-Container aus, anstehenden Bedürfnissen bei einer größeren Anzahl wartender Lkw-Fahrer auch nachts bei verschlossenem Firmengelände gerecht zu werden?

l) Nach B I 4 sollen Einfahrten im Bereich der Meuselstraße erst nach der Aufteilung der Grundstücke im Zuge der Baugenehmigung festgelegt werden. Für eine Aufteilung im Planbereich kommt lediglich das Grundstück FlNr. 367/9 in Betracht, für das zeichnerisch Zu- und Ausfahrten festgesetzt sind. Das ist widersprüchlich.

m) Nach B I 4 werden Betonrückenstützen und die Schotterschicht öffentlicher Verkehrsflächen auf die Baulandflächen umgelegt und sind zu dulden. Das wäre eine enteignende Maßnahme, wobei unklar bleibt, wo solche Maßnahmen noch erforderlich sein könnten.

n) Gemäß B I 5 sind an der nördlichen Grundstücksgrenze säulenförmige hochwachsende Laubbäume im Abstand von 12,5 m zu pflanzen. Eine Mindesthöhe anzupflanzender Bäume wäre festzusetzen, ansonsten Stecklinge genügten und Jahrzehnte vergingen, bevor eine Eingrünung erreicht werden kann. Nicht nachvollziehbar ist, warum es nur Laubbäume sein dürfen, die im Winter keinen Sichtschutz bilden.

o) Das Regenrückhaltebecken (RRB) dürfte nach der Planzeichnung eine Fläche von rund 940 m² haben. Um darin ein Volumen von 1.900 m³ aufnehmen zu können, müsste es eine Tiefe von rund 2 m im Mittel aufweisen. Was tatsächlich vorhanden ist, nachdem das RRB mehr als 20 Jahre alt und unterstellt in dieser Größe auch wirklich angelegt und nicht zwischenzeitlich verlandet ist, kann nicht durch einen Erläuterungsbericht mit einer damaligen Absichtserklärung begründet werden. Dazu bedürfte es einer Kapazitätsprüfung vor Ort, die nicht entbehrlich ist

Kurt Pettes

und auch vom Bund Naturschutz gefordert wird.

5. Zur schalltechnischen Untersuchung:
a) Die Angaben der verschiedenen Betriebszeiten, die der Untersuchung zugrunde liegen, stammen vom Investor, wurden aber nicht überprüft. Ändern sich die angegebenen Betriebszeiten oder stimmen sie aus sonstigen Gründen nicht, dann ist vorgelegte Untersuchung nicht mehr verwertbar. Mit der von der Firma Uniwell angestrebten Produktionsausweitung und dem Ziel, den Umsatz im Automobilbereich (2018 mit 44,1 Millionen) zumindest zu halten und im Sanitärbereich auf gleiche Höhe zu bringen, sodass sich das Umsatzverhältnis von Automobil- zu Sanitärbereich mit 50:50 darstellt, wird es in hohem Maße wahrscheinlich, dass die angegebenen Betriebszeiten unrealistisch sind.

b) Soweit die schalltechnische Untersuchung die grundsätzliche Beurteilung auch bei einer Anzahl von 100 Lkw gewährleistet sieht, fehlt eine nachvollziehbare Berechnung.

c) Als Immissionsort hätte in dieser Untersuchung auch das nähest gelegene Baugrundstück im Baugebiet Sonnenleite einbezogen werden müssen, was nicht geschehen ist.

d) Beim Haus Specke Südfassade wird bereits im derzeitigen Zustand die zulässige Belastung durch den anlagenbezogenen Verkehrslärm überschritten und muss bei zunehmendem Lkw-Verkehr, der jedenfalls mit Realisierung des zweiten Bauabschnitts 100 Lkw pro Tag deutlich übersteigen wird (siehe nachfolgend unter 6 a-d), organisatorische Schutzmaßnahmen nach Nr. 6. 1 c) bis f) der RLS 90 erforderlich machen.

6. a) In der Informationsveranstaltung vom 02.07.2019 bezifferte der Prokurist, Herr Bezdeka, den Stellplatzbedarf auch im Hinblick auf die Verlegung der Produktion von Iserlohn nach Ebern mit 7.200 Paletten-Stellplätzen. Mit dem ersten Bauabschnitt sollen 10.000, mit dem zweiten Bauabschnitt des Hochregallagers 20.000 Stellplätze geschaffen werden. Der Stadtrat, Herr Limpert, verantwortlich für das Quaitätsmanagement der Firma Uniwell, bestand in der Behandlung der Stellungnahme zur ersten Auslegung darauf, dass der gefasste Beschluss entgegen der Beschlussvorlage nicht mehr den Passus enthält, das Hochregallager diene ausschließlich der Firma Uniwell. Folglich muss - auch bei der hohen Zahl möglicher Palettenstellplätze - davon ausgegangen werden, dass das Hochregallager auch für Drittfirmen dienen wird, womit der zu erwartende Lkw-Verkehr nicht mehr abschätzbar ist.

b) Im Aufstellungsbeschluss geht die Stadt von einer Verdoppelung des Lkw-Verkehrs auf 72 Fahrzeuge mit der Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts bei 10.000 Paletten-Stellplätzen aus. Mit der Inbetriebnahme des zweiten Bauabschnitts mit 20.000 Stellplätzen müsste daher von einer weiteren Verdoppelung auf 144 Fahrzeuge ausgegangen werden. Das berücksichtigen die schalltechnischen Untersuchungen nicht.

c) Der Warenversand soll angeblich nur tags von 7:00 Uhr bis 17:30 Uhr erfolgen. Bei nur 100 Fahrzeugen wären das durchschnittlich 9,5 Fahrzeuge pro Stunde. Bei einer angesetzten Ladezeit von einer Stunde pro Fahrzeug und vier Ladebuchten für den Versand mit Inbetriebnahme

des zweiten Bauabschnitts passt das schon rechnerisch nicht mehr. Auch dürfte eine angesetzte Ladezeit von einer Stunde bei 36 Paletten pro Lkw zu knapp bemessen sein. Vor der Verwirklichung des zweiten Bauabschnitts soll die Warenanlieferung und der Versand vorrangig über die Ladebuchten der Lagerhalle L4 erfolgen. Die schalltechnischen Untersuchungen gehen dabei für die Anlieferung von 10 und für den Warenversand von 25 Lkw aus. Diese Lkw-Zahlen sind sicherlich deutlich untersetzt und passen schon mit der Angabe von (nur) 72 Lkw pro Tag nicht.

d) Vor dem zweiten Bauabschnitt soll die Warenanlieferung und der Versand über die Zufahrt zur HAS 49 erfolgen. Da dort keine Lkw-Parkplätze vorhanden sind und nicht eingerichtet werden können und auf dem Grundstück FlNr. 367/9 nur vier Lkw-Parkplätze festgesetzt sind, muss mit wartenden Fahrzeugen auf der Siegelfelder Straße, der Meuselstraße und Staus womöglich bis zur Bundesstraße und nach Specke gerechnet werden. Laufen dann Heizungen und Kühlungen der Lkw, entsteht eine weitere Lärmbelastung, die in den schalltechnischen Untersuchungen bislang nicht erfasst ist.

e) Schon heute nutzen Lkw-Fahrer die Kurzewinder Straße (HAS 46, ab Gereuth als GVS) als Abkürzung von der St 2278 kommend, um bei der Einmündung am Schloss Eyrichshof nach rechts in die Julius-Allee Richtung Specke abzubiegen. Das ist für einen Lkw nicht möglich mit der Folge langdauernder Staus und zusätzlicher Lärm- und Abgasbelastungen der dortigen Wohnbevölkerung. Mit einem zunehmenden anlagenbezogenen Lkw-Verkehr wird sich dieses Problem noch steigern. Eine Abhilfe scheiterte bislang und steht auch nicht - trotz gegenteiliger Beteuerungen - zu erwarten.

7. a) Wir widersprechen der naturschutzfachlichen Stellungnahme von Grüne Akzente, dass betriebsbedingt keine beeinträchtigenden Lärm- oder Schadstoffimmissionen zu erwarten wären und verweisen dazu auf vorstehende Ausführungen unter den Ziffern 5 u. 6.

b) Mit der Errichtung des Hochregallagers wird der Böschungsbereich als Habitat der Zauneindechse in den Morgenstunden verschattet. Eine schnelle Temperaturzufuhr ist damit für die Eidechsen nicht möglich und wird dies in der Stellungnahme nicht berücksichtigt.

c) Die Zauneindechse hält Winterruhe von September/Oktober bis März/April und gräbt sich für diese Zeit wenige Zentimeter tief in das Erdreich ein oder sucht frostfreie Hohlräume auf. Während der Winterruhe können sich die wechselwarme Tiere nicht bewegen. Wenn daher in der Zeit der Winterruhe Bodenbewegungen, eine Baufeldräumung (siehe BV-V3) oder ab Ende Februar das Baufeld 10 cm tief zu fräsen ist (siehe BV-V4) besteht für die Zauneidechse Tötungsgefahr, die vermieden werden müsste.

d) Im Übrigen verstehen wir die Festsetzungen unter B I 6 dahin, dass lediglich in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. Bäume gefällt und lediglich in der Zeit vom 15.09. bis 28.02. Bodenbewegungen durchgeführt werden dürfen.

8. Soweit den Hinweisen und Bedenken in der Stellungnahme vom 08.07.2019 nicht gefolgt wurde, bleiben sie aufrecht erhalten.

Weitere Bedenken:

a) Die im bisherigen Plan festgesetzte abweichende Bauweise ermöglichte bislang einen zusammenhängenden Baukörper der bestehenden Gebäude von rund 350 m Länge in exponierter Hanglage. Das war bereits eine Planungssünde, die ein architektonisch anspruchsloses Gebäudeband einfachster Bauweise zuließ. Mit der jetzigen Planänderung wird auf diese Sünde eine weitere und gravierendere Sünde aufgesetzt, statt mit der Planänderung korrigierend einzugreifen. Das Argument, weil in der Vergangenheit ein Planungsfehler begangen wurde, darf dieser jetzt noch verbösert werden, teilen wir nicht. Wird für die Gesamtlänge des Hochregallagers keine Längenbegrenzung festgesetzt, ermöglichten die Baugrenzen bei unverbindlichen Verkehrsflächen einen Koloss von bis zu 300 m Länge oder auch mehr.

b) Es trifft zwar zu, dass im Plangebiet kein Nullpunkt festgesetzt wurde und dass der Flächennutzungsplan keine Gebäudehöhe festsetzt, das ist aber kein Argument gegen die Forderung im Flächennutzungsplan, offene Täler und Talflanken freizuhalten. Die unbestreitbare Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die über die Grenzen des Gewerbegebiets hinaus zerstörend in den Naturpark wirkt, wird durch vorliegende Stellungnahmen von Fachbehörden nicht entkräftet . Das Sachgebiet Naturschutz im Landratsamt Haßberge wertet die vorgelegte vierte Änderung des Bebauungsplans als "sehr kritisch" und spricht von einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Der Bund Naturschutz moniert eine erhebliche Verschlechterung des Landschaftsbildes, das Hochregallager wirke wie ein Fremdkörper und bewirke eine Sichtverschattung. Im Planentwurf erscheint in der Legende zwar das Planzeichen für Höhenlinien, diese sind aber im Plan nicht ansatzweise enthalten. Wenn es richtig ist, dass die HAS 49 entlang der Talseite des Gewerbegebiets auf der Höhenlinie 260 m ü.NN. liegt, dann ragte ein Hochregallager mit der absoluten Höhe von 297,20 m ü.NN. sage und schreibe 37,20 m über die dortige Straßenoberfläche. Unterhalb der HAS 49 auf der tieferliegenden ehemaligen Bahntrasse befindet sich ein beliebter, von Einheimischen und Touristen viel benutzter Geh- und Radweg, der bereits in der Schutzzone des Naturparks liegt. Von dort wird das Landschaftsbild durch ein solches Lager völlig erschlagen, der dahinter liegende Hügelkamm wäre vollständig verdeckt. Wenn die Träger öffentlicher Belange für den Fall eines Planungsbeschlusses schonende Maßnahmen vorschlagen, so kann das doch nicht als Zustimmung gewertet werden.

c) Kein Argument für das Hochregallager mit einer möglichen Gebäudehöhe von 21 m ist es, wenn im GEe gewerbliche Flächen mit einer Höhe von bis zu 10 m näher an die Wohnbebauung rücken können und geradezu absurd aber bezeichnend ist die Begründung, der BPlan "Gewerbegebiet Eyrichshof" habe vor dem BPlan "Sonnenleite" bestanden, weswegen sich Bauwerber dort auf diese Gegebenheiten einzustellen hätten. Die Gegebenheit, die geschaffen werden soll, ist ein 21 m hohes Hochregallager das vor Inkrafttreten des BPlans "Sonnenleite" im Gewerbegebiet nicht möglich war, worauf sich Bauwerber nicht einstellen konnten und auch nicht eingestellt haben. Wird dieses Hochregallager verwirklicht, bedeutet das, auch ohne sonstige Immissionswirkungen, eine erhebliche Wertminderung der Baugrundstücke in der Sonnenleite und in Rotenhan. Die Aussichten von dort auf das Baunachtal und die reich gegliederte Hügellandschaft der Haßberge im Naturpark würde abgeriegelt werden. Das Interesse der Eigentümer bebauter oder zu bebauender Grundstücke dort auf Erhalt der sehr schönen und außergewöhnli-

chen Aussicht kann in der planerischen Abwägung nicht einfach unberücksichtigt bleiben. Gleiches gilt für die Wertminderung der Grundstücke.

d) Das zu erwartende anlagenbedingte Verkehrsaufkommen ist in der Planung zu berücksichtigen und kann mit Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015 für die HAS 49 und die B 279 nicht beantwortet werden. Ich verweise dazu auf die Ausführungen und Bedenken unter vorstehenden Ziffern 5 u. 6. Die Gemeinden Rentweinsdorf, Reckendorf, Baunach und Pfarrweisach, alle an der B 297 gelegen mit Engstellen in den Ortsdurchfahrten, scheinen nicht beteiligt worden zu sein, müssten aber mit weitergehenden Gefährdungen und Immissionen durch zunehmenden Lastverkehr rechnen.

e) Dem Stadtrat genügt offensichtlich die Behauptung der Firma Uniwell, das Hochregallager könne nicht tiefer, bzw. auf gleicher Höhe wie die bestehenden Hallen, bzw. flächengrößer mit geringerer Höhe ausgeführt werden. Als Investor, würde ich das auch behaupteten, um Mehrkosten zu vermeiden. Ein unabhängiges Gutachten und ein Bodengutachten wären bei sorgfältiger Planung zu erholen, das/die auch etwaige Mehrkosten beziffern müsste/n, um zu einer abgewogenen Entscheidung überhaupt kommen zu können. Das scheint der Stadtrat aber gar nicht vorzuhaben, ansonsten er sich mit einer schlichten Behauptung des Investors nicht begnügen dürfte.

f) Welche eingehenden Abwägungen zum Denkmalschutz erfolgten, ergibt sich aus dem Beschluss des Stadtrats vom 24.10.2019 nicht. Lediglich in ein Protokoll zu schreiben, es habe eine eingehende Abwägung stattgefunden, genügt nicht. Die Sichtachsen zum Schafstall und zum Friedhof in Eyrichshof werden nicht einmal erwähnt. Zum Substanz- und Umgebungsschutz, den ernst zu nehmender Denkmalschutz braucht, findet sich nichts in der bisherigen Abwägung.

g) Die Behauptung, im Hochregallager würden ausschließlich in Ebern produzierte Waren gelagert werden, dürfte nicht (mehr) stimmen und verweise ich dazu auf den bereits erwähnten Diskussionsbeitrag des Stadtrats Limpert.

f) Von einer guten verkehrstechnischen Erschließung kann nicht ausgegangen werden. Auch wenn die B 279 derzeit nicht überlastet ist, führt sie doch in beiden Richtungen durch diverse Ortschaften mit zum Teil deutlichen Engstellen der Ortsdurchfahrt und ist ca. 18 km von der nächsten Autobahn entfernt. Von einer guten verkehrstechnischen Anbindung wäre dann auszugehen, wenn ein solches Lager nahe einer Autobahnausfahrt läge.

Mit freundlichen Grüßen