

Problemstellung

In der ersten Hälfte der Neunziger Jahre wurde im Bereich westlich der Bahn zwischen der Gemeindegrenze zu Altach, der Emser Ache und der Lustenauer Straße ein Umlegungsverfahren durchgeführt. Ziel dieses Umlegungsverfahrens war die Neugliederung dieses Neubaugebiets zur Gewährleistung der inneren Erschließung und zur Schaffung bebaubarer Grundstücke.

Während der Bereich Witzke 3 (Walserstraße, Churer Straße und Appenzeller Straße) bereits unmittelbar nach der erfolgten Umlegung in Bauland umgewidmet worden ist, sollte der Bereich Witzke 2 (Witzkestraße, Achstraße) erst nach einer weitgehenden Bebauung des Bereichs Witzke 3 in Bauland umgewidmet werden. Grundeigentümer mit einem akuten Baulandbedarf erhielten somit Grundflächen im Bereich Witzke 3 zugeteilt, während Eigentümer, die keinen Baulandbedarf hatten im Teilbereich Witzke 2 eine Grundfläche zugeteilt wurde. Diese Vorgehensweise wurde gewählt, um die Anhäufung großflächiger Baulandreserven zu verhindern.

Der bereits 1995 in Bauland umgewidmete Teilbereich ist heute weitgehend bebaut. Gemäß den Überlegungen im Rahmen des Umlegungsverfahrens stand daher im Rahmen der Überarbeitung des Flächenwidmungsplans (2005-2007) auch die Umwidmung des bisher noch als Freifläche-Landwirtschaftsgebiet gewidmeten Teilbereichs Witzke 2 an. Diese Umwidmung stellt die einzige großflächige Neuwidmung von Bauland im Rahmen der Überarbeitung des Flächenwidmungsplans dar.

Durch die Baulandumlegung ist die Erschließung grundsätzlich bereits vorgegeben. Die Grundstücksstruktur ist zwar bereits auf die Nutzung als Baugrundstücke ausgerichtet. Zahlreiche Grundstücke weisen jedoch noch Größen auf, die weitere Grundteilungen erwarten lassen.

Das gesamte Umlegungsgebiet ist durch die Nähe der Bahntrasse und die damit verbundene Lärmbelastung geprägt. Auf Grund der erst 1995 bzw. 2007 erfolgten Umwidmung ist auch die Errichtung einer Lärmschutzwand auf Grund der fehlenden Finanzierung bzw. fehlenden gesetzlichen Grundlage für die Mitfinanzierung durch Bund, Land und ÖBB aus heutiger Sicht nicht zu erwarten. Außerdem wäre alleine durch den Bau einer typischen Lärmschutzwand keine zufriedenstellende Lärmsituation erreichbar.

Ziele des Bebauungsplans

Mit dem Bebauungsplan Witzke 2 werden vor allem zwei grundsätzliche Ziele verfolgt:

- **Weiterführung der mit der Baulandumlegung begonnenen verträglichen und strukturierten Erschließung und Bebauung des Neubaugebiets.**
- **Erreichen einer Lärmverträglichen Bebauung bzw. Bebauungsstruktur entlang der Bahn und weitgehende Unterbindung des Lärmeintrags in die hinteren Bautiefen.**

Der vorliegende neue Bebauungsplan Witzke 2 baut somit auf den 1995 ausgearbeiteten Bebauungsplan Witzke 3 und die Erfahrungen im Rahmen der Bebauung des Teilbereichs Witzke 3 auf.

In den Bereichen, die nicht direkt an der Bahn liegen wurden die bewährten Vorgaben des Bebauungsplan Witzke 3 aus dem Jahre 1992 weitgehend übernommen bzw. fortgeschrieben. Ziel war es hier eine einerseits bodensparende andererseits aber auch lebenswerte und ortsbildverträgliche Wohnbebauung vergleichbar mit den benachbarten Strukturen an der Churer- und Appenzeller Straße weiterzuführen.

In der Ersten Bautiefe entlang der Bahn konnte ebenfalls auf die Erfahrungen im bereits bebauten Bereich Witzke 2 zurückgegriffen werden. Eine Widmung als Betriebsgebiet entlang der Bahn ist auf Grund der beengten Verkehrsschließung über die Witzke- und Achstrasse nicht möglich und auch ein Freiflächenstreifen würde die Lärmproblematik kaum verbessern und nur eine Verlagerung der Lärmproblematik mit sich bringen. Zudem würde ein Widmung als Freifläche entlang der Bahn der ursprünglichen Intention der Baulandumlegung entgegenlaufen.

Die einzige realistische Möglichkeit um die Lärmproblematik entlang der Bahntrasse zu lösen ist eine lärmverträgliche dichte und hohe Bebauung entlang der Bahn, die die eigene bahnabgewandte Gebäudeseite und die dahinterliegenden Bautiefen vor dem Lärmeintrag schützt. Als Beispiel ist hier die Bebauung zwischen Bahn und Churer Straße anzuführen.

Festlegungen im Bebauungsplan

Der Bebauungsplan besteht aus einer schriftlichen Verordnung und einer graphischen Darstellung. Der örtliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Witzke 2 ist in vier Teilbereiche aufgeteilt. Die Verordnung (Textteil) aus allgemeinen Bestimmungen, die für alle Teilbereiche gelten, und Abschnitte mit speziellen Bestimmungen für die Teilbereiche.

Allgemeine Bestimmungen im Verordnungstext

In §3 der Verordnung sind weitergehende Angaben zu den in der Plandarstellung festgelegten Mindest- und Höchstgeschosszahlen enthalten und resultieren aus den Erfahrungen aus anderen Bebauungsplänen. Ziel dieser Festlegungen ist es Unklarheiten zu verhindern (Abs. 1 und 2), die Umgehung von Festlegungen des Bebauungsplans zu verhindern (Abs.2) und klarzustellen, dass die Mindestgeschossanzahl für die prägenden Hauptgebäude und nicht für Bauwerke und Nebengebäude im Sinn des Baugesetzes gilt. So ist die Festlegung einer MGZ etwa für ein Carport in diesem Fall weder sinnvoll noch notwendig.

§4 Enthält die Klarstellung, dass die Baugrenzen nur für oberirdische Bauteile gelten und eine Bebauung, die den Festlegungen des Bebauungsplans entspricht auf alle Fälle bis zu der Baugrenze reichen darf.

Die Festlegung in §5 dient der Verhinderung unproportionaler Sattel- und Walmdächer. Die Festlegung einer maximalen Gebäudelänge soll - angesichts der Festlegungen im Bebauungsplan für die Teilbereiche 3 und 4 sowie der enormen Größe einiger Grundstücke - das entstehen zu Großer im Gebiet unpassender Baukörper verhindern. Dadurch soll ein Kompromiss zwischen der angestrebten weitgehend geschlossenen Bebauung und dem Ortsbildschutz erreicht werden.

In §6 sind erläuternde Angaben zu der in der Plandarstellung festgelegten Bepflanzung enthalten.

Besondere Bestimmungen für Teilbereiche im Verordnungstext

Die Festlegungen in den §§ 7–9 dienen alle der Optimierung des Lärmschutzes im Bereich der Bebauung entlang der Bahn und der Errichtung der einschlägigen Grenzwerte in Innenräumen und einem Großteil der Freiräume.

Festlegungen in der Plandarstellung

Teilbereich 1

Die Festlegungen in diesem Teilbereich stellen weitgehend eine Weiterführung des Bebauungsplans für den Bereich Witzke 3 dar. Durch eine BNZ zwischen 35 und 70 und eine Geschossanzahl zwischen 2 und 3 soll eine verträgliche und bodensparende Bebauung ermöglicht werden, die von einer leicht verdichteten Einfamilienhausbebauung bis hin zu kleinen

bzw. nicht dicht bebauten Wohnanlagen reichen kann. Die Baugrenzen gegenüber den Verkehrsflächen sichern nach dem Straßengesetz notwendigen Abstände. Zu Geh- und Radwegen und in Bahnnähe ist ein verringelter Abstand von 2,00m vorgesehen.

Teilbereich 3 und 4

Die Festlegungen in diesen beiden Teilbereichen unterscheiden sich nur geringfügig auf Grund der unterschiedlichen Grundstücksstruktur. Ziel der Festlegungen ist eine mindestens 2,5-geschossige möglichst dichte Bebauung als Lärmschutzriegel entlang der Bahn. Durch eine solche Bebauung wird der Teilbereich 1 und 2 vom Bahnlärm abgeschirmt. Auch die bahnabgewandte Gebäudefassade ist so vor Lärm geschützt.

Zwischen den beiden Grundstücken Gst-Nr. 8823 und 8824 ist eine Geh- und Radwegverbindung vorgesehen, die in der Umlegung noch nicht vorgesehen war. Die Eigentümer des Gst-Nr. 8823 haben sich während der Auflagefrist gegen diese Festlegung ausgesprochen. Der Weg wurde im Vergleich zum Entwurf geringfügig verlegt und erscheint als Verbindung von der Appenzeller Straße zum überörtlichen Geh- und Radweg notwendig. Diese Notwendigkeit lässt sich alleine schon aus dem in den letzten Jahren entstandenen Trampelpfad ersehen. Dieser Weg ist die bei weitem kürzeste Verbindung zwischen Appenzeller Straße und der nächsten Bahnhaltstelle, der Innenstadt sowie dem Kindergarten Neunteln (auch geplanter Schulstandort). Eine ähnliche Verbindung existiert bereits im Bereich Churer Straße.

Teilbereich 2

Der Teilbereich 2 ist nur im „Lärmschatten“ einer Bebauung in den Teilbereichen 3 bzw. 4 bebaubar. Entweder in direkte Kombination oder auch eigenständig. Um eine zu dichte Ballung entlang der Bahn zu verhindern ist hier nur eine maximale BNZ vorgesehen.