

Teil A

1	ANLASS, ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG	2
2	LAGE DES PLANGEBIETS / GELTUNGSBEREICH	2
3	BESTANDSSITUATION.....	3
3.1	Vorhandene Nutzungen	3
3.2	Boden	3
3.3	Altlasten.....	3
3.4	Kampfmittel	4
3.5	Flächennutzungsplan	4
3.6	Gewidmete Bahnflächen	4
3.7	Beschleunigtes Verfahren / Verfahrensdaten	5
4	KONZEPTION DES VORHABENS.....	6
4.1	Städtebauliches Nutzungskonzept.....	6
4.2	Äußere Erschließung	6
4.3	Innere Erschließung	7
4.4	Ver- und Entsorgung	8
4.5	Einzelhandel.....	8
4.6	Grünordnungskonzept.....	9
4.7	Lärmschutzkonzept.....	9
4.8	Energiekonzept	11
4.9	Stufenweise Entwicklung	12
5	PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN	12
5.1	Art der baulichen Nutzung.....	12
5.2	Maß der baulichen Nutzung	13
5.3	Bauweise / Garagen und Carports.....	13
6	UMWELTBELANGE	14
6.1	Mensch.....	14
6.2	Boden und Wasser.....	15
6.3	Pflanzen und Tiere	15
6.4	Luft und Klima	16
6.5	Ortsbild	17
6.6	Kultur- und Sachgüter	17
7	STÄDTEBAULICHE DATEN	18
8	KOSTEN.....	18

Teil B

9	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN	19
---	--------------------------------	----

Teil C

10	ANLAGEN	19
----	---------------	----

Teil A

1 ANLASS, ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG

Die Stadt Neckargemünd beabsichtigt die brachgefallenen Güterbahnflächen südlich des Bahnhofs einer städtebaulichen Entwicklung und Neuordnung zuzuführen.

Mit dem Freiwerden der Güterbahnflächen südlich des Bahnhofs Neckargemünd eröffnete sich für die Stadt die Chance, den vernachlässigten Bereich südlich des Bahnhofs funktional und stadtgestalterisch aufzuwerten und einer Konversion zuzuführen. Die Aufstellung des Bebauungsplans „Güterbahnhofareal“ dient auch dazu, im Sinne der Innenentwicklung eine potentiell attraktive innerstädtische und zugleich bahnhofsnahe Fläche zu reaktivieren und den Landschaftsverbrauch an anderer Stelle zu reduzieren.

Mit dem Bebauungsplan sollen insbesondere die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung in Verbindung mit der Ansiedlung von kleinflächigem Einzelhandel und öffentlichen Stellplätzen in der Nachbarschaft zum modernisierten S-Bahn-Haltepunkt Neckargemünd geschaffen und planungsrechtlich gesichert werden.

2 LAGE DES PLANGEBIETS / GELTUNGSBEREICH

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage südlich des Bahnhofs Neckargemünd. Es umfasst die ehemaligen Güterbahnhofsflächen, die nach Umwidmung der kommunalen Planungshoheit unterliegen werden. Betriebsnotwendige Standorte von Oberleitungsmasten werden aus dem Geltungsbereich ausgenommen. Der Geltungsbereich umfasst auch in einem Teilbereich die vorhandene Güterbahnhofstraße sowie drei Flurstücke südlich der Erschließungsstraße, die zur Neuordnung mit in den Geltungsbereich einbezogen werden.

Das Plangebiet wird im Norden durch die Gleisanlagen und den S-Bahn-Haltepunkt begrenzt. Im Süden reicht der Geltungsbereich an heterogene Siedlungsstrukturen heran, darunter auch das Hör- und Sprachzentrum Heidelberg/Neckargemünd. Die private Wege- und Stellplatzflächen im diesem Bereich werden zur Sicherung der Gehwegfunktion in den Geltungsbereich einbezogen. Südlich der mittleren Güterbahnhofstraße werden Flächen mit Innenentwicklungspotenzial in den Umgriff des Bebauungsplans aufgenommen, womit neben einer städtebaulichen Neuordnung auch die Möglichkeit einer Straßenverbreiterung geschaffen wird. Im übrigen handelt es sich südlich der Güterbahnhofstraße überwiegend um Wohnbebauung mit kleinteiligen Strukturen im Osten und entlang der Schützenhausstraße, die derzeit keiner Überplanung bedarf.

Die Sägerei im Westen des Güterbahnhofareals wird nicht in den Geltungsbereich einbezogen, da in diesem Bereich eine Entwidmung in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist und hier aufgrund des Fortbestands der Sägerei zunächst kein Planungserfordernis besteht. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs ist der Planzeichnung zu entnehmen.

Der Bebauungsplan soll für den gesamten Geltungsbereich als gesamthafte Lösung konzipiert werden. Es soll aber auch die Möglichkeit vorbereitet werden, den Bebau-

ungsplan für einzelne Entwicklungsabschnitte stufenweise in Kraft zu setzen. In der Planung und der Abwägung wird daher berücksichtigt, dass auch die Teilpläne in sich funktionieren.

3 BESTANDSSITUATION

3.1 Vorhandene Nutzungen

Auf dem ehemaligen Güterbahnhofsareal befinden sich neben ungeordneten Brachflächen noch ein Gebäude sowie frei verfügbare Parkierungsmöglichkeiten. Bei dem Gebäude handelt es sich um den alten Teil des Güterschuppens (Güterbahnhofstraße 6) auf Höhe der modernisierten S-Bahn-Haltestelle Neckargemünd als Relikt der ehemaligen Verladeeinrichtungen. Dieses Gebäude südlich der Gleise ist Teil der Sachgesamtheit Alter Bahnhof (Bahnhofstraße 17) auf der Nordseite der Gleise und unterliegt damit grundsätzlich dem Denkmalschutz. Die Möglichkeiten einer Nachnutzung des Gebäudes wurden geprüft und verworfen insbesondere aufgrund der maroden Bausubstanz, der für eine barrierefreie Erschließung ungeeigneten Sockelhöhe und aufgrund des Bedarfs an öffentlichen Stellplätzen in diesem Bereich. Diese Nachfrage drückt sich auch durch die zunehmende Anzahl parkender Autos in diesem Bereich aus.

Die Nutzungen auf dem Güterbahnareal sollen aufgegeben und die Flächen für eine Nachnutzung zur Verfügung gestellt werden. Die Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer als südlicher Zugang zu den Gleisen (S-Bahn-Halt) wird in die Konzeption des Bebauungsplans integriert.

Die Sägerei im Westen des Güterbahnhofareals bleibt von der Planung unberührt und soll weiterhin auf der Bahnfläche erhalten bleiben.

Die in den Geltungsbereich einbezogenen Siedlungsflächen ermöglichen einen Ausbau der Güterbahnhofstraße und eine Aktivierung von brach liegendem Innenentwicklungspotential.

3.2 Boden

Im Plangebiet stehen unter Auffüllungen und Lösslehm unbekannter Mächtigkeit möglicherweise sehr harte Sandsteinbänke des Mittleren Buntsandsteins an, was zu Erschwerissen beim Aushub führen kann. Von privater Seite ist zudem ein Hinweis auf das Vorhandensein einer federnden Tonschicht (Letten) eingegangen, was auf dem benachbarten Flurstück 667/1 zu erhöhte Anforderungen an die Standsicherheit bzw. die bauliche Gründung geführt hat. Für die Standsicherheit von Gebäuden und Grundstückszufahrten ist durch die Eigentümer Sorge zu tragen. Zur Klärung geotechnischer Fragen (Baugrundaufbau, Verbreitung von Auffüllungen, Bodenkennwerten, Tragfähigkeit, Baugrubensicherung, Standsicherheit etc.) wird eine objektbezogene geotechnische Baugrunduntersuchung und Beratung durch ein privates Ingenieurbüro empfohlen.

3.3 Altlasten

Auf das Vorhandensein von Altlasten wird hingewiesen. Durch das Ingenieurbüro ARCADIS Deutschland GmbH wurde ein Altlastengutachten (Darmstadt, 30.09.2010) er-

stellt. Im Ergebnis sind die Bodenbelastungen durch die Güterbahnhofs Nutzungen aufgrund der inhomogenen Bodenauffüllungen und des Gleisschotter sehr inhomogen. Im Hinblick auf eine Aushubentsorgung sind die Materialien der abfalltechnischen Einstufung den Klassen Z0 bis >Z2 zuzuordnen. Grundsätzlich wird aus Kosten- und Umweltgesichtspunkten eine möglichst hohe Verwertung von Materialien am Standort empfohlen. Bei den durchgeführten Untersuchungen wurden u.a. unbelastete oder gering belastete Materialien festgestellt, die gut für eine örtliche Wiederverwertung geeignet zu sein scheinen. So ist z.B. Gleisschotter oder Recycling-Material (Schurf 7) aus geotechnischer Sicht i.d.R. gut im Straßenbau als Unterbau einsetzbar. Genehmigungsfähig ist im Allgemeinen zudem der Verbleib bzw. Wiedereinbau höherer Belastungsklassen unter versiegelten Flächen wie z.B. Parkplätzen oder unter Bodenplatten.

Wie das Gutachten bestätigt schließt das Vorhandensein von Altlasten eine wirtschaftliche Nachnutzung des Güterbahnhofareals nicht aus. Es wird angestrebt, bodengreifende Maßnahmen zu vermeiden, das Material nach Möglichkeit zu belassen und durch bauliche Anlagen den Wirkungspfad Boden-Grundwasser, Boden-Wasser-Pflanzen und Boden-Wasser-Mensch zu unterbrechen. Die zu ergreifenden Maßnahmen werden mit dem Gutachter und der zuständigen Fachbehörde im Rahmen der Objektplanung abgestimmt.

3.4 Kampfmittel

Teile des Plangebiets wurden im Frühjahr 1945 bombardiert. Dabei wurden einige Gebäude und Teile der Bahnanlagen zerstört. In einzelnen Bereichen muss mit Bombenblindgängern gerechnet werden. Über die Blindgängerverdachtspunkte hinaus kann das Vorhandensein weiterer Bombenblindgänger nicht ausgeschlossen werden.

3.5 Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan sind die Bahnflächen nicht für eine bauliche Entwicklung vorgesehen. Da es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung handelt, kann der Flächennutzungsplan im Sinne einer „Berichtigung“ entsprechend § 13a (2) Nr. 2 BauGB an den Umgriff und die Entwicklungsziele des Bebauungsplans angepasst werden.

3.6 Gewidmete Bahnflächen

Der Bebauungsplan kann erst dann Rechtskraft erlangen, wenn zuvor eine Freistellung des beinhaltenen ehemaligen Bahngeländes von Bahnbetriebszwecken erfolgt ist. Auf der ehemaligen Güterbahnfläche befinden sich noch Bahnanlagen, deren Rückbau bereits angestoßen wurde. Nach Abschluss der Rückbaumaßnahme wird die Freistellung von Bahnbetriebszwecken zeitnah durch die DB Services Immobilien GmbH beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt.

Da die Bahnnutzung auf der Fläche nördlich der Güterbahnhofstraße stufenweise aufgegeben werden soll ist auch eine stufenweise Freistellung zu erwarten. In diesem Sinne soll mit der vorliegenden Planung ein schlüssiges Gesamtkonzept entwickelt werden, das aber auch in einzelnen Entwicklungsabschnitten realisiert werden kann.

3.7 Beschleunigtes Verfahren / Verfahrensdaten

Der Bebauungsplan wird im „beschleunigten Verfahren“ nach § 13a BauGB aufgestellt. Der vorliegende „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ erfüllt die Voraussetzungen hierzu, da es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung handelt, die zulässige Grundfläche geringer als 20.000 m² ist (vgl. Punkt 7 Städtebauliche Daten) und voraussichtlich keine UVP-pflichtige Vorhaben noch Natura 2000 Gebiete (FFH- oder Vogelschutzgebiete) betroffen sind. Für das Planungsverfahren ergeben sich nach § 13a (2) BauGB folgende begünstigende Besonderheiten:

- Verzicht auf die Frühzeitige Beteiligung nach § 3 (1) und § 4 (1) BauGB,
- Verzicht auf die Umweltprüfung, den Umweltbericht, die Angaben, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie auf die zusammenfassende Erklärung.
- Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten als bereits erfolgt oder zulässig und müssen nicht ausgeglichen werden.
- Umweltbelange sind im Rahmen der Abwägung entsprechend § 1 (6) Nr. 7 BauGB zu berücksichtigen. Hierbei räumt der Gesetzgeber jedoch dem Bedarf an Investitionen zur Verwirklichung von Infrastrukturmaßnahmen im Innenbereich einen gewissen Vorrang ein.

Ferner kann im beschleunigten Verfahren auf eine Umweltprüfung in Form eines Umweltberichts, einer Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung sowie auf die zusammenfassende Erklärung verzichtet werden. Eine punktuelle Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich

Die Besonderheiten des Planungsverfahrens sind entsprechend § 13a (3) BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

Im vorliegenden Verfahren soll auf freiwilliger Basis eine frühzeitige Beteiligung durchgeführt werden, damit der Öffentlichkeit, den betroffenen Bürgern und den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange frühzeitig Gelegenheit für Anregungen und Stellungnahmen gegeben wird. Eine weitere Gelegenheit zur Stellungnahme wird im Rahmen der Offenlage gemäß § 3 (2) und § 4 (2) BauGB gegeben.

Aufstellungsbeschluss	12.04.2011
Frühzeitige Beteiligung	27.06.2011 – 11.07.2011
Offenlagebeschluss	26.07.2011
Offenlage	12.09.2011 – 12.10.2011
Satzungsbeschluss	

4 KONZEPTION DES VORHABENS

4.1 Städtebauliches Nutzungskonzept

Der östliche Teilbereich des Plangebiets zeichnet sich durch eine gute Anbindung an das Verkehrsnetz und an die Innenstadt aus und soll durch kleinflächige Einzelhandelsnutzungen revitalisiert werden. In diesem Zusammenhang soll die Güterbahnhofstraße saniert und in Verbindung mit Stellplatzflächen neu geordnet werden. Um auch zukünftig in Zuordnung zu den öffentlichen Stellplätzen an der Bahnlinie einen guten Zugang zu den Gleisen zu gewährleisten soll die Achse der Bahnunterführung als westliche Begrenzung der Märkte von Bebauung und der Ausdehnung der Gewerbeflächen frei gehalten bleiben.

Im Westen werden zwischen der Bahnlinie und der Güterbahnhofstraße durch die Festsetzung eines Mischgebiets Möglichkeiten einer Nachnutzung geschaffen. Zur Vermeidung ortsuntypischer Baukörper soll die Höhe und Länge dieser Baukörper begrenzt werden, womit auch die Barrierewirkung gegenüber Luftströmungen vermindert wird.

Im Süden wird mit der Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebiets die planungsrechtliche Grundlage für eine geordnete städtebauliche Entwicklung des vorhandenen und derzeit untergenutzten Flächenpotenzials geschaffen. Die Einbeziehung dieser Grundstücke ermöglicht auch eine Begradigung bzw. Ausweitung des vorhandenen Straßenraumes.

4.2 Äußere Erschließung

Das Büro Koehler & Leutwein aus Karlsruhe hat im Auftrag der Stadtverwaltung Neckargemünd zur Umgestaltung und Erschließung des Güterbahnhofareals eine verkehrstechnische Begutachtung vorgelegt (Karlsruhe, 11/2010). Dabei wird auf das Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Modus Consult (Karlsruhe, 09/2010) zurückgegriffen, wobei sich die Verkehrsanbindung der Konversionsfläche an die Hauptverkehrsachse B37 als Verbindung zwischen Heidelberg und Mosbach als Problem herausgestellt hatte.

Die Anbindung der Güterbahnofsstraße an die Bundesstraße B37 erfolgt über die Überführung der Schützenhausstraße im Osten und durch die Unterführung des Melacpasses im Westen. Die Anbindung der Schützenhausstraße an die B37 ist erschwert durch die kurze Distanz zum Knotenpunkt B37 / B45 / K4200 und die in diesem Bereich hohe Verkehrsbelastung. Dies führt schon heute zu deutlichen Wartezeiten bei noch vergleichsweise geringer Rückstaulänge. Ein Anwachsen der Verkehrsmengen wird insbesondere durch die Siedlungsentwicklung in Kleingemünd erwartet. Allerdings wird sich mit der Fertigstellung der Tunnelstrecke als Innenstadtumfahrung eine wesentliche Veränderung in der Verkehrsverteilung ergeben, die sich bei geänderter Ampelschaltung positiv auf die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten auswirken wird.

Die Verkehrszuwächse durch die Entwicklung des Güterbahnareals sind auch während der Spitzenstunde insgesamt gering, da ein Anteil der Fahrten nicht neu entstehen

wird, sondern aus dem Bestand heraus das Gebiet anfährt, um nach Erledigung der Einkäufe und Besorgungen wieder in gleicher Richtung weiter zu fahren.

Die günstigen Auswirkungen der Tunnelstrecke und ein nur leichtes Anwachsen der Verkehrserzeugung durch das Güterbahnhofsareal führen insgesamt zu einer Verbesserung. Die Wartezeiten am Knoten B37 B45 / K4200 werden immer noch günstiger ausfallen als diese für den Prognose-Nullfall ermittelt wurden. Die mittleren Wartezeiten für den Knoten B37 / Schützenhausstraße verschlechtern sich durch die erhöhte Verkehrsbelastung über die Schützenhausstraße. Insgesamt können jedoch auf für diesen Knoten noch relativ hohe Leistungsfähigkeitsreserven nachgewiesen werden, so dass eine Anpassung in optimierter Form an die Gesamtstruktur des Knotenpunktsystems auch unter den neuen, unter Worst-Case-Ansätzen berechneten Bedingungen erfolgen kann.

4.3 Innere Erschließung

Die innere Erschließung erfolgt über die Güterbahnhofsstraße. Diese befindet sich derzeit abschnittsweise in sehr unterschiedlichem Zustand und wird im Rahmen der Erschließungsmaßnahmen vollständig saniert.

- Der westliche Teilabschnitt ab Melacpass bis zum östlichen Ende des Hör- und Sprachzentrums hat eine Fahrbahnbreite von ca. 6,00 m. Der südliche ca. 1,50 breite Gehweg verläuft im Bereich des Hör- und Sprachzentrums hinter den vorhandenen Stellplätzen in Queranordnung. Die Straßenoberfläche wird durch Aufbau auf den vorhandenen Fahrbahnbelag saniert.
- Das Mittelstück wird aufgrund des schlechten Zustands komplett neu hergestellt. Abschnittsweise erfolgt eine Korrektur der Trassenlage, so dass eine Fahrbahnbreite von 5,00 m und ein südlicher 1,50 m breiter Gehweg auch in diesem Abschnitt realisiert werden können.
- Der östliche Abschnitt ab Schützenhausstraße bis Haus Nr. 5 hat eine Fahrbahnbreite von 5,00 m und auf der Südseite einen 1,50 m breiten, gepflasterten Gehweg. Der Abschnitt befindet sich insgesamt in einem guten Zustand und bedarf allenfalls Anpassungen im Bereich des nördlichen Bordsteins.

Ein durchgängiger Gehweg entlang der Güterbahnhofsstraße soll ein höheres Maß an Sicherheit für den Fußgängerverkehr gewährleisten. An einer öffentlichen Nutzung des vorhandenen privaten Gehwegs besteht damit ein öffentliches Interesse. Die Planung sieht den Erhalt der für den Verkehrsfluss eher ungünstigen Stellplätze (Querparker) vor. Damit gehen bei vorliegender Konzeption keine Stellplätze verloren. Dies schließt aber eine Gehwegführung auf öffentlicher Fläche aus, da das Überfahren des Gehwegs zur Erschließung der Querparker zu einer Gefährdung der Fußgänger führen würde. Auch die Einrichtung eines Gehwegs auf der nördlichen Straßenseite erscheint angesichts der vorhandenen Gehwege im Osten und Westen für den sicheren Fußgängerverkehr als nicht geeignet. Da es sich im Bereich des Hör- und Sprachzentrums um einen vorhandenen Gehweg handelt, der bereits öffentlich genutzt werden kann, handelt es sich bei der favorisierten Lösung um keinen erheblichen Eingriff in die Grundstücksnutzung. Der Gehweg soll durch ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit gesichert werden.

Im Plangebiet ist die Errichtung von ca. 75 öffentlichen Stellplätzen vorgesehen. Damit kann der vorhandene Parkierungsdruck im Umfeld des S-Bahn-Halts aufgenommen werden.

Die vorhandene Grundstückszufahrt auf Flurstück 355/11 befindet sich im zusammenhängenden Eigentum mit Flurstück 705/1 und dient schon heute der Erschließung von mehreren privaten, zum Teil gefangenen Flurstücken. Die bereits bestehenden Erschließung wird mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrechts gesichert. Dies schließt weitere Grundstückszufahrten im Allgemeinen Wohngebiet nicht aus.

Angrenzend an die öffentliche Grünfläche südlich der Güterbahnhofstraße befinden sich ebenfalls gefangene Flurstücke. Zur Erschließung der Hinterlieger soll die öffentliche Böschungsfläche (Verkehrsgrün) durch Erschließungsanlagen wie Leitungen und Hauszufahrten gequert werden.

4.4 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung erfolgt durch Anschluss an das vorhandene Leitungsnetz. Aufgrund der für eine Versickerung ungeeigneten Bodeneigenschaften muss das anfallende Regenwasser komplett abgeleitet werden.

Das Kanalnetz wird ab dem Anschluss des vorhandenen Kanals DN 900 in der Güterbahnhofstraße (Schulgebäude) durch einen Stauraumkanal in Richtung Osten ergänzt. Auf die in der Netzberechnung dargestellte Durchmesserergrößerung des Mischwasserkanals kann damit verzichtet werden. Der Stauraumkanal bietet bei einem Durchmesser von bis zu DN1400 ein Retentionsvolumen von bis ca. 380 m³ und ist damit in der Lage das Regenwasser sämtlicher Park-, Straßen- und Dachflächen aufzunehmen und gedrosselt dem vorhandenen Kanal zuzuführen. Für diese Maßnahme ist nach § 45e Wassergesetz Baden-Württemberg eine wasserrechtliche Genehmigung bzw. die Herstellung des Benehmens erforderlich. Die Maßnahme wird im Rahmen der Erschließungsplanung mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt.

4.5 Einzelhandel

Durch die LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH aus Stuttgart wurde im Auftrag des Gemeindeverwaltungsverbands Neckargemünd im Vorfeld der Planung ein Einzelhandelskonzept erstellt (Stuttgart, 11/2010). Darin werden die aktuellen Einzelhandelsentwicklungen beschrieben und die Auswirkungen geplanter Vorhaben bewertet. Das Einzelhandelskonzept greift dabei zurück auf die Marktstudie aus dem Jahr 2007 (LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH, Stuttgart, 08/2007), in die bereits die eher tendenziellen Aussagen des Gutachtens der CIMA aus dem Jahr 2002 eingeflossen sind.

Nach Aussage des Gutachters ist die Entwicklungsfläche Bahnhofsareal für größere Einzelhandelsansiedlungen aufgrund des beengten Flächenzuschnitts und der Zufahrt ungeeignet. Allerdings kann über die gezielte Schließung von Angebotslücken eine verstärkte Kaufkraftbindung erfolgen. Sowohl Nahrungs- und Genussmittel als auch Zentrenrelevante Sortimente eröffnen Spielräume, die mit oberster Priorität auf dem Güterbahnhofareal angesiedelt werden sollten, da dieser Standort eine Nahversorgungsfunktion für die Weststadt übernehmen kann und noch in funktionalem Zusammenhang mit der Innenstadt steht.

Die sich bietenden Entwicklungspotenziale bei **Nahrungs- und Genussmitteln** werden bei Realisierung der Planungsüberlegungen des Projektentwicklers weitgehend ausgeschöpft. Bei der Ansiedlung eines Discounters von bis zu 800 m² Verkaufsfläche verbleiben für weitere Projekte rund 300 m² Verkaufsfläche.

Bei den zentrenrelevanten Sortimenten besteht insgesamt ein großes Entwicklungspotenzial von rund 6.000 m² Verkaufsfläche, wobei die Entwicklung vorrangig in der Innenstadt stattfinden sollte. Wegen der Flächenrestriktionen im historischen Altstadt-kern und den veränderten Standortanforderungen moderner Betriebsformen des Einzelhandels bezüglich Flächenbedarf und Erreichbarkeit kommen ergänzend zur Innenstadt Ansiedlungsmöglichkeiten in der Nähe zur Innenstadt bzw. in Verbindung zu den Nahversorgungsstandorten in Betracht. Dabei hat die Entwicklung des Güterbahnhofs nach Aussage des Gutachters aufgrund der Innenstadtnähe oberste Priorität. Auch ist mit der Entwicklung eine Aufwertung des gesamten Bahnhofsareals mit positiven Impulsen für die Bahnhofsstraße verbunden. Der Nahversorgungsstandort „Güterbahnhof“ kann um bis zu zwei Fachmärkte ergänzt werden, die sich bei den Verkaufsflächen deutlich unterhalb der Großflächigkeit bei ca. 500 m² bewegen sollten.

Eine Entwicklung des Güterbahnareals entsprechend den Empfehlungen des Gutachters gewährleistet eine verträgliche Einzelhandelsentwicklung unter Beachtung der zentralörtlichen Funktion (Kongruenzgebot), des städtebaulichen Gefüges und der Funktionsfähigkeit der Innenstadt bzw. der Versorgungsbereiche (Beeinträchtigungsverbot) sowie der Integration in das städtebauliche Gefüge (Integrationsgebot). Die Einzelhandelsansiedlungen entsprechen auch dem Zentrenkonzept, in dem sowohl die zentralen Einkaufsbereiche/Versorgungskerne und Ergänzungsstandorte als auch entsprechend zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente definiert werden.

4.6 Grünordnungskonzept

Das Grünordnungskonzept sieht eine Mindestbegrünung des Straßenraums, der Stellplätze, der Wohngebietsflächen sowie der Böschungen und der Dachflächen vor und führt damit zu einer sowohl ökologischen als auch städtebaulich-gestalterischen Aufwertung des Plangebiets. Die vorgesehenen Stellplatzflächen führen zu hohen Versiegelungen, deren Beeinträchtigungen durch die Festsetzung von wasserdurchlässigen Belägen minimiert werden. Eine leistungsfähige Versickerung ist aufgrund der Bodeneigenschaften nicht möglich, dennoch kann die Abflussmenge geringfügig reduziert und das klimatische Verhalten der Stellplatzflächen verbessert werden.

4.7 Lärmschutzkonzept

Durch das Büro Fichtner Water & Transportation aus Freiburg wurde eine schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Güterbahnhofstraße vorgelegt. Dabei wurde der Gewerbelärm im Plangebiet sowie der Nachbarschaft berücksichtigt. Die Computersimulation umfasst sämtliche Geräusche wie den Lärm der Anlieferung, der Stellplätze, der Haustechnik sowie der benachbarten Sägerei. Ebenso wurde der Lärm der Bahnlinie und des Straßenverkehrs durch Berechnungen ermittelt, wobei mögliche Verkehrszuwächse durch die Planung gesondert betrachtet werden. Den nachfolgenden Ausführungen liegt die Berechnung bei freier Schallausbreitung zugrunde. Durch eine Bebauung zwischen der Güterbahnhofstraße und der Bahnlinie wird sich für das südlich angrenzende Gebiet eine insgesamt günstigere Situation ergeben.

Die Verkehrszuwächse im Plangebiet führen im Vergleich zum Basis-Nullfall mit Tunnel zu Änderungen der Verkehrslärsituation in einem Bereich zwischen -2 und +2 dB(A). Damit ergibt sich überwiegend keine wesentliche Änderung der Lärmbelastung. An einzelnen Immissionsorten werden am Tag Erhöhungen der Immissionen zwischen 2 und 3 dB(A) prognostiziert, die auf höhere Verkehrsmengen auf der Güterbahnstraße und teilweise auf die Berechnung bei freier Schallausbreitung (ohne vorhandenes Gebäude) zurückzuführen sind. Allerdings wird sich diese Erhöhung durch zusätzliche Abschirmungen in Form neuer Gebäude relativieren.

Eine Minderung der Verkehrslärmbelastung ist vor allem nachts zu erkennen. Diese ergeben sich durch die Abschirmung des Schienenverkehrslärms durch die geplanten Gebäude. Weitere Minderungen werden sich durch die Bebauung des Mischgebiets und in geringerem Umfang der Allgemeinen Wohngebiete in Abhängigkeit der Gebäudestruktur einstellen. Dabei wird vor allem im Mischgebiet eine möglichst geschlossene Bebauung zur Abschirmung empfohlen. Insgesamt führt die Planung zu keinen erheblichen Verkehrslärmzunahmen. Allerdings ist die Lärmvorbelastung insbesondere durch den Schienenverkehr relativ hoch.

Das Mischgebiet wird von Westen durch die Gewerbelärmimmissionen des bestehenden Sägewerks beaufschlagt. Da die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm an den zugewandten Fassadenseiten überschritten werden, sind an der Westfassade schutzbedürftige Räume mit offenbaren Fenstern unzulässig. Dies gilt nicht, wenn diese durch Gebäude oder Bauteile in geeigneter Weise von den Gewerbelärmimmissionen des bestehenden Sägewerks abgeschirmt sind. Von dieser Einschränkung kann auch abgesehen werden, wenn sich das Emissionsverhalten des Sägewerks beispielsweise durch Betriebsaufgabe oder neue Betriebstechnik verändert.

Die Planung wurde in Zusammenarbeit mit dem Lärmgutachter optimiert, um einen bestmöglichen Schallschutz gegenüber den schutzwürdigen Nutzungen zu bieten. Zur Vermeidung von Lärmkonflikten mit den schutzwürdigen Nutzungen im Süden werden die Anlieferung sowie die Kühl- und Lüftungsaggregate an der Nordseite des geplanten Lebensmittelmarktes angeordnet. Die Anlieferung findet zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm ausschließlich während der Tageszeiten zwischen 6 und 22 Uhr statt. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden auch unter Berücksichtigung des Stellplatzverkehrs an fast allen Immissionsorten eingehalten. Leichte Überschreitungen von 0,5 dB(A) am Tag ergeben sich nur unmittelbar südlich des Parkplatzes. Die geringfügige und nur punktuelle Überschreitung des Immissionsrichtwertes der TA-Lärm von 0,5 dB(A) wird durch den vorhandenen Verkehrslärm maskiert und ist nicht weiter identifizierbar. Sollte wider Erwarten auch in den Nachtstunden ein nennenswerter Stellplatzverkehr stattfinden, wären ergänzende Maßnahmen zu prüfen.

Zum Schutz vor dem vorhandenen Verkehrslärm, insbesondere vor dem nächtlichen Lärm des Schienenverkehrs, sind entsprechend den festgesetzten Lärmpegelbereichen und unter Anwendung der DIN 4109 für Aufenthaltsräume passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Diese bieten darüber hinaus auch einen Schutz gegenüber weiteren Geräuschen wie denen der voran genannten Kundenstellplätzen. Für die von der Bahnlinie abgewandten Südfassaden kann der Lärmpegelbereich entsprechend DIN 4109 ohne besonderen Nachweis bei offener Bebauung um eine Stufe gemindert werden.

Für Aufenthaltsräume und Außenwohnbereiche wird entsprechend den Empfehlungen der DIN 18005 eine Grundrissorientierung empfohlen. Ab einem Lärmpegelbereich von III sind Schlaf- und Kinderzimmer zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse mit

schallgedämmten Lüftungseinrichtungen auszustatten, die eine Luftwechselrate von 20 m³/h pro Person unter Beibehaltung des erforderlichen Schalldämm-Maßes garantieren. Auf den Lüfter kann verzichtet werden, sofern die Belüftung des jeweiligen Schlafrumes zusätzlich über eine geeignete Fassadenseite gesichert ist. Ab Lärmpegelbereich IV tags müssen Außenwohnbereiche wie Balkone ausgeschlossen werden, da hier keine gesunde Außenwohnverhältnisse gewährleistet werden können.

Wird im Genehmigungsverfahren der Nachweis erbracht, dass durch bauliche Vorkehrungen (beispielsweise durch eine abschirmende Bebauung) ein geringerer Schallschutz erforderlich ist, kann von den festgesetzten Lärmpegelbereichen bzw. den Festsetzungen abgewichen werden.

4.8 Energiekonzept

Die Stadt Neckargemünd verfolgt mit der Planaufstellung eine ressourcenschonende und zukunftsweisende Energiepolitik. Hierzu gehört schon die Förderung des ÖPNV durch die Entwicklung des bahnaffinen Standortes.

Die Orientierung und die Besonnung der Baukörper bieten gute Voraussetzungen für einen sparsamen Energieeinsatz einerseits und für die solare Energiegewinnung andererseits. Der Einsatz von Solaranlagen wird seitens der Stadt Neckargemünd ausdrücklich empfohlen. Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans werden auf den Dachflächen gute Möglichkeiten zur Installation und zum Betrieb von Anlagen zur Energiegewinnung geschaffen. Im Bereich der Märkte ist die Installation von Solaranlagen (PV-Anlagen) vorgesehen.

Mit der Einhaltung der durch die EnEV vorgeschriebenen Gebäudestandards bleibt der Primärenergieeinsatz im Plangebiet relativ gering. Darüber hinaus wird für die Bebauung entsprechend der energie- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt Neckargemünd und vor dem Hintergrund der steigenden Energiepreise eine Unterschreitungen der gesetzlich geforderten Standards (Niedrigenergiehaus, Passivhaus, Plusenergiehaus) auf freiwilliger Basis empfohlen.

Eine Lösung zur zentralen Wärmeversorgung des Plangebiets – auch im Zusammenhang mit dem Rathaus und dem benachbarten Hör- und Sprachzentrum wurde zunächst angestrebt, letztendlich musste diese aber aus Gründen einer fehlenden Realisierbarkeit verworfen werden. Die im eingeschränkten Gewerbegebiet geplanten Märkte haben einen relativ geringen Wärmebedarf, da schon durch die Abwärme der Kühlanlagen ein Großteil der benötigten Wärme bereit gestellt wird. Damit beträgt der ermittelte Wärmebedarf für die Beheizung der Märkte im eingeschränkten Gewerbegebiet maximal 25 KW. Nach Auskunft der Stadtwerke ist aber eine Mindestabnahme von 100 KW erforderlich. Die Stadtwerke lehnen eine Erschließung der Märkte durch eine Nachwärmeversorgung ab, da ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich ist. Die Märkte befinden sich im ersten Realisierungsabschnitt. Die Bebauung der Mischgebietsfläche wird schon aufgrund der erforderlichen Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden. Da hier ebenfalls keine Anhaltspunkte für eine umfangreichere Energieabnahme vorliegen, werden die Möglichkeiten einer zentralen Energieversorgung im Plangebiet nicht weiter verfolgt.

4.9 Stufenweise Entwicklung

Der Bebauungsplan wird für den gesamten Geltungsbereich als gesamthafte Lösung entwickelt, eröffnet aber auch die Möglichkeit in einzelnen Entwicklungsabschnitten realisiert bzw. in Teilbereichen in Kraft gesetzt zu werden. Hierbei orientiert sich die Planung an der zu erwartenden Freistellung von Bahnbetriebszwecken, woraus sich folgende Abschnitte bzw. Teilpläne ergeben:

1. Entwicklungsabschnitt: Dieser Abschnitt umfasst das Allgemeine Wohngebiet, die Güterbahnhofstraße und das eingeschränkte Gewerbegebiet. Damit werden die Erschließungsvoraussetzungen für alle Entwicklungsabschnitte bereits in der ersten Zeitstufe planungsrechtlich gesichert. Die notwendige Freistellung wird Ende 2011 erwartet.
2. Entwicklungsabschnitt: Dieser Abschnitt umfasst einen Großteil der öffentlichen Stellplätze und soll bis Ende 2012 von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden.
3. Entwicklungsabschnitt: Dieser Abschnitt umfasst den Bereich des Mischgebiets und einen Teilbereich der öffentlichen Stellplätze und soll bis Ende 2014 von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden.

Mit dieser Abschnittsbildung wird gewährleistet, dass die Plankonzeption in jeder Entwicklungsstufe in sich funktioniert, was in der Planung und Abwägung berücksichtigt wurde.

5 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

5.1 Art der baulichen Nutzung

Die Zulässigkeit in den festgesetzten Baugebieten richtet sich weitgehend an den Vorgaben der Baunutzungsverordnung. Abweichend hiervon werden einzelne Nutzungen aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen.

Zur Stärkung des sowohl bahnhofsnahen als auch innenstadtnahen Standorts durch bahnaffine Nutzungen wie Wohnen und Dienstleistung sowie im Sinne einer gezielten und flächensparenden Baulandentwicklung werden im Mischgebiet und im Allgemeinen Wohngebiet flächenintensive Nutzungen wie Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.

Vergnügungsstätten einschließlich Spielhallen, Glücksspiel, sexbezogene Einrichtungen und Videotheken werden im gesamten Geltungsbereich ausgeschlossen, um unerwünschte städtebauliche Entwicklungen und ein „Trading Down“ im Plangebiet zu unterbinden. Dabei wird berücksichtigt, dass der bahnhofsnah Standort zu einer Wohn- und Nahversorgungsadresse entwickelt werden soll. Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen sollen mit den Wohnnutzungen in Einklang stehen, eine möglichst hohe Kundenfrequenz gewährleisten und sich in der Erdgeschosszone zum öffentlichen Raum hin öffnen, um damit eine soziale Kontrolle im rückwärtigen Bereich des Bahnhofs bzw. Gleiszugangs zu gewährleisten.

Das Mischgebiet sowie das eingeschränkte Gewerbegebiet bietet zugunsten der bewohnten Hanglagen einen baulichen Lärmschutz. Um die zusätzliche Verlärmung der Wohnlagen durch Gewerbelärm zu vermindern, werden im eingeschränkten Gewerbe-

gebiet ausschließlich Nutzungen zugelassen, die sie das Wohnen im Sinne § 6 (1) BauNVO nicht wesentlich stören.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Die festgesetzten Gebäudehöhen orientieren sich an der benachbarten Bebauung und an einer möglichst effektiven Grundstücksausnutzung. Die Baukörper entlang der Bahnlinie sollen einen baulichen Lärmschutzriegel für die dahinterliegenden Nutzungen (Schule, Wohnen) bilden. Im Übergang zur Wohnbebauung an der Schützenhausstraße wird die Gebäudehöhe reduziert und der kleinteiligeren Baustruktur angepasst.

Zur Vermeidung ortsuntypischer Baukörper wird die Höhe und Länge der Baukörper begrenzt werden, womit auch die Barrierewirkung gegenüber Luftströmungen vermindert wird. In Anlehnung an die vorhandene Gebäudetypologie der benachbarten Wohngebäude wird im Allgemeinen Wohngebiet eine Traufhöhe festgesetzt.

Als Bezugspunkt wird im Allgemeinen Wohngebiet das arithmetische Mittel der vier Gebäudeeckpunkte definiert. Mit dieser Regelung werden die sehr bewegte Topographie und die großen Baufenster, die große Spielräume für die Positionierung der Gebäude eröffnen, berücksichtigt. In Verbindung mit den großen Baufenstern bedingt sie aber auch, dass die Gebäude u. U. talseitig relativ hoch in Erscheinung treten können, während sie bergseitig weitgehend eingegraben sind.

Nördlich der Güterbahnhofstraße wird der Bezugspunkt im Westen (MI) auf das Straßenniveau bezogen. Wegen der Rampe im Osten wird der Bezugspunkt für das eingeschränkte Gewerbegebiet auf NN-Höhe festgelegt. Sie entspricht der Oberkante des Bahnsteig bzw. dem Straßenniveau im Bereich der Grundstückszufahrt.

Technische Anlagen dürfen auf den Gebäuden nördlich der Güterbahnhofstraße die festgesetzten Gebäudehöhen auf 20% der Dachfläche überschreiten. Damit sollen Spielräume für die erforderliche und zeitgemäße Gebäudetechnik geschaffen werden. Um der solaren Energiegewinnung einen Vorrang einzuräumen, darf die Gebäudehöhe durch derartige Anlagen auf der vollständigen Dachfläche überschritten werden. Im Allgemeinen Wohngebiet wird diese Überschreitung zum Schutz des Ortsbildes nicht zugelassen.

Die zulässige Grundfläche darf im eingeschränkten Gewerbegebiet G_{Ee} durch Stellplätze, Zufahrten, Hof- und Platzflächen bis zu einer Grundstücksausnutzung (Versiegelung) von 85% überschritten werden. Damit wird dem erhöhten Bedarf an befestigten Flächen im Bereich der gewerblichen – insbesondere der vorgesehenen Einzelhandelsnutzungen – und dem Flächensparen Rechnung getragen. Die Einhaltung der anzustrebenden GRZ von 0,8 wäre bei einer Ausdehnung des Gewerbegebiets in Richtung der öffentlichen Stellplätze möglich, was allerdings zur Offenhaltung dieser wichtigen fußläufigen Querbeziehung ausgeschlossen werden soll.

5.3 Bauweise / Garagen und Carports

Im eingeschränkten Gewerbegebiet wird eine abweichende Bauweise festgesetzt, um den Anforderungen langer Marktgebäude bis zu 85 m gerecht zu werden. Diese Länge ist an diesem Standort vertretbar, da die Gebäude zumindest teilweise durch die Straßenrampe und Brücke verdeckt sind und damit die Beeinträchtigungen der Querlüftung allenfalls gering sind.

Die durch Baugrenzen definierten Baufenster eröffnen große Spielräume für die Gestaltung, Erschließung und Organisation der Gebäude auf dem jeweiligen Grundstück. Im eingeschränkten Gewerbegebiet kann auf einen Abstand zur nördlichen Grundstücksgrenze verzichtet werden, da die Regenwassermulden eine ausreichende Abstandsfläche zum Gleiskörper bieten.

Garagen und Carports sollen zur Freihaltung des öffentlichen Straßenraumes mit einem Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche hergestellt werden. Der geforderte Stauraum vor Garagen und Carports vermindert das Zustellen der öffentlichen Verkehrsfläche, begünstigt die Sichtverhältnisse beim Ein- und Ausfahren und bietet eine zusätzliche private Stellplatzfläche.

Die Bauweise wird teilweise durch die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen eingeschränkt (vgl. hierzu Punkt 4.7 Lärmschutzkonzept).

6 UMWELTBELANGE

Da es sich im vorliegenden Fall um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung handelt, wird entsprechend den Ausführungen zum Planungsverfahren (vgl. 3.7 Beschleunigtes Verfahren) von der Umweltprüfung, dem Umweltbericht, den Angaben, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind sowie von der zusammenfassenden Erklärung abgesehen.

Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Ein Ausgleich der Eingriffe ist nicht erforderlich und somit kann auf eine Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung verzichtet werden.

Dennoch sind die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, im Rahmen der Abwägung nach § 1 (6) Nr. 7 und (7) BauGB zu berücksichtigen:

6.1 Mensch

Die Planung führt durch die nachhaltige Sicherung der Nahversorgung zu einer Verbesserung für die Bewohner im Nahbereich des Güterbahnhofsareals sowie für die gesamte Stadt Neckargemünd und deren Einzugsbereich.

Für das Schutzgut Mensch sind aber auch die gewerblichen Geräusche insbesondere durch die Anlieferung der Märkte und durch den Stellplatzverkehr im Zusammenhang mit den Einzelhandelsnutzungen und dem S-Bahn-Halt relevant. Die Beeinträchtigungen der vorhandenen Anwohner südlich der Güterbahnhofstraße durch den Schienenverkehr werden durch die teilweise abschirmende Bebauung eher abnehmen. Durch die Planung wird das Verkehrsaufkommen in der Güterbahnhofstraße unerheblich zunehmen, so dass auch hier keine gravierenden Lärmzuwächse zu erwarten sind. Durch die Bebauungsplanaufstellung wird sich die Situation für die Anwohner der Güterbahnhofstraße insgesamt verbessern, da von den geplanten Nutzungen verglichen mit der ursprünglichen Güterbahnhofsnutzung deutlich geringere Lärmemissionen ausgehen werden.

6.2 Boden und Wasser

Durch die Planung wird sich der Versiegelungsgrad im Geltungsbereich insgesamt erhöhen. Dies wird im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und einer durchaus erwünschten Nachverdichtung hingenommen. Eine überschlägige Ermittlung des Versiegelungsgrads (vorher/nachher) wird im weiteren Verfahren durchgeführt und vorgelegt.

Um auch bei vollständiger Überbauung durch Parkierungsflächen eine Grundwasserneubildung zu gewährleisten werden wasserdurchlässige Oberflächen insbesondere für Stellplatzflächen festgesetzt. Auch im Bereich von Baumpflanzungen werden durch die Offenhaltung von Baumquartieren Möglichkeiten für die Grundwasserneubildung geschaffen.

Da es sich beim Güterbahnareal um eine Brachfläche mit geringer Bodenwertigkeit und zum Teil hohen Vorbelastungen handelt, ist der Verlust von Bodenfunktionen unerheblich.

Durch das Ingenieurbüro ARCADIS Deutschland GmbH (Darmstadt, 30.09.2010) wurde ein Altlastengutachten erstellt. Im Ergebnis sind die Bodenbelastungen durch die Güterbahnhofsnutzungen aufgrund der inhomogenen Bodenauffüllungen und des Gleisschotter sehr inhomogen. Nach Entfernung der belasteten Böden ist in diesen Bereichen für die vorgesehene zukünftige Nutzung von keiner Gefährdung für die Schutzgüter Mensch, Grundwasser und Pflanzen auszugehen.

Aus Kosten- und Umweltgesichtspunkten empfiehlt der Gutachter eine möglichst hohe Verwertung von Materialien am Standort anzustreben. Bei den durchgeführten Untersuchungen wurden u.a. unbelastete oder gering belastete Materialien festgestellt, die gut für eine örtliche Wiederverwertung geeignet sind. Auch können höherer Belastungsklassen unter versiegelten Flächen wie z.B. Parkplätzen oder unter Bodenplatten belassen oder eingebaut werden.

6.3 Pflanzen und Tiere

Durch die Planung sind zunächst keine erheblich negativen Auswirkungen auf Pflanzen zu erwarten, da es sich um eine abgeräumte Brachfläche handelt. Nennenswerte Pflanzenbestände oder Ruderalvegetationen sind nicht vorhanden.

Das Vorhandensein geschützter Arten wurde untersucht und in einem Artenschutzrechtlichen Gutachten (08/2011) durch das Büro für Ökologie und Umweltplanung Wilfried Merz aus Heidelberg dokumentiert. Der Umfang, der Detaillierungsgrad und die Vorgehensweise bei der Untersuchung erfolgte in Abstimmung mit dem Landratsamt und dem Naturschutzbeauftragten.

Bei allen festgestellten Vogelarten handelt es sich um häufige und im Naturraum stark verbreitete Arten. Zudem weist das Planungsgebiet, aufgrund der geringen Größe und der sehr geringen Besiedelung und Ausbildung der Lebensräume nur eine geringe avifaunistische Bedeutung auf. Folglich werden keine Verbotstatbestände erfüllt.

Im Gebiet konnten keine Reptilien festgestellt werden, es besteht somit keine Betroffenheit von Kriechtieren.

Die drei im Plangebiet festgestellten Fledermausarten sind streng geschützt. Es handelt sich um relativ verbreitete und häufige Arten. Fortpflanzungs- und Ruhestätten konnten im Plangebiet nicht festgestellt werden. Der Bereich hat als Nahrungs- und Jagdhabitat eine sehr geringe Bedeutung. Auswirkungen auf die lokalen Fledermausvorkommen sind durch die möglichen Eingriffe nicht zu erwarten. Folglich liegen keine Verbotstatbestände vor.

Die im Gebiet festgestellte Heuschreckenpopulation ist sehr gering. Die Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*) ist lediglich nach nationalem Recht besonders geschützt. Die Art besitzt im Rheintal ein häufiges Vorkommen. Somit liegen keine Verbotstatbestände vor. Mögliche von der Planung ausgehende Eingriffe sind grundsätzlich zulässig. Bereits Anfang 2012 ist im östlichen Bereich die Räumung und der Bau der Märkte vorgesehen. Auf dieser Fläche befindet sich eine räumlich abgegrenzte Teilpopulation der Blauflügelige Ödlandschrecke. Die adulten Tiere der Art legen ihre Eier im Boden ab und sterben im Herbst. Mit dem Vorhabensträger und der Naturschutzverwaltung des Rhein-Neckar-Kreises wurde vereinbart, dass die Tiere abgesammelt und an einen geeigneten Ort in räumlicher Nähe gebracht werden. Die Eiablage wird somit im Maßnahmengebiet verhindert, gleichzeitig wird das Überleben der Teilpopulation an anderer Stelle ermöglicht. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Heuschreckenpopulation ist damit nicht zu befürchten.

Darüber hinaus empfiehlt der Gutachter zur Minimierung von Beeinträchtigungen die für die Avifauna entstehen, dass die Baufeldräumung mit Rodung von Gehölzen und Abbruch von Bauwerken nur im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen darf. Die Grünflächengestaltung für das Baugebiet soll unterschiedlich ausgebildete Gehölzstrukturen (Einzelbäume, Baumgruppe, Strauchgruppen) aufweisen, die von Vögeln als Fortpflanzungsstätte nutzbar sind. Entsprechende Anpflanzungen sollen als Ausgleich für deren Verlust vorhandener Gehölze erfolgen. Die Herstellung von Dach- und Fassadenbegrünungen zur Erhöhung des Angebots an Futterinsekten, die Verwendung von Lampen mit möglichst geringem Einfluss auf nachtaktive Insekten und das Anbringen von Fledermausbrettern oder Fledermauskästen an Gebäudewänden wird empfohlen.

6.4 Luft und Klima

Grundsätzlich kann die Herstellung von Gebäuden entlang der Bahntrasse zu einer Barrierewirkung für den Luftaustausch und damit zu einer Beeinträchtigung des Stadtklimas führen. Zur Bewertung der Einwirkungen auf den Luftaustausch wurde das Büro für Ökologie und Umweltplanung Wilfried Merz aus Heidelberg aufgefordert, eine fachliche Stellungnahme vorzulegen.

Wie darin festgestellt wird, erstreckt sich das Plangebiet im Wesentlichen auf einen schmalen talparallel verlaufenden Bereich am Rand des südlichen Talgrunds und tangiert nur in geringem Umfang den Unterhang des Neckartals. Da innerhalb einer Siedlung eine Vielzahl von Faktoren zu Schadstoffemissionen (z.B. Straßenverkehr, Hausbrand) und zu einer Erwärmung der Luft führen (Stadtklima), ist der Luftaustausch für das Siedlungsklima und die Luftqualität grundsätzlich von großer Bedeutung. Aufgrund der topografischen Lage des Plangebiets und der umgebenden Siedlungsareale können im vorliegenden Fall zwei Luftströme auf die Durchlüftung wirken:

Hangwinde (Querdurchlüftung): Die sich in der Nacht in den bewaldeten Oberhängen bildende Kaltluft fließt entsprechend der Geländeneigung hangabwärts. Hangabwinde

können je nach Geländeneigung und der Größe des Kaltluftentstehungsgebietes einige Meter mächtig sein und zum Luftaustausch in der Siedlung beitragen.

Talwinde: Hangabwinde entstehen auf allen freien Hangflächen des Neckartals und sammeln sich im Talzug zu einem mehrere Dekameter mächtigen talabwärts wehenden Kaltluftstrom. Dieser Luftstrom stellt den übergeordneten Faktor der Siedlungsbelüftung dar. Aufgrund seiner Mächtigkeit im Neckartal ist die Empfindlichkeit gegenüber Hindernissen relativ gering.

Da sich der Planungsbereich innerhalb der bestehenden Siedlung befindet, kann man bei der vorgesehenen Bebauung davon ausgehen, dass keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich der Durchlüftung auftreten. Hierfür sprechen die parallele Ausrichtung der Gebäude zur Hauptwindrichtung, die relativ geringe Höhe der baulichen Anlagen sowie die Querdurchlässigkeit im Bereich der Abstandsflächen, der Brücken- und der Stellplatzflächen.

Der Versiegelungsgrad wird sich im Plangebiet aufgrund der bereits starken Vorbelastung durch versiegelte Fläche nur unerheblich ändern. Die vorgesehenen Begrünungsmaßnahmen und Baumpflanzungen als Schattenspenden führen zu günstigen Effekten und mindern damit die klimatischen Auswirkungen der Bebauung und Versiegelung. Damit sind die Auswirkungen der Planung auf das Stadtklima unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der integrierten Lage insgesamt als gering einzuschätzen.

6.5 Ortsbild

Für das Ortsbild verhält sich die Maßnahme positiv. Die unattraktive Brachfläche wird durch eine Neugestaltung und Nachnutzung in Wert gesetzt. Ebenso wird sich die Neuorganisation der Güterbahnhofstraße mit Gehweg und Stellplatzflächen auf das Ortsbild positiv auswirken. Aufgrund der angrenzenden Hanglagen entstehen Sichtbezüge zu den Dachflächen der Neubauten. Zur Einbindung der großflächigen Dachlandschaft entlang der Bahnlinie werden für flachgeneigte Dächer Dachbegrünungen festgesetzt. Die Beeinträchtigungen durch Blendwirkungen sind bei der hier zulässigen Dachneigung von max. 20° eher gering.

6.6 Kultur- und Sachgüter

Im Plangebiet befindet sich der alte Teil des Güterschuppens (Güterbahnhofstraße 6) südlich der Gleise. Das Gebäude ist Teil der Sachgesamtheit Alter Bahnhof (Bahnhofstraße 17) auf der Nordseite der Gleise und unterliegt damit grundsätzlich dem Denkmalschutz. Die Möglichkeiten zum Erhalt und zur Integration in die Neuplanung wurde überprüft und verworfen, insbesondere aufgrund der für eine barrierefreie Erschließung ungeeigneten Sockelhöhe und aufgrund des Bedarfs an öffentlichen Stellplätzen in diesem Bereich. Diese Nachfrage drückt sich auch durch die zunehmende Anzahl parkender Autos in diesem Bereich aus. Im Rahme der Gesamtabwägung wurde der Aktivierung und wirtschaftlichen Nachnutzung des Flächenpotenzials im Sinne des Flächenparens ein höheres Gewicht eingeräumt.

7 STÄDTEBAULICHE DATEN

Eingeschränktes Gewerbegebiet	ca. 6.322 m ²
Allgemeines Wohngebiet	ca. 6.337 m ²
Mischgebiet	ca. 4.311 m ²
öff. Stellplatzfläche	ca. 2.081 m ²
öff. Verkehrsfläche (Straße und Gehweg)	ca. 3.552 m ²
priv. Verkehrsfläche (Stellplätze und Gehweg)	ca. 1.110 m ²
öff. Grünfläche (Verkehrsgrün)	ca. 302 m ²
Geltungsbereich	ca. 24.015 m²

8 KOSTEN

Die Planungskosten sowie die Kosten für den erforderlichen Straßenumbau und den Regenwasserkanal werden vom Investor übernommen.

Teil B

9 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

Die Vorschriften zu Dächern, Werbeanlagen, Einfriedigungen und Freileitungen dienen einer gestalterischen Einbindung des Gebiets in den städtebaulichen Kontext. Hierbei wurde insbesondere die zentrale Lage im Stadtkern, die Funktion als Versorgungsschwerpunkt, sowie die städtebaulichen Anforderungen an eine zeitgemäße und verträgliche Gestaltung im gesamtstädtischen Zusammenhang und der Bahnanlagen berücksichtigt. Ebenso werden die Anforderungen der Bahn an einen sicheren Eisenbahnbetrieb berücksichtigt.

Flachgeneigte Dachflächen sind zu begrünen, damit sie sich besser in das Ortsbild einfügen. Aufgrund des ökologischen und klimatischen Nutzens soll auf die Dachbegrünung auch bei Installation von Solaranlagen nicht verzichtet werden.

Durch die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen soll der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum reduziert und ein Fremdparken beispielsweise auf den Stellplätzen des Einzelhandels reduziert werden.

Teil C

10 ANLAGEN

Schalltechnische Untersuchung

Fichtner Water & Transportation
Freiburg, Mai 2011

Artenschutzrechtliches Gutachten

Büro für Ökologie und Umweltplanung
Heidelberg, August 2011

Stadt Neckargemünd

fsp.stadtplanung

Fahle Stadtplaner Partnerschaft
Schwabentorring 12, 79098 Freiburg
Fon 0761/36875-0, www.fsp-stadtplanung.de

Althoff
Bürgermeister

Der Planverfasser

BEBAUUNGSVORSCHRIFTEN

Ergänzend zum zeichnerischen Teil gelten folgende planungsrechtliche Festsetzungen und örtliche Bauvorschriften:

Teil A

1 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132) zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)
- Planzeichenverordnung (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)
- § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24.07.2000 (GBl. S. 582, ber. S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 09.11.2010 (GBl. S. 793)

1.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 (1) Nr. 1 BauGB, §§ 1-15 BauNVO)

1.1.1 Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)

Zulässig sind Nutzungen nach § 4 Abs. 2 BauNVO

Nutzungen nach § 4 Abs. 3 Nr. 1-3 BauNVO (Beherbergungsbetriebe, nicht störendes Gewerbe, Verwaltung) können ausnahmsweise zugelassen werden.

Nutzungen nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 BauNVO (Gartenbaubetriebe und Tankstellen) sowie Vergnügungsstätten und Videotheken sind unzulässig.

1.1.2 Mischgebiet (§ 6 BauNVO)

Zulässig sind Nutzungen nach § 6 (2) Nr. 1-5 BauNVO.

Nutzungen nach § 6 (2) Nr. 6-8 und (3) BauNVO (Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten) sind unzulässig.

Unzulässig sind auch sonstige Gewerbebetriebe, soweit es sich um Betriebe mit ausschließlich oder überwiegend Sexdarbietungen, Sexshops mit Darbietungen, Bordelle und Einrichtungen handelt, deren Zweck auf die Darstellung oder auf die Durchführung von Handlungen mit überwiegend sexuellem Charakter gerichtet ist, sowie Videotheken.

1.1.3 Eingeschränktes Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO)

Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) sind Nutzungen nach § 8 (2) BauNVO zulässig, sofern sie das Wohnen im Sinne § 6 (1) BauNVO nicht wesentlich stören.

Ausnahmsweise sind Nutzungen nach § 8 (3) Nr. 1 und 2 BauNVO (Betriebswohnungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwe-

cke) zulässig, sofern sie das Wohnen im Sinne § 6 (1) BauNVO nicht wesentlich stören.

Nutzungen nach § 8 (3) Nr. 3 BauNVO (Vergnügungsstätten) sind unzulässig.

Unzulässig sind auch sonstige Gewerbebetriebe, soweit es sich um Betriebe mit ausschließlich oder überwiegend Sexdarbietungen, Sexshops mit Darbietungen, Bordelle und Einrichtungen handelt, deren Zweck auf die Darstellung oder auf die Durchführung von Handlungen mit überwiegend sexuellem Charakter gerichtet ist, sowie Videotheken.

1.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 (1) Nr. 1 BauGB, §§ 16-21a BauNVO)

Das Maß der baulichen Nutzung ist den Nutzungsschablonen in den zeichnerischen Festsetzungen zu entnehmen und wird bestimmt durch die Festsetzung von

- Grundflächenzahl (GRZ),
- Geschossflächenzahl (GFZ) und
- Höhe der baulichen Anlagen.

1.2.1 Höhen, Höhenlage (§ 18 BauNVO, § 9 (3) BauGB)

1.2.1.1 Die maximale Gebäudehöhe (GH) ist den zeichnerischen Festsetzungen zu entnehmen. Die Gebäudehöhe wird bestimmt durch den obersten Punkt der Dachkante. Bei innen liegenden Dächern gilt der oberste Punkt der äußeren Fassadenfläche.

1.2.1.2 Die maximale Traufhöhe (TH) ist der Planzeichnung zu entnehmen. Die Traufhöhe wird bestimmt durch den Schnittpunkt der äußeren Fassadenfläche mit der obersten Dachhaut.

1.2.1.3 Bezugspunkt für die festgesetzten Höhen (GH und TH) ist

- im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) die „NN-Höhe“ von 124,50 m über Normalnull,
- im Mischgebiet (MI) die Höhenlage der Straßenhinterkante gemessen an der Gebäudemitte,
- im Allgemeinen Wohngebiet das natürliche Gelände gemessen an den vier äußeren Gebäudeeckpunkten (arithmetisches Mittel).

1.2.1.4 Im Mischgebiet (MI) und im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) sind Untergeordnete Bauteile für Technik (Aufzugsturm, Lüftung etc.) auf einer Fläche von maximal 20% der Dachfläche bis zu einer maximalen Höhe von 1,5 m über der obersten Dachfläche zulässig. Durch Anlagen, die der Sonnenenergiegewinnung dienen (Photovoltaik, Solarthermie), darf die vollständige Dachfläche genutzt werden; sie sind ebenfalls bis zu einer maximalen Höhe von 1,5 m über der obersten Dachfläche zulässig.

1.2.2 Grundflächenzahl, Grundfläche (§ 19 (4) BauNVO)

Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEe) darf die zulässige Grundfläche (GR) durch Stellplätze, Zufahrten, Hof- und Platzflächen bis zu einer Grundstücksausnutzung von insgesamt 85% überschritten werden.

1.3 Bauweise (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB und § 22 BauNVO)

Als abweichende Bauweise gilt: Gebäudelängen bis 85 m sind zulässig.

1.4 Garagen, Carports und Stellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB, § 12 BauNVO)

1.4.1 Garagen, überdeckte Stellplätze (Carports) und offene Stellplätze sind auf den Baugrundstücken zulässig.

1.4.2 Garagen und Carports müssen zur öffentlichen Verkehrsfläche eine Stauraumlänge von mindestens 5,0 m einhalten. Garagen und Carports die parallel zum öffentlichen Verkehrsraum erstellt werden (d.h. Öffnung nicht direkt zum Straßenraum), müssen zur Straßenverkehrsfläche einen seitlichen Abstand von mindestens 0,75 m einhalten.

1.5 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)

1.5.1 Pkw-Stellplatzflächen und Pkw-Zufahrten sind zur Versickerung des nicht schädlich verunreinigten Regenwassers mit einer wasserdurchlässigen Oberflächenbefestigung (Pflaster mit mind. 10% Fugenanteil, sickerfähiges Pflaster, Belag mit Rasenfugen, Schotterrasen, Rasengitter) auszubilden. Zufahrten und Fahrgassen von Stellplatzanlagen sind in wasserundurchlässiger Bauweise herzustellen.

1.5.2 Zur Sicherung des Fortbestands der Blauflügeligen Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulea*) werden die Tiere vor Eiablage im Spätsommer abgesammelt und an einen geeigneten Ort in räumlicher Nähe gebracht.

1.5.3 Zur Außenbeleuchtung sind Lampen mit möglichst geringem Einfluss auf nachtaktive Insekten (z.B. LED oder Natriumdampflampen) zu verwenden.

1.5.4 HINWEISE:

Zum Schutz der Avifauna sollte die Baufeldräumung mit Rodung von Gehölzen und Abbruch von Bauwerken nur im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen.

Das Anbringen von Fledermausbrettern oder Fledermauskästen an Gebäudewänden wird empfohlen.

1.6 Anpflanzen und Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a und 25b sowie Abs. 6 BauGB)

1.6.1 Im Allgemeinen Wohngebiet ist pro angefangenen 200 m² Grundstücksfläche ein hochstämmiger Laubbaum zu pflanzen und zu unterhalten. Es sind standortgerechte Arten entsprechend der Pflanzenliste (Punkt 1.6.2) zu verwenden. Alternativ können an Stelle von einem Baum 4 Sträucher nach folgender Pflanzliste gepflanzt werden.

Pflanzliste (Sträucher)

Cornus sanguinea	Roter Hartriegel
Corylus avellana	Hasel
Euonymus europaeus	Gewöhnliches Pfaffenhütchen
Ligustrum vulgare	Liguster
Lonicera xylosteum	Gemeine Heckenkirsche
Malus sylvestris	Wild-Apfel
Pyrus communis	Wild-Birne
Rosa arvensis	Feld-Rose

Rosa canina	Echte Hundsrose
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Sambucus racemosa	Trauben-Holunder
Viburnum lantana	Wolliger Schneeball
Viburnum opulus	Gewöhnlicher Schneeball

- 1.6.2 An den in der Planzeichnung festgesetzten Standorten sind Laubbäume folgender Qualität entsprechend Pflanzliste zu pflanzen und zu unterhalten.

Pflanzqualität (Bäume)

Hochstämme, mind. 3 x verpflanzt, mit Drahtballierung,
Stammumfang 16-18 cm für groß- und mittelkronige Bäume
14-16 cm für kleinkronige Bäume

Pflanzliste (Bäume)

Großkronig:	Platanus acerifolia	Platane
Mittelkronig:	Prunus avium „Plena“ Tilia cordata „Greenspire“	Gefülltblühende Vogelkirsche Stadt-Linde
Kleinkronig:	Acer platanoides „Globosum“ Crataegus x lavalley Crataegus monogyna „Stricta“ Fraxinus ornus Sorbus intermedia „Brouwers“	Kugel-Spitzahorn Apfel-Dorn Säulen-Dorn Blumenesche Schwedische Mehlbeere

- 1.6.3 Von den festgesetzten Pflanzstandorten kann in begründeten Fällen abgewichen werden. Vorhandene Bäume werden auf die Anzahl der nachzuweisenden Baumpflanzungen angerechnet.

- 1.6.4 Der Abstand von Ver- und Entsorgungsleitungen zum Baummittelpunkt soll mindestens 2 m betragen. Bei geringeren Abständen sind Vorkehrungen zum Schutz der Leitungen vor Baumwurzeln zu treffen (Rohrummantelung, humusfreier Mineralboden).

- 1.6.5 Böschungsflächen sind mit einer wasser- und luftdurchlässigen Oberfläche und mit einer niederen Bepflanzung oder Ansaat vorzusehen. Bodenverdichtungen sind zu vermeiden.

- 1.6.6 Die Anpflanzungen sind fachgerecht und extensiv zu pflegen. Bei Abgang ist Ersatz zu leisten.

Alle Neupflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Bepflanzungen sind daher nach Konzern-Richtlinie 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu planen und herzustellen“. Gemäß der Richtlinie sind als Mindestpflanzabstände für Klein- und mittelwüchsige Sträucher 8 m einzuhalten, für hochwüchsige Sträucher sind es 10 m und für Bäume 12 m, gemessen von der Gleismitte des äußersten Gleises. Nach den anerkannten Regeln der Technik (DIN VDE 0115 Teil 3, 1997-12 und DIN EN 50122-1) ist zwischen Oberleitungsanlagen und Ästen von Bäumen oder Sträuchern ein Abstand von mindestens 2,50 m einzuhalten.

1.7 Grünfläche (§ 9 (1) Nr. 21 und § 9 (1) Nr. 10 BauGB)

Entsprechend Planzeichnung wird eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Verkehrsgrün festgesetzt. Zulässig sind auch die zur Grundstückserschließung erforderlichen Leitungen und Hauszufahrten.

1.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 (1) Nr. 21 und § 9 (1) Nr. 10 BauGB)

Entsprechend Planeintrag ist auf der Fläche R1 ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit einzurichten.

Entsprechend Planeintrag ist auf der Fläche R2 ein Geh- Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der benachbarten Flurstücke 669, 669/2, 355/10, 667/1 und 705/1 einzurichten.

1.9 Lärmschutz (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)

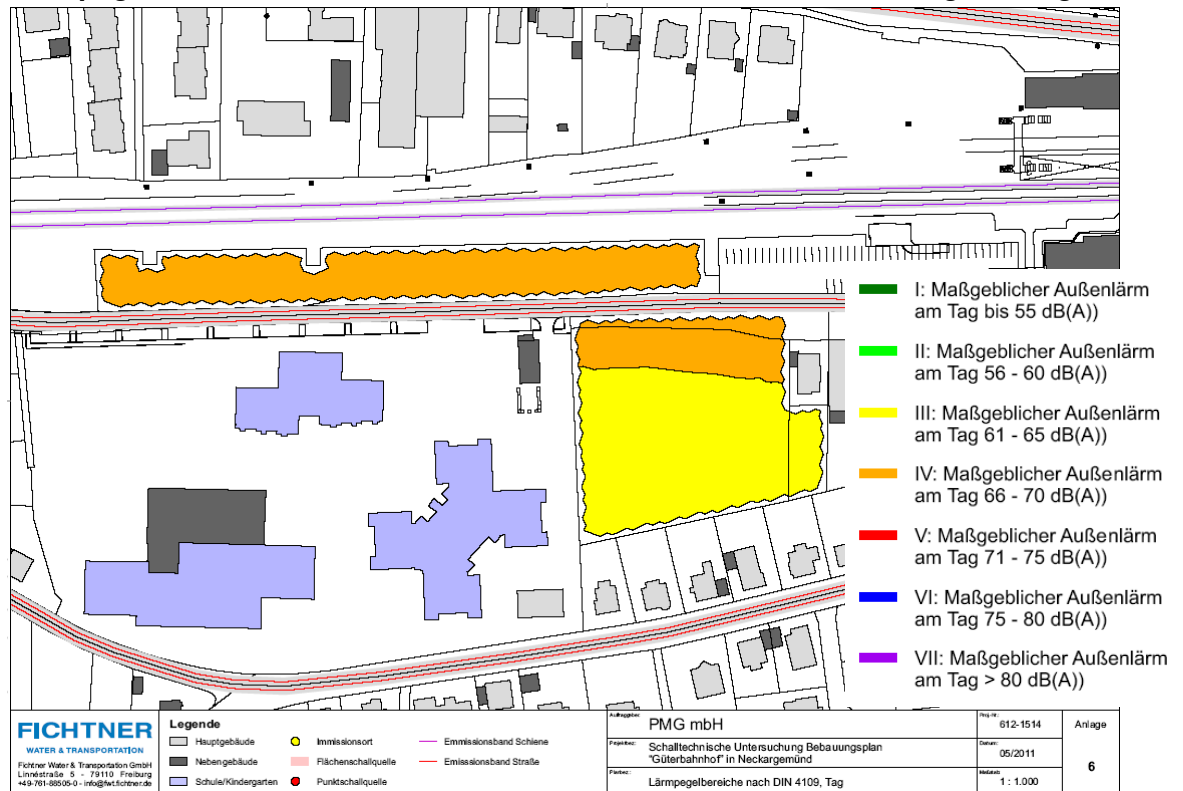
1.9.1 Im eingeschränkten Gewerbegebiet (GEE) sind Kühl- und Lüftungsaggregate an der Nordseite der Gebäude anzubringen. Eine abweichende Lage ist nur mit einem Nachweis der Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm, unter Berücksichtigung der Vorbelastung, im anstehenden Baugenehmigungsverfahren ausnahmsweise zulässig.

1.9.2 Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen aufgrund der einwirkenden Verkehrslärmimmissionen sind bei Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen die Umfassungsbauteile in schallschützender Bauweise entsprechend DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – herzustellen. Aus diesem Grund werden für Aufenthaltsräume mit ausschließlich Tagnutzung bzw. für Aufenthaltsräume mit Tag- und Nachtnutzung nachfolgende Lärmpegelbereiche festgesetzt.

Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 für Räume mit Tag- und Nachtnutzung



Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 für Räume mit ausschließlich Tagnutzung



Das erforderliche Schalldämm-Maß der Außenbauteile eines Raumes ergibt sich aus dem festgesetzten Lärmpegelbereich in Verbindung mit der nachfolgenden Tabelle 8 der DIN 4109.

Das erforderliche resultierende Schalldämmmaß ist in Abhängigkeit von der Raumnutzungsart und der Raumgröße im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärm in dB(A)	Erforderliches resultierendes Schalldämm-Maß erf. $R'_{w, res}$ in dB	
		Schlaf- und Aufenthaltsräume in Wohnungen	Büroräume und ähnliches
LPB III	61 - 65	35	30
LPB IV	66 - 70	40	35
LPB V	71 - 75	45	40
LPB VI	76 - 80	50	45
LPB VII	>80	*	50

Tabelle DIN 4109: Lärmpegelbereiche und resultierendes Schalldämm-Maß

* Die Anforderungen sind hier anhand der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

Wird im Baugenehmigungsverfahren der Nachweis erbracht, dass im Einzelfall (z.B. durch abschirmende Bebauung oder Eigenabschirmung) geringere Lärmpegelbereiche an den Fassaden vorliegen, können die Anforderungen an die Schalldämmung

BEBAUUNGSVORSCHRIFTEN

der Außenbauteile entsprechend den Vorgaben der DIN 4109 reduziert werden. Für die von der Bahnlinie abgewandten Südfassaden kann der Lärmpegelbereich ohne besonderen Nachweis bei offener Bebauung um eine Stufe gemindert werden.

1.9.3 Im Mischgebiet sind an der Westfassade schutzbedürftige Räume mit offenbaren Fenstern unzulässig. Dies gilt nicht, wenn diese durch Gebäude oder Bauteile in geeigneter Weise von den Gewerbelärmimmissionen des bestehenden Sägwerks abgeschirmt sind.

1.9.4 Außenwohnbereiche
Ab Lärmpegelbereich IV tags sind Außenwohnbereiche wie Balkone oder Loggien an den lärmzugewandten Gebäudefassaden unzulässig. Dies gilt nicht für verschließbare Wintergärten. Sofern eine geeignete Lärmabschirmung (z.B. durch abschirmende Bebauung oder Bauteile) nachgewiesen wird, kann von dieser Einschränkung im Einzelfall abgesehen werden.

1.9.5 Lüfter
Ab Lärmpegelbereich III sind besonders schutzbedürftige Räume (z. B. Schlaf- und Kinderzimmer) mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen auszustatten, die eine Luftwechselrate von 20 m³/h pro Person unter Beibehaltung des erforderlichen Schalldämm-Maßes garantieren. Auf den Lüfter kann verzichtet werden, sofern die Belüftung des jeweiligen Schlafrumes zusätzlich über eine geeignete Fassadenseite (Lärmpegelbereich unter III) gesichert ist.

1.9.6 HINWEISE:

- Eine Orientierung aller Aufenthaltsräume und Außenwohnbereiche zur lärmabgewandten Seite hin wird empfohlen. Als lärmabgewandte Seite gilt die Südseite.
- Andienungsvorgänge durch Lkw sind zu den Nachtzeiten zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen im Baugenehmigungsverfahren auszuschließen.
- Die Öffnungszeiten der Märkte im Osten des Plangebiets sind so zu beschränken, dass in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) nur vereinzelt Fahrten auf dem Parkplatz entstehen.

2 NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

2.1 Denkmalschutz

Nach § 20 des Denkmalschutzgesetzes (zufällige Funde) ist das Regierungspräsidium unverzüglich fern-mündlich und schriftlich zu benachrichtigen, falls Bodenfunde bei Erdarbeiten in diesem Gebiet zutage treten. Diese Behörde ist auch hinzuzuziehen, wenn Bildstöcke, Wegekreuze und alte Grenzsteine, historische Gewölbebrücken oder ähnliches von den Baumaßnahmen betroffen sein sollten.

3 HINWEISE

3.1 Geotechnische Beratung

Im Plangebiet stehen unter Auffüllungen und Lösslehm unbekannter Mächtigkeit möglicherweise sehr harte Sandsteinbänke des Mittleren Buntsandsteins an, was zu Erschwernissen beim Aushub führen kann. Das Vorhandensein von Tonschichten kann insbesondere in den Böschungsbereichen zu erhöhten Anforderungen an die

BEBAUUNGSVORSCHRIFTEN

Standssicherheit führen. Für die Standssicherheit von Gebäuden und Grundstückszufahrten ist durch die Eigentümer Sorge zu tragen.

Im Bereich des ehemaligen Güterbahnareals sowie im Allgemeinen Wohngebiet wird eine objektbezogene geotechnische Baugrunduntersuchung und Beratung zur Klärung geotechnischer Fragen (Baugrundaufbau, Verbreitung von Auffüllungen, Bodenkennwerten, Tragfähigkeit, Baugrubensicherung, Standssicherheit etc.) durch ein privates Ingenieurbüro empfohlen.

3.2 Altlasten

Auf das Vorhandensein von Altlasten wird hingewiesen.

Durch das Ingenieurbüro ARCADIS Deutschland GmbH (Darmstadt, 30.09.2010) wurde ein Altlastengutachten erstellt. Im Ergebnis sind die Bodenbelastungen durch die Güterbahnhofsnutzungen aufgrund der inhomogenen Bodenauffüllungen und des Gleisschotter sehr inhomogen. Im Hinblick auf eine Aushubentsorgung sind die Materialien der abfalltechnischen Einstufung den Klassen Z0 bis >Z2 zuzuordnen. Grundsätzlich ist aus Kosten- und Umweltgesichtspunkten eine möglichst hohe Verwertung von Materialien am Standort anzustreben. Bei den durchgeführten Untersuchungen wurden u.a. unbelastete oder gering belastete Materialien festgestellt, die gut für eine örtliche Wiederverwertung geeignet zu sein scheinen. So ist z.B. Gleisschotter oder Recycling-Material (Schurf 7) aus geotechnischer Sicht i.d.R. gut im Straßenbau als Unterbau einsetzbar. Genehmigungsfähig ist im Allgemeinen zudem der Verbleib bzw. Wiedereinbau höherer Belastungsklassen unter versiegelten Flächen wie z.B. Parkplätzen oder unter Bodenplatten.

3.3 Kampfmittel

Teile des Plangebiets wurden im Frühjahr 1945 bombardiert. Dabei wurden einige Gebäude und Teile der Bahnanlagen zerstört.

Eine multitemporale Luftbilddauswertung (AZ 62-1115.8/HD-2498) bzw. andere Unterlagen ergaben Anhaltspunkte, die es erforderlich machen, dass weitere Maßnahmen durchgeführt werden (siehe Anlage „Luftbilddauswertung“). In den schraffierten Bereichen muss mit Bombenblindgängern gerechnet werden. Über die Blindgängerverdachtspunkte hinaus kann das Vorhandensein weiterer Bombenblindgänger nicht ausgeschlossen werden. Flächenhafte Vorortüberprüfungen sind zu empfehlen.

3.4 Kanalbau – Wasserrechtliches Verfahren

Für die Herstellung von Stauraumkanälen zur Regenwasserrückhaltung ist nach § 45e Wassergesetz Baden-Württemberg eine wasserrechtliche Genehmigung bzw. die Herstellung des Benehmens erforderlich. Die Maßnahme ist mit dem Landratsamt (Wasserrechtsamt) rechtzeitig vor Baubeginn zuzustellen.

BEBAUUNGSVORSCHRIFTEN

Teil B

4 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

Rechtsgrundlage

- Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) vom 05.03.2010 (GBl. S. 357), berichtigt am 05.03.2010 (GBl. S. 416)
- § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24.07.2000 (GBl. S. 582, ber. S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 09.11.2010 (GBl. S. 793)

4.1 Dachgestaltung (§ 74 (1) Nr. 1 LBO)

- 4.1.1 Die zulässige Dachform und Dachneigung ist der Nutzungsschablone in der Planzeichnung zu entnehmen.
- 4.1.2 Satteldächer sind mit einem allseitigen Dachüberstand auszuführen.
- 4.1.3 Flachdächer und Pultdächer bis 5° Dachneigung sind nur in Verbindung mit einer extensiven Dachbegrünung (mind. 4 cm Substrathöhe) zulässig. Dies gilt auch für Dachflächen, die mit Anlagen zur solaren Energiegewinnung (Photovoltaik oder Solarthermie) ausgestattet werden.
- 4.1.4 Wellfaserzement, Dachpappe und glänzende Metalloberflächen sind im Plangebiet nicht zulässig.
- 4.1.5 Satteldächer sind ausschließlich als Ziegeleindeckung in grauen, roten oder rotbraunen Farbtönen zulässig.

4.2 Werbeanlagen (§ 74 (1) Nr. 2 LBO)

Blendwirkungen von Werbeanlagen in Richtung der Bahnlinie sind auszuschließen. Bei der Konzeption von Werbeanlagen ist zur berücksichtigen, dass keine Verwechslungsgefahr mit Signalanlagen der DB AG entsteht.

4.3 Einfriedigungen (§ 74 (1) Nr. 3 LBO)

Als Abgrenzung zu den Bahnanlagen ist ein fester durchgehender Doppel-Stabgitterzaun mit einer Höhe von min. 1,60 m herzustellen. Die Maximalhöhe beträgt 1,80 m.

4.4 Freileitungen (§ 74 (1) Nr. 5 LBO)

Freileitungen (z. B. für Niederspannung, Telekommunikation) sind nicht zugelassen. Die entsprechenden Netze sind in Erdverkabelung auszuführen.

4.5 Stellplatzverpflichtung (§ 74 (2) Nr. 2 LBO)

Bei der Errichtung und Erweiterung von Wohngebäuden sind Kfz-Abstellplätze in folgender Anzahl pro Wohnung nachzuweisen:

1-Zimmer Wohnung: 1,0 Stellplatz
2-Zimmer Wohnungen: 1,5 Stellplätze
ab 3-Zimmer Wohnung: 2,0 Stellplätze

Anlage: Luftbildauswertung AZ 62-1115.8/HD-2498

