

STADT SCHWÄBISCH HALL
FACHBEREICH PLANEN UND BAUEN

BEBAUUNGSPLAN Nr. 0142-07
„Wolfsbühl“

BEGRÜNDUNG (gem. § 9 Abs. 8 BauGB)
Stand 06.09.2016

BEGRÜNDUNG zum BEBAUUNGSPLAN Nr. 0142-07 „Wolfsbühl“

1. ANLASS, ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG, ERFORDERNIS

Die bestehende Wohnsiedlung „Kreuzäcker“ soll durch eine kleinräumige Gebietserweiterung arrondiert werden. Durch die geplante Wohnbebauung kann der örtliche Bedarf nach Wohnbaugrundstücke befriedigt werden.

Um für die geplante Wohnbebauung verbindliches Baurecht zu schaffen ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

2. LAGE, ABGRENZUNG DES PLANGEBIETES

Das Plangebiet liegt im nordöstlichen Siedlungsrand der Stadt Schwäbisch Hall, angrenzend an die bestehende „Kreuzäckersiedlung“.

Das Plangebiet umfasst das Flurstück 1890, und die bestehenden Verkehrsflächen am Ende des Komberger Wegs und des Gmelinwegs.

Das Plangebiet wird im Norden durch den in Verlängerung des Schweikerwegs verlaufenden Hauptlandwirtschaftsweg, im Westen durch den entlang dem Siedlungsrand der Kreuzäckersiedlung verlaufenden Randweg und im Süden durch den von diesem Randweg abgehenden Landwirtschaftsweg begrenzt und umfasst die an den Randweg angrenzenden Baumschulflächen in ca. 80 m Tiefe.

Die genaue Abgrenzung des Bebauungsplanes ergibt sich aus dem zeichnerischen Teil zum Bebauungsplan.

3. ABLEITUNG AUS DEM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

In der 7D Fortschreibung des Flächennutzungsplans der Verwaltungsgemeinschaft Schwäbisch Hall ist das Plangebiet (Nr. 10.3) als geplante Wohnbaufläche (W) dargestellt.

Die Bebauungsplanänderung ist somit gem. § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4. BESTEHENDES PLANUNGSRECHT

Angrenzend an das Plangebiet bestehen die rechtskräftigen Bebauungspläne:

- „Erweiterung Kreuzäcker 1964“ Änderung des östlichen Planteils (Nr. 0142-05/01), Satzungsbeschluss vom 27.08.1990, Reines Wohngebiet (WR).

- „Erweiterung Kreuzäcker“ (Nr. 0142-06), in Kraft getreten am 14.10.1966, Reines Wohngebiet (WR) und Sondergebiet (SO) für Volksschulerweiterung, Turn- und Spielplatz, Kindergärten und Kirchen.

In den geplanten Anbindepunkten an die bestehenden Verkehrsflächen am Ende des Gmelinwegs und des Komberger Wegs wird der bestehende Bebauungsplan „Erweiterung Kreuzäcker“ (Nr. 0142-06) vom Geltungsbereich des Bebauungsplans „Wolfsbühl“ überlagert.

Der bestehende Bebauungsplan wird in den überlagerten Bereichen durch den Bebauungsplan „Wolfsbühl“ ersetzt.

5. STÄDTEBAULICHE PLANUNG

5.1. Anbindung/Erschließung/ruhender Verkehr

Ein zur Hilfe bei der Entscheidungsfindung der Anbindung des Gebiets erstelltes Verkehrsgutachten hat gezeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen bei der Erschließung ausschließlich über das bestehende Verkehrssystem im Gmelinweg und Komberger Weg zwar erhöhen wird, sich hierdurch die Einstufung dieser als Wohnweg/Wohnstraße nicht verändern wird.

Eine ausschließliche Anbindung über den Schweikerweg würde neben erhöhten Kosten und Flächenverbrauch sowie Umwegigkeit der Bewohner des Plangebietes zusätzlich die Schenkenseestraße belasten.

Eine Kombination der beiden Anbindevarianten würde zwar die Verkehrsbelastung im Gmelinweg, Komberger Weg, Schweikerweg, Kreuzwiesenweg, Leonhard-Kern Weg reduzieren, hierdurch jedoch eine weitere Nord-Süd-Verbindung geschaffen. Neben unverhältnismäßig hohen Erschließungsaufwand verbunden mit ungerechtfertigtem Flächenverbrauch könnte durch diese Variante weiteres Verkehrsaufkommen geschaffen werden.

Nach Betrachtung von und Abwägung zwischen den verschiedenen Varianten der Anbindung und äußeren Erschließung des Plangebietes hat sich die Anbindung des Baugebietes ausschließlich über das bestehende Verkehrssystem der Kreuzäckersiedlung an den Gmelinweg und den Komberger Weg als geeignetste und sinnvollste Variante gezeigt.

Das innere Erschließungssystem des Baugebietes besteht aus der Verbindungsstraße Gmelinweg Komberger Weg und einem mittig von dieser in Richtung Kreuzäckersiedlung abgehenden Stichstraße. Durch die Verbindung der beiden Stichstraßen Gmelinweg und Komberger Weg besteht die Möglichkeit die großflächige Wendeanlage am Ende des Gmelinwegs zurückzubauen, bzw. für andere verkehrliche Funktionen zu nutzen.

Das Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten zum Bauleitplanverfahren im Wohnbaugebiet Wolfsbühl, BrennerPlan GmbH, 22. Februar 2016) liegt der Begründung als Anlage bei.

Zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs ist eine gewisse Anzahl an öffentlichen Parkplätzen entlang der innerquartierlichen Verkehrsflächen vorgesehen.

5.2. Fußwege

Auf separat geführte Fußwege innerhalb des Gebietes kann aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der Kleinräumigkeit des Gebietes verzichtet werden. Der bestehende Randweg entlang der Kreuzäckersiedlung wird in der bestehenden Form beibehalten. Die Straßen innerhalb des Plangebietes werden als gemischt genutzte Verkehrsflächen, d.h. zur gleichberechtigten Nutzung aller Verkehrsteilnehmer ausgebaut.

5.3. Bebauungsstruktur

Durch die geplante Bebauung des Plangebietes wird die bestehende Baustruktur bestehend aus Einzelhäusern, Doppelhäusern, gereihten Bauformen und einzelnen höheren Punkthäusern der angrenzenden Kreuzäckersiedlung fortgesetzt.

In den beiden direkt angrenzenden Quartieren zwischen dem Gmelinweg und dem Komberger Weg ist eine Mischung aus Satteldach- und Flachdachgebäude mit ähnlicher Gebäudehöhe geplant. Am Gebietsrand sind nur noch Einzel- und Doppelhäuser mit Satteldächern zulässig.

Im nördlich an die Kreuzäckersiedlung angrenzenden Quartier sollen höhere Einzelhäuser entstehen.

5.4. Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet soll im Trennsystem entwässert werden. Es ist geplant das Regenwasser nach Norden dem Wettbach zuzuleiten. Vor Einleitung in den Vorfluter wird der Abfluss dieses durch Regenrückhaltebecken/Retentionsbecken am nördlichen Gebietsrandes wirkungsvoll gepuffert.

Das Schmutzwasser wird über das bestehende Kanalsystem in der Kreuzäckersiedlung abgeleitet.

Die Wasserversorgung des Gebietes ist ebenfalls über eine Verlängerung des bestehenden Leitungssystems der Kreuzäckersiedlung möglich.

5.5. Grünordnung/Einbindung in die Landschaft

Zur Durchgrünung des Straßenraums sind einzelne Baumpflanzungen innerhalb der Parkierungsflächen und am Gebietseingang, d.h. an den Anbindepunkten am Gmelinweg und am Komberger Weg vorgesehen.

Durch Gehölzpflanzung entlang des Gebietsrandes wird ein grüner Ortsrand geschaffen und das Gebiet in die Landschaft eingebunden.

6. UMWELTPRÜFUNG/UMWELTBERICHT, ARTENSCHUTZ

Für den Bebauungsplan wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet sind. Im Umweltbericht darüber hinaus Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich festgelegt.

Der Umweltbericht liegt als separater Teil der Begründung bei.

Um die artenschutzrechtlichen Auswirkungen der geplanten Bebauung zu erheben wurde durch eine Relevanzprüfung der notwendige Untersuchungsumfang ermittelt und im Anschluss daran eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt.

Die saP empfiehlt, dass die für die Erschließung notwendigen Gehölzrodungen nur in der Zeit zwischen 01. November und 01. März durchgeführt werden und kommt zum Ergebnis, dass es bei Umsetzung dieser Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme zu keinem Verstoß gegen die Verbote des § 44 BNatSchG bei Umsetzung des Vorhabens kommt.

Aufgrund der sehr hohen Brutvogeldichte empfiehlt die saP beim naturschutzfachlichen Ausgleich Maßnahmen zu wählen, durch die den betroffenen Brutvogelarten wieder geeignete Brutmöglichkeiten geschaffen werden (z.B. Schaffung strukturreicher gehölzbestandener Grünlandbestände).

Die saP (Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung zum Bebauungsplan „Wolfsbühl“ in Schwäbisch Hall, (GEKOPLAN, 22. Juli 2016) liegt der Begründung als Anlage bei.

7. FLUGLÄRMIMMISSIONEN/HINDERNISSANALYSE

Das Plangebiet liegt in der Umgebung und im Bereich der Anflugfläche des Verkehrslandeplatzes (VLP) Schwäbisch Hall-Hessental (Adolf Würth Airport) mit beschränktem Bauschutzbereich (BSB) nach § 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Schwäbisch Hall.

Um zu ermitteln, ob die geplante Wohnbebauung im Plangebiet mit dem nahegelegenen Verkehrslandeplatz verträglich ist, wurden sowohl die Fluglärmimmissionen im Plangebiet ermittelt, als auch eine Hindernisanalyse erstellt.

Die Fluglärmimmissionsprognose kommt zum Ergebnis, dass der nach der Landeplatz-Fluglärmleitlinie mit Verweis auf die Schalltechnischen Orientierungswerte für städtebauliche Planungen (DIN 18005-1) anzustrebende Richtwert für Wohnbebauung im nordöstliche Teil des Plangebiets um bis zu rd. 2,5 dB überschritten wird.

Zum Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen sind in diesen Teilen des Plangebietes passive Schallschutzmaßnahme festgesetzt.

Im Rahmen der Hindernisanalyse wurde gutachterlich geprüft, bis zu welcher Höhe gebaut werden kann, ohne dass eine Verletzung der für den Flugbetrieb relevanten Flächensysteme vorliegt. Dabei wurden die Flächensysteme Beschränkter Bauschutzbereich (BSB) gemäß § 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), Hindernisbegrenzungsflächen gemäß NfL I 328/01, Hinderniserfassungsflächen nach NfL I 01/99 sowie Hindernisfreihöhen für Nichtpräzisionsanflüge geprüft.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Baugebiet Wolfsbühl im beschränkten Bauschutzbereich des Flugplatzes liegt. Dieser Tatbestand impliziert jedoch keine generelle Ablehnung eines Planungsvorhabens, bedingt allerdings die Notwendigkeit der formalen Zustimmung seitens der zuständigen Landesluftfahrtbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens.

Für die weiteren Flächensysteme wurde nach detaillierte Untersuchung bezüglich der Lage in Relation zu dem Baugebiet für jedes Flächensystem eine Höhe ausge-

wiesen, bis zu welcher eine Durchdringung durch Objekte im jeweiligen Gebiet ausgeschlossen werden kann.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bis zu einer maximalen Bauhöhe von 410 m über Normal Höhen Null (NHN) für alle Verfahren eine Flächenverletzung ausgeschlossen werden kann und somit keine Detailprüfung des jeweiligen Bauvorhabens erforderlich ist.

Die im Bebauungsplan festgesetzten maximal zulässigen Höhen von baulichen Anlagen lassen keine baulichen Anlagen zu, die höher als 410 m über NHN sind. Behinderungen des Flugbetriebs des Adolf-Würth-Airport durch die geplante Bebauung sind somit ausgeschlossen.

Sowohl die Ermittlung der zu erwartenden Fluglärmimmissionen für das Plangebiet „Wolfsbühl“ in Schwäbisch Hall – Kreuzäcker (Bericht 10128-01, Kurz und Fischer GmbH, 25. September 2015), als auch die Hindernisanalyse (Hindernisanalyse ausgewiesener Baugebiete im Bereich des Flugplatzes Schwäbisch Hall-Hessental, Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH, 09. Oktober 2015) liegen der Begründung als Anlage bei.

8. LANDWIRTSCHAFT

Das Plangebietes besteht im Wesentlichen aus dem Flurstück Nr. 1890. Diese ist in Eigentum der HGE und ist an eine nahe dem Plangebiet ansässige Baumschule verpachtet. Mit dieser wurde eine einvernehmliche Regelung getroffen.

9. ARCHÄOLOGIE/BODEN

Im Bereich des Plangebietes liegt das Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG „Jungsteinzeitliche Siedlungen (um 5500 v. Chr. bis um 4500 v. Chr.)“.

Das Landesamt für Denkmalpflege (LAD) weist in seiner Stellungnahme im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung darauf hin, dass bereits in den 1930er Jahren die Siedlungsstelle anhand von ausgepflügten Oberflächenfunden im Ackergelände entdeckt wurde und im Zuge der baulichen Erschließung der Kreuzäckersiedlung wurden Ausgrabungen durchgeführt, die in dichter Streuung Gebäudegrundrisse und Siedlungsgruben der genannten Epochen zutage förderten.

Aufgrund der Fundstreuung im östlich anschließenden Gelände vermutet das LAD eine Siedlungserstreckung noch weit über die Grenzen des vorliegenden Bebauungsplanes hinaus.

Deshalb werden noch im Jahr 2016 archäologische Voruntersuchungen durch das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (LAD) durchgeführt werden um festzustellen, in welchem Umfang es nachfolgender Rettungsgrabungen bedarf.

10. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

10.1. Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet soll in erster Linie der Schaffung von Wohnraum dienen. Die umgebende bestehende Bebauung ist ebenfalls überwiegend von Wohnbebauung geprägt. Entsprechend ist die Art der baulichen Nutzung als Allgemeines Wohngebiet (gem. § 4 BauNVO) festgesetzt.

Die städtebaulich nicht gewünschten und dem bestehenden Gebietscharakter nicht entsprechenden Nutzungen sind ausgeschlossen. Diese würden zu Konflikten mit der bestehenden Struktur führen und dem geplanten Charakter des Gebietes widersprechen.

10.2. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung ist durch die Festlegung einer Grundflächenzahl (GRZ) und der Regelung zur maximal zulässigen Höhe der baulichen Anlagen (Traufhöhe, Firsthöhe, Gebäudehöhe) im WA 1 darüber hinaus durch zwingend einzuhaltende mindest Gebäudehöhen geregelt.

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung lässt eine der Lage und städtebaulichen Prägung des Plangebietes entsprechende, verträglich dichte, auf den Bestand und die umgebende Bebauung abgestimmte, bauliche Nutzung bzw. Gebäudekubatur zu.

Die festgesetzte GRZ entspricht den von der BauNVO vorgesehenen Obergrenzen (d.h. WA 0,4).

Mit der durch das Maß der baulichen Nutzung festgesetzten Kubatur der Bebauung ist gewährleistet, dass sich die neue Bebauung harmonisch in den angrenzenden bestehenden Gebäudebestand angliedert.

Durch die festgesetzten Höhen bleiben die Gebäude und sonstigen baulichen Anlagen unterhalb der 410 m über NHN bis zu der eine Behinderung des Flugbetriebs des Flughafens ausgeschlossen ist.

10.3. Bauweise

In den beiden zentralen Quartieren des Plangebietes ist die offene Bauweise ohne Einschränkungen festgesetzt. Hier kann somit eine Mischung aus Einzel-, Doppelhäusern und Hausgruppen entstehen.

An den Rändern des Plangebietes ist eine abweichende Bauweise im Sinne der offenen Bauweise mit einer Längenbeschränkung der Gebäude festgesetzt. Die zulässige Gebäudelänge wurde auf ein dem gewünschten Gebietscharakter verträgliches Maß beschränkt, damit die Bebauung des Gebietes zu Rändern hin aufgelockert ist.

10.4. Überbaubare, nicht überbaubare Grundstücksflächen

Um übermäßige Überbauung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen durch Nebenanlagen in Form von Gebäude zu verhindern, wodurch die das Gebiet prägenden durchgrünter Gebäudefreiflächen beeinträchtigt würden, sind diese in ihrer zulässigen Kubatur begrenzt.

10.5. Stellung der baulichen Anlagen

Die Hauptgebäuderichtungen sind an den Verlauf der angrenzenden Erschließungsstraßen angepasst festgesetzt. Es ist wahlweise eine trauf- oder giebelständige Anordnung der Gebäude zulässig, so dass insgesamt eine abwechslungsreiche und interessante städtebauliche Anordnung der Gebäude ermöglicht wird.

10.6. Garagen und Stellplätze

Um den öffentlichen Raum nicht zu stark durch Bebauung einzuengen und den öffentlichen Raum nicht zu stark mit Parkierung zu dominieren sind Garagen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Der Einfluss von offenen Stellplätzen und von lediglich überdachten Stellplätzen, d.h. Carports auf den öffentlichen Raum sind weniger stark. Diese sind daher sowohl innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und der hierfür festgesetzten Flächen zulässig. Hierdurch ist sichergestellt, dass diese nicht an den Gebietsrändern entstehen und eine Mindestabstand dieser zu den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen eingehalten ist.

Um im Bereich der geplanten Geschosswohnungsbauten im WA 1 das Gebiet nicht durch oberirdische Bauten zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu belasten ist dieser überwiegend in Tiefgaragen unterzubringen. Garagen und Carport sind deshalb auch nicht zulässig.

10.7. Wohnungen

Eine übermäßig dichte Besiedlung, d.h. zu viele Wohneinheiten je Gebäude würden zu einer Überlastung der innerquartierlichen und auch der angrenzenden Verkehrsräume führen. Deshalb wurde die maximale zulässige Anzahl an Wohneinheiten je Gebäude begrenzt.

10.8. Verkehrsflächen

Die innerquartierlichen Verkehrsflächen sollen als Mischverkehrsflächen, d.h. zur gleichberechtigten Nutzung aller (Fußgänger, Radfahrer, KFZ) ausgestaltet werden. Dies ermöglicht eine weitgehend barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums und gewährleistet ein attraktives und vielfältig nutzbares Wohnumfeld.

Der zu erwartende KFZ-Verkehr innerhalb des Gebietes ist so gering, dass ein Verzicht auf separate Verkehrsräume für die einzelnen Verkehrsteilnehmer möglich ist.

10.9. Flächen und Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Um die Auswirkung der Bebauung des Plangebietes auf Boden, Natur und Landschaft zu minimieren sind verschiedenen Maßnahmen festgesetzt (Begrenzung der Flächenversiegelung, Behandlung Oberboden, Dacheindeckung, Dachbegrünung, insektenfreundliche Beleuchtung).

10.10. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Am nördlichen Gebietsrand ist die Rückhaltung des aus dem Gebiet anfallenden Regenwasser vorgesehen. Um das Wasser diesen Flächen zuzuleiten ist eine Leitung in Verlängerung der innerquartierlichen Straße erforderlich. Zur Herstellung und Unterhaltung dieser sind die Grundstücke unter denen die Leitung verlaufen

wird mit einem Leitungsrecht zu belasten. Die Abgrenzung dieses Rechtes ist im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans dargestellt.

10.11. Schallschutzmaßnahmen

Das Plangebiet liegt im Anflugkorridor des Adolf Würth Airport. Im nordöstlichen Teil des Plangebiets werden die Orientierungswerte für Wohnbebauung geringfügig überschritten wird. Zum Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen sind in diesen Teilen des Plangebietes passive Schallschutzmaßnahme festgesetzt.

10.12. Pflanzgebote, Pflanzbindungen, Pflanzliste

Durch die festgesetzten Pflanzgebote für Einzelbäume wird der Straßenraum und das Gebiet insgesamt durchgrünt.

Das flächenhafte Pflanzgebot (Gehölzpflanzung) entlang des Gebietsrandes und die Pflanzvorgaben für die öffentlichen Grünflächen am nördlichen Gebietsrand (Fläche für Regenrückhaltebecken) schaffen einen grünen Ortsrand und die Einbindung des Gebietes in die umgebende Landschaft.

Die Pflanzen der Pflanzliste gewährleisten eine standorttypische und ökologisch wertvolle Bepflanzung des Plangebietes. Es sind Pflanzen festgesetzt, durch deren übliche Wuchshöhe unterhalb der 410 m ü. NHN liegt und somit zu keinen Behinderungen des Flugbetriebs des Flughafens führen wird.

Entlang des Hauptlandwirtschaftsweg sind im Plangebiet eine Reihe älterer und prägender Obstbäume vorhanden. Diese sind erhaltenswert und deshalb mit einer Pflanzbindung belegt.

10.13. Flächen zur Herstellung des Straßenkörpers

Die zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlichen Flächen auf den angrenzend Privatgrundstücken sind entsprechend festgesetzt.

11. BAUORDNUNGSRECHTLICHE REGELUNGEN

11.1. Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

Dachform, Dachneigung

Die zulässigen Dachformen und Dachneigungen orientieren sich an der Dachlandschaft der angrenzenden Kreuzäckersiedlung, so dass sich die Dachlandschaft des Plangebietes in die der angrenzenden Siedlungsbereiche einfügt.

Um baugestalterisch ungewünschte und das Ortsbild beeinträchtigende Mischformen zu verhindern sind Doppelhäuser und Hausgruppen mit einheitlicher Dachform und Dachneigung auszuführen.

Dachdeckung

In Anlehnung an den Bestand ist für Satteldächer nur eine rote, rotbraune, braune oder anthrazitfarbene Dachdeckung zulässig. Andere Farben, die dem Charakter des Ortsbildes widersprechen, sind ausgeschlossen.

Um negative Fernwirkungen zu vermeiden (Reflexionen, Spiegel- und Blendeffekte), sind mit Ausnahme von Anlagen zur Solarenergienutzung glänzende und reflektierende Dacheindeckungselemente nicht zulässig.

Aus technischen Erfordernissen sind gängige Anlagen der Solarenergienutzung üblicherweise in von dem geregelten Farbkanon abweichenden Farben gehalten und mit glänzenden Oberflächen ausgestattet. Da aus Gründen des Klimaschutzes diese jedoch gewünscht und ermöglicht werden sollen, sind diese von den Regelungen ausdrücklich ausgenommen.

Dachaufbauten/Anlagen zur Solarenergiegewinnung

Anlagen zur Solarenergienutzung sind im Plangebiet zulässig und gewünscht. Damit diese sich ebenfalls in die Dachlandschaft eingliedern müssen diese bei Satteldächern die Dachneigungen der Dachfläche aufnehmen.

Damit auf Flachdächern ebenfalls Anlagen zur Solarenergienutzung möglich sind, sind bei Flachdächern Aufständereien zulässig. Damit Flachdachgebäude durch die aufgeständerten Anlagen vom Straßenraum nicht höher in Erscheinung treten, müssen diese einen definierten Abstand zur Gebäudekante einhalten.

Fassaden

Ortsbilduntypische und dieses störende Fassadenmaterialien sind nicht zulässig.

Carports

Carports sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen weitgehend offen zu gestalten. Damit soll erreicht werden, dass der gewünschte offene Vorgartencharakter nicht durch geschlossene und damit weitgehend garagenähnliche Nebengebäude gestört wird.

11.2. Werbeanlagen

Werbeanlagen sind in ihrer zulässigen Ausgestaltung beschränkt. Werbeanlagen werden in ihrer Größe und Ausgestaltung beschränkt, damit die Erscheinung des Gebietes nicht übermäßig durch diese dominiert wird. Um die Fernwirkung zu begrenzen sind diese nur in der Erdgeschosszone zulässig.

Die das Ortsbild und die umgebende Bebauung stark beeinträchtigenden Werbeanlagen mit Wechsellicht, Lauflicht, elektronische Laufbänder, Videowände o.ä. sind nicht zulässig.

11.3. Gestaltung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke

Die Regelung dient dazu, die Freibereiche im Plangebiet weitgehend als zusammenhängende Grünbereiche zu schaffen.

11.4. Gestaltung der Plätze für bewegliche Abfall- und Wertstoffbehälter

Sammelplätze für bewegliche oberirdische Restmüll- und Wertstoffbehälter sind außerhalb der Baugrenzen mit Sträuchern, Hecken oder anderen begrüntem Einfassungen einzufassen damit der Gartencharakter der Vorgärten erhalten bleibt und die Auswirkung dieser auf das Erscheinungsbild des Straßenraum und insgesamt des Baugebietes möglichst gering ist.

11.5. Einfriedungen

Damit der öffentliche Raum und die freie Landschaft möglichst wenig von Einfriedungen geprägt wird und weitgehend offen in Erscheinung tritt sind Einfriedigungen zu öffentlichen Verkehrsflächen, zu öffentlichen Grünflächen und zur freien Landschaft in ihrer zulässigen Höhe und Ausgestaltung beschränkt und ein zu bepflanzender Mindestabstand entlang öffentlicher Verkehrsflächen einzuhalten.

11.6. Außenantennen

Um die Fassaden und somit das Erscheinungsbild im Plangebiet nicht durch Antennen- und Satellitenempfangsanlagen zu beeinträchtigen sind diese auf ein Minimum begrenzt und nur auf den Dachflächen zulässig.

11.7. Niederspannungsfreileitungen

Es ist Ziel, ein qualitativ wertvolles Baugebiet zu erhalten. Ein Straßenbild mit störenden Masten und Leitungen nicht gewünscht. Deshalb sind Niederspannungsfreileitungen generell nur unterirdisch zugelassen.

11.8. Stellplätze

Das Straßensystem des angrenzenden Bestandes und die im Plangebiet geplante Straßen funktioniert nur dann, wenn der öffentliche Raum nicht in übermäßigem Maße durch privat abgestellte Fahrzeuge belastet wird. Die gemischt genutzten Verkehrsflächen sollen, abgesehen von den geplanten öffentlichen Parkierungsflächen, überwiegend dem fließenden und Fußgängerverkehr vorbehalten bleiben. Aus diesem Grund wird gemäß § 74 Abs. 2 LBO für Wohnungen größer 75 m² von der nach § 37 Abs. 1 LBO vorgegebenen erforderlichen Stellplatzzahl von 1,0 pro Wohneinheit abgewichen und auf 1,5 Stellplätze je Wohneinheit erhöht, so dass die Fahrzeuge Großteils auf den privaten Grundstücken untergebracht werden.

11.9. Aufschüttungen und Abgrabungen, Stützmauern

Damit sich nach Bebauung des Plangebietes die Topographie wieder weitgehend so harmonisch und einheitlich darstellt wie im Ausgangszustand sind die Freibereiche der Grundstücke höhengleich an das Straßenniveau, die angrenzenden öffentlichen Grünflächen und die freie Landschaft anzugleichen und Stützmauern zur freien Landschaft hin nicht zulässig.

Zur Vermeidung von überschüssigem Bodenaushub sind die zulässigen Aufschüttungen und Abgrabungen begrenzt.

12. STÄDTEBAULICHE KENNZAHLEN

Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung umfasst 22.710 m² (2,3 ha).

Abzüglich der bestehenden und geplanten Verkehrsflächen mit einer Fläche von 3.380 m² und der Grünflächen mit 2.255 m² verbleibt ein Anteil an Wohnbauflächen von 17.075 m² (1,7 ha).

Im Bebauungsplan ist die Aufteilung des Plangebietes in ca. 30 Grundstücke vorgesehen. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans sind ca. 100 Wohneinheiten möglich (44 WE/ha Bruttobauland). Bei der derzeitigen durchschnittlichen Belegungsdichte der Stadt Schwäbisch Hall von 2,1 Bewohner je Wohnung (Statisti-

sches Landesamt Baden-Württemberg, Stand 2014) werden voraussichtlich ca. 210 Einwohner das Plangebiet besiedeln (91 EW/ha Bruttobauland).

13. ÄNDERUNG BESTEHENDER BEBAUUNGSPLÄNE

Folgende bestehende Bebauungspläne werden in Teilen aufgehoben und durch Festsetzungen der Bebauungsplanänderung 0142-07 „Wolfsbühl“ ersetzt:

- Bebauungsplan Nr. 0142-06 „Erweiterung Kreuzäcker“

gefertigt:



Dipl.-Ing. (FH) Manfred Mezger
Freier Stadtplaner

mquadrat kommunikative Stadtentwicklung
Badstraße 44 T 0 71 64 . 1 47 18 - 0
73087 Bad Boll F 0 71 64 . 1 47 18 - 18

Stadt Schwäbisch Hall, den 06.09.2016
Fachbereich Planen und Bauen

Peter Klink

ANLAGEN

- ANLAGE 1** Verkehrsgutachten zum Bauleitplanverfahren im Wohnbaugebiet **Wolfsbühl**, (BrennerPlan GmbH, 22. Februar 2016)
- ANLAGE 2** Hindernisanalyse ausgewiesener Baugebiete im Bereich des Flugplatzes **Schwäbisch Hall-Hessental**, (Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH, 09. Oktober 2015)
- ANLAGE 3** Ermittlung der zu erwartenden Fluglärmimmissionen für das Plangebiet **„Wolfsbühl“ in Schwäbisch Hall - Kreuzäcker Bericht 10128-01**, (Kurz und Fischer GmbH, 25. September 2015)
- ANLAGE 4** **Bebauungsplan “Wolfsbühl“ in Schwäbisch Hall, Relevanzprüfung zum Umfang der artenschutzrechtlichen Untersuchungen**, (GEKOPLAN, 11. Februar 2016)
- ANLAGE 5** **Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung zum Bebauungsplan „Wolfsbühl“ in Schwäbisch Hall**, (GEKOPLAN, 22. Juli 2016)
- ANLAGE 6** **Umweltbericht mit Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung und Grünordnungsplan**, (gundelfinger_traub landschaftsarchitekten, 06.09.2016)