

STADT SCHWÄBISCH HALL
FACHBEREICH
PLANEN UND BAUEN

BEBAUUNGSPLAN NR. 0174-05
„Bahnhofsareal Unterführung“

vom 17. 09. 2019

BEGRÜNDUNG

Inhaltsverzeichnis

1. **Erfordernis und Ziel des Bebauungsplanes**
2. **Einfügen in bestehende Rechtsverhältnisse**
 - Regionalplan
 - Flächennutzungsplan
 - Bebauungspläne
 - Fachplanungsvorbehalt Eisenbahn
3. **Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches**
 - Lage im Stadtgefüge
 - Bestehende Nutzung
 - Erschließung
 - Geltungsbereich
4. **Städtebauliches Konzept und Erschließung**
 - Städtebauliche Gesamtkonzeption
 - Unterführung mit Entree und Fahrradparkhaus
5. **Umweltbericht**
6. **Gutachten**
 - Altlasten- und Baugrundmanagement / Untergrunderkundung
 - Schall
7. **Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen**
8. **Flächenbilanz**

1. Erfordernis und Ziel des Bebauungsplanes

Ende 2015 wurde von der Stadt Schwäbisch Hall ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt mit dem Ziel, die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten im Umfeld des ehemaligen Bahnhofes Schwäbisch Hall (heute Bahnhof Haltepunkt Schwäbisch Hall) zu klären. Da sich die Bahnnutzung heute ausschließlich auf den Bahnhof Haltepunkt Schwäbisch Hall mit seinem Vorfeld als Drehschreibe des öffentlichen Nahverkehrs beschränkt und die gewerbliche Nachnutzung des ehemaligen Güterbahnhofes beendet ist, soll im Umfeld des Bahnhof Haltepunktes Schwäbisch Hall ein neues Stadtquartier mit einer gemischten Nutzung aus Wohnen, Dienstleistung und nicht störendem Gewerbe entstehen.

Auch im Stadtleitbild Schwäbisch Hall 2025 wird die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsareals unter dem Oberziel der Sicherung der

räumlichen Nähe aller Lebensbereiche neben anderen Quartieren aufgeführt. Die Förderung des verdichteten Wohnungsbaus stellt ein Leitziel des Stadtleitbilds dar. Mit der bedarfsgerechten Ausweisung neuer Wohn- und Mischgebiete in der Nähe bestehender Infrastruktur soll das Wohnungsangebot gefördert werden. Zu berücksichtigen ist auch das Angebot für gemeinschaftliches Wohnen mehrerer Generationen sowie für Baugemeinschaften.

Im April 2015 wurde ein Bürgerworkshop mit etwa 150 interessierten Personen durchgeführt, der diese Ziele als Nachnutzung bestätigte.

Im städtebaulichen Konzept des Büros K9 Architekten GmbH, das als Sieger aus dem Wettbewerbsverfahren hervorging, wurde vorgeschlagen, mit Hilfe einer Unterführung das neu strukturierte Bahnhofsareal an zentralem Punkt mit der Innenstadt zu verbinden. Auf Seiten des ehemaligen Güterbahnhofs wird durch sechs nahezu gleich dimensionierte Baufelder eine stimmige städtebauliche Lösung angeboten, die die genannten Vorgaben aus dem Leitbild einfließen lässt.

Zur Umsetzung der städtebaulich gewünschten Entwicklung des Gebietes hat der Gemeinderat der Stadt Schwäbisch Hall daher am 27.04.2016 in öffentlicher Sitzung die Aufstellung des Bebauungsplans und der örtlichen Bauvorschriften „Bahnhofsareal“ beschlossen.

Aufgrund der unterschiedlichen zeitlichen Planungs- und Realisierungshorizonte wird das Bebauungsplangebiet nach der frühzeitigen Beteiligung in Teilbereiche aufgeteilt, die jeweils eigenständig zu Ende geführt werden. Der Bebauungsplan „Bahnhofsareal Teil Süd“ wurde am 16.05.2018 zur Satzung beschlossen. Parallel dazu wurden die Planungen der Unterführung und die Absprachen hierzu mit der Bahn vorangetrieben, so dass vorliegend der Teilabschnitt der Unterführung als Bebauungsplanverfahren fertiggestellt werden kann.

Ziel des Bebauungsplans „Bahnhofsareal Unterführung“ ist die planungsrechtliche Sicherung der Personenunterführung der Bahnanlage mit Fahrradparkhaus und Entreebereich Richtung Steinbacher Straße.

Das Erfordernis der Fuß- und Radwegunterführung ergibt sich zum einen aus der Verbesserung des ökologisch vertretbaren Mobilitätsnetzes der Stadt Schwäbisch Hall. Durch die Unterführung werden die südlich der Bahn gelegenen Stadtteile incl. des neuen Bahnhofsareals Süd, mit zahlreichen Wohn- und Arbeitsstätten, optimal an den Bahnhofsteilpunkt und die Bus-Umsteigeanlage an der Steinbacherstraße mit vier Bushaltestellen angeschlossen. Zum anderen dient die Unterführung der

Verbindung der südlichen Stadtteile mit der Innenstadt und der Minderung der Trennwirkung der Bahnlinie im Stadtgefüge. Topographisch eignet sich die Unterführung um den Höhenunterschied von 9 Metern zwischen der Steinbacher Straße und dem Bahnhofsareal Süd – auch barrierefrei – zu überwinden.

Das Fahrradparkhaus dient der Unterbringung von öffentlichen Fahrradstellplätzen als Park-& Ride zur Ergänzung des Infrastrukturpunktes Bahnhofsteig / Busumsteigeanlage. Die kombinierte Mobilitätsform „mit dem Fahrrad zur Bahn oder zum Bus“ wird durch die sichere und komfortable Abstellmöglichkeit gefördert.

2. Einfügen in bestehende Rechtsverhältnisse

2.1 Regionalplan

Im Regionalplan „Heilbronn-Franken 2020“ wird der Kernort Schwäbisch Hall als Siedlungsbereich (P.S. 2.4.1) festgesetzt. In diesen soll sich zur Erhaltung der längerfristigen Tragfähigkeit der regionalen Siedlungsstruktur die Siedlungstätigkeit über die Eigenentwicklung hinaus verstärkt vollziehen.

Die Bahnstrecke und der Bahnhofsteig sind nachrichtlich als regionale Infrastruktur dargestellt. Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs südlich der Gleise ist noch als Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe nachrichtlich übernommen.

Die Planungen der Unterführung und der Ergänzung des Infrastrukturpunktes durch das Fahrradparkhaus stehen der Regionalplanung nicht entgegen.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde von Seiten des Regionalverbands Heilbronn-Franken die Optionen für die Schieneninfrastruktur am Bahnhofsteig begrüßt.

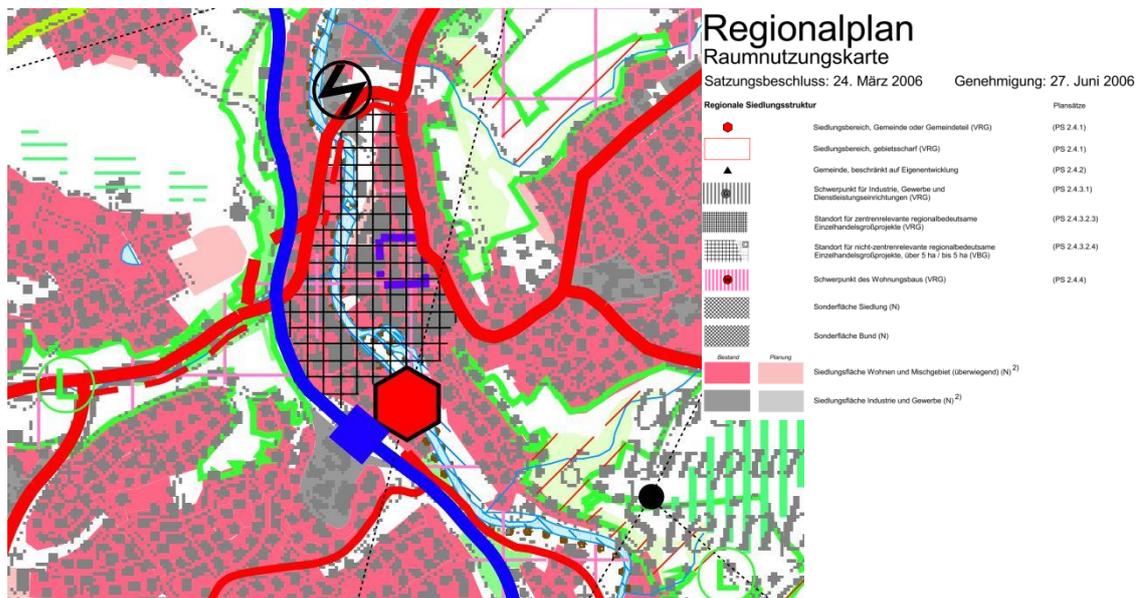


Abb. : Regionalplan Heilbronn Franken, Auszug Raumnutzungskarte

2.2 Flächennutzungsplan

Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan „7D Fortschreibung vom 19.11.2015“ ist der Geltungsbereich des Plangebiets „Bahnhofsareal Unterführung“ als Bahnfläche dargestellt. Der nördliche Bereich ist als gemischte Baufläche dargestellt.

Die Bahnnutzung bleibt als nachrichtliche Übernahme im Bebauungsplan erhalten. Die Unterführung und das Fahrradparkhaus werden als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Der Flächennutzungsplan stellt Wegeverbindungen nicht dar. Die Festsetzungen gelten als Ausformulierung eines konkretisierenden Planungsebene.

Der Bebauungsplan kann somit als gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt angesehen werden.

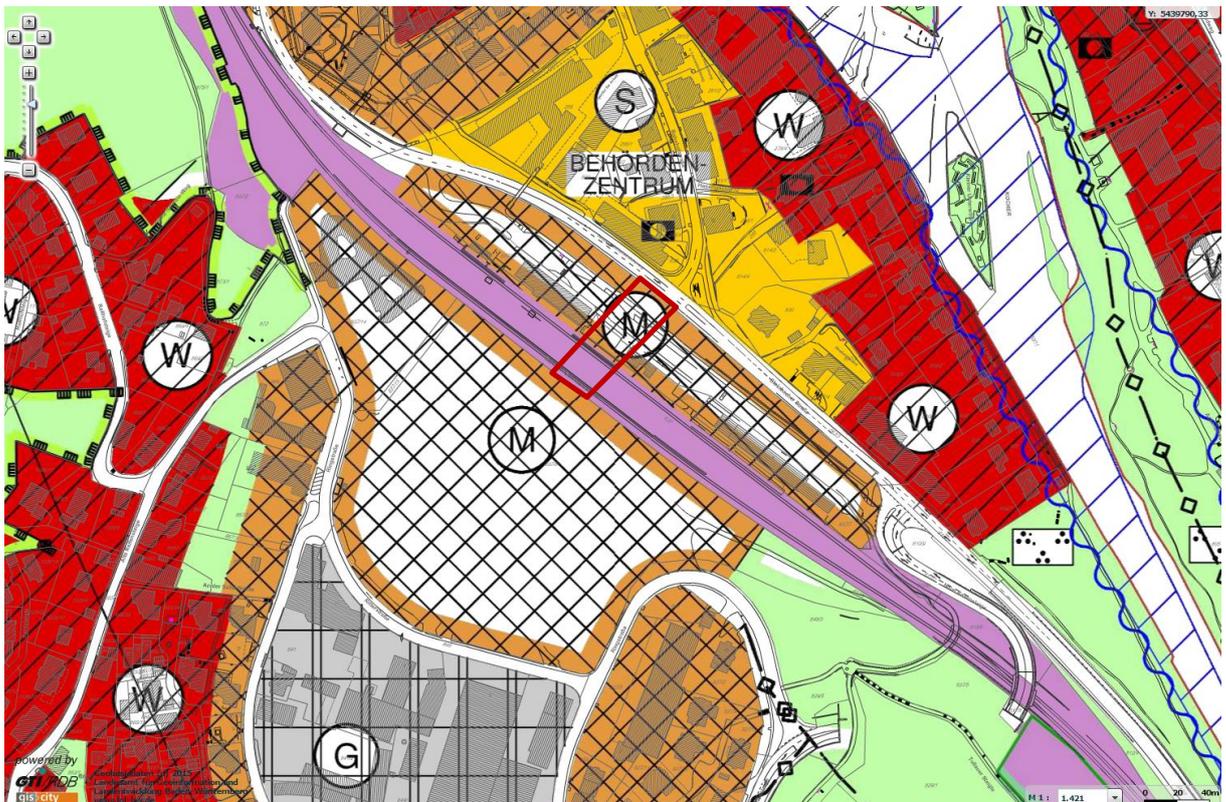


Abb. : Verwaltungsgemeinschaft Schwäbisch Hall Flächennutzungsplan mit Abgrenzung Plangebiet, aus <https://www.gisserver.de/schwaebischhall>, Themenwahl: Flächennutzungsplan, Abfrage 25.06.2019

2.3 Bebauungspläne

Nördlich des Geltungsbereichs befindet sich der Bebauungsplan „Bahnhofsstraße“, rechtsverbindlich seit 1990 respektive dessen Abänderung „Bahnhofsstraße, 2. Änderung Lindach“, rechtsverbindlich seit 1999. Diese sehen für das Plangebiet entlang der Steinbacher Straße (ehemals Bahnhofstraße) Verkehrsflächen und der südlich davon angrenzenden Böschung öffentliche Grünfläche vor. Für die nördlich angrenzenden Flächen setzt er Sondergebiete Behörden, Allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete fest. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Bahnhofsareal Unterführung greift in den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Bahnhofstrasse“, im Bereich der Böschungsfäche ein.



Abb. : Stadt Schwäbisch Hall, Bebauungsplan Bahnhofsstraße, i. K. g. seit 1990

An den südlichen Rand des Plangebiets grenzt der Bebauungsplan „Bahnhofsareal Süd“ i. K. g. am 12.12.2018. Dieser wird derzeit im vereinfachten Verfahren geändert, da die Grundzüge der Planung nicht durch die Änderungen und Ergänzungen betroffen sind.

Er setzt im Bereich der Treppenanlage „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ verkehrsberuhigter Bereich / Platzfläche fest.

2.4 Fachplanungsvorbehalt Eisenbahn

Flächen für Bahnanlagen, laut PlanzV „lila“-Flächen, unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt der Bahn. Eine Änderung der fachplanerisch festgestellten Nutzung ist nur möglich, wenn eine Genehmigung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz AEG erteilt wird oder wenn eine Entbehrlichkeitsprüfung die Flächenfreistellung zum Ergebnis hat. Die Änderung der festgestellten Nutzung ist der gemeindlichen Planungshoheit entzogen. Sofern es sich jedoch um eine gemeindliche Planung handelt, die dem Zweck der festgestellten Nutzung nicht entgegensteht, kann die Gemeinde auch auf „lila-Flächen“ ein Bebauungsplan aufstellen (siehe hierzu auch BVerwG, B. v. 15.03.2013 – 4 BN 1/13).

Bei der Kreuzung einer Bahnanlage mit einer Straße oder einem Weg ist das allgemeine Eisenbahnkreuzungsgesetz EKrG anzuwenden. Dies legt

fest, dass in einer Kreuzungsvereinbarung zwischen den Planungsträgern (DB Netz AG und Straßenbaulastträger) Art, Umfang und Durchführung der Maßnahme sowie die Verteilung der Kosten geregelt werden muss.

Die Bahnanlage „Neubau der Eisenbahnüberführung“ bedarf einer Genehmigung. Hierzu ist ein entsprechendes bahnrechtliches Planverfahren erforderlich.

Die Fläche, die für den Treppenaufgang und die Aufzugsanlage im Südbereich benötigt wird, ist mit der planfestgestellten Nutzung nicht vereinbar und muss daher freigestellt werden. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde mit Schreiben vom 26.01.2017 von der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien bereits klargestellt, dass diese Fläche incl. der sich darauf befindenden Gleisanlage (Gleis 3) nicht mehr zu Bahnzwecken benötigt wird. Die Fläche stünde somit der Bauleitplanung zur Verfügung, sofern ein Erwerb durch die Stadt erfolgt. Ein eisenbahnrechtliches Verfahren, das die Freistellung der Fläche beinhaltet, ist bereits eingeleitet. Der Bebauungsplan wird eine entsprechende Bedingung aufnehmen, dass die festgesetzte Nutzung erst zulässig ist, wenn das Planrechtsverfahren erfolgt ist.

Im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung wird die Umsetzung der Maßnahme zwischen der Stadt Schwäbisch Hall und der DB Netz AG geregelt. Innerhalb dieser wird unter anderem festgelegt, dass die Bahnanlagen nicht beschädigt werden dürfen und die durch einen fachlich anerkannten Gutachter bestätigt sein muss. Des Weiteren wird in dieser die Inanspruchnahme der außerhalb des Geltungsbereichs liegenden Flächen im Rahmen der Baumaßnahme und für den Verbau geregelt. Auch mit der DB Station & Service AG werden vertragliche Regelungen getroffen.

3. Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches

3.1 Lage im Stadtgefüge

Das Gesamtgebiet Bahnhofsareal liegt südlich der historischen Altstadt von Schwäbisch Hall und grenzt an die südlichen Stadterweiterungen der Katharinvorstadt an. Die Steinbacher Straße, die das Plangebiet im Norden von der Katharinvorstadt trennt, ist Teil der ringförmigen Umfahrung der historischen Altstadt. Das Plateau des Plangebietes wurde nach Süden in die Hanglagen eingegraben und nach Norden zur Altstadt hin aufgeschüttet, so dass zur Steinbacher Straße hin heute

eine steile, Baum bestandene Böschung besteht, die einen deutlich sichtbaren Rand zur Altstadt hin ausbildet. Durch die Plateaulage der Bahngleishöhenlage ergeben sich interessante Blicke über die Stadt. Des Weiteren ist das Plangebiet von den im Süden hufeisenförmig umgebenden Hängen und von der oberen Altstadt um die St. Michaelskirche und den historischen „Neubau“ einsehbar.

3.2 Bestehende Nutzung

Das Gesamtgebiet Bahnhofsareal wird durch die Bahntrasse in einen nördlichen und einen südlichen Teil getrennt.

Die Bahntrasse besteht derzeit aus drei Gleistrassen. Das nördlich verlaufende Hauptgleis (Gleis 1) wird durch den Zugverkehr genutzt und ist durch einen Bahnsteig an den Haltepunkt angeschlossen. In der mittleren Trasse wird das Gleis 2 wieder neu eingelegt, um den Zugverkehr zu verbessern; ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren ist in Bearbeitung. Entlang der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs verläuft das nicht genutzte Gleis 3, das nach Aussage der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien (Schreiben vom 26.01.2017) nicht mehr zu Bahnzwecken benötigt wird.

Der Bahnhofhaltepunkt wird von Nahverkehrszügen in Richtung Heilbronn und in Richtung Crailsheim frequentiert. Auf der Strecke verkehren gegenwärtig vereinzelt Güterzüge.

Nördlich der geplanten Unterführung besteht das ehemalige Bahnhofsgebäude, das sich im Eigentum der Stadt Schwäbisch Hall befindet und, mit Ausnahme einer kleineren Einheit im Erdgeschoss, keinen bahnbetrieblichen Zwecken mehr dient. Für die Fahrgäste stehen außer dem Bahnsteig, der teilweise überdacht ist, lediglich einige Sitzbänke sowie Fahrscheinautomaten zur Verfügung. Ein Konzept zur Aufwertung dieser Liegenschaft wird derzeit erarbeitet.

Der Busverkehr von und zum Bahnhofhaltepunkt wird vor dem Bahnhofsgebäude abgewickelt. Die Güterschuppen im Südwesten des Bereichs stehen leer oder werden als Lagerflächen genutzt. Im Vorfeld des Bahnhofshaltepunktes gibt es ca. 80 Stellplätze, darunter 14 P&R Stellplätze.

Derzeit besteht zum einen am östlichen Rand des Bahnhofsareals eine Querungsmöglichkeit, in Form einer Fußgängerbrücke über die

Bahnanlagen sowie eine Unterführung in Verlängerung der Ringstraße / Alten Reifensteige.

3.3 Erschließung

Östlich neben der geplanten Unterführung verläuft in ca. 6 -10 m Tiefe der bestehende Hauptsammler, an den auch die Tiefenentwässerung des Gleisbetts angeschlossen ist. Der Mischwasserkanal bleibt bestehen und wird bei der Planung berücksichtigt.

Im Zuge des Baus der Bahnunterführung wird ein Trennsystem angelegt, an das auch das Plangebiet Süd angeschlossen werden soll.

3.4 Geltungsbereich

Der vorliegende Bebauungsplan umfasst das geplante Verbindungselement zwischen den Teilen als Unterführung unter der Bahnanlage mit Entreebereich von der Steinbacher Straße aus. Der Geltungsbereich umfasst Teile der Flurstücke 837, 837/4 und 837/12.

Im Norden grenzt der Geltungsbereich an die Steinbacher Straße sowie an die Bahnhofstraße. Die geplante Unterführung bildet die Verlängerung der Bahnhofstraße. Südlich endet der Geltungsbereich mit der südlichen Kante der Bahnflächen.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 0,13 ha. maßgeblich dafür ist die Abgrenzung im zeichnerischen Teil.

4. Städtebauliche Konzeption

4.1 Städtebauliche Gesamtkonzeption

Das städtebauliche Konzept des Büros K9 Architekten GmbH für das Gesamtquartier des Bahnhofsareals wird in Grundzügen dargestellt:

Im nördlichen Teil aufseiten der Innenstadt (**Teilbereich A**) wird der Bahnhofsbereich neu strukturiert. Dabei steht unter anderem der Erhalt des Bahnhofsgebäudes im Mittelpunkt. Zusätzlich sollen weitere Wohngebäude errichtet werden. Eine öffentliche Tiefgarage mit ca. 250 Stellplätzen (incl. private Stellplätze) soll in die Böschungsbereiche integriert werden, in der unter anderem auch die erforderlichen privaten Stellplätze für den Teilbereich A errichtet werden können.

Die nähere Ausgestaltung dieser Bebauung in Teil A erfolgt in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren „Bahnhofsareal Teilbereich Nord“.

Der Quartiersplatz bildet den Mittelpunkt des **Teilbereichs B**, südlich der Bahngleise. Der Quartiersplatz soll über gastronomische Einrichtungen, Läden und Aufenthaltsbereiche belebt werden. Die Bauflächen sollen in sechs nahezu gleich dimensionierte Baufelder untergliedert, die eine stimmige städtebauliche Lösung ergeben. Die Baufelder lassen verschiedene Wohntypologien (Townhouse, Geschosswohnungsbau, Baugruppen) zu. Die Hofflächen sichern die Freiraumversorgung und die Belichtung der unteren Geschosse. Die gesamte Bebauung soll 4-geschossig erfolgen. Durch einige geschickt platzierte Gebäudeteile mit geringeren Höhen wird eine Gliederung erreicht, sowie die Belichtung der unteren Geschosse optimiert. Die Grundflächenzahl in diesem Bereich von durchschnittlich 0,5 spiegelt die verdichtete Bebauungsart wider, die auch den raumordnerischen Gesichtspunkten Rechnung trägt. Die notwendige Parkierung erfolgt in Tiefgaragenstellplätzen. Besucher- und Kurzzeitstellplätze werden im öffentlichen Straßenraum geschaffen. Für den südlichen Bereich wurde der Bebauungsplan „Bahnhofsareal Süd“ bereits rechtsverbindlich.



Abb. : Städtebaulicher Realisierungswettbewerb „Bahnhofsareal“ Schwäbisch Hall - K9 Architekten GmbH, Städtebauliches Konzept.



Nordost-Südwest-Schnittansicht, Blick Richtung Westen

Abb. : Städtebaulicher Realisierungswettbewerb „Bahnhofsareal“ Schwäbisch Hall -K9 Architekten, Nordost-Südwest-Schnittansicht, Blick Richtung Westen

4.1 Unterführung mit Entree und Fahrradparkhaus

Als Verbindung zur Altstadt wird eine für Fußgänger und Radfahrer zu nutzende **Unterführung**, in Verlängerung der Bahnhofstraße, vorgesehen. Aufgrund des topografisch stark bewegten Geländes steigt die Unterführung von dem Eingang an der Steinbacher Straße an. Im südlichen Bereich überwindet eine Treppenanlage sowie ein Aufzug den restlichen Höhenunterschied zum Bahnhofsareal Süd.



Abb. : Genehmigungsplanung, Draufsicht, Ingenieurbüro Thomas Heim GmbH

Der Zugangsbereich von der Steinbacher Straße bekommt städtebaulich eine besondere Wertigkeit, da er die Funktionen Busumsteigeanlage, Bahnhof und Fahrradparkhaus sowie das im Anschluss daran geplante öffentliche PKW-Parkhaus des Teilbereichs B/Nord miteinander verbinden und den Eingangsbereich der Unterführung einladend und freundlich gestalten soll. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, wird ein Entreebereich angelegt, der sich, vom Niveau der Steinbacher Straße bis zum Niveau der Gleis- und Bahnsteighöhe erstreckt und der neben der Nutzung als Fahrradparkhaus mit ca. 130 Stellplätzen noch Serviceangebote für Reisende, wie Aufenthaltsmöglichkeiten, Toilettenanlagen, Ticketautomaten etc. aufnehmen kann. Der Zugang zum

Bahnsteig der DB erfolgt entweder über eine Treppenanlage neben der Unterführung oder über den im Entree/Fahrradparkhaus integrierten Aufzug.

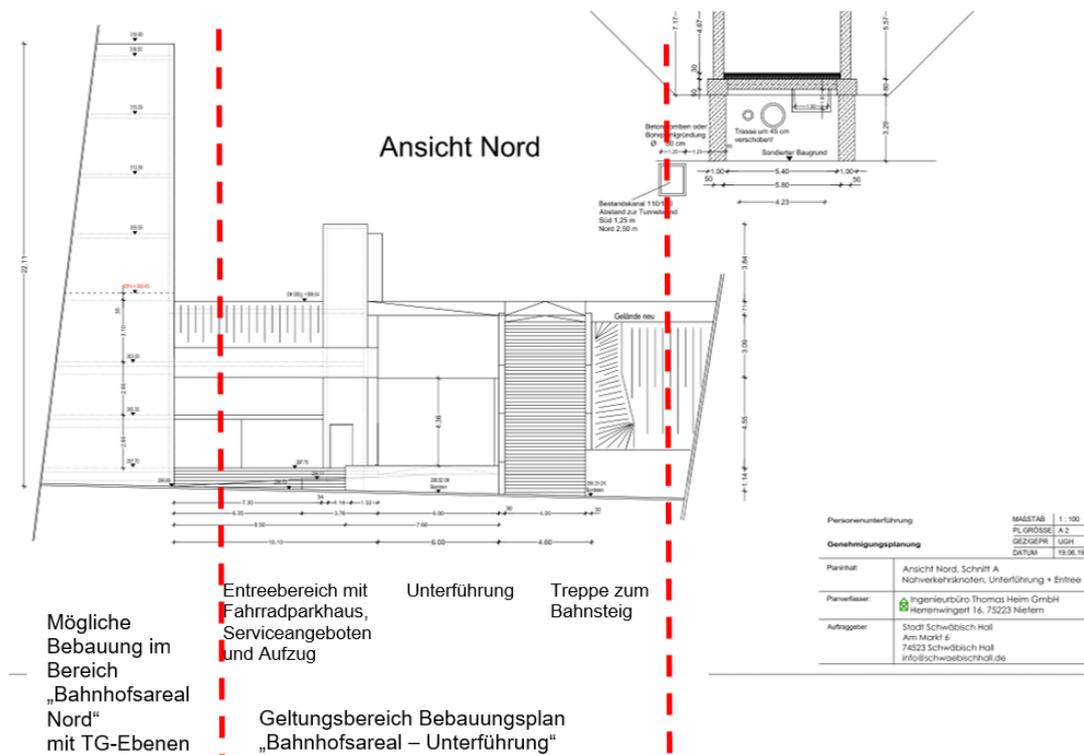


Abb. : Genehmigungsplanung, Ansicht Nord, Schnitt A – Nahverkehrsknoten, Unterführung + Entree, Ingenieurbüro Thomas Heim GmbH, Stand: 19.06.2019 ergänzt mit Beschriftung

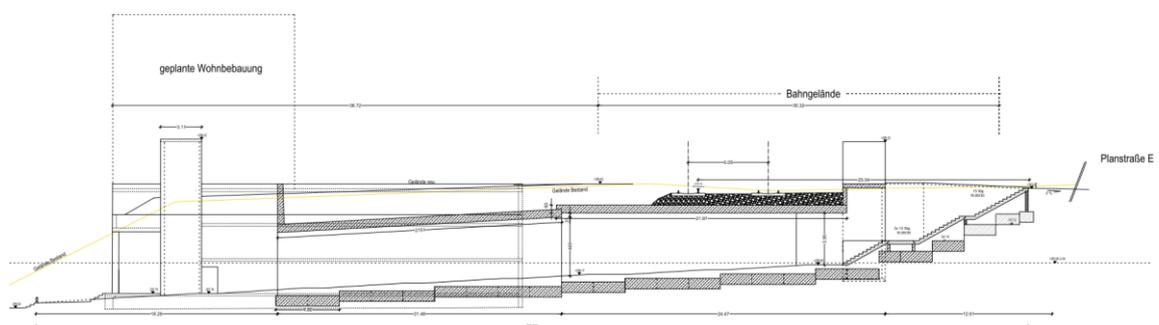


Abb. : Genehmigungsplanung, Längsschnitt b – Nahverkehrsknoten, Unterführung + Entree, Ingenieurbüro Thomas Heim GmbH, Stand: 19.06.2019

Die Unterführung mit Entreebereich und Fahrradparkhaus wird Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanes.

5. Umweltbericht

Im Rahmen der Aufstellung und Änderung der Bauleitpläne sieht das Baugesetzbuch (BauGB) vor, dass nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a eine Umweltprüfung durchzuführen ist. Hierbei sollen die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Dieser Umweltbericht soll Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen der Festsetzungen für das Vorhaben betroffen werden können.

Der Umweltbericht vom Büro G. i. V. Gesellschaft für interdisziplinäres Verfahrensmanagement mbH & Co KG ist Bestandteil der Begründung und den Anlagen des Bebauungsplans beigelegt. Teil des Umweltberichtes ist auch die Darstellung der Eingiffs- und Ausgleichsbilanz gem. § 1a Abs. 3 BauGB.

Die notwendigen artenschutzrechtlichen Untersuchungen vom Büro Blaser, Esslingen, die im Rahmen der Gesamtaufstellung des Bebauungsplans „Bahnhofsareal“ zum Vorentwurf 2016 erstellt wurden, sind Grundlage für die Behandlung des Themas Artenschutz im Umweltbericht und in diesem dargelegt.

Die in die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung eingestellten Maßnahmen sowie Maßnahmen, die durch den Artenschutz erforderlich werden, sind soweit sie innerhalb des Plangebietes liegen als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen. Sonstige erforderliche Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs sind als Hinweise im Bebauungsplan enthalten und Gegenstand vertraglicher Vereinbarungen.

6. Gutachten

6.1 Altlasten- und Baugrundmanagement / Untergrunderkundung

Parallel zur Bauleitplanung Bahnhofsareal wurde im Juli 2017 von der Stadt eine Zusammenführung vorhandenen Unterlagen über Baugrundverhältnisse und Altlastensituationen mit neuen zusätzlichen Bohruntersuchungen und Auswertungen beauftragt. In enger Absprache mit dem Landratsamt wurde eine Konversionsstrategie hinsichtlich Baugrund / Altlasten / Kampfmittel / Gebäuderückbau aufgestellt. Das Boden- und Altlastenmanagement liegt mit Bericht der BIG Prof. Burmeier

Ingenieurgesellschaft mbH, [Heilbronn] 05. Januar 2018 vor und ist dem Bebauungsplan als Anlage beigefügt.

6.2 Schall

Zur Gesamtplanung des Bahnhofsareals liegt eine Geräuschimmissionsprognose vom Büro rw bauphysik vom 17.04.2018 vor, welche neben den Schallimmissionen durch Straßenverkehr und Gewerbe auch die Auswirkungen des Schienenverkehrs ermittelt und bewertet. Die Unterführung ist Teil der Gesamtplanung und daher mitberücksichtigt. Zum Schutz vor schienenbezogenen Lärmeinwirkungen werden Schallschutzfestsetzungen bzw. Hinweise zur Berücksichtigung der DIN 4109 im Rahmen der Baugenehmigung in die angrenzenden Bebauungspläne „Teil Süd“ und „Teil Nord“ aufgenommen. Das Gutachten ist als Anlage zum Bebauungsplan den Unterlagen beigefügt.

Die Auswirkungen außerhalb des Bahnhofareals wurden in einer Voruntersuchung für das eisenbahnrechtliche Verfahren zum Vorhaben „Nahverkehrsknoten Schwäbisch Hall“ vom Büro rw bauphysik vom 07.01.2019 untersucht. Inhalt dieser Untersuchung waren unter zu Grundlegung der Prognosezugzahlen im Jahre 2030 die Auswirkungen durch den Neubau des Gleis 2 und Entlastung des Gleises 1 unter Berücksichtigung der Unterführung. Ergebnis der Untersuchung ist, dass es sich bei der eisenbahnrechtlichen Maßnahme nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV handelt. Das Gutachten ist Teil des eisenbahnrechtlichen Verfahrens und daher nicht Anlage des Bebauungsplans.

Für den vorliegenden Bebauungsplan wurde auf Basis dieser Untersuchung eine Gegenüberstellung erarbeitet, inwieweit sich das eisenbahnfachliche Überführungsbauwerk (Brücke) schalltechnisch auf die Immissionsorte im Umfeld der Unterführung auswirkt. Hierfür werden die Beurteilungspegel der geplanten Schienenstrecke mit und ohne Unterführung errechnet. Ergebnis der Stellungnahme 18739_Nahverkehrsknoten SHA vom Büro rw Bauphysik vom 01.07.2019 ist, dass die Beurteilungspegel unter Berücksichtigung der Unterführung nur maximal 0,4 dB höher sind als ohne Unterführung (IO Steinbacher Straße 11). Die höchsten Beurteilungspegel liegen am Bahnhofsgebäude vor. Hier wird im Nachtzeitraum auch der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete (MI) überschritten. Allerdings ergibt sich hier keine Pegelerhöhung durch die Unterführung. An allen weiteren Immissionsorten werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit

und ohne Unterführung unterschritten. Die schalltechnische Stellungnahme ist als Anlage dem Bebauungsplan beigelegt.

7. Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen

7.1 Maß der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung sichern die gewünschten Höhen baulicher Anlagen. Durch die Überschreitungsmöglichkeit für Aufzugsanlagen wird der barrierefreie Zugang gesichert. Die Überschreitung für Brüstungen ist für die Sicherheit notwendig.

7.2 Grünfläche

Die Grünfläche entspricht der im Umweltbericht dargelegten Minimierungsmaßnahme (009_M) und dient neben der Verbesserung der ökologischen Wertigkeit des Gebietes auch der Gestaltung.

7.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Festsetzungen sichern die im Umweltbericht dargelegten erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen (001_V bis 004_V). Auf die Begründung der Maßnahmenbeschreibung im Umweltbericht wird verwiesen.

7.4 Festsetzung ab dem Eintritt bestimmter Umstände

Durch die Festsetzung wird dem fachplanerischen Vorbehalt Rechnung getragen.

Die Festsetzung des Unterführungsbauwerks Verkehrsfläche, im Bereich der „lila-Fläche“ ist erst zulässig sofern die fachplanerische Zulässigkeit des Überführungsbauwerks (Brücke) gegeben ist.

Die gekennzeichneten Flächen, die für den Treppenaufgang und die Aufzugsanlage im Südbereich benötigt werden, sind mit der planfestgestellten Nutzung nicht vereinbar und müssen daher freigestellt werden. Die Flächen werden nicht mehr zu Bahnzwecken benötigt (Schreiben von der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien vom 26.01.2017), und können von der Stadt erworben werden. Ein eisenbahnrechtliches Verfahren zur Freistellung ist bereits

eingeleitet. Die festgesetzte Nutzung ist daher erst zulässig, wenn die Flächenfreistellung erfolgt ist.

8. Flächenbilanz

Die geplanten Flächen des 0,13 ha großen Plangebietes verteilen sich folgendermaßen:

<i>Bahnfläche</i>	<i>ca.</i>	<i>150 qm</i>
<i>Verkehrsfläche besondere Zweckbestimmung:</i>	<i>ca.</i>	<i>1085 qm</i>
<i>Davon: Rampe / Treppenanlage / Unterführung</i>	<i>ca.</i>	<i>740 qm</i>
<i>öffentliches Fahrradparkhaus / Platz</i>	<i>ca.</i>	<i>345 qm</i>
<i>öffentliche Grünfläche</i>	<i>ca.</i>	<i>50 qm</i>

Schwäbisch Hall, den

Peter Klink, Erster Bürgermeister