STADT SCHWÄBISCH HALL
FACHBEREICH
PLANEN UND BAUEN

BEBAUUNGSPLAN NR. 0174-06
„Bahnhofsareal Teil Nord“

Entwurf vom 10.02.2021

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
   Geltungsbereich
4. Städtebauliche Konzeption
   Städtebauliche Gesamtkonzeption
   Erschließung
   Ver- und Entsorgung
5. Umweltbericht
6. Gutachten
   Altlasten- und Baugrundmanagement / Untergrunderkundung
   Schallschutz
   Artenschutz
   Starkregen
7. Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen
8. Begründung zu den Örtliche Bauvorschriften
9. 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 Bahnhaltepunkt Schwäbisch Hall) zu klären. Da sich die Bahnnutzung heute ausschließlich auf den Bahnhaltepunkt Schwäbisch Hall mit seinem Vorfeld als Drehschreibe des öffentlichen Nahverkehrs beschränkt und die gewerbliche Nachnutzung des ehemaligen Güterbahnhofes beendet ist, soll im Umfeld des Bahnhaltepunktes

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. Auf der nördlichen Seite am Bahnhof wird durch eine rhythmisierte Bebauung mit Punkthäusern eine lebendige Stadtsilhouette geschaffen.

Zugleich bietet sich im nördlichen Bereich die Möglichkeit, den Bahnhaltepunkt Schwäbisch Hall als zentralen Umsteigepunkt zwischen Individualverkehr (PKW, Rad- und Fußverkehr) und öffentlichen Nahverkehr (Bus und Bahn) für die verschiedensten Mobilitätsarten auszubilden. Geplant wird direkt am Bahnhaltepunkt, der mit der neuen Unterführung auch die südlich gelegenen Stadtteile anbindet und fußläufig von der Altstadt entfernt ist, ein öffentliches Parkhaus für PKW und Rad, eine Bus-Umsteigeanlage an der Steinbacher Straße mit vier Bushaltestellen sowie verschiedene zusätzliche ergänzende Mobilitätsangebote (Leih- und Ladestationen etc.) zu errichten. Das öffentliche Parkhaus wird die bestehenden und durch die Neuplanung entfallenden Stellplätze im Bahnhofsbereich ersetzen und zusätzlich ergänzen.

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 und den notwendigen Abstimmungen zur Unterführung und der Straßenumgestaltung im nördlichen Bereich wurde nach der frühzeitigen Beteiligung der Bereich südlich der Bahnlinie abgetrennt und als Bebauungsplan „Bahnhofsareal Teil Süd “ in einem gesonderten Verfahren weitergeführt. Der Bebauungsplan „Bahnhofsareal Teil Süd “ ist am 12.12.2018 in Kraft getreten und wurde darauf durch ein Änderungsverfahren in einzelnen Punkten geändert. Der Teilbereich der Unterführung wurde in der Zwischenzeit auch aus dem Teilbereich Bahnhofsareal Nord herausgelöst und in einem separaten Bebauungsplan „Bahnhofsareal Unterführung “ bereits zur Satzung beschlossen. Im Rahmen der Finalisierung der Tiefgaragenplanung kann jetzt der Bebauungsplan „Bahnhofsareal Teil Nord “ fortgeführt werden.

2. Einfügen in bestehende Rechtsverhältnisse

2.1 Regionalplan

Im Regionalplan „Heilbronn-Franken “ 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. Da Schwäbisch Hall als Mittelzentrum kategorisiert ist, ist von einer Bewohnerdichte von 60 EW/ha auszugehen, die im Durchschnitt über das Stadtgebiet hinweg erreicht werden sollte. Vorgesehen sind im Urbanen Gebiet (0,37 ha) ca. 60 Wohneinheiten, was einer ausreichenden Verdichtung entspricht. Das Plangebiet ist zwar 1,4 ha groß, jedoch sind mind. 0,4 ha der Straßenflächen nicht der Erschließung des Gebietes zuzuordnen, sondern zentralen Infrastruktureinrichtungen für die Gesamtstadt.

Zusätzlich befindet sich im Regionalplan nördlich des Plangebiets ein Standort für zentrenrelevante regionalbedeutsame Einzelhandelsgroßprojekte (VRG). In diesen Gebieten hat der Einzelhandel einen Vorrang vor anderen Nutzungen. Davon ist das Plangebiet nicht betroffen. Regionalbedeutsame Einzelhandelsgroßprojekte sind im Gebiet nicht vorgesehen.

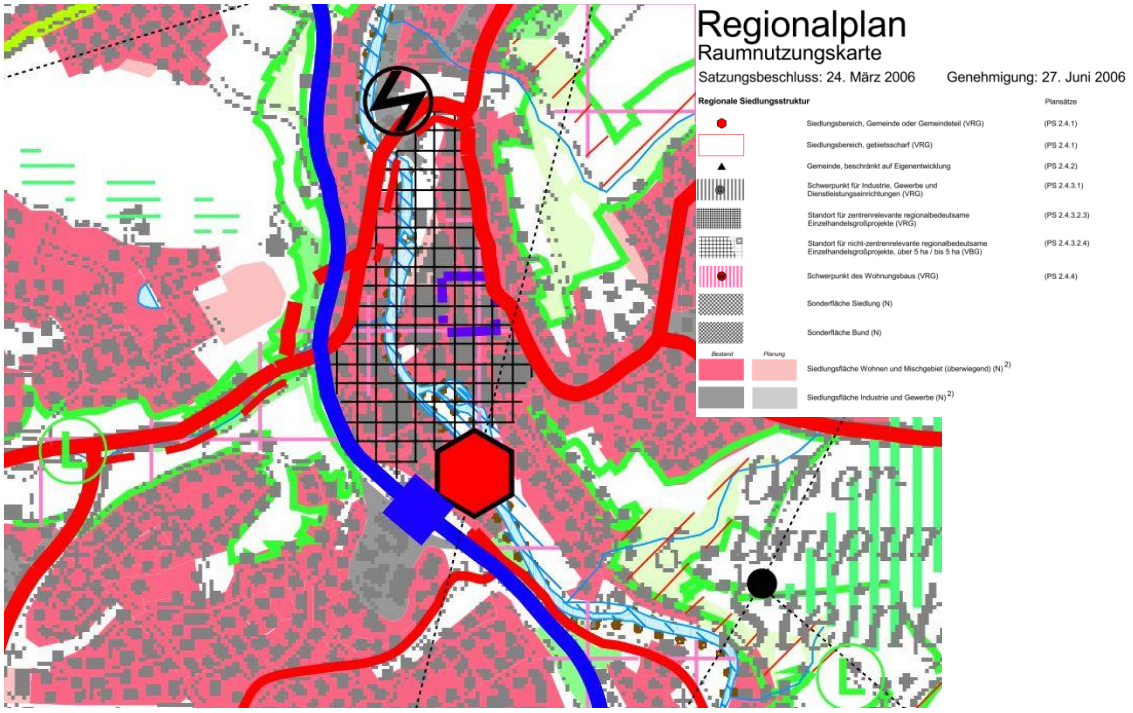

Abb.: Regionalplan Heilbronn Franken, Auszug Raumnutzungskarte

2.2 Flächennutzungsplan

Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan „7D Fortschreibung vom 19.11.2015 “ ist das Plangebiet „Bahnhofsareal “ nahezu komplett als gemischte Baufläche und in einem kleinen Teilbereich im Osten des Gebietes südlich der Bahnlinie als Grünfläche dargestellt. Die Bahnlinie ist als Bahnfläche dargestellt.

Der Bebauungsplan sieht die Festsetzungen von Urbanen Gebieten vor.

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

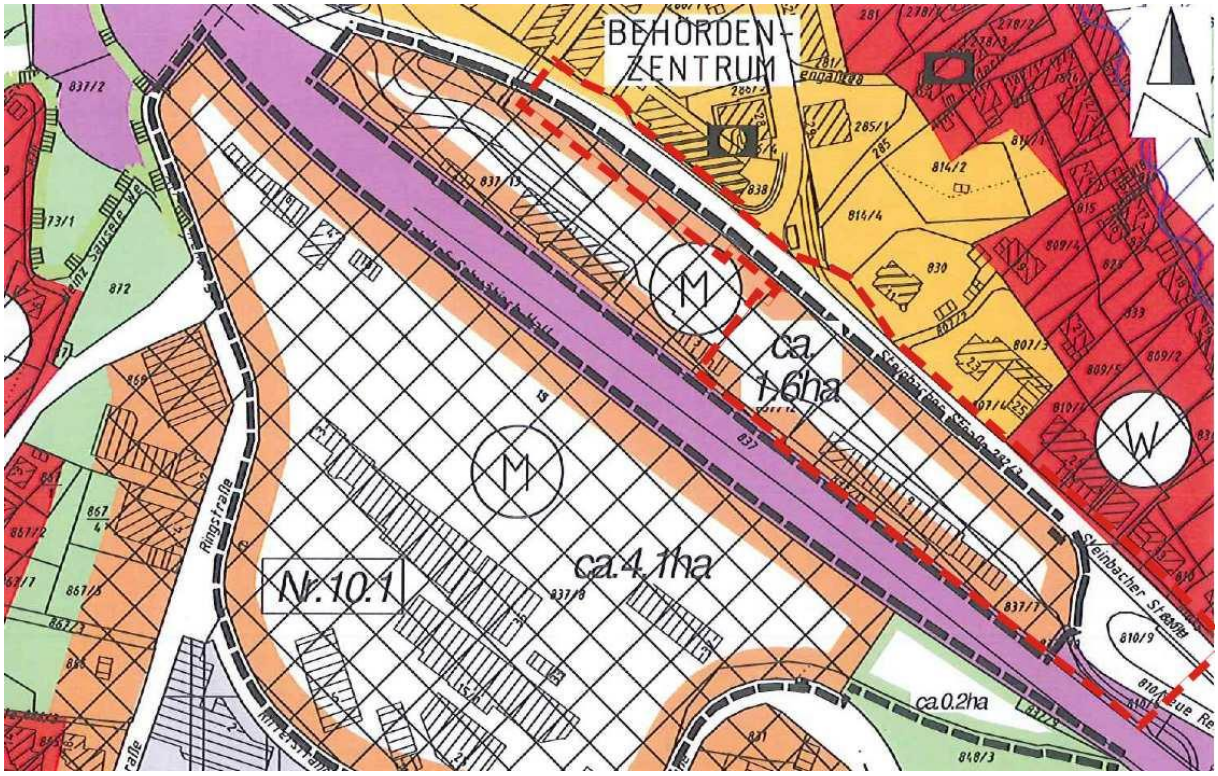

Abb.: Verwaltungsgemeinschaft Schwäbisch Hall Flächennutzungsplan mit Abgrenzung Plangebiet in rot

2.3 Bebauungspläne

Für den östlichen Teil des Geltungsbereichs besteht der Bebauungsplan „Neue Reifensteige 1980 “. Er weist für die betroffenen Bereiche Verkehrs- (heute Steinbacher Straße, damals Bahnhofstraße, neue Reifensteige) Verkehrsgrünflächen sowie Bahnflächen auf, die sich im Besitz der Stadt befinden und nicht von der Bahn gewidmet sind.

Im Norden besteht der Bebauungsplan „Bahnhofsstraße “, rechtsverbindlich seit 1990 respektive dessen Abänderung „Bahnhofsstraße, 2. Änderung Lindach “, rechtsverbindlich seit 1999, an. Diese sehen für das Plangebiet entlang der Steinbacher Straße (ehemals Bahnhofstraße) Verkehrsflächen und der südlich davon angrenzenden Böschung öffentliche Grünfläche vor. Für die nördlich, außerhalb des Geltungsbereichs liegenden Flächen sind Sondergebiete Behörden, Allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete festgesetzt.

Südlich und südwestlich des Geltungsgebereichs zum vorliegenden Bebauungsplan besteht der Bebauungsplan „Bahnhofsareal Unterführung “

vom 17.9.2019 sowie der Bebauungsplan „Bahnhofsareal Teil Süd, 1. Änderung “, Satzungsbeschluss 07.10.2020.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Bahnhofsareal Teil Nord “ greift am westlichen Rand in dem Geltungsbereich des Bebauungsplans „Bahnhofsareal Unterführung “ ein.

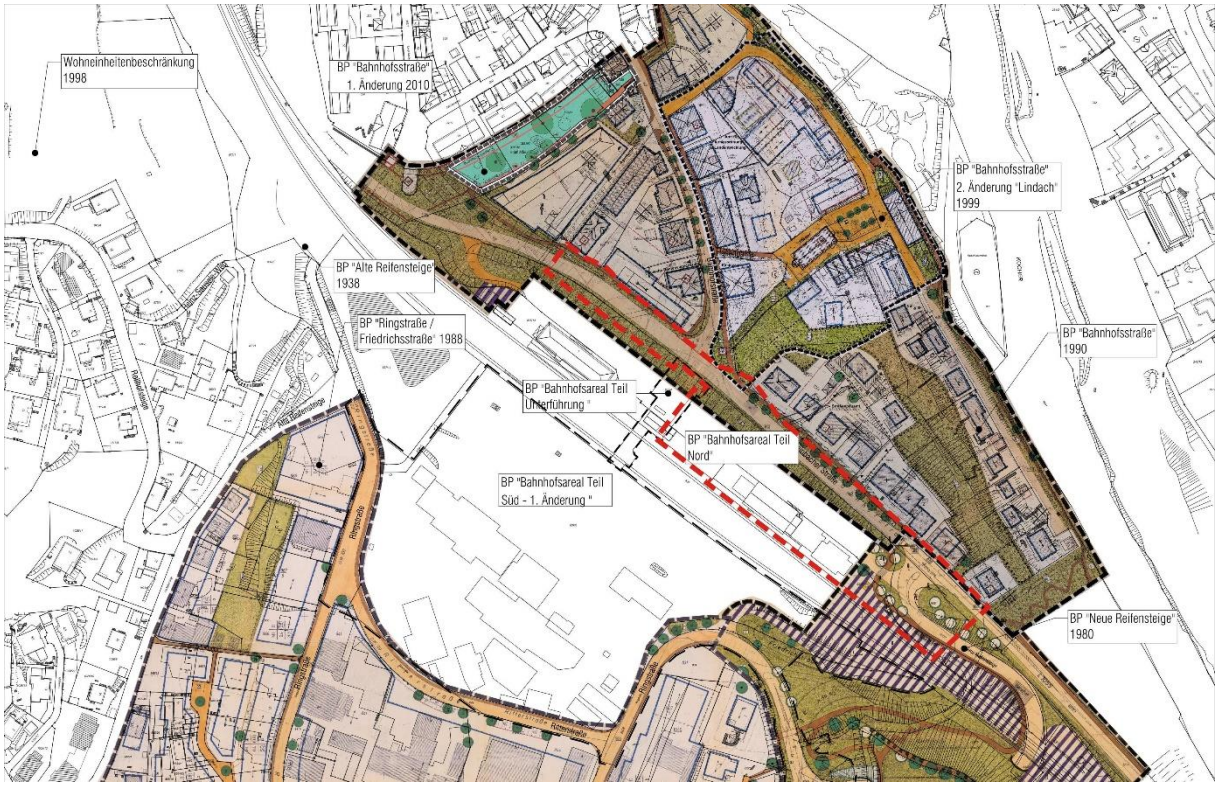

Abb.: Übersicht bestehender Bebauungspläne mit Abgrenzung Plangebiet in rot

2.4 Fachplanungsvorbehalt Eisenbahn

Flächen für Bahnanlagen 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).

Auf den Flurstücken 837 (Eigentümer DB Netz AG) und 837/11 (Eigentümer Stadt Schwäbisch Hall) befindet sich bei km 64,6 eine abbruchreife ehemalige Seitenrampe, die das Freistellen von Bahnbetriebszwecken und somit das Inkrafttreten auf dem Flurstück 837/11 momentan noch verhindert. Der Abbruch der Rampe ist im Zusammenhang mit diversen Oberbauerneuerungen im Bf Schwäbisch Hall und der Gleisverlegung geplant.

Der Bebauungsplan wird eine entsprechende Bedingung aufnehmen, dass die festgesetzte Nutzung als private Grünfläche erst zulässig ist, wenn der Abbruch der Rampe erfolgt und somit die Fläche von Bahnbetriebszwecken freigestellt ist.

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 südliche Stadterweiterung der Katharinenvorstadt an. Die Steinbacher Straße, die das Plangebiet von der Katharinenvorstadt 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 des Plangebietes ergeben sich interessante Blicke über die Stadt. Im Süden wird das Plangebiet durch die Bahngleise begrenzt. Des Weiteren ist das Bahnhofsareal von den im Süden hufeisenförmig umgebenden Hängen und von der oberen Altstadt um die St. Michaelskirche und den historischen „Neubau “ einsehbar.

Abb.: Lage im Raum, Luftbild (Quelle: google maps, abgerufen am 06.05.2020)

3.2 Bestehende Nutzung

Das Gesamtgebiet Bahnhofsareal wird durch die Bahntrasse in einen nördlichen und einen südlichen Teil getrennt. Der vorliegende Bebauungsplan umfasst den nördlich der Gleise liegenden Teil, ausgenommen des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Bahnhofsareal Unterführung “. Der vorliegende Bebauungsplan greift am westlichen Rand ca. 2,00 m in den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Bahnhofsareal Unterführung “ ein. Die Unterführung dient der Realisierung der Querverbindung der Teilbereiche unter den Bahngleisen hindurch.

Das Plangebiet ist vorrangig durch die Bahn und Verkehrsanlagen geprägt. Das angrenzende ehemalige Bahnhofsgebäude wird derzeit nicht genutzt. Angestrebt wird eine Nutzung mit Gastronomie, Übernachtung und Kultur. Außerdem bestehen innerhalb des Gebietes alte Lagerschuppen. Davon wird zukünftig einer erhalten bleiben. Der Busverkehr von und zum Bahnhaltepunkt 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.

Der Teilbereich des Bahnhofsareals Süd besteht im Wesentlichen aus dem ehemaligen Güterbahnhof der Stadt mit Verladerampen, die gewerbliche Nutzung wurde bereits aufgegeben.

Die Bahntrasse besteht derzeit aus zwei Gleistrassen. Das nördlich verlaufende Hauptgleis, welches durch den Zugverkehr genutzt wird, ist durch einen Bahnsteig an den Haltepunkt angeschlossen. Das südlich verlaufende, derzeit nicht benutzte Gleis soll langfristig an das nördliche Gleis heran verlegt werden.

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

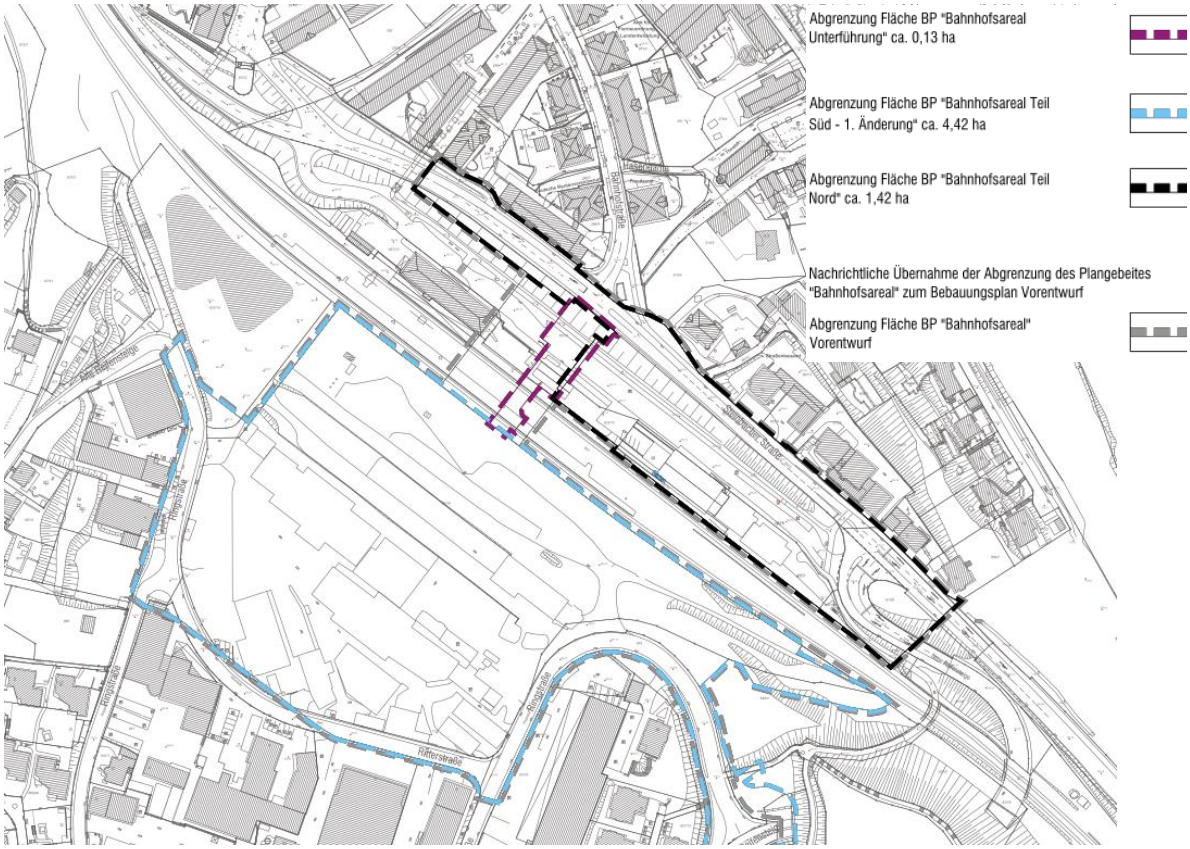

Abb.: Abgrenzung der einzelnen Bebauungspläne des Bahnhofsareals

Fußläufig ist der nördliche Teil des Bahnhofsareals derzeit mit einem Steg vom Bahnhofsgebäude über die Steinbacher Straße mit Aufzug und Treppenanlage an die Katharinenvorstadt angebunden.

3.3 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die folgenden Flurstücke ganz oder teilweise: 837/11, 837/12, 837/4, 282/3, 810/5, 810/1, 810/9, 810/7, 810/6, 837/7 und 837/10.

Im Norden grenzt der Geltungsbereich an die Steinbacher Straße an. Die westliche Bebauungsplangrenze verläuft entlang der östlichen Grenze der geplanten Unterführung. Im Osten umfasst der Planumgriff die Neue Reifensteige sowie die angrenzenden Verkehrsgrünflächen. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 1,4 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 ist im Folgenden dargestellt. Im südlichen Bereich charakterisiert sich die städtebauliche Konzeption durch Blockstrukturen. Im nördlichen Teilbereich durch versetzte Punktgebäude.

Abb.: Städtebaulicher Realisierungswettbewerb „Bahnhofsareal “ Schwäbisch Hall - K9 Architekten GmbH, Städtebauliches Konzept, zuletzt aktualisiert 20.04.2020

Im nördlichen Teil aufseiten der Innenstadt wird der Bahnhofsbereich neu strukturiert. Zusätzlich zum Bahnhofsgebäude sowie eines erhaltenswerten Schuppens sollen weitere Wohngebäude errichtet werden. Die Gebäude sollen als Einzelbaukörper in Erscheinung treten und die städtebauliche Granulation der Katharinenvorstadt aufnehmen. Durch Versätze und unterschiedliche Gebäudehöhen soll eine Auflockerung entstehen, die immer wieder von Grünbereichen unterbrochen wird. Im Vergleich zum Wettbewerbsentwurf werden die Gebäudekanten der vordersten Gebäude in ihrer Ansicht mit den Sockelgeschossen zur Steinbacher Straße hin etwas zurückgenommen, so dass die in Erscheinung tretende Höhe verringert wird.

Abb.: Städtebaulicher Realisierungswettbewerb „Bahnhofsareal “ Schwäbisch Hall - K9 Architekten GmbH, Visualisierung von der Steinbacher Straße, Stand 25.11.2019

Im südöstlichen Bereich bleibt der ehemalige Bahnschuppen bestehen. Auch die Erschließung sowie die Gehölze bleiben hier erhalten.

Im Kreuzungsbereich Steinbacher Straße / Bahnhofstraße soll eine teilweise öffentliche und private Tiefgarage mit ca. 250 Stellplätzen auf drei Ebenen in den Böschungsbereich integriert werden. In den Sockelgeschossen wird auf dem Höhenniveau der Steinbacher Straße auch eine Mobilitätsstation entstehen.

Als Verbindung zur Altstadt ist eine für Fußgänger und Radfahrer zu nutzende **Unterführung**, in Verlängerung der Bahnhofstraße, geplant, die künftig auch den Bahnsteig anbindet. Die Unterführung mündet auf der südlichen Bahnseite auf den **Quartiersplatz**.

4.2 Erschließung

Das Plangebiet wird weiterhin über die am westlichen Rand bestehende Bahnhofszufahrt von der Steinbacher Straße/Neue Reifensteige erschlossen. Von der Steinbacher Straße wird es eine Zufahrtsmöglichkeit in die Tiefgarage geben. Die Ausgestaltung des Einfahrtsbereichs sowie notwendige Abbiegespuren sind Gegenstand der Erschließungsplanung und nachrichtlich im Bebauungsplan dargestellt.

Die interne Erschließung erfolgt zum einen über die gemeinsamen Sockelgeschosse und zum anderen über ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Anwohner entlang der südlichen privaten Grünfläche von der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung i.V.m. Steinbacher Straße/Neue Reifensteige aus Richtung Bahnhof.

4.3 Ver- und Entsorgung

4.3.1 Entwässerung

Ein bestehender Hauptsammler kreuzt im Bereich des Bebauungsplans Bahnhofsareal Nord die Steinbacher Straße. Es sind somit im vorliegenden Bebauungsplanverfahren hierzu keine Festsetzungen aufzunehmen.

Im Bebauungsplangebiet wird ein Trennsystem vorbereitet, welches vorerst in das bestehende Mischsystem der Steinbacher Straße geleitet wird. Die Entwässerungsplanung wird mit dem Landratsamt im Vorfeld der Bauausführung abgestimmt.

4.3.2 Energetische Ausstattung

Hinsichtlich der energetischen Ausstattung des Plangebietes wird im Rahmen der Erschließungsarbeiten ein Anschluss an das Fernwärmenetz hergestellt. Ein Anschlusszwang der Wohneinheiten wird über eine eigens aufgestellte Satzung gesichert.

4.3.3 Müllentsorgung

Müllfahrzeuge werden vom Bahnhof kommend die Feuerwehrumfahrt nutzen und danach über die Neue Reifensteige wieder ausfahren.

Müllsammelstellen müssen in den Tiefgaragen oder in den Erdgeschossen eingeplant werden. Sie sind städtebaulich nicht in den Freiflächen (Hofflächen oder Straßenraum) erwünscht. Die Bereitstellung der Müllbehälter erfolgt auf privater Fläche.

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 Ingenieurbüro Blaser in Esslingen ist Bestandteil der Begründung und den Anlagen des Bebauungsplans beigefügt. Teil des Umweltberichtes ist auch die Darstellung der Eingiffs- und Ausgleichsbilanz gem. §1a Abs. 3 BauGB.

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 Schallschutz

Im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung wurde vom Büro rw Bauphysik in Schwäbisch Hall ein Schallgutachten erstellt, das die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet (Schiene und Straße) ermittel und bewertet und Festsetzungsvorschläge für die Übernahme in den Bebauungsplan formuliert.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005 für urbane Gebiete (MU) im Tagzeitraum überschritten werden und auch im Nachtzeitraum überwiegend Überschreitungen vorliegen. In Teilbereichen entstehen Überschreitungen der Schwelle der Gesundheitsgefährdung.

Hinsichtlich der Tiefgarage wurden keine Konflikte festgestellt.

Nach der frühzeitigen Beteiligung des Bebauungsplans - zu dem es bereits ein Schallgutachten gab - wurde der besonders verlärmte Teilbereich am Knotenpunkt „Steinbacher Straße/ Neue Reifenstraße aus dem Neubaukonzept herausgenommen. Weitere aktive Maßnahmen zum Schallschutz scheiden aufgrund der räumlich begrenzten und innerstädtischen Lage aus. Stattdessen werden passive Maßnahmen zu Schutz der Wohn- und Aufenthaltsbereiche in den Bebauungsplan übernommen.

Das Gutachten ist Anlage des Bebauungsplans.

6.3 Artenschutz

Die notwendigen artenschutzrechtlichen Untersuchungen wurden vom Büro Blaser, Esslingen erstellt und sind Anlagen des Bebauungsplans. Die Ergebnisse sind im Umweltbericht dargestellt. Die erforderlichen Maßnahmen zum Artenschutz wurden als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen.

6.4 Starkregen

Die Starkregenuntersuchung Schwäbisch Hall – Bahnhofsareal Nord, Fichtner Water & Transportation GmbH, Stuttgart 05.02.2021 stellt anhand eines Simulationsmodels dar, inwiefern sich die Situation im außergewöhnlichem Starkregenfall vor und nach der Umsetzung der Baumaßnahmen im Umfeld auswirkt. Es wird aufgezeigt, dass der Überlauf des Gleisbettes durch das neue Baugebiet zur Steinbacher Straße durch die Einplanung einer Mauer oder Geländeerhöhung vermieden werden kann.

Entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Neubebauung und der unterliegenden Stadtteile der Altstadt werden in die Festsetzungen des Bebauungsplans aufgenommen.

7. Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen

7.1 Art der baulichen Nutzung

7.1.1 Urbanes Gebiet

Die Festsetzung eines Urbanen Gebietes entspricht der gewünschten städtebaulichen Struktur des Gebietes. Nahe des Zentrums in direkter Nähe zum Bahnhaltepunkt Schwäbisch Hall soll ein urbanes, lebendiges Quartier entstehen, das durch eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten und öffentlichen Einrichtungen geprägt ist und möglichst umfassend die Belange unterschiedlicher Bevölkerungsschichten berücksichtigt.

Um das Gebiet trotz hoher Dichte qualitätsvoll und attraktiv zu gestalten und die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume vor allem am Eingangsbereich der Unterführung sowie im Bereich des alten Schuppens durch Nutzungen zu unterstützen, die dem Verweilen dienen, werden Nutzungen, die sich aus räumlicher Sicht oder aus Gründen des negativen Einflusses nicht eignen, ausgeschlossen.

Durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten und Fremdwerbung besteht die Gefahr, dass die Gebiete abgewertet werden und sich ein Trading Down Prozess einstellt. Die Nutzungen sind im Gebiet nicht gewünscht und sind im Stadtgebiet an anderer Stelle zulässig.

Auch Tankstellen sind städtebaulich an anderer Stelle im Stadtgefüge besser platziert. Im Gebiet besteht kein Durchgangsverkehr und es soll auch kein zusätzlicher Zielverkehr induziert werden. Des Weiteren werden die wertvollen Flächen für die Wohnraumschaffung und die Schaffung attraktiver Arbeitsplätze in der Nähe des Stadtzentrums und des ÖPNV-Haltepunktes benötigt.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Überschreitung der **Grundflächenzahl** für die Sockelgeschosse ermöglicht das städtebauliche Ziel die Garagengeschosse zu errichten. Da das Grundstück aufgrund der Lage zwischen Steinbacher Straße und Bahnlinie nur begrenzte Maße aufweist, ist eine vollständige Ausnutzung der Fläche notwendig. Da in den überbaubaren Grundstückflächen für das Sockelgeschoss nur Garagengeschosse und Kellerräume zulässig sind, werden Besonnung- und Belichtungsverhältnisse durch die Festsetzung nicht eingeschränkt. Durch die Errichtung der Stellplätze in Tiefgaragen, wird der Freiraum

auf dem Sockelgeschoss zum Aufenthalt und zur Begrünung nutzbar. Die Festsetzung dient demnach der Qualitätsaufwertung des Gebietes.

Die Zahl der **Vollgeschosse** wird als Höchstzahl festgesetzt, um die auf dem Sockelgeschoss innerhalb der maximalen Gebäudehöhe möglichen Geschosszahlen zu verdeutlichen. Die Sockelgeschosse als Garagengeschosse werden zu den Vollgeschossen nicht hinzugezählt. Sie sind in den Hang integriert und selbst zur Steinbacher Straße nur zum Teil sichtbar. Durch die Unterbringung von öffentlichen und privaten Stellplätzen dienen die Garagengeschosse dazu, oberirdische Flächen von Stellplätzen freihalten zu können und die Freiflächenqualitäten des gesamten Umfeldes zu steigern.

Die festgesetzten maximalen **Gebäudehöhen** entsprechen dem städtebaulichen Konzept, das dem Bebauungsplan zu Grunde liegt. Für Wohnungsbau sind zwischen vier und sechs Geschosse auf dem Sockel möglich.

Für das Sockelgeschoss wird eine maximale Gebäudehöhe in absoluten Werten, aufgrund der topographischen Verhältnisse festgesetzt. Im Bereich des Eingangs zur Unterführung, tritt das Sockelgeschoss zur Steinbacher Straße mit bis zu drei Geschossen in Erscheinung und nach Osten schiebt es sich immer mehr in das Gelände ein, sodass hier nicht mal mehr ein ganzes Geschoss in Erscheinung tritt.

Anlagen zur Nutzung von solarer Strahlungsenergie und sonstige bauliche Anlagen sollen die Gebäudehöhen d.h. die Attika nicht überschreiten, um eine ruhige Dachlandschaft zu erhalten. Dies ist vor allem aufgrund der möglichen Draufsicht von den umliegenden Hängen von Belang.

*Hinweis: Überschreitung der Obergrenzen der **Geschossflächenzahl***

Auf die Festlegung der Geschossflächenzahl wird verzichtet, da das Maß der baulichen Nutzung ausreichend über die überbaubaren Grundstücksflächen und die Gebäudehöhen definiert ist. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass durch die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung die Obergrenzen der Geschossflächenzahlen nach § 17 BauNVO zum Teil erheblich überschritten werden können). Durch die Anordnung der überbaubaren Grundstücksflächen zueinander und die festgesetzten Gebäudehöhen werden trotz der möglichen Überschreitung der Obergrenzen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt.

7.3 Bauweise

Die städtebauliche Konzeption sieht die Entwicklung von einem Sockelbau mit aufstehenden Einzelhäusern vor. Mit der Festsetzung der offenen Bauweise wird diesem städtebaulichen Ziel nachgekommen. Da der Gebäudesockel jedoch über 100 m lang ist, muss die Längenbeschränkung der offenen Bauweise aufgehoben werden.

7.4 Überbaubare Grundstücksfläche

Die Baugrenzen (dunkelblau) für die Hauptbaukörper bilden den gewünschten Städtebau der aufstehenden Gebäude ab, ermöglichen Sichtbeziehungen und lassen bewusst nur begrenzt Spielraum bei der Ausgestaltung der baulichen Anlagen zu.

Die Baugrenzen für die Sockelgeschosse ermöglichen das Errichten zusammenhängenden, die aufstehenden Gebäude verbindende Untergeschosse, die durch die Topographie zur Steinbacher Straße in Erscheinung treten.

7.5 Stellplätze und Garagen

Die Festsetzung, dass Stellplätze nur in den Sockelgeschossen zulässig, sind bedarf gem. § 12 Abs. 5 BauNVO besondere städtebauliche Gründe. Diese ergeben sich im Plangebiet aus der gewünschten städtebaulichen Struktur, der hohen Ausnutzung der Fläche und dem schmalen Grundstückszuschnitt. Die vorgesehene Bebauungskonzeption sieht die Unterbringung der Stellplätze in den Sockelgeschossen vor, zudem wird zentral am Bahnhof ein öffentliches Parkhaus erstellt. Oberirdische offene Stellplätze würden die Qualität der aufstehenden Bebauung und das Angebot an Aufenthaltsflächen und Flächen zur Begrünung stark einschränken.

Oberirdische Stellplätze im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Verkehrsberuhigter Bereich sollen vor allem für Kurzzeitplätze für soziale Dienste oder ähnliches, als Behindertenstellplätze und als Sonderstellplätze für Fahrzeuge, die nicht tiefgaragentauglich sind, zur Verfügung stehen.

Die Lage der Ein- und Ausfahrtsbereiche dient der Verkehrssicherheit, der Verkehrsberuhigung und der Gewährleistung des Verkehrsflusses auf den Erschließungsstraßen. Rettungsfahrzeuge sind von diesem Zufahrtsverbot ausgenommen.

7.6 Nebenanlagen

Die Freibereiche sind durch Begrünung und zum Aufenthalt zu nutzen, nur somit lässt sich eine entsprechend verdichtete und dennoch hochwertige Bebauung realisieren. Sie sollen nicht durch Nebenanlagen verbaut werden.

Ausgenommen werden Fahrradabstellplätze, um deren Herstellung und Nutzung zu erleichtern und zu unterstützen sollen sie in den Freibereiche, nicht jedoch in den Straßenbereichen, zulässig sein. Um dennoch die Freibereiche qualitätsvoll zu gestalten, müssen diese begrünt werden (siehe hierzu auch 7.8).

7.7 Gebiete, in denen bei der Errichtung baulicher Anlagen bestimmte bauliche oder technische Maßnahmen getroffen werden müssen, die der Vermeidung oder Verringerung von Hochwasserschäden einschließlich Schäden durch Starkregen dienen, sowie die Art dieser Maßnahmen

Die Festsetzungen dienen dem Schutz vor Starkregenereignissen. Durch die Errichtung einer Mauer oder eines Walls und die Höhenlage der Gebäudeöffnungen an der Südost-Fassade wird der Abfluss in die Altstadt und in Gebäudeteile des Neubauvorhabens verhindert.

Siehe hierzu auch Starkregenuntersuchung als Anlage zum Bebauungsplan.

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

7.8.1 Artenschutzmaßnahmen

Die Prüfung der Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG (s. SaP) ergab, dass die festgesetzten Maßnahmen zum Artenschutz erforderlich sind. Auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Anlage des Bebauungsplans, wird verwiesen.

7.8.2 Außenbeleuchtung

Durch die nächtliche Straßenbeleuchtung angezogen, verlassen nachtaktive Fluginsekten ihre in der Umgebung gelegenen Lebensräume. Sie werden durch das dauernde Umfliegen der Lichtquelle geschwächt und sterben bzw. werden zur leichten Beute für größere Tiere. Entscheidend für die Lockwirkung einer Lampe ist der Spektralbereich des Lichts. Die meisten Insekten nehmen überwiegend Licht im Wellenlängenspektrum zwischen 380nm und 400nm wahr. Liegt die abgestrahlte Wellenlänge

einer Lampe über diesem Spektralbereich verliert sie ihre Lockwirkung und wird von Insekten kaum oder gar nicht wahrgenommen. Als besonders geeignet haben sich Natriumdampf-Hochdrucklampen und LEDs erwiesen. Insbesondere der Einsatz von gelben oder warm-weißen LED-Lampen zeigte im Versuchen deutlich geringere Lockwirkungen auf nachtaktive Insekten.

7.8.3 Dachbegründung / Dachdeckung

Die Wärmespeicherung des Substrates verzögert Temperaturschwankungen. Es verhindert somit ein schnelles Aufheizen der Dachflächen am Tag und verringert die nächtliche Wärmeabstrahlung. Begrünte Dächer speichern Niederschlagswasser, bringen einen Teil davon durch Verdunstung vorzeitig in den atmosphärischen Wasserkreislauf zurück und lassen das Überschusswasser erst zeitverzögert in die Kanalisation abfließen.

Ziel der Festsetzung ist eine möglichst vollflächige Begrünung. Technisch notwendige Dachaufbauten sowie Terrassen sollen dennoch möglich sein. Da aufgrund der Einsehbarkeit des Gebietes von den umliegenden Hanglagen der vierten Dimension, der Dachaufsicht, eine besondere Gewichtung beikommt, müssen diese jedoch flächenmäßig und in ihrer Lage reglementiert werden. Um eine ruhige Dachlandschaft zu erwirken, sind Dachterrassen auf den obersten Geschossen eines Gebäudes nicht zulässig. Die Dachterrassen sollen nur als Austritt vom obersten Geschoss auf den Gebäudeteil mit einer geringeren Gebäudehöhe möglich sein. Anlagen für die Nutzung solarer Strahlungsenergie sind hingegen nur auf den höchsten Gebäudeteilen zulässig. Somit wird die direkte Draufsicht von einem höher liegenden Geschoss vermieden. Die Beschränkung, dass die technischen Aufbauten und Anlagen für die Nutzung solarer Strahlungsenergie nicht über die Gebäudehöhe herausragen dürfen, ist unter der Festsetzung zum Maß der baulichen Nutzung geregelt (siehe 7.2).

7.8.4 Pflanzbindung innerhalb der Maßnahmenfläche Starkregen (V4)

Die Maßnahme sichert den Erhalt der Bäume bei Herstellung der Maßnahme zur Schutz vor Starkregen.

Siehe hierzu auch Starkregenuntersuchungen am Bahnhofsareal Nord, Anlage des Bebauungsplans.

7.8.5 FNL 1 Entsiegelung und Pflanzbindung

Durch die Festsetzung einer verkehrsberuhigten Fläche auf dem übrigen Bereich werden diese Verkehrsflächen nicht mehr benötigt. Durch die

Entsiegelung der Gehweg und Stellplatzflächen werden den bestehenden Bäumen mehr Wirkungs- und Entfaltungsraum gegeben und die Bodenfunktion wiederhergestellt. Die Maßnahme dient als interne Ausgleichsmaßnahme den Eingriff zu reduzieren.

7.9 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Die eingetragenen Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit dienen der Durchlässigkeit des Gebietes und der fußläufigen Verbindung zum Bahnhofsplatz und zu den Gleisen. Das Fahrrecht sichert die Zugänglichkeit für Rettungsmöglichkeiten sowie die Ver- und Entsorgung des Gebietes. Die Geh- und Fahrrechte gelten lediglich auf der Höhe der Sockelgeschosse.

Die Verschiebungsmöglichkeit sichert eine gewisse Flexibilität in der Freiflächengestaltung.

7.10 Die von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung, die Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen

Aufgrund deutlicher Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 sind Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner erforderlich. Durch entsprechende Dämmung und bauliche Schallschutzmaßnahmen (wie Doppelfassaden oder verglaste Vorbauten z.B. Loggien, Windergärten) können Innenraumpegel erreicht werden, die die vorgegebenen Werte einhalten. Auch durch eine entsprechende Grundrissorientierung der Wohnungen oder Büroräume können Lärmeinwirkungen gemindert werden. Schutzbedürftige Räume werden danach zur lärmreduzierten Gebäudeseite ausgerichtet. Lüftungseinrichtungen werden festgesetzt, damit ein Luftaustausch auch ohne das Öffnen der Fenster ermöglicht wird.

Im Baufeld M2 wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung an der bahnzugewandten Gebäudefassade um 1 dB überschritten. Deshalb werden hier Schlafräume an der bahnzugewandten Gebäudefassade ausgeschlossen.

Aus die detaillierten Ausführungen des Schallgutachtens - Anlage des Bebauungsplans - wird verwiesen.

7.11 Anpflanzungen und Pflanzbindungen

7.11.1 Pflanzbindung pb

Die Festsetzung sichert die vorhandene Böschungsvegetation mit Gehölzen und Bäumen. Ein neu gepflanzter Baum benötigt viele Jahre, um eine Krone zu entwickeln, die die angestrebten Funktionen Klimaregulierung, Staubbindung, Verringerung des Wasserabflusses und Lebensraum für Vögel und Insekten erfüllt. Die im zeichnerischen Teil gekennzeichneten Einzelbäume sollen zur Erfüllung dieser Aufgabe und aufgrund ihrer hohen ökologischen Wertigkeit geschützt und erhalten werden.

7.11.2 Pflanzgebote

Die Pflanzgebote dienen der Ergänzung des Grünsystems entlang der Bahnflächen sowie der Durchgrünung des Gebietes und tragen einen dem positiven städtebaulichen Erscheinungsbild des Baugebietes und der Gliederung des Straßenraums der Steinbacher Straße bei.

Die eingetragenen Baumstandorte können im Rahmen der Ausführungsplanung variieren, die Mindestanzahl ist jedoch durch die Plandarstellungen und textliche Festsetzung fixiert.

Des Weiteren minimieren sie den Eingriff in den Naturhaushalt. Einer Erwärmung der Fläche wird durch Begrünungsmaßnahmen entgegengewirkt. Neben einer Verbesserung des Kleinklimas bewirken diese Begrünungen eine Reduzierung der Lärmimmission und tragen zur Sauerstoffproduktion bei. Sie bieten Schutz-, Nahrungs- und Nistmöglichkeiten für z.B. Vögel und Insektenarten.

7.11.3 Pflanzliste

Bei der Gehölzauswahl für die Pflanzgebote wurden die Empfehlungen der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LfU 2002) zugrunde gelegt.

7.12 Festsetzung ab dem Eintritt bestimmter Umstände

Durch die Festsetzung wird dem fachplanerischen Vorbehalt Rechnung getragen.

Auf dem Flurstück 837/11 bestehen derzeit noch Teile einer abbruchreifen ehemaligen Seitenrampe. Die führt dazu, dass die Fläche noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden kann. (Schreiben von der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien vom 26.01.2017) Die festgesetzte Nutzung als private Grünfläche mit der

Zweckbestimmung „Eingrünung zur Bahnlinie “ ist daher erst zulässig, wenn der Abbruch der Rampe erfolgt und somit die Fläche von Bahnbetriebszwecken freigestellt ist.

8. Begründung zu den Örtliche Bauvorschriften

8.1 Äußere Gestaltung der baulichen Anlagen

Die Festsetzungen zur Gestaltung wurden getroffen um, eine einheitliche Gestaltung des Gebietes zu erreichen. Da das Gebiet am Rande der Innenstadt in zentraler Lage liegt und von den Hanglagen und den Bahnflächen aus gut einsehbar ist, ist die Fernwirkung ebenso relevant wie die innere Gestaltung.

8.2 Werbeanlagen

Zur Bewerbung der Betriebe, Büros und Dienstleistungen sind im Mischgebiet Werbeanlagen notwendig. Da diese sehr stadtbildprägend sind, ist jedoch eine Beschränkung auf die Erdgeschossflächen und eine Größenreglementierung notwendig, um diese nicht zu dominant in Erscheinung treten zu lassen und eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Plangebietes zu erreichen. Ebenso sind Nachbarschaft schützende Belange und die Sicherheit des Bahnbetriebes berücksichtigt.

8.3 Antennenanlagen

Die Festsetzung dient der Gestaltung des Gebietes und soll eine größtmögliche Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität sicherstellen.

Die Informationsfreiheit ist gewährleistet.

8.4 Niederspannungsfreileitungen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans soll durch das Verbot von Niederspannungs- und Fernmeldefreileitungen eine größtmögliche Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität sichergestellt werden. Eine oberirdische Führung von Leitungen würde die gestalterische Qualität des Gebietes erheblich beeinträchtigen und somit dem Planungsziel einer hochwertigen Wohnnutzung widersprechen.

Innerhalb des Planungsgebietes fallen ohnehin verschieden Tiefbauarbeiten an, so dass die unterirdische Verlegung der Leitungen

in Abstimmung mit den anderen Versorgungsträgern und dem Straßenbau durchgeführt werden kann. Durch diese Koordination können die Mehrkosten für eine unterirdische Verlegung der Leitungen auf ein Minimum begrenzt werden.

9. Flächenbilanz

Die geplanten Flächen des 1,4 ha großen Plangebietes verteilen sich folgendermaßen:

Fläche Urbanes Gebiet			*ca.*	*3.825 qm*
Verkehrsfläche:			*ca.*	*7.395 qm*
davon Straßenfläche	*ca.*	*6.260 qm*		
verkehrsberuhigter Bereich	*ca.*	*1.135 qm*		
Öffentliche Grünfläche:			*ca.*	*530 qm*
Verkehrsgrün			*ca.*	*1.320 qm*
Private Grünfläche			*ca.*	*1.090 qm*

Schwäbisch Hall, den .....

Fachbereich Planen und Bauen
Holger Göttler