

STADT SCHWÄBISCH HALL
FACHBEREICH
PLANEN UND BAUEN

BEBAUUNGSPLAN NR. 0174-04
„Bahnhofsareal Teil Süd“

Entwurf vom 15.08.2017

BEGRÜNDUNG

Inhaltsverzeichnis

1. **Erfordernis und Ziel des Bebauungsplanes**
2. **Einfügen in die vorhandene Bauleitplanung**
 - Regionalplan
 - Flächennutzungsplan
 - Bebauungspläne
3. **Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches**
 - Lage im Stadtgefüge
 - Bestehende Nutzung
 - Geltungsbereich
4. **Städtebauliches Konzept und Erschließung**
 - Städtebauliche Gesamtkonzeption
 - Erschließung
 - Ver- und Entsorgung
5. **Umweltbericht**
6. **Gutachten**
 - Altlasten
 - Schallschutz
 - Artenschutz
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 Bahnhofsteilpunkt Schwäbisch Hall) zu klären. Da sich die Bahnnutzung heute ausschließlich auf den Bahnhofsteilpunkt Schwäbisch Hall mit seinem Vorfeld als Drehschreibe des öffentlichen Nahverkehrs beschränkt und die gewerbliche Nachnutzung des ehemaligen Güterbahnhofes beendet ist, soll im Umfeld des Bahnhofsteilpunktes 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 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.

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. Durch die verdichtete Siedlungsentwicklung in den zentralen Orten und den Siedlungsbereichen kann eine ausgewogene Raumstruktur gewährleistet und eine flächenhafte Ausbreitung der Siedlungsbereiche vermieden werden. Dieser Umstand rechtfertigt die Dichte der geplanten Bebauung.

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.

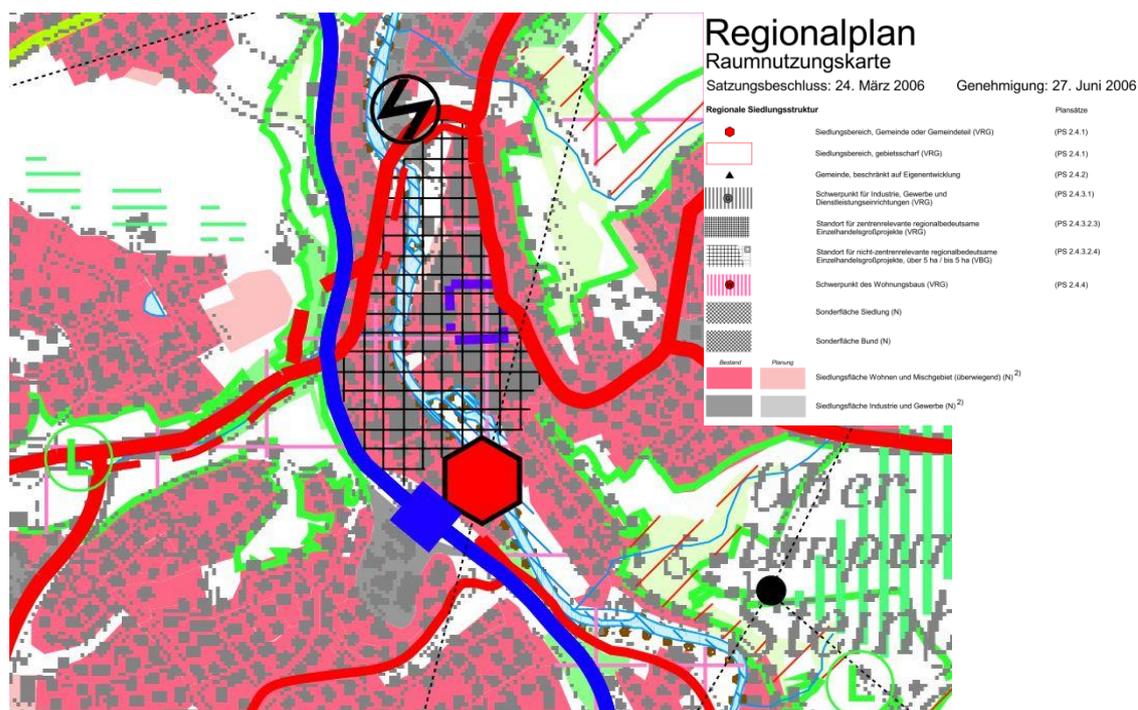


Abb.: Regionalplan Heilbronn Franken, Auszug Raumnutzungskarte

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 Mischgebieten sowie im östlichen Teilbereich ebenfalls Grünflächen vor. In einer Teilfläche soll über eine Sonderbaufläche ein Mehrgenerationenzentrum errichtet werden. Dies wäre auch in einem Mischgebiet zulässig. Die Bebauungsplanfestsetzung dient nur der Konkretisierung der vorbereitenden Bauleitplanung, setzt den Standort fest und lenkt die Tatsache, dass ein Mehrgenerationenzentrum entsteht.

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

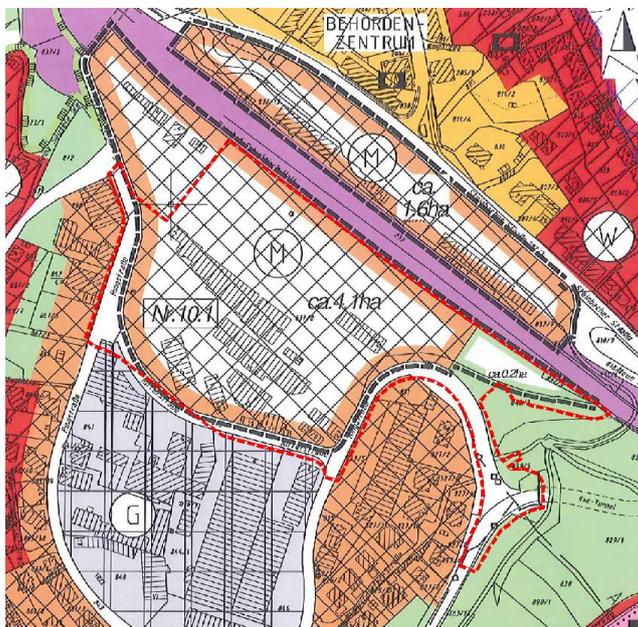


Abb. : Verwaltungsgemeinschaft Schwäbisch Hall Flächennutzungsplan mit Abgrenzung Plangebiet

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.

Östlich grenzt der Bebauungsplan „Neue Reifensteige 1980 “ an. Er weist für die betroffenen Bereiche Verkehrs- (Ringstraße, neue Reifensteige) sowie Bahnflächen auf, die sich im Besitz der Stadt befinden und nicht von der Bahn gewidmet sind.

An den südlichen Rand des Plangebiets grenzt der Bebauungsplan „Ringstraße/Friedrichsstraße “ von 1988, der auf Basis der BauNVO 1977 für die angrenzenden Flächen ein Gewerbegebiet festsetzt. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Bahnhofsareal “ setzt er Verkehrsflächen (Ritterstraße) fest.

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 Stadterweiterungen 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. 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. Der vorliegende Bebauungsplan umfasst den südlich der Gleise liegenden Teil.

Der nördliche Teil ist ebenfalls vorrangig durch die Bahn geprägt. Das ehemalige Bahnhofsgebäude wird derzeit nicht genutzt. Der Busverkehr von und zum Bahnhofshaltepunkt 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 der südliche Teil des Plangebiets zum Wesentlichen aus dem ehemaligen Güterbahnhof der Stadt mit Verladerampen, die gewerbliche Nutzung wurde bereits aufgegeben. Auch südlich der Ritterstraße befinden sich gewerbliche Nutzungen (Brauerei, BAG Hohenlohe Raiffeisen mit Gartenmarkt und Siloanlage, Getränkemarkt). Im Südosten steigt das Gelände steil an, mit einem Grünzug, der zur Bahnlinie hin in Ruderalflächen übergeht. Hier befindet sich eine Fußwegeverbindung mit einer Brücke über die Bahntrasse. Im Nordwesten wurden ehemalige Brachflächen durch das Zentrum für psychische Gesundheit bebaut. Weiter westlich besteht über die Ringstraße / Alte Reifensteige eine Fußwegeunterführung des Bahnkörpers, welche den südlichen Teilbereich an die Katharinenvorstadt anbindet.

Die Bahntrasse besteht derzeit aus zwei Gleistrassen. Das nördlich verlaufende Hauptgleis, das 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 Bahnhofhaltepunkt wird von Nahverkehrszügen in Richtung Heilbronn und in Richtung Crailsheim frequentiert. Auf der Strecke verkehren gegenwärtig vereinzelt Güterzüge.



Abb. : Luftbild der Stadt Schwäbisch Hall mit Gesamtgebiet Bahnhofsareal (rot) und Geltungsbereich des Bebauungsplans Bahnhofsareal Teil Süd (blau)

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. Der südliche Teil ist über eine Bahnunterführung im Westen in Verlängerung der Ringstraße / Alten Reifensteige, sowie eine Bahnüberführung als Fußgängerbrücke im Osten im Bereich des Autotunnels an die Innenstadt angeschlossen.

3.3 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke ganz oder teilweise: 837/8, 837/9, 843, 846, 837/15, 837/14, 841, 848/3, 829/4.

Im Norden grenzt der Geltungsbereich an die Bahngleise. Die westliche Bebauungsplangrenze verläuft entlang der neuen Reifensteige sowie der Ringstraße. Im Osten umfasst der Bebauungsplan ebenfalls die Ringstraße. Im Süden grenzt er an die Ritterstraße. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 4,43 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.

Im Kreuzungsbereich Steinbacher Straße / Bahnhofstraße soll eine öffentliche Tiefgarage mit ca. 300 Stellplätzen in die Böschungsbereiche integriert werden, in der unter anderem auch die erforderlichen privaten Stellplätze für den Teilbereich A errichtet werden können.

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



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

Als Verbindung zur Altstadt wird eine für Fußgänger und Radfahrer zu nutzende **Unterführung**, in Verlängerung der Bahnhofstraße, vorgesehen, die künftig auch den Bahnsteig anbindet. Die Unterführung mündet auf der südlichen Bahnseite auf den **Quartiersplatz**. Dieser soll über gastronomische Einrichtungen, Läden und Aufenthaltsbereiche belebt werden.

Der Quartiersplatz bildet den Mittelpunkt des **Teilbereichs B**, südlich der Bahngleise. Dieser soll in sechs nahezu gleich dimensionierte Baufelder untergliedert werden, 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 Bauart wider, die auch den raumordnerischen Gesichtspunkten Rechnung trägt. Die notwendige Parkierung erfolgt in Tiefgaragenstellplätzen. Besucher- und Kurzzeitstellplätze werden im öffentlichen Straßenraum geschaffen.



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

4.2 Erschließung

Im Rahmen der Erschließungsplanung wurden vom Büro BIT-Ingenieure, Öhringen, die Kapazitäten des Verkehrsnetzes und der Knotenpunkte hinsichtlich des Bestandes und der zukünftigen Planung untersucht. Als Ergebnis stellt sich dar, dass der Knotenpunkt Neue Reifensteige /Ringstraße bereits in der derzeitigen Situation eine schlechte Leistungsfähigkeit (F) aufweist. Untersucht wurden der Umbau des Knotens mit einer Lichtsignalanlage sowie der Ausbau als Kreisverkehr. Der Kreisverkehr stellte sich sowohl verkehrstechnisch als auch unter städtebaulichen Gesichtspunkten als bevorzugte Variante heraus. Durch die Lichtsignalanlage, die zwar in der Herstellung günstiger wäre, kann es zu einem Gefährdungspotential durch Rückstau im Tunnel kommen. Der Kreisverkehr verlangsamt die Geschwindigkeiten auf der Neue Reifensteige und verlegt den Stadteingangsbereich vor den Tunnel. Die benötigten Flächen sind verfügbar und der Verkehrsfluss wird gewährleistet.

Das Quartier B soll möglichst verkehrsarm ausgestaltet werden. Die Erschließung zu den Tiefgaragen, in denen hauptsächlich der ruhende Verkehr untergebracht ist, befindet sich daher an den Gebietsrändern zur Ritterstraße und Ringstraße hin. Das innere Straßensystem soll als gemischt genutzte Bereiche gestaltet werden und der Fahrverkehr wird

über Einbahnregelungen gelenkt: von den zwei westlichen Anschlüssen der Planstraßen A und B an die Ritter- und Ringstraße ist vorgesehen nur zufahren zu dürfen, über die östlichen Anschlüsse der Planstraßen C und D sind die Ausfahrten aus dem Gebiet geplant. Die interne Erschließung der Gebäude erfolgt zum Teil über öffentliche Verkehrsflächen und zum Teil über Geh- und Fahrrechte.

Das Höhenniveau des Quartiersplatzes wird auf derzeitiger Geländehöhe liegen. Die Rampe der Unterführung erhält somit ab der Unterquerung der Gleisanlage bis zum Quartiersplatz eine Neigung von ca. 10 %, so dass die Erschließung für Radfahrer und Fußgänger gegeben ist. Die Barrierefreiheit wird mit dem Aufzug hergestellt.

Auch die barrierefreie Ausgestaltung der Rampe wurde untersucht. Dies hätte zwar den Vorteil auf die Aufzugsanlage südlich der Gleise verzichten zu können, allerdings müsste die Rampe, aufgrund ihrer flacheren Neigung weiter in den Quartiersplatz hereinragen und/oder der Quartiersplatz und somit das neue Straßensystem um ca. zwei Meter tiefer liegen. Sowohl die Verlängerung der Rampe als auch die Tieferlegung des Quartiers (Aushub ..) führen zu erheblichen Mehraufwendungen und sind städtebaulich nicht gewünscht.

4.3 Ver- und Entsorgung

4.3.1 Entwässerung

Der bestehende Mischwasserkanal, der das Plangebiet in einer Tiefe zwischen 5 - 8 m quert, kann überbaut werden sofern seine Statik nicht beeinträchtigt wird. In der Entwässerungsplanung ist vorgesehen, einen parallelen Hauptsammler im Zusammenhang mit der Neuerschließung des überplanten Gebietes zu verlegen. Dieser soll sich gänzlich in öffentlichen Flächen befinden. Der bestehende Hauptsammler wird nach jetziger Planung nicht zurückgebaut da hier noch Tiefenentwässerungen des Gleisbettes angeschlossen sind.

Die Entwässerung des Gebietes erfolgt im Trennsystem. Die im öffentlichen Straßenraum neu verlegten, getrennten Kanäle SW/RW werden zunächst an den vorhandenen (tief liegenden) MW-Kanal angeschlossen. Im Zuge des zweiten Bauabschnitts mit dem Bau der Bahnunterführung, Umbau Steinbacher Straße / Busbahnhof und Bau des nördlichen Teils des Bahnhofsareals wird dann das Trennsystem bis zur Steinbacher Straße fortgeführt.

4.3.2 Wasserversorgung

Im Bereich der Ringstraße muss eine bestehende Wasserleitung, die derzeit im Bereich der Kurve in die Mischgebietsflächen rein ragt, im Zuge der Tiefbauarbeiten verlegt werden.

4.3.3 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.

4.3.4 Müllentsorgung

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 beigelegt. Teil des Umweltberichtes ist auch die Darstellung der Eingiffs- und Ausgleichsbilanz gem. § 1a Abs. 3 BauGB, die nachfolgend zusammengefasst wird:

Aus der bilanzierenden Gegenüberstellung der Wertpunkte des Bestands und der Planung in der Gesamtschau aller Schutzgüter resultiert ein Defizit von insgesamt 137.509 Wertpunkten. Davon können innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 21.978 Wertpunkte durch Einzelbaumpflanzungen (Pflanzgebot Einzelbäume) auf derzeit geringwertigen Flächen und 18.080 Wertpunkte durch eine Dachbegrünung auf 40% der geplanten Gesamtgebäudefläche von 11.300 m² (insgesamt 4.520 m²) kompensiert werden.

Die restlichen 97.451 Wertpunkte sind als externe Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs des B-Plangebiets in seinem nächstgelegenen Umfeld entlang der Bahnstrecke zu kompensieren. Vorgesehen hierfür sind die Anpflanzung von Gehölzen und die Anlage von trocken-warmen Strukturen, mit denen nicht nur neue Biotopstrukturen geschaffen werden, sondern der in diesem Bereich gelegene, trotz aktuell fehlender Individuennachweise, potenziell sehr gut geeignete Wanderkorridor für Zauneidechsen und Schlingnattern eine deutliche Aufwertung erfährt. Durch diese Maßnahmen wird außerdem die nachgewiesene Wildbienen-Population gestützt und ihr Fortbestand gesichert.

Die in die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung eingestellten Maßnahmen innerhalb des Plangebietes sowie Maßnahmen, die durch den Artenschutz erforderlich werden, sind als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen.

6. Gutachten

6.1 Altlasten

Auf dem Grundstück befanden sich einst oberirdische und unterirdische Tankanlagen und Umschlagplätze für Mineralöle und Fette, die gereinigt und stillgelegt oder bereits im Rahmen von Sanierungs-/Rückbaumaßnahmen entleert, gehoben und entsorgt wurden. Das Flurstück 837/8 ist bereits im Altlastenkataster des Landkreises registriert. Zwölf Verdachtsflächen gelten derzeit als B-Fälle, ziehen zum jetzigen Zeitpunkt also keinen Handlungsbedarf nach sich. Bei einer Umnutzung, die im Zuge der baulichen Maßnahmen vorgenommen wird, hält sich die Behörde offen, eine Neubewertung durchzuführen.

Mit Datum vom 29.04.2011 wurde von der Firma Tauw GmbH für den Teilbereich B eine plausibilisierende Untersuchung der vorliegenden historischen Erkundungen und orientierenden Untersuchungen vorgelegt, um mögliche Flächenrisiken abschätzen zu können. Es gab aufgrund historischer Erkundung an mehreren Standorten den Verdacht auf Altlasten aufgrund von Mängeln bei der Öllagerung. Davon ist auch eine ehemalige Tankanlage der Bahnmeisterei betroffen. Darüber hinaus sind Schadstoffeinträge aufgrund der weitgehenden Störung des ehemaligen Bahnhofes durch Fliegerangriffe im Jahr 1945 zu vermuten.

Die einzelnen Teilflächen und Standorte werden umfassend beschrieben und plausible Vermutungen für die angetroffenen Schadstoffbelastungen dargelegt. Aus der Zusammenfassung und den Empfehlungen wird stichwortartig wie folgt zitiert:

„Es gibt keine großflächigen Verunreinigungen im Untergrund, lediglich punktuelle und überwiegend geringmächtige MKW-Belastungen wurden festgestellt. Einzelne MKW-Verunreinigungen wurden in der Vergangenheit beseitigt. “

Insgesamt sind aus Sicht von Tauw auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungsbefunde keine weiteren Maßnahmen zur Erkundung, Sicherung und Sanierung erforderlich. Jedoch ist eine Gefährdung über den Direktkontakt bei Nachnutzungen wie Parkanlagen oder sensiblen Sondernutzungen ohne weitere Untersuchungen entsprechend den Vorgaben der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) nicht auszuschließen. Möglicherweise kann in diesen Bereichen ein Bodenaustausch oder eine Überdeckung von belasteten Bodenbereichen erforderlich werden.

Bisher wurden keine Analysen auf den kompletten Untersuchungsumfang der bei Bodenentsorgungen relevanten Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg durchgeführt. Zudem liegen keine Untersuchungsergebnisse für Gleisschotter vor. Den vorhandenen Unterlagen ist nicht zu entnehmen, ob nach Stilllegung der Gleisanlagen vorhandener Gleisschotter bereits entfernt wurde.

Die Abschätzung der Sanierungs- und Entsorgungskosten für das Flst.-Nr. 837/8 wurde in einem weiteren Gutachten der Firma CDM Smith Consult GmbH vom 12.11.2012 dargelegt.

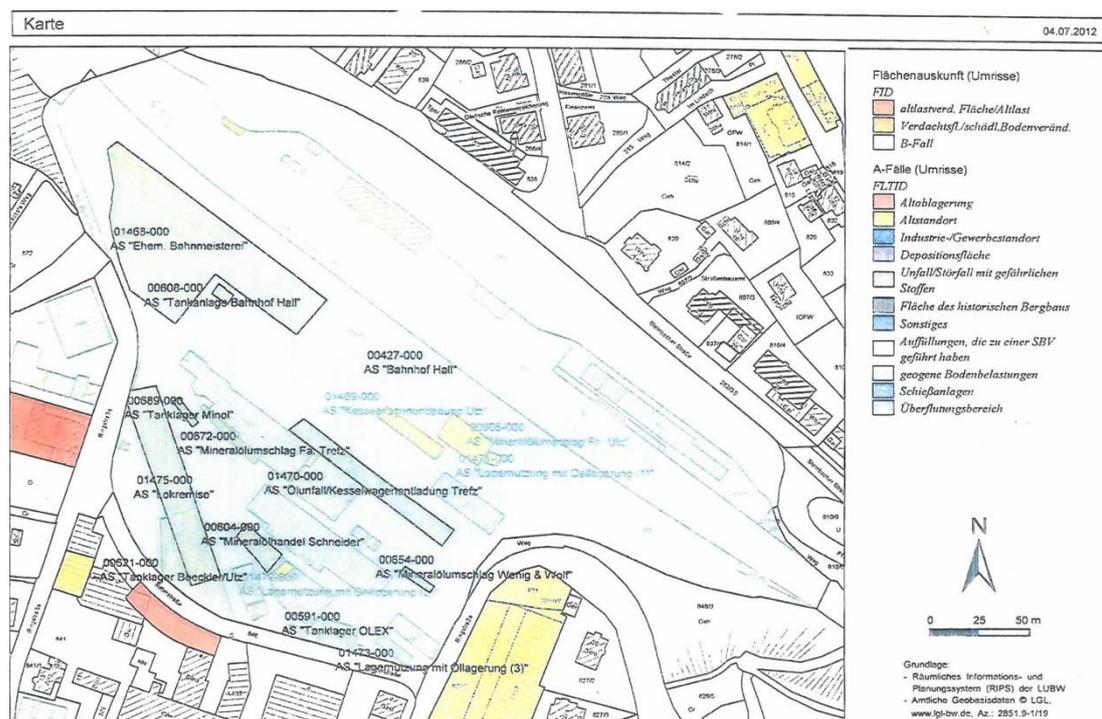


Abb. : Darstellung aus Gutachten „Ehemaliger Güterbahnhof Schwäbisch Hall“ CDM Smith, vom 12. 11. 2012

Die vorgenannten Untersuchungen liegen den zuständigen Behörden vor. Parallel zur Bauleitplanung wird eine umfassende Untersuchung über das Gesamtgebiet erstellt, in die die vorhandenen Unterlagen einfließen. In enger Absprache mit dem Landratsamt wird eine Konversionsstrategie hinsichtlich Baugrund / Altlasten / Kampfmittel / Gebäuderückbau aufgestellt und ein Boden- und Altlastenmanagement durchgeführt.

6.2 Schallschutz

Zur Untersuchung der Schalleinwirkungen auf das Gebiet durch Verkehrs- und Gewerbelärm sowie der Schallauswirkungen durch den Mehrverkehr wurde eine Geräuschimmissionsprognose für den Bebauungsplan Nr. 0174-04 der Stadt Schwäbisch Hall vom Büro rw bauphysik Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG erstellt.

Diese stellt dar, dass die Auswirkungen durch den durch das Plangebiet induzierten Mehrverkehr auf die Lärmsituation der benachbarten Gebäude als nicht relevant einzustufen sind und hierdurch keine Lärmschutzmaßnahmen bedingt werden.

Durch den Verkehrslärm werden jedoch im Plangebiet die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete überschritten.

Aufgrund der deutlichen Überschreitung sind passive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner erforderlich. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind aufgrund der innerstädtischen Lage und der gewünschten baulichen Verdichtung nicht möglich.

Hinsichtlich des **Gewerbelärms** wurde die grundsätzliche Machbarkeit des Mischgebietes neben dem im Bebauungsplan „Ringstraße/Friedrichsstraße “ von 1988 festgesetzten Gewerbegebiet überprüft. Dieser sieht ein uneingeschränktes Gewerbegebiet vor, dass gem. der BauNVO 1977 ausnahmsweise auch Betriebswohnungen zulässt. Eine eingeschränkte gewerbliche Tätigkeit in der Nacht kann daher vorausgesetzt werden. Die Prüfung anhand flächenbezogener Schallleistungspegel in Anlehnung an die Regelungen der DIN 18005 mit 60 dB (A)/m² tags und 45 dB (A)/m² nachts zeigen, dass die Orientierungswerte für Mischgebiet eingehalten werden. Die geplante Gebietsausweisung ist daher grundsätzlich mit dem benachbarten Gewerbegebiet möglich.

Die Untersuchung des tatsächlichen gewerblichen Lärms ergab, dass die Nutzung des BAG-Silos als besonders kritisch einzustufen ist. Auch unter der Annahme, dass die Richtwerte an der Bestandsbebauung eingehalten würden, kommt es zu Überschreitungen der DIN 18005 bzw. der Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm für Mischgebiete im Nahfeld des Gewerbegebietes. Lärmschutzmaßnahmen sind demnach erforderlich. Die Gebäudezeilen, zum Gewerbegebiet orientiert, sollten daher keine nächtlich schützenswürdigen Nutzungen enthalten und müssen, um eine abschirmende Wirkung für die dahinterliegenden Wohnbebauung entfalten zu können, zeitlich vor oder zeitgleich mit den sonstigen Bauten der jeweiligen Baufelder errichtet werden. So lange der Trocknungslüfter des BAG-Silos nicht außer Betrieb genommen ist, muss im Baufeld 4 die südliche Gebäudezeile zwischen Sondergebiet und Mischgebiet geschlossen ausgebildet werden (z.B. durch eine Lärmschutzwand).

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.

7. Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen

7.1 Art der baulichen Nutzung

7.1.1 Mischgebiet

Die Festsetzung eines Mischgebietes entspricht der gewünschten städtebaulichen Struktur des Gebietes. Nahe des Zentrums in direkter Nähe zum Bahnhofpunkt Schwäbisch Hall soll ein urbanes, lebendiges Quartier entstehen, das durch eine Mischung aus Wohnen und Arbeiten geprägt ist.

Um das Gebiet trotz hoher Dichte qualitativ und attraktiv zu gestalten und die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume vor allem des Quartiersplatzes durch Nutzungen zu unterstützen, die dem Verweilen (Café), dem Einkaufen (Bäcker, Schreibwaren) oder sonstigen Dienstleistungen des täglichen Bedarfs (Bank, Friseur...) 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 und Gartenbaubetriebe 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.

7.1.2 Mischgebiet MI 2

Das Mischgebiet wird innerhalb des gesamten Plangebiets gegliedert, so dass Bereiche festgelegt sind, die einen höheren Anteil an Wohnungen aufweisen können (MI 1) und Bereiche in denen das Wohnen ausgeschlossen wird (MI 2). Im MI 2 sollen vor allem gewerbliche Betriebe oder Dienstleistungsbetriebe angesiedelt werden. Durch den Wegfall der Wohnnutzung entfällt das schutzwürdige Schlafen im Nachtzeitraum. Bei den Büronutzungen wird davon ausgegangen, dass diese im Nachtzeitraum (22.00 - 06.00 Uhr) nicht betrieben werden. Somit wird durch die Gliederung gesichert, dass die Verträglichkeit

der Neubebauung mit denen im angrenzenden Gewerbegebiet bestehenden Gewerbebetrieben gewahrt wird.

7.1.3 Sondergebiet S01 und S02 Mehrgenerationen

Die Festsetzung eines Sondergebietes für diesen Bereich des Plangebietes und diese Nutzung wurde getroffen, da die Stadt Schwäbisch Hall im neuen Baugebiet ein entsprechendes Angebot aus Pflegeheim, altengerechtem Wohnen, Kinder- und Jugendbetreuung integrieren möchte. Dies entspricht auch dem Grundgedanke auf dem Gelände ein durchmischtes, urbanes, lebendiges Wohngebiet für alle Bevölkerungsschichten zu schaffen. Das Baufeld eignet sich hierfür da eine entsprechende Freifläche bereitgestellt werden kann.

Die Festsetzung, dass im Teil S02 keine Wohnnutzung errichtet werden darf entspricht den Anforderungen des Schallschutzes. Die ausnahmsweise Zulässigkeit der Wohnnutzung sobald der Trocknungslüfter des BAG-Silos im Gewerbegebiet „Ringstraße/Friedrichsstraße“ endgültig aufgegeben und ein Nachweis der Verträglichkeit mit dem Gewerbegebiet erbracht wurde, ermöglicht weitere Nutzungsmöglichkeiten der Sonderbaufläche.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Überschreitung der **Grundflächenzahl** für unterirdische Anlagen ermöglicht zusätzliche zu Kellern die Errichtung von Tiefgaragen. Durch die Errichtung der Stellplätze in Tiefgaragen, wird der Freiraum zum Aufenthalt und zur Begrünung nutzbar. Die Festsetzung dient demnach der Qualitätsaufwertung des Gebietes.

Die Zahl der **Vollgeschosse** wird als Mindest- und Höchstzahl festgesetzt, um die gewünschte Verdichtung zu erreichen.

Die festgesetzten maximalen **Gebäudehöhen** entsprechen dem städtebaulichen Konzept, das dem Bebauungsplan zu Grunde liegt. Die maximale Gebäudehöhe von 13,50 ermöglicht bei einer Wohnbebauung die Errichtung von vier Vollgeschossen.

Bei der reinen Gewerbe-/ Büronutzung muss mit höheren Geschossen gerechnet werden, so dass hier die Gebäudehöhen bei vier Geschossen bis zu 14,50 m zulässig ist. Aufgrund der erforderlichen abschirmenden Wirkung der Gebäuderiegel des MI 2 und SO 2 wird hier von einer Mindesthöhe von 13,50 m festgesetzt.

Bei den maximalen Gebäudehöhen von 8,0 m und 5,0 m sind zwei bzw. ein Vollgeschoss mit einer Attika, die auch als Umwehrung von Aufenthaltsbereichen (Dachterrassen) dienen kann möglich. Diese Bereiche mit einer geringeren Gebäudehöhe sichern die Belichtung und Belüftung der Quartiere.

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 (die Geschossflächenzahlen liegen laut städtebaulichem Entwurf vom Mai 2016 zwischen 1,31 in Quartier B 4 und 2,14 in Quartier B 5, bezogen auf das jeweilige Quartier). 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 Gebäudelänge wird durch die überbaubare Grundstücksflächen ausreichend definiert, so dass auf die Festsetzung einer Längenbeschränkung verzichtet werden kann. Dort wo durch die Baufenster längere Gebäude als 50 m zulässig sind, wird die Gliederung der Bebauung durch unterschiedliche Höhenfestsetzungen erreicht.

Die geschlossene Bauweise innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche unterstützt die Realisierung der gewünschten städtebaulichen Konzeption.

7.4 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden entsprechend der dem Bebauungsplan zu Grunde liegenden städtebaulichen Konzeption festgesetzt. Die Baugrenzen und Baulinien wurden an den Baukörperstiefen des städtebaulichen Konzeptes ausgerichtet, mit einer ausnahmsweisen Überschreitung für Balkone, um ausreichende Abstände zwischen den Gebäuden und ausreichende Freiflächen in den Hofbereichen zu sichern. Des Weiteren wird der gewünschte lebendige Straßenraum durch die Möglichkeit Balkone zu errichten, gesichert, Die Beschränkung des Maßes sichert jedoch, dass die Balkone das Straßenbild nicht dominieren. Die Festsetzung der Baulinien sichert, dass Raumkanten den Quartiersplatz und den Straßenraum fassen. Die Baulinien Richtung Süden sichern in Zusammenhang mit der abweichenden, geschlossenen Bauweise die Errichtung der Bebauung auf der gesamten Länge der Baufenster. Hierdurch wird der Schallschutz für die rückwärtige Wohnbebauung gewährt (siehe hierzu auch Kap. 6.2).

7.5 Stellplätze und Garagen

Die Festsetzung, dass Stellplätze nur in den Untergeschossen und auf den - wenigen - oberirdischen hierfür vorgesehenen Flächen zulässig sind bedarf gem. § 12 Abs. 5 BauNVO besondere städtebauliche Gründe. Diese ergeben sich im Plangebiet aus der gewünschten städtebaulichen Struktur. Die Straßenräume sollen im gemischten System ausgebildet werden und dienen vor allem dem Aufenthalt und der Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs zur Innenstadt. Sie sollen nicht für den ruhenden Verkehr „verbraucht“ werden. Die Hof- und Freibereiche sind durch Begrünung und zum Aufenthalt zu nutzen, nur somit lässt sich eine entsprechend verdichtete und dennoch hochwertige Bebauung realisieren.

Die oberirdischen Stellplätze sollen vor allem den Gewerbetreibenden aber auch den Wohnungen zur Verfügung stehen, deren Fahrzeuge nicht tiefgaragentauglich sind.

Die Integration der Tiefgarageneinfahrten in die Gebäudefassaden dient der städtebaulichen Gestaltung des Gebietes und ermöglicht die verdichtete Bauweise.

Die Festsetzung der Ein- und Ausfahrten Tiefgarage gewähren, dass die Einfahrten zu den Tiefgaragen an den Gebietsrändern liegen. Das

Erschließungssystem, das in Kap. 4.2 beschrieben wird, wird hierdurch unterstützt.

7.6 Nebenanlagen

Die Hof- und 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 Hofflächen, 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 Grünflächen

Die öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung Gärten sollen zum einen den Bewohnern als Nutzgarten dienen zum anderen sollen sie das Grünverbundsystem entlang der Bahn ergänzen und sichern.

Die öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung Eingrünung / Artenschutz dienen der Sicherung und Entwicklung des vorhandenen Grünbestands. In dem neu entstehenden Gebiet werden zudem Familien mit Kindern als neue Bewohner erwartet, für die in Wohnungsnähe ausreichende Spielmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen geschaffen werden müssen. Eine ca. 400 m² große Spielfläche ist geplant. Zusätzliche Spielmöglichkeiten für Jugendliche sind auf der Kocherinsel im Bereich Unterwöhrd ausreichend vorhanden.

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

7.8.1 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).

7.8.2 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 Entwicklung von Lehmputzen

Die Maßnahme dient der Entwicklung von Habitatstrukturen der Mehlschwalbe. Durch den festgesetzten Bodenbelag können sich in Abhängigkeit vom Wettergeschehen im Zuge der natürlichen Sukzession Lehmputzen entwickeln, die dem Nistbau der in der Nachbarschaft brütenden Mehlschwalbenkolonie zu Gute kommen.

7.8.4 Schwalbenhaus

Die Maßnahme dient der Entwicklung von Habitatstrukturen der Mehlschwalbe. Das im Vorfeld des Gebäudeabbruchs zu errichtende Schwalbenhaus dient der als künstliche Nisthilfe für die derzeit im Plangebiet brütenden Mehlschwalbenkolonien.

7.8.5 Bewirtschaftung der öffentlichen Grünfläche

Die Festsetzung dient dem langfristigen Erhalt des aktuellen Zustands der öffentlichen Grünfläche aus einem Wechsel von offenen Ruderalflächen und Gehölzen

7.8.6 Rodungszeiträume

Die Festsetzung dient der Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG zum Schutz der europäischen Vogelarten.

7.8.7 Abbruchzeiträume

Die Festsetzung dient dem Schutz von Fledermäusen und zur Vermeidung von auf diese Artengruppe bezogenen artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

7.8.8 Schaffung von Kleinstrukturen für Reptilien

Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme dient der Entwicklung von Biotopstrukturen speziell für die streng geschützte, wärmeliebende Zauneidechse. Hierfür werden im gleisnahen Bereich der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Artenschutz trockenwarme Kleinstrukturen, bestehend aus drei Stein-/Totholzriegeln mit jeweils umgebenden extensiven, blütenreichen Ruderalfluren, geschaffen.

7.8.9 Vergrämung der Reptilien

Die Festsetzung dient dem Schutz der streng geschützten Zauneidechse und der Schlingnatter und zur Vermeidung von auf diese Art bezogenen artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

7.8.10 Anlage eines temporären Reptilienschutzzaunes

Die Festsetzung dient dem Schutz der streng geschützten Zauneidechse und der Schlingnatter und zur Vermeidung von auf diese Art bezogenen artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

7.8.11 Anlage eines Wildbienen-saumes

Die strukturanreichernde Maßnahme dient der Entwicklung von Habitatstrukturen für die derzeit im gleisnahen Geltungsbereich und daran angrenzend vorkommenden Wildbienenarten. Durch die Einsaat einer speziellen Saatgutmischung mit mehrjährigen Wildblumenarten und Gräsern wird ein reichhaltiges Angebot von Trachtpflanzen als Nahrungsquelle für Wildbienen aller Art geschaffen. Gleichzeitig eignen sich die Wildblumen und Gräser auch als Fortpflanzungsstätten zur Aufnahme von Eiern, Larven und Kokons speziell angepasster Wildbienenarten.

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

Die eingetragenen Geh- und Fahrrechte sichern die Erschließung der geplanten Bebauung.

Das eingetragene Leitungsrecht sichert die Ver- und Entsorgung des Stadtgebietes. Im Bereich der Trasse verläuft ein Abwasserkanal in ca. 5-8 m Tiefe. Bei der Planung und Herstellung von Pfählen ist deshalb darauf zu achten, dass der Kanal nicht beschädigt wird und keine Lasten in diesem Bereich abgetragen werden.

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

Auf die Ausführungen des Gutachtens Geräuschimmissionsprognose für den Bebauungsplan „Bahnhofsareal Nr. 0174-04 “ der Stadt Schwäbisch Hall vom Büro rw bauphysik, Schwäbisch Hall vom 19.06.2017 verwiesen.

7.10.1 Verkehrslärm

Die Festsetzungen dienen dem passiven Schallschutz vor Verkehrslärm. Die Lärmpegelbereiche wurden aus den prognostizierten Verkehrsgeräuschimmissionen sowie den Gewerbelärmimmissionen entsprechend DIN 4109 berechnet. Bis zu Lärmpegelbereich II sind keine speziellen Schallschutzvorkehrungen oder Schallschutzfenster

erforderlich. Für Lärmpegelbereich V sind spezielle schallisolierende Konstruktionen notwendig.

7.10.2 Gewerbelärm

Die Festsetzung zum Schutz vor Gewerbelärm sichert das verträgliche nachbarschaftliche Nebeneinander des Gewerbegebietes und des Mischgebietes. Durch die bestehende Nutzung im Gewerbegebiet kommt es zu Überschreitungen der nächtlichen Immissionsrichtwerte der TA-Lärm für Mischgebiete und Sondergebiete „Pflegeanstalten“. Der nächtliche höhere Schutzbedarf wird angesetzt, um das ungestörte Schlafen zu ermöglichen. Da die Beurteilungspegel vor dem geöffneten Fenster gemessen werden, kommen keine passiven Schallschutzmaßnahmen in Betracht. Daher werden im Bebauungsplan die Wohnnutzung in den dem Gewerbegebiet zugewandten, südlichen Gebäudezeilen der Baufelder B4, B5 und B6 ausgeschlossen bzw. sind nur ausnahmsweise zulässig (siehe hierzu Festsetzungen zur Bauweise). Im Baufeld 4 ist die Fuge zwischen dem Mischgebiet und dem Sondergebiet städtebaulich und aufgrund Belichtungsverhältnissen gewünscht. Um dennoch die abschirmende Wirkung der südlichen Gebäudezeile zu erwirken, soll der Schallschutz durch eine transparent gestaltete Schallschutzwand erzielt werden. Die Mindesthöhe der Schallschutzwand richtet sich nach den schalltechnischen Anforderungen.

7.11 Anpflanzungen und Pflanzbindungen

7.11.1 Pflanzbindung Einzelbaum

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 Pflanzgebot Einzelbäume

Die Pflanzfestsetzungen dienen der Ergänzung des Grünsystems entlang der Bahnflächen und tragen einen dem positiven städtebaulichen Erscheinungsbild des Baugebietes und der Gliederung des Straßenraums bei.

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

7.11.3 Pflanzgebot pg1 Vorgartenzone

Die Festsetzung dient der Gestaltung des Straßenraums.

7.11.4 Pflanzgebot pg2 Gartenfläche

Die Festsetzung dient der gestalterischen Qualität im Plangebiet, den Bedürfnissen der angrenzenden Nutzung nach Frei- und Gartenflächen und den ökologischen Belangen. Neben einer Reduzierung der Bodenversiegelung wird auch das Mikroklima im Wohngebiet durch die Begrünung günstig beeinflusst.

7.12 Festsetzung bis zum Eintritt bestimmter Umstände

7.12.1 Unterführung

Die Festsetzung gewährleistet, dass die Unterführung, die als Verbindung zur Altstadt für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen ist, realisiert werden kann.

Aufgrund der unterschiedlichen zeitlichen Planungs- und Realisierungshorizonte und den notwendigen Abstimmungen zur Unterführung und der Straßenumgestaltung im nördlichen Bereich werden die Unterführung und der nördliche Teil des Bahnhofsareals in einem gesonderten Verfahren weitergeführt. Bis zur planungsrechtlichen Zulässigkeit und dem Bau der Unterführung wird der Bereich zwischen Quartiersplatz und Bahngleisen, der später für die Rampe in Anspruch genommen wird, in den angrenzenden Straßenraum einbezogen. Die Festsetzung gewährt jedoch, dass der Flächenbedarf im Folgenden für die Rampe zur Verfügung steht und die zukünftigen Nutzer der Mischgebiete sich des Unterführungsbauwerks bewusst sind.

7.12.2 Lärmschutz

Diese gekennzeichneten Gebäudezeilen bieten eine abschirmende Wirkung für die dahinterliegenden Gebäude, die Wohnnutzungen enthalten können. Um diesen Schutz von Anfang an gewährleisten zu können, wird festgesetzt, dass die südlichen Gebäudezeilen zeitgleich oder vor den

dahinterliegenden Gebäuden errichtet und geschlossen ausgebildet werden müssen.

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 Größenreglementierungen 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 Anforderungen an die Gestaltung und Nutzung der unbebauten Flächen und Gestaltung und Höhe von Einfriedungen

Aufgrund der urbanen Gestaltung des Gebietes sind Einfriedungen in ihrer Höhe und Ausgestaltung beschränkt.

Die Verhinderung von Aufschüttungen und Abgrabungen zu den öffentlichen Verkehrsflächen sichert die Gestaltung des Straßenraums.

8.4 Antennenanlagen

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

Die Informationsfreiheit ist gewährleistet.

8.5 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 4,43 ha großen Plangebietes verteilen sich folgendermaßen:

<i>Mischgebietsfläche</i>	<i>ca.</i>	<i>22.630 qm</i>
<i>Sondergebietsfläche</i>	<i>ca.</i>	<i>2.900 qm</i>
<i>Verkehrsfläche:</i>	<i>ca.</i>	<i>14.950 qm</i>
<i>Davon: Straßenflächen</i>	<i>ca.</i>	<i>8.930 qm</i>
<i>Verkehrsberuhigter Bereich</i>	<i>ca.</i>	<i>5.685 qm</i>
<i>Verkehrsberuhigter Bereich (bedingte F.)</i>	<i>ca.</i>	<i>335 qm</i>
<i>Öffentliche Grünfläche:</i>	<i>ca.</i>	<i>3.790 qm</i>
<i>Verkehrsgrün</i>	<i>ca.</i>	<i>90 qm</i>

Schwäbisch Hall, den

Peter Klink
Fachbereich Planen und Bauen