

**STADT
PFORZHEIM**

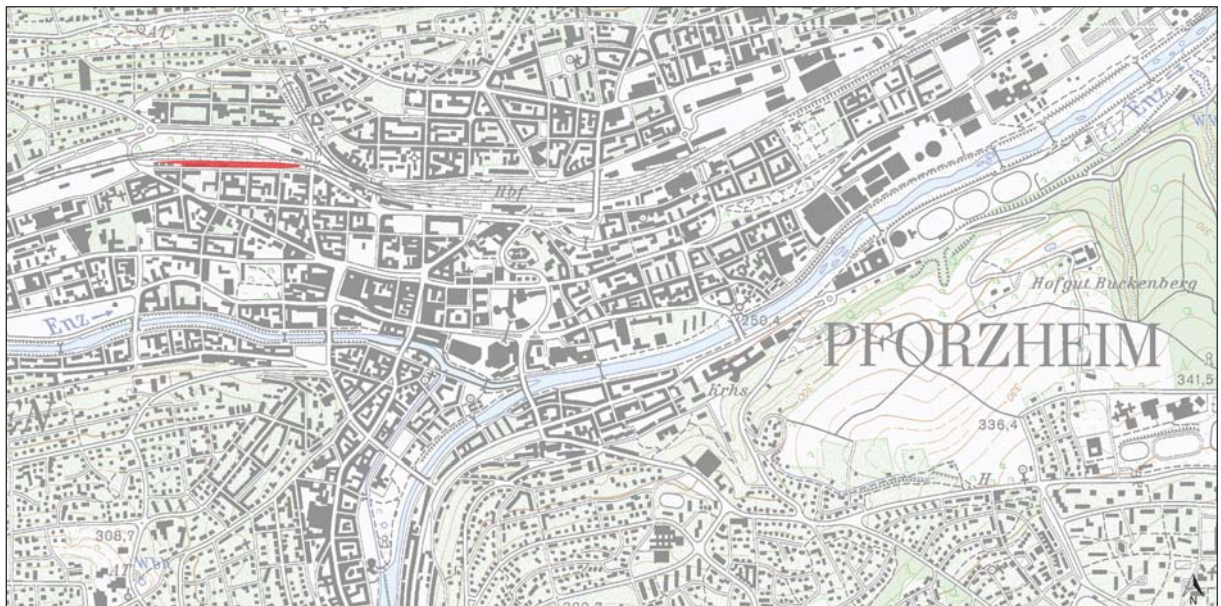
Amt für Stadtplanung,
Liegenschaften und
Vermessung

Bebauungsplan "Tunnelstraße"

– Begründung –

Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB

Fassung vom 16. Dezember 2016



Gerhardt.stadtplaner.architekten

Weinbrennerstraße 13

76135 Karlsruhe

Tel. 0721 - 831030 Fax. - 853410

mail@gerhardt-stadtplaner-architekten.de

www.gerhardt-stadtplaner-architekten.de

Begründung gemäß § 9 (8) BauGB

Inhalt

A	Geltungsbereich	4
B	Anlass und Ziele der Planaufstellung	4
C	Verfahrensablauf	4
1	Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB	4
2	Verfahrensablauf.....	4
D	Übergeordnete Planungen	5
1	Aspekte der Raumordnung und sonstiger Fachplanungen	5
2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (FNP)	5
E	Gebietsbeschreibung	5
1	Umgebung und Vorprägung des Plangebiets.....	5
2	Vorhandene Nutzungen und Bebauung	5
3	Rechtliche Bindungen	5
F	Planungskonzept.....	6
1	Nutzung und Bebauung	6
2	Erschließung	6
2.1	Verkehr	6
2.1	Parkierung	6
2.2	Entwässerung	7
2.3	Müllentsorgung	7
2.4	Sonstige Versorgung	7
3	Klimaschutz, Grün- und Freiraumkonzept	7
4	Ausgleichskonzept	7
5	Geprüfte Alternativen	7
6	Artenschutz	8
7	Immissionsschutz.....	11
8	Altlasten	12
G	Auswirkungen und Folgen der Planung	14
1	Kosten	14
2	Flächenbilanz	14
3	Ergänzende Verfahren.....	14
H	Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplans	15
1	Planungsrechtliche Festsetzungen.....	15
1.1	Art der baulichen Nutzung	15
1.2	Maß der baulichen Nutzung	15
1.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen.....	16
1.4	Flächen für Garagen, Stellplätze und Nebenanlagen	17
1.5	Festsetzungen zum Artenschutz	17
1.6	Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern, Erhalt von Bäumen.....	17

2	Örtliche Bauvorschriften nach LBO	17
2.1	Äußere Gestaltung baulicher Anlagen	17
2.2	Abfallbehälter	18
2.3	Gestaltung der nicht überbaubaren Flächen	18
2.4	Gestaltung von Werbeanlagen	18
2.5	Abstandsflächen	18
	Anlage zur Begründung	19

Begründung zum Bebauungsplan „Tunnelstraße“

A Geltungsbereich

Der Geltungsbereich beinhaltet das Flurstück Nr. 65/29 (Vorhabengrundstück) sowie Teilflächen der Flurstücke 64, 65 und 10909, die sich im Eigentum der Bahn befinden und für artenschutzrechtliche Maßnahmen in Anspruch genommen werden. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 1,27 ha. Das Vorhabengrundstück grenzt im Norden an die Bahntrasse, im Süden an die Tunnelstraße, im Osten an die Berliner Straße und im Westen an das Flurstück 65/ 28.

B Anlass und Ziele der Planaufstellung

Ein privater Vorhabenträger möchte auf bisherigen Bahnflächen entlang der Tunnelstraße ein Wohnbauprojekt realisieren. Im Sinne des sparsamen Umgangs mit Bauflächen, einer Anpassung der städtebaulichen Dichte im Umfeld und einer verbesserten Abschirmung des Bestandes gegenüber den angrenzenden Bahnflächen soll eine verdichtete Bebauung mit drei Geschosswohnungsbauten und Tiefgaragen entstehen.

Eine Genehmigung des Vorhabens gem. § 34 BauGB scheidet aufgrund der Größe der nicht bebauten Flächen und des fehlenden Bebauungszusammenhangs aus. Zur planungsrechtlichen Sicherung ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Als künftige Gebietsart soll ein Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt werden. Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung, so dass der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB aufgestellt werden kann.

C Verfahrensablauf

1 Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB

Das beschleunigte Verfahren gem. § 13a BauGB ist für Bebauungspläne anzuwenden, die der Innenentwicklung, Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dienen. Diese Bebauungspläne sollen keiner förmlichen Umweltprüfung unterliegen. Der Geltungsbereich solcher B-Pläne darf nur eine zulässige Grundfläche i.S. des § 19 (2) BauNVO von weniger als 20.000 qm festsetzen.

Die Voraussetzungen für das beschleunigte Verfahren sind im vorliegenden Fall erfüllt:

- Bei der Umnutzung und Umstrukturierung der ehemaligen Bahnflächen handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung und Nachverdichtung.
- Die festgesetzte Grundfläche beträgt bei einer GRZ von 0,70 maximal ca. 4.300 qm und liegt damit unterhalb der o.g. Grenze von 20.000 qm.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Schutzgütern im Sinne des § 1 (6) Nr. 7b BauGB.
- Vorhaben, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern, sind nicht geplant.

2 Verfahrensablauf

Aufgrund ihrer Lage und Dimension wird die Bebauung als stadtbildprägend eingestuft.

Das architektonische Konzept zur geplanten Wohnbebauung, welches vom Architekturbüro Kubus 360 erstellt wurde, ist daher im Gestaltungsbeirat der Stadt Pforzheim beraten worden. Das vorliegende Baukonzept wird vom Gestaltungsbeirat in Bezug auf die wesentlichen städtebaulichen Rahmenbedingungen (z.B. Höhen-Staffelung, Gliederung der Baukörper und Freiräume, Stellung der Baukörper) positiv bewertet.

Der derzeitige vorliegende Planungsstand berücksichtigt die Anregungen des Gestaltungsbeirates und ist als Anlage der Begründung beigelegt, um das geplante Vorhaben zu veranschaulichen. Er ist Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans.

Der Planungs- und Unterausschuss der Stadt Pforzheim hat die Aufstellung des Bebauungsplanes am 01.07.2015 in öffentlicher Sitzung beschlossen.

D Übergeordnete Planungen

1 Aspekte der Raumordnung und sonstiger Fachplanungen

Im gültigen Regionalplan der Region Nordschwarzwald ist das Plangebiet als „Siedlungsfläche Bestand“ ausgewiesen.

2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (FNP)

Das Vorhabengrundstück (Flst. Nr. 65/29) ist im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Pforzheim (rechtswirksam seit Mai 2005) als Bahnfläche dargestellt. Zukünftig soll der Bereich als Wohnbaufläche dargestellt werden. Da es sich um ein beschleunigtes Verfahren gem. § 13a BauGB handelt, wird der Flächennutzungsplan nach Rechtskraft des vorliegenden Bebauungsplans auf dem Wege der Berichtigung angepasst.

E Gebietsbeschreibung

1 Umgebung und Vorprägung des Plangebiets

Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen schmalen Grundstücksstreifen im zentralen Bereich der Stadt Pforzheim zwischen der Bahntrasse im Norden, der Tunnelstraße im Süden, der Berliner Straße im Osten und der Grenzstraße im Westen. Das Areal hat in Nord-Süd-Richtung eine Ausdehnung von maximal ca. 20m, im Ost-West-Richtung von ca. 470 m.

Das Gelände ist im Wesentlichen eben und liegt auf einer Höhe von ca. 280,50m ü. NN. Der Bereich südlich der Tunnelstraße ist durch gemischte Nutzungen geprägt und besteht aus einer 3-5-geschossigen Bebauung, deren Gebäude z.T. aus der Gründerzeit und teilweise aus der Nachkriegszeit stammen. Durch die geschlossene Bauweise bildet die Bebauung eine durchgängige städtebauliche Kante entlang der Südseite der Tunnelstraße. Die westlich an das Areal angrenzenden Flächen werden von einem Autohändler genutzt.

Im Bereich der nördlich an das Gebiet angrenzenden Bahnflächen sind seitens der Bahn Wartungsgebäude geplant, die in eingeschossiger Bauweise in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

Das Plangebiet liegt außerhalb des Hochwassergefahrenbereichs.

2 Vorhandene Nutzungen und Bebauung

Das Plangebiet ist geprägt durch eine Vielzahl von ehemaligen Bahnschuppen und Lagergebäuden sowie mehreren Parkierungsflächen. Insbesondere im östlichen Bereich befinden sich außerdem zahlreiche Bäume und sonstiger Gehölzbestand. Die Flächen werden gegenwärtig z.T. als Parkierungsflächen genutzt.

3 Rechtliche Bindungen

Das Plangebiet befindet sich gegenwärtig noch im Eigentum der Deutschen Bahn und unterliegt damit noch dem Planungsprivileg der Bahn. Der erfolgreiche Abschluss des Entwicklungsverfahrens ist die Voraussetzung für die Zulässigkeit des Bebauungsplans. (Spätestens bis Offenlagebeschluss).

An der Durlacher Straße ist ein Haltepunkt der Enztalbahn geplant und planfestgestellt. Die Abgrenzung des Geltungsbereichs berücksichtigt die baulichen Anlagen des geplanten Haltepunktes.

F Planungskonzept

1 Nutzung und Bebauung

Die Entwurfsplanung des Architekturbüros Kubus 360 aus Stuttgart, deren Umsetzung durch den vorliegenden Bebauungsplan ermöglicht werden soll, sieht drei Geschosswohnungsbauten mit Nord-Südorientierung und ca. 160 Wohneinheiten vor. Die notwendigen Stellplätze sind in drei Tiefgaragen untergebracht, die den jeweiligen Gebäuden zugeordnet sind. Die Bebauung ist gegliedert durch die gestaffelte Höhenentwicklung der Baukörper und die Freiräume zwischen den Gebäuden. Die Gebäudehöhen werden von Westen nach Osten von fünf Geschossen mit Staffelgeschoss bis auf drei Geschosse mit Staffelgeschoss abgetrepppt und reagieren damit auf die stadtauswärts ansteigenden und verspringenden Traufkanten der gegenüberliegenden Straßenseite.

Die neue Bebauung zielt auch auf eine Verbesserung des baulichen Abschlusses des bestehenden innerstädtischen Quartiers zur Bahnlinie und damit einhergehend auf eine Verbesserung des Schallschutzes für den Bestand.

Die ca. 90m langen Einzelgebäude verfügen über jeweils drei Zugänge bzw. Erschließungskerne, und werden in den Fassaden in ihrer Längsrichtung gegliedert. Die klare Gebäudestruktur erlaubt Wohnungen verschiedener Größe und bietet so ausreichende Flexibilität für auf den Bedarf zugeschnittene Angebote.

Die Fassaden der Gebäude werden mit Elementen wie Balkonbrüstungen und Glaserker kleinteilig gegliedert und tragen so zur Maßstäblichkeit der geplanten Wohngebäude bei.

In den Freiräumen zwischen den drei Baukörpern werden wohnungsbezogene Spielplätze, Pflanzungen und Flächen für notwendige Nebenanlagen angeboten. Jeweils an der Westseite der Gebäude ist die Zufahrt für die Tiefgarage angeordnet. Pro Wohneinheit soll in den Tiefgaragen ein Stellplatz angeboten werden.

Im östlichen Teil des Plangebietes an der Einmündung der Tunnelstraße / Berliner Straße soll ein Treffpunkt für Jugendliche gestaltet werden.

2 Erschließung

2.1 Verkehr

Die Erschließung der geplanten Wohngebäude erfolgt über die bestehende Tunnelstraße. Im Rahmen der Baumaßnahme sind ggf. Anpassungen im Bereich des an die Wohnbebauung angrenzenden Gehsteigs erforderlich.

2.1 Parkierung

Die nach Landesbauordnung erforderlichen Stellplätze für PKW sollen im Bereich von Tiefgaragen untergebracht werden, die den jeweiligen Wohngebäuden zugeordnet sind. Die nach Landesbauordnung erforderlichen Abstellplätze für Fahrräder werden in den Gebäuden oder entsprechenden Nebenanlagen im Bereich der Freiflächen untergebracht.

Um die bisherigen öffentlichen Stellplätze auf der Nordseite der Tunnelstraße teilweise zu erhalten, ist bereichsweise eine Verbreiterung des bisherigen Straßenquerschnitts vorgesehen.

Die notwendigen Flächen werden im Bereich der geplanten Wohnbauflächen über die Festsetzung eines Gehrechtes zu Gunsten der Allgemeinheit gesichert. Die Breite des angestreb-

ten Straßenquerschnitts orientiert sich an der Breite der bestehenden Quartiersstraßen, die von Süden auf die Tunnelstraße stoßen.

Neben der Berücksichtigung der Belange des Verkehrs ist die Stadt im Sinne der Innenentwicklung auch angehalten, mit den zu Verfügung stehenden Flächen sparsam umzugehen. Außerdem herrscht ein Bedarf an innerstädtischen Wohnflächen, zu dessen Deckung die geplante Bebauung einen wichtigen Beitrag leistet, so dass in der Abwägung der verschiedenen Belange die vorliegende Planung als vertretbar erscheint.

2.2 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt im Anschluss an die bestehende Mischkanalisation im Bereich der Tunnelstraße.

Im betreffenden Abschnitt der Tunnelstraße sind die Kanäle im Falle von Starkregenereignissen überlastet. Durch das Bauvorhaben in der Tunnelstraße dürfen die abflusswirksamen Flächen im Bereich des Vorhabengrundstücks nicht nennenswert erhöht werden. Bezüglich der Entwässerung bedeutet dies, dass eine Dachbegrünung (extensiv, Substrathöhe > 10 cm Höhe) vorzusehen ist. Außerdem soll das von den Dächern abfließende Wasser durch geeignete technische Maßnahmen auf den Grundstück versickert bzw. zurückgehalten werden. Notüberläufe können an die Kanalisation im Bereich der Tunnelstraße angeschlossen werden.

2.3 Müllentsorgung

Die Müllentsorgung erfolgt haushaltsnah über die bestehende Tunnelstraße.

2.4 Sonstige Versorgung

Die sonstige Versorgung der geplanten Bebauung (Wasser, Strom, Telekommunikation, Heizenergie) erfolgt im Anschluss an die bestehenden Versorgungsleitungen im Bereich der Tunnelstraße.

3 Klimaschutz, Grün- und Freiraumkonzept

Durch die Unterbringung der notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen ist eine teilweise Begrünung der Innenflächen (über den Tiefgaragen) möglich. Die Flachdächer der Baukörper sollen überwiegend begrünt werden, was sich positiv auf die Rückhaltung des anfallenden Regenwassers und die Durchgrünung auswirkt. Die geplanten Kubaturen ermöglichen eine energieeffiziente Bauweise. Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung, die auf einer städtebaulichen Restfläche notwendigen Wohnraum entwickelt, durch den im Außenbereich die Flächenausweisungen reduziert werden können.

4 Ausgleichskonzept

Gemäß § 13a (2) Nr. 1 BauGB wird im beschleunigten Verfahren von der Umweltprüfung und vom Umweltbericht abgesehen. Nach § 13a (2) Nr. 4 BauGB gelten im vorliegenden Fall Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a (3) Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Eine Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung erfolgt daher nicht.

5 Geprüfte Alternativen

Aufgrund des speziellen Grundstückszuschnitts sind keine grundlegend verschiedene Varianten geprüft worden.

6 Artenschutz

Durch das Büro ag/r in Verbindung mit dem Büro ILN, Bühl wurden die erforderlichen artenschutzrechtlichen Untersuchungen durchgeführt. Im Rahmen der Begehungen wurde im Plangebiet ein Eidechsenbestand festgestellt. Für den gefundenen Bestand kann in räumlicher Nähe kein ausreichend großes Ersatzhabitat geschaffen werden (CEF-Maßnahme). Deshalb müssen für den Populationsanteil, der nicht auf dem Vorhabengrundstück unterzubringen ist, in weiterer Entfernung entsprechende Flächen angeboten werden.

Aufgrund der fehlenden räumlichen Nähe ist eine Ausnahmegenehmigung des Regierungspräsidiums erforderlich. Hierzu muss insbesondere belegt werden, dass an dem Vorhaben ein öffentliches Interesse besteht. Der Antrag für die Ausnahmegenehmigung wurde bereits erstellt, das Maßnahmenkonzept wurde mit dem Regierungspräsidium abgestimmt.

Das überwiegende öffentliche Interesse lässt sich daraus begründen, dass das Plangebiet eines der letzten Innenentwicklungspotentiale dieser Größe in Pforzheim darstellt. Bei einer Nichtaufstellung des B-Plans wäre das Gelände weiterhin eine Brachfläche. Bei einer Umsetzung des Vorhabens besteht jedoch im Rahmen der Innenentwicklung die Chance, auf dieser Fläche ein Wohngebiet zu entwickeln und somit Flächenressourcen anderweitig zu schonen. Die Bebauung des derzeit nicht genutzten Bereichs der Tunnelstraße wird durch die Stadt Pforzheim mitgetragen und weist somit auch in Hinblick auf den bestehenden innerstädtischen Wohnraumbedarf ein überwiegend öffentliches Interesse auf. Hier wird der Grundsatz des Landesentwicklungsplanes Baden-Württemberg der flächenschonenden vorrangigen Innenentwicklung bzw. Nutzung der Potenziale an Brach-, Konversionsflächen, Baulücken und Baulandreserven berücksichtigt.

Die Ergebnisse der faunistischen und floristischen Untersuchungen, die vom Büro ag/R in Kooperation mit dem ILN aus Brühl im Jahr 2014 erstellt wurden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Im Jahr 2014 erfolgten Bestandserfassungen zu Biotoptypen und Flora sowie zur Fauna mit den Artgruppen Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Schmetterlinge (nur Nachtkerzenschwärmer).

Bezüglich der kartierten Biotoptypen und Flora wird das gesamte Untersuchungsgebiet mit sehr gering bis mittel bewertet. Die faunistische Wertigkeit des Areals begründet sich mit dem Vorkommen von rechtlich streng geschützten Arten. Die artenschutzrechtlich relevante Art ist die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Zauneidechse sowie eine im Gebiet brütende Art der Vogelschutzrichtlinie, nämlich der Haussperling. In Teilbereichen fehlt die Zauneidechse, in anderen hat sie Schwerpunkte von Vorkommen.

Um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu verhindern, sind Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ebenso wie CEF-Maßnahmen und FCS Maßnahmen umzusetzen.

Für die Planung und Umsetzung der CEF-Maßnahmen und der FCS-Maßnahmen wurden durch die gleichen Büros im Jahr 2015 ein separater Fachbeitrag erstellt. Auf die Inhalte der faunistischen und floristischen Untersuchung in der Fassung vom Dezember 2014 sowie die Konzeption für CEF- und FCS-Maßnahmen in der Fassung vom Dezember 2015, die als separate Anlagen dem Bebauungsplan beigelegt werden, wird zusätzlich verwiesen. Zusammenfassend müssen folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Bauzeitenbeschränkung

Eingriffe dürfen nur zu bestimmten Zeiten erfolgen:

Vögel: Rodung der Gehölze und Abriss der Gebäude außerhalb der Brutphase in der Zeit von November bis Ende Februar.

Reptilien: Eingriffe in den Bodenraum dürfen nur nach dem Abfangen außerhalb der Winterruhe (November bis Februar) bzw. Fortpflanzungsphase (Mai bis August) der Reptilien erfolgen.

Fledermäuse: Um das Töten von Individuen im Zusammenhang mit der Zerstörung potentieller Quartiere zu vermeiden, sind die notwendige Rodung von Gehölzen sowie der Abriss von Gebäuden zwischen Oktober und Februar durchzuführen.

Einrichtung von Tabuzonen und sonstige Schutzmaßnahmen für die Bauphase

Zur Erhaltung von Lebensräumen für Zauneidechsen, die nicht direkt vom Vorhaben betroffen sind, ist eine Teilfläche im Westen des Vorhabengrundstücks (siehe Karte Maßnahmen zum Artenschutz der Faunistischen und floristischen Untersuchung) mit Bauzäunen zu umstellen.

Damit während der Bauphase keine Reptilien mehr in das Eingriffsgebiet einwandern können, ist der Eingriffsraum durch einen geeigneten Reptilienschutzzaun abzuschirmen.

Ökologische Baubegleitung

Um sicherzustellen, dass die artenschutzrechtlichen Belange im Rahmen der Bauphase ausreichend berücksichtigt werden, ist eine ökologische Baubegleitung erforderlich.

CEF-Maßnahmen

CEF – Maßnahmen für Vögel

Für den Haussperling sind 2 Nisthilfen (Haussperlingskolonie vgl. Schwegler SP1) in räumlichem Zusammenhang mit den Aufwertungsflächen auszubringen, als Ersatz für die von der Bebauung betroffenen Neststandorte.

CEF – Maßnahmen für Eidechsen

Die Eidechsen im Plangebiet müssen vor Beginn der Baumaßnahmen in vorher gestaltete geeignete Ersatzlebensräume im Anschluss an bestehende Vorkommen vergrämt bzw. umgesiedelt werden. Für die Schaffung geeigneter Ersatzlebensräume sind im Bereich der in Abb. 1 dargestellten Maßnahmenfläche 1 (Flst. Nr. 65), Maßnahmenfläche 2 (Flst. Nr. 64) und Maßnahmenfläche 3 (Flst. Nr. 64) folgende Maßnahmen durchzuführen:

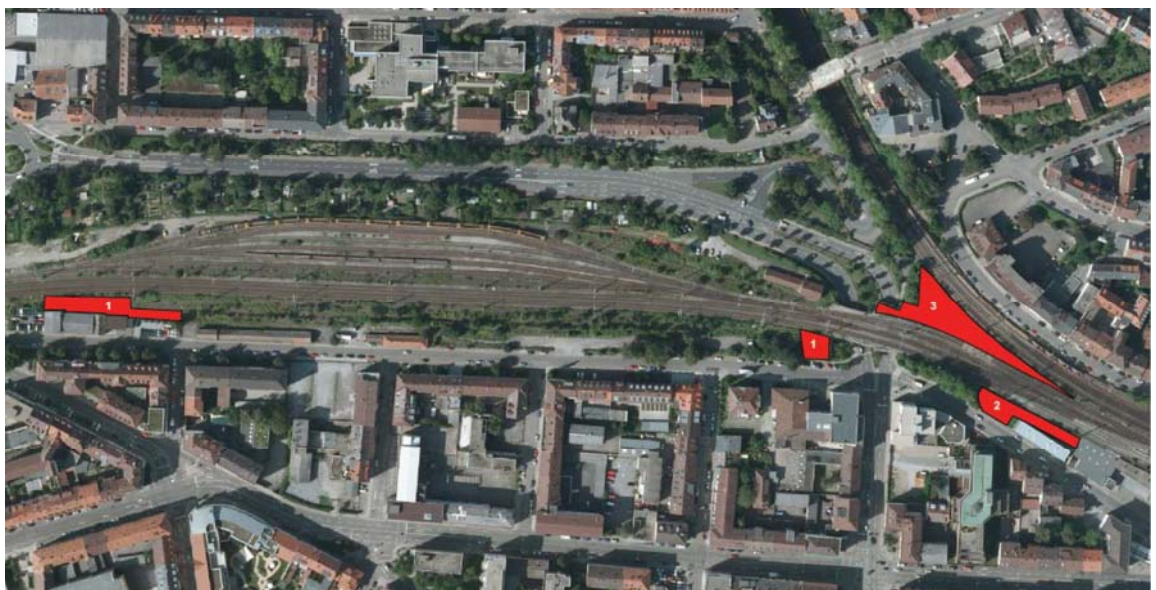


Abb. 1: Maßnahmenflächen für CEF-Maßnahmen

Auf den in Abb. 1 dargestellten Flächen Nr. 1 -3 sind auf ca. 2750 m² geeignete Lebensräume anzulegen, welche die vergränten Zauneidechsen aus dem Baubereich Tunnelstraße in einer Anzahl von 18 Tieren aufnehmen können (18 x 150 m²).

Auf der Fläche sind Entsiegelungsmaßnahmen wie Abriss von Hütten/Unterständen, Aufbruch versiegelter Flächen (voll- und teilversiegelt, auch wassergebundene Decken) sowie die Initiierung von Ruderalfluren trocken-warmer Standorten durchzuführen. Weiterhin muss die Entwicklung von reich strukturierten, offenen Lebensräumen mit einem kleinräumigen Mosaik aus vegetationsfreien und trockenwarmen Ruderalfluren, verbuschten Bereichen und Einzelbäumen initiiert werden.

Zusätzlich sind zur Aufwertung stark schattende Gehölze zu roden sowie für Lebensräume der Zauneidechse in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Eingriff Totholz-Riegel mit Sandlinsen sowie Reisighaufen anzulegen. Vorhandene Ansätze trocken-warmer Ruderalflächen sind durch punktuelle Ansaat weiter aufzuwerten. Die Fläche ist ansonsten auf Teilflächen durch Pflege weiter aufzuwerten und dauerhaft als geeigneter Lebensraum für Reptilien zu erhalten. Im Übrigen sind die Ausführungen der Konzeption der CEF- und FCS-Maßnahmen in der Fassung vom Dezember 2015 zu berücksichtigen.

Durchführung von FCS-Maßnahmen für Zauneidechsen

Im Bereich der in Abb. 2 dargestellten Maßnahmenfläche 5 (Flst. Nr. 10909) sind folgende Maßnahmen durchzuführen:



Abb. 2: Maßnahmenflächen für FCS-Maßnahmen

Die auf der Fläche vorhandenen Ansätze von geeigneten Lebensräumen sind weiter zu verbessern. Dazu muss die Initiierung von Ruderalfluren trocken-warmer Standorte durch Rodung von stark schattenden Gehölzen durchgeführt werden.

Zusätzlich sind zur Aufwertung für Lebensräume (ca. 2650 m²) der Zauneidechse Totholz-Riegel mit Sandlinsen sowie Reisighaufen anzulegen. Vorhandene Ansätze trocken-warmer Ruderalflächen sind durch punktuelle Ansaat weiter aufzuwerten. Die Fläche ist ansonsten auf Teilflächen durch Pflege weiter aufzuwerten und dauerhaft als geeigneter Lebensraum für Reptilien zu erhalten. Im Übrigen sind die Ausführungen der Konzeption der CEF- und FCS-Maßnahmen in der Fassung vom Dezember 2015 zu berücksichtigen.

Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Auswirkungen und Pflegemaßnahmen

Im Zuge der Anlage von CEF/FCS-Maßnahmen ist ein jährliches Monitoring (Untersuchung Eidechsen und Vögel Monitoring, i. V. §4c BauGB) als Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahmen im 1. bis 3. Jahr nach Ausführung der Umsiedlung durchzuführen. Das Monitoring muss den gesamten Bereich M1 - 3 und M5 abdecken.

Für die Umsetzung der angestrebten Entwicklungsziele im Bereich der CEF- bzw. FCS-Flächen (Wirtschaftswiesen mittlerer Standorte, Ausdauernde Ruderalvegetation trocken-warmer Standorte, Gebüsche trocken-warmer Standorte, Streuobstbestände sowie die Offenhaltung der Totholz-Riegel) sind die unter Ziff. 4.5 der Konzeption für CEF- und FCS-Maßnahmen aufgeführten Pflegemaßnahmen auszuführen.

Die Vorschläge des Fachgutachters für CEF-Maßnahmen, FCS-Maßnahmen und Bauzeitenbeschränkungen wurden in die Festsetzungen übernommen.

Die Durchführung folgender artenschutzrechtlicher Maßnahmen für Fledermäuse und Vögel, die in den faunistischen und floristischen Untersuchungen erwähnt sind, werden im Rahmen eines öffentlich Rechtlichen Vertrages gesichert.

Fledermäuse

Ausbringen von vier Fledermauskästen für spaltenbewohnende Arten auszubringen (Bsp.: Fledermaushöhle 1FF Fa. Schwegler) im Umfeld des Eingriffsbereiches. Die Fledermauskästen sind in einer Höhe von min. 5 m zu installieren und in unterschiedliche Himmelsrichtungen auszurichten. Die Anbringung kann sowohl an Bäumen als auch an Gebäuden erfolgen. Beim Hangplatz ist auf uneingeschränkte Anflugmöglichkeiten zu achten.

Vögel

Ausbringen von 5 Nistkästen an Bäumen oder Gebäuden im Umfeld des Eingriffsbereiches (Bsp.: Nistkasten Typ 2 GR oval der Firma Schwegler). Die Nistkästen sind den Tieren nach Abriss der bestehenden Gebäude für die nächste Brutperiode zur Verfügung zu stellen.

Die o.g. Maßnahmen zur Sicherung von Tabu-Zonen, zum Monitoring und zur ökologischen Baubegleitung werden ebenfalls im Rahmen eines öffentlich-Rechtlichen Vertrages gesichert.

7 Immissionsschutz

Zur Beurteilung der schalltechnischen Situation und Ableitung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen für die geplante Wohnbebauung ist ein Fachgutachten vom Büro SoundPLAN GmbH erstellt worden. Die Inhalte des Fachgutachtens in der Fassung vom 05.04.2016, das als separate Anlage dem Bebauungsplan beigelegt ist, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Neubebauung der Tunnelstraße ist von allen Seiten von Emittenten umgeben und aus diesem Grund für Wohnnutzung nur bedingt geeignet. Zur Umsetzung der angestrebten Wohnnutzung, die zur Deckung des Bedarfs an innerstädtischen Wohnraum beitragen soll, sind deshalb umfangreiche Vorkehrungen zum Lärmschutz zu treffen:

- Die höchste Immissionsbelastung weisen die Nordseiten der Gebäude auf, die vor allem von den Immissionen der nahegelegenen Bahnstrecke Pforzheim - Bad Wildbad und Horb herrühren. Besonders hohe Pegel sind zu erwarten, wenn, wie im Bundesverkehrswegeplan vorgegeben ist, am Tage und in der Nacht wieder zwei Güterzugpaare verkehren. Hohe Immissionen sind von der in diesem Abschnitt gemeinsam

verlaufenden B 10 und B 294 zu erwarten, die vor allem auf die Nordseiten der Gebäude einwirken.

- Eine Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie hat eine vergleichsweise geringe Schutzwirkung und erweist sich als unwirtschaftlich.
- Im Bebauungsplan müssen für alle Gebäudeseiten Lärmpegelbereiche zur Dimensionierung des passiven Schallschutzes festgesetzt werden. Es ist denkbar, die passiven Maßnahmen für den Fall ohne Güterzugverkehr festzusetzen. Sollte diese Strecke für den Güterzugverkehr tauglich gemacht werden, ist der Nachweis zu erbringen, dass mit den vorgesehenen Außenbauteilen der Neubebauung die Anforderungen der 24. BImSchV mit Güterzugverkehr erfüllt werden.
- Die Untersuchung unterstellt, dass die Richtwerte der TA Lärm durch die neu geplanten Wartungshallen eingehalten werden. In diesem Fall kommt es zu keiner signifikanten Verschärfung der Lärmsituation.
- Die Tunnelstraße ist zwar eine Anliegerstraße, mit der neuen Bebauung entsteht abschnittsweise eine Straßenschlucht, sodass auch bei verhältnismäßig geringer Verkehrsbelastung vergleichsweise hohe Pegel auftreten. Es ist dennoch wichtig, dass auf der Südseite der Gebäude eine möglichst umfassende Ruhezone entsteht, nach der dann auch die Wohnungen orientiert werden können. Deshalb wird vom Gutachter vorgeschlagen, dass die Brüstungen von Balkonen und Loggien schalldicht ausgeführt werden und die Unterseiten der darüber liegende Geschossdecken schallabsorbierend verkleidet werden. Zur Verbesserung der Immissionsbelastung in der Tunnelstraße werden außerdem zusätzliche Maßnahmen zur Beruhigung der Tunnelstraße (Tempo 30, evtl. Sperrung für den Durchgangsverkehr, Zusammenlegung der Tiefgaragen und mit jeweils einer zentralen Einfahrt und Ausfahrt) empfohlen.
- Keine Probleme sind mit der Kfz-Werkstatt auf der Westseite zu erwarten. Die Werkstatt arbeitet tagsüber.
- Weitere Emissionen gehen von einem Parkplatz auf der Südseite und von den Tiefgaragenzufahrten der neuen Bebauung aus. Die Maximalpegel liegen stellenweise über den Richtwerten der TA Lärm, die Überschreitungen können allerdings toleriert werden.
- Entwässerungsrinnen vor Tiefgaragen sind elastisch zu lagern.

Die im Gutachten vorgeschlagenen Festsetzungen zum Immissionsschutz wurden in den Bebauungsplan übernommen. Darüber hinaus werden in die Hinweise Empfehlungen zur Gestaltung der Spielbereiche zwischen den Gebäuden aufgenommen. Im Übrigen wird auf die Inhalte der Schalltechnischen Untersuchung verwiesen.

8 Altlasten

Zur Beurteilung der Vorbelastung des Plangebietes mit Altlasten wurde vom Büro Mailänder Consult eine Abfalltechnische Untersuchung durchgeführt, deren Stand vom November 2015 dem Bebauungsplan als separate Anlage beigelegt ist. Im Zuge der Erstellung der Unterlagen zur Baugenehmigung liegt außerdem ein Gutachten von Mailänder Consult GmbH „Stufe IIb Sanierungsvorbereitung Genehmigungsplanung vom 13.10.2016“ vor.

Die Ergebnisse der abfalltechnischen Untersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Laborprüfberichte befinden sich in Anlage 3 zum Gutachten. Die angetroffenen Schichten sind gemäß VwV Boden [8] und Handlungshilfe Gleisschotter [4] abfalltechnisch wie folgt einzustufen:

Tab. 1: Abfalltechnische Einstufung der beprobten Schichten

	Baufeld „West“	Baufeld „Mitte“	Baufeld „Ost“
Gleisschotter			
Feinfraktion < 31,5 mm	Z2	> Z2	Z1.2
Gesamtfraktion	Z1.2	Z1.2	Z1.1
Auffüllung	Nicht angetroffen	Z2	Z2
Anstehender Untergrund	Z0 bis Z1.1	Z0	Z0

Einstufungsrelevante Parameter bei der Auffüllung sind PAK₁₆ bzw. Benzo(a)pyren. Die erhöhten

PAK-Gehalte lassen sich durch den in der Auffüllung vorhandenen Kohlengrus erklären.

Einstufungsrelevanter Parameter der als Z 1.1 eingestuften Einzelprobe des anstehenden Untergrunds in Schurf 1, Baufeld „West“ ist Arsen im Feststoff (28 mg/kg). Der Arsengehalt ist vermutlich geogenen Ursprungs.

Aufbauend auf der abfalltechnischen Bewertung werden folgende Empfehlungen für das weitere Verfahren gegeben:

Bei der abfalltechnischen Untersuchung wurden lediglich Schadstoffverunreinigungen bis Z 2 nach VwV Boden [8] bzw. nach Handlungshilfe Gleisschotter [4] festgestellt. Verunreinigungen > Z 2 wurden nicht angetroffen.

Im Rahmen der geplanten Aushubarbeiten sind die anfallenden Aushubmaterialien Gleisschotter

(Z 1.1 bis Z 1.2), Auffüllung (Z 2) und anstehender Untergrund (Z 0 bis Z 1.1) zu separieren.

Nach den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung sind sämtliche Aushubmaterialien unter Beachtung der Vorgaben der VwV Boden [8] aus umwelttechnischer Sicht verwertbar.

Bei Aushubchargen mit erhöhten Kohlengrusanteilen oder anderen visuellen/geruchlichen Auffälligkeiten sind Schadstoffverunreinigungen > Z 2 nicht auszuschließen, so dass nach VwV Boden

keine Verwertung möglich wäre. Sollte bei den Aushubarbeiten festgestellt werden, dass in der

Auffüllung derart auffällige Bodenmaterialien vorhanden sind, sollten diese Bereiche deshalb vom

übrigen Auffüllmaterial separiert und zur Deklaration nach Deponieverordnung auf Miete beprobt

werden. Mailänder Consult empfiehlt außerdem eine gutachterliche Begleitung der Aushubarbeiten.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Abfalltechnischen Untersuchung verwiesen.

Außerdem befand sich auf einem ca. 650 m² großen Teilbereich des Planungsgebiets zwischen 1957 und 1973 eine Kraftwagenbetriebsstelle der Deutschen Bahn (Altlastenverdachtsfläche ALVF 7061-14-004 „Ehemalige Tankanlage Kraftwagenbetriebsstelle“). Die Fläche ist im zeichnerischen Teil nachrichtlich dargestellt.

Auf der Altlastenverdachtsfläche wurden im Rahmen mehrerer Erkundungen Bodenverunreinigungen mit Kohlenwasserstoffen in der ungesättigten Bodenzone bis 8,5 m Tiefe nachgewiesen. Von der Firma Mailänder Consult wurde ein Sanierungskonzept erstellt, das in der Fassung vom März 2015 vorliegt. Es umfasst den Rückbau der ehemaligen Betriebsanlagen,

den notwendigen Erdaushub und Abdichtungsmaßnahmen gegenüber der geplanten Tiefgarage.

Das Sanierungskonzept lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Um sicherzustellen, dass von den vorhandenen Bodenverunreinigungen keine Gefahren für die Umwelt ausgehen, ist vorgesehen, im Zuge des Rückbaus der ehem. Betriebsanlagen des Kraftwagenbetriebswerkes auch den mit Kohlenwasserstoffen verunreinigten Boden um die Erdtanks und die Umfüllstelle am ehem. Gleis 160 bis maximal 4,5 m Tiefe auszukoffern. Die Sanierung soll im laufenden Baustellenbetrieb im Rahmen der Aushubarbeiten für die geplante Bebauung durchgeführt werden (baubedingter Aushub bis 3,5 m Tiefe).

Die Aushubtiefe wurde entsprechend der vorgesehenen Gründungstiefe der Wohnbebauung gewählt: Das Gebäude soll nur mit nicht verunreinigtem Boden in Kontakt kommen, um die Gefahr einer Diffusion von flüchtigen Schadstoffkomponenten in das Gebäude sicher ausschließen zu können. Die tieferen Verunreinigungen bis 8,5 m Tiefe bleiben als Restbelastungen zurück, da von ihnen weder eine Gefahr für Menschen noch für das Grundwasser ausgeht.

Damit die Tiefgarage des geplanten Wohngebäudes nicht mit dem verbleibenden verunreinigten Boden in Kontakt kommt, wird empfohlen, vor dem Einbau der Bodenplatte um die erdberührenden Bauteile eine 1 m mächtige, unbelastete Schutzschicht aus geeignetem Bodenmaterial einzubringen und diese mit einer diffusionsdichten Sperrschicht zum Gebäude hin abzudichten.

G Auswirkungen und Folgen der Planung

1 Kosten

Die Planungsmaßnahme soll vollständig privat durchgeführt werden. Der Stadt entstehen hieraus keine Kosten.

2 Flächenbilanz

Geltungsbereich	ca.	12.660qm	100 %
davon:			
Öffentliche Grünfläche	ca.	620qm	5 %
Allgemeines Wohngebiet	ca.	6.573qm	52 %
CEF-Flächen (Bahnflächen)	ca.	5.610qm	43 %

3 Ergänzende Verfahren

Der erfolgreiche Abschluss des Entwidmungsverfahrens ist die Voraussetzung für die Zulässigkeit des Bebauungsplans. (Spätestens bis Offenlagebeschluss).

Gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB ist der Flächennutzungsplan nach Rechtskraft des vorliegenden Bebauungsplans im Wege der Berichtigung anzupassen.

H Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplans

1 Planungsrechtliche Festsetzungen

1.1 Art der baulichen Nutzung

Die Neubauflächen werden als allgemeines Wohngebiet (WA) gem. § 4 BauNVO ausgewiesen. Dies entspricht dem vorgesehenen Nutzungsschwerpunkt Wohnen, ermöglicht aber auch gewerbliche Nutzungen wie Büros für Dienstleistungen, Praxen etc., sowie ergänzende Versorgungseinrichtungen, die zu einer Verbesserung der stadtteilnahen Nahversorgung beitragen können (z.B. Bäckerfiliale mit kleinem Café oder Apotheke).

Tankstellen können zu einer erheblichen Verstärkung des Verkehrs in der Umgebung des Plangebietes führen und werden deshalb ausgeschlossen, um Konflikte mit den geplanten und den umgebenden Nutzungen auszuschließen. Gartenbaubetriebe werden ebenfalls ausgeschlossen, da die meist großflächige Nutzung dem Ziel, an dieser Stelle zusätzlichen innerstädtischen Wohnraum zu schaffen, entgegensteht und auch die gewünschte abschirmende Wirkung für den Bestand mit dieser Nutzung nicht umsetzbar ist.

1.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird gemäß Eintrag im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans festgesetzt durch die maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ), die maximale Geschossflächenzahl (GFZ) und die maximale und die minimale Wandhöhe bezogen auf eine Bezugshöhe (angegeben in Metern über Normalnull).

Die festgesetzten Bezugshöhen berücksichtigen den Höhenverlauf der Tunnelstraße und die geplante Lage des Erdgeschosses, welches um etwa ein halbes Geschoss über dem Straßenniveau liegt, um die notwendige Privatheit der Erdgeschosswohnungen herzustellen.

Die festgesetzten Wandhöhen entsprechen dem vom Büro Kubus 360 vorgeschlagenen architektonischen Konzept einer Staffelung der Gebäudehöhen von maximal 4 Geschossen im Westen bis auf maximal 6 Geschosse im Ostteil, das vom Gestaltungsbeirat der Stadt Pforzheim gebilligt wurde. Die Höhenstaffelung stellt einen städtebaulichen Bezug zur Bebauung auf der Südseite der Tunnelstraße her, die ebenfalls durch Gebäude unterschiedlicher Geschossigkeit besetzt ist. Durch die Lage im Norden der bestehenden Bebauung wird die Besonnung der bestehenden Wohnbebauung an der Tunnelstraße nicht beeinträchtigt, die geplanten Höhen ermöglichen eine effektive Abschirmung des Bestandes gegenüber den Immissionen durch die Bahn. Die Festsetzung der Mindestwandhöhe sichert eine mindestens dreigeschossige Bebauung, die eine einheitliche Entwicklung beidseits der Tunnelstraße gewährleistet und die schalltechnische Situation für den Bestand verbessert.

Als Grundflächenzahl wird im zeichnerischen Teil ein Wert von 0,65 festgesetzt. Außerdem wird in den textlichen Festsetzungen festgelegt, dass die zulässige Grundfläche durch die in § 19(4) BauNVO genannten Anlagen bis zu einem Wert von 0,8 überschritten werden darf. Für die Geschossflächenzahl wurde ein Maximalwert von 2,8 festgesetzt.

Die in der BauNVO für Allgemeine Wohngebiete vorgesehenen Maximalwert der GRZ von 0,4 bzw. 0,6 unter Einbeziehung der unter §19(4) BauNVO sowie der Maximalwert der GFZ von 1,2 können aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die Überschreitung der GRZ hängt zunächst mit der besondere Lage und dem Flächenzuschnitt des Plangebiets zusammen. Da die angestrebte Bebauung aus schalltechnischer Sicht eine abschirmende Wirkung gegenüber dem nördlich angrenzenden Bahngelände haben soll, ist eine möglichst geschlossene Bebauung an dieser Stelle sinnvoll und fügt sich in den städ-

tebaulichen Kontext ein. Aufgrund der beschränkten Tiefe des Plangebietes, das eine Restfläche zwischen Tunnelstraße und den Gleisanlagen der Bahn bildet, ergibt sich die Notwendigkeit einer erhöhten Grundflächenzahl. Der festgesetzte Wert von 0,65 orientiert sich dabei an dem für die Wohnbebauung vom Büro Kubus 360 entwickelten architektonischen Konzept, das vom Gestaltungsbeirat auch hinsichtlich der Abmessung der Baukörper und der Freiflächengestaltung gebilligt wurde. Die Belichtung bzw. Besonnung der Bestandsgebäude wird wie oben dargestellt durch die Neubauten nicht beeinträchtigt, hinsichtlich der Immissionssituation wird die Situation des Bestandes durch die abschirmende Wirkung der Neubauten eher verbessert. Insgesamt sind bei Umsetzung des geplanten Lärmschutzkonzepts für das Vorhaben sowohl für den Bestand als auch für das geplante Vorhaben gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert.

Zu möglichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere die Bodenfunktionen, ist zu sagen, dass es sich bei dem Vorhabengrundstück um eine jetzt schon teilweise versiegelte innerstädtische Brachfläche handelt. Hinsichtlich der geplanten Flächenversiegelung fügt sich das Konzept in die umliegenden Bestandsflächen ein, die als Mischgebietsflächen in einem ähnlichen Umfang versiegelt werden dürfen. Um möglichen negativen Konsequenzen durch eine erhöhte Bodenversiegelung entgegenzuwirken, werden Festsetzungen für die Begrünung der Dachflächen und weitere grünordnerische Festsetzungen getroffen. Dies trägt zur Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers und zur Durchgrünung des Plangebietes bei. Durch die Sicherung des westlichen Endes des Plangebietes als öffentliche Grün- bzw. Spielfläche und der Pflanzungen im Bereich der Plätze zwischen den drei geplanten Baukörpern wird ein für das Stadtbild wichtiges grünes Grundgerüst gesichert.

Insgesamt erscheint die Erhöhung der zulässigen Grundflächenzahl aus den o.g. Gründen und aufgrund des planerischen Ziels, notwendigen innerstädtischen Wohnraum auf einer ungenutzten Brachfläche zu entwickeln, als vertretbar.

Die festgesetzte GFZ resultiert aus den o.g. Ausführungen zur Geschossigkeit und zur Grundflächenzahl und orientiert sich an dem vom Gestaltungsbeirat gebilligten Planungskonzept. Dabei wird in Anwendung von § 21a der BauNVO festgesetzt, dass Garagengeschosse auf die Zahl der Vollgeschosse nicht anzurechnen ist. Dies hat zur Folge, dass die Tiefgaragen, die aufgrund der beschränkten Zufahrtslänge bei der vorgegebenen Grundstückstiefe etwas mehr als 1,4m aus der Erde herausstehen, bei der Berechnung der Geschossflächenzahl nicht berücksichtigt werden müssen.

1.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Entsprechend dem vom Gestaltungsbeirat gebilligten Konzept sollen drei Baukörper mit einer Länge von ca. 90m umgesetzt werden. Entsprechend wird eine Bauweise definiert, die Gebäudelängen über 50m Länge zulässt. Die Baufenster, die sich eng an dem vom Gestaltungsbeirat gebilligten Konzept des Architekturbüros Kubus 360 orientieren, ermöglichen maximal ca. 90m lange Baukörper. Die dazwischenliegenden Plätze gliedern die Bebauung. Das östliche und das westliche Ende der Bebauung stellt einen städtebaulichen Bezug zu den Baufluchten der Grenzstraße bzw. der Grünstraße her.

Im Bereich nach Norden, zu den Bahnflächen hin, werden die erforderlichen Abstandsflächen aufgrund der geringen Grundstückstiefe nicht eingehalten. Die notwendige Überschreitung soll über eine entsprechende Baulast auf dem angrenzenden Bahngelände geregelt werden. Dies ist auch unter Berücksichtigung der geplanten eingeschossigen Funktionsbauwerke möglich, welche die Bahn in den nächsten Jahren auf dem Bahngelände errichten will.

Ein Überschreiten der Baugrenzen in der Erdgeschosszone durch untergeordnete Bauteile wie z.B. Vordächer und Treppenanlagen wird bis zu einer Tiefe von 1,5 m und einer Länge von bis zu 8,0m zugelassen, da dies mehr Flexibilität für die Umsetzung bringt und die städtebauliche Wirkung insgesamt dadurch nicht negativ beeinträchtigt wird.

1.4 Flächen für Garagen, Stellplätze und Nebenanlagen

Um ausreichende Freiräume zwischen den Baukörpern als Grün- und Aufenthaltsbereiche gestalten und sichern zu können, sind Garagen nur als Tiefgaragen innerhalb der überbaubaren Flächen und den dafür im zeichnerischen Teil festgesetzten Flächen zulässig. Da nur eine maximale Gebäudehöhe vorgegeben wird, ist es zulässig, dass die Decke der Tiefgarage am östlichen Ende der Bebauung bis ca. 3m aus dem Erdreich herauskommt. Dies resultiert aus dem Wunsch, das Niveau des Erdgeschosses gegenüber dem Straßenniveau anzuheben und aus der Höhenlage der Talstraße, die nach Osten hin abfällt.

Die Anordnung von Nebenanlagen soll lediglich in der für das Straßenbild sensiblen Vorgartenzone eingeschränkt werden. Zulässig in diesem Bereich sind nur Einfriedungen, Fahrradstellplätze und Spielplätze, die in den Platzbereichen zwischen den drei Baufenstern untergebracht werden sollen. Im restlichen Grundstücksbereich sind Nebenanlagen zulässig.

1.5 Festsetzungen zum Artenschutz

Die Festsetzungen zum Artenschutz berücksichtigen die Ergebnisse der Untersuchungen zu den artenschutzrechtlichen Belangen, siehe auch Ausführungen Punkt F / Ziffer 7.

1.6 Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern, Erhalt von Bäumen

Mit der Festsetzung zum Anpflanzen von Bäumen im Bereich der Platzflächen zwischen den drei Baufenstern soll zusammen mit der geplanten öffentlichen Grünfläche an der Ostseite eine ausreichende Durchgrünung des Plangebietes sichergestellt werden, die wichtig für das Straßenbild und die Wohnqualität ist.

Zur Verbesserung der Durchgrünung des Plangebietes und der Rückhaltung des Niederschlagswassers wird außerdem die Begrünung der Dachflächen vorgeschrieben.

1.7 Flächen mit Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit

Im zeichnerischen Teil werden Flächen festgesetzt, die mit einem Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit zu belegen sind.

Die Festsetzung ermöglicht eine bereichsweise Erweiterung des Fahrbahnquerschnitts der Tunnelstraße, so dass die Parkierung auch nach Umsetzung der geplanten Wohngebäude auf der nördlichen Seite teilweise erhalten werden kann. Der zukünftige Querschnitt der Tunnelstraße orientiert sich an den Querschnitten der Querstraßen, die von Süden an die Tunnelstraße anschließen.

Um Bei der Aufteilung der Stellplätze flexibel zu bleiben, dürfen die mit dem Gehrecht belasteten Flächen entlang der südlichen Grundstücksgrenze der Wohnbauflächen verschoben oder anders aufgeteilt werden, wenn die Gesamtlänge der Flächen und damit die Anzahl der möglichen Stellplätze bestehen bleibt.

2 Örtliche Bauvorschriften nach LBO

2.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

Dächer

Die festgesetzten Flachdächer entsprechen dem vom Gestaltungsbeirat gebilligten Konzept und fügen sich in die umgebende städtebauliche Situation ein. Als positiver Beitrag zu Stadtklima und Regenwasserrückhaltung sind nur begrünte Dachflächen zulässig. Die Festsetzung zur Mindestdicke der Substratschicht sichert den erwünschten Qualitätsstandard.

Fassaden

Zur Vermeidung einer unerwünscht dominanten Wirkung der Gebäudefassaden und mit Rücksicht auf nachbarschützende Belange sind grelle Farben und reflektierende Materialien (Ausnahme Fenster) unzulässig.

2.2 Abfallbehälter

Zur Sicherung eines attraktiven Straßenbildes sind Standorte für Abfallbehälter einzuhausen oder durch geeignete Heckenpflanzungen gegenüber dem Straßenraum abzuschirmen.

2.3 Gestaltung der nicht überbaubaren Flächen

Zur Sicherung eines attraktiven Ortsbildes und einer ausreichenden Durchgrünung des Plangebietes sind die nicht überbaubaren Grundstücksflächen, soweit sie nicht für Wege, Zufahrten oder Nebenanlagen genutzt werden, als Vegetationsfläche anzulegen und zupflegen.

2.4 Gestaltung von Werbeanlagen

Werbeanlagen können die gestalterische Wirkung eines Baugebiets beeinflussen. Zur Begrenzung eines solchen Einflusses sind Werbeanlagen aus städtebaulich-gestalterischen Gründen nur als Hinweisschilder auf Beruf oder Gewerbe an der Gebäudefassade in der Erdgeschosszone zulässig. Außerdem wird die Größe der Hinweisschilder beschränkt.

Ausnahmsweise können in Abstimmung der Stadt auch größere Werbeanlagen oberhalb der Erdgeschosszone zugelassen werden.

2.5 Abstandsflächen

Für die Westseite des westlichen Baufensters zum Grundstück 65/28 hin wird zugelassen, dass die nach Landesbauordnung vorgesehenen Abstandsflächen auf 3,0m reduziert werden dürfen.

Dadurch wird ermöglicht, dass die geplante Bebauung an der Ostseite die Bauflucht der Grenzstraße aufnimmt und fortsetzt. Die Reduzierung der Abstandsflächen wird an dieser Stelle als zumutbar eingestuft, da die bestehende Nutzung des Autohauses dadurch nicht eingeschränkt wird. Aufgrund der geringen Grundstückstiefe des Nachbargrundstücks sind an dieser Stelle sensiblere Nutzungsarten wie Wohnen, die durch die reduzierten Abstandsflächen beeinträchtigt sein könnten, kaum umzusetzen bzw. können diese durch entsprechende Ausrichtung der Grundrisse ausreichend belichtet werden.

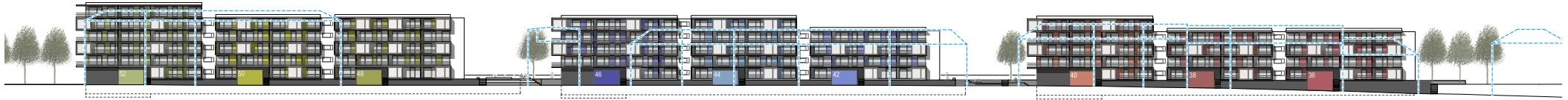
Anlage zur Begründung

Lageplan und Schemaansichten / Schnitte zur Veranschaulichung der Planung ohne verbindlichen Charakter als gesonderte Dokumente entsprechend dem Konzept des Architekturbüros Kubus 360 (Arbeitsstand 22.03.2016 als Vorlage zum Gestaltungsbeirat).

Haus 1

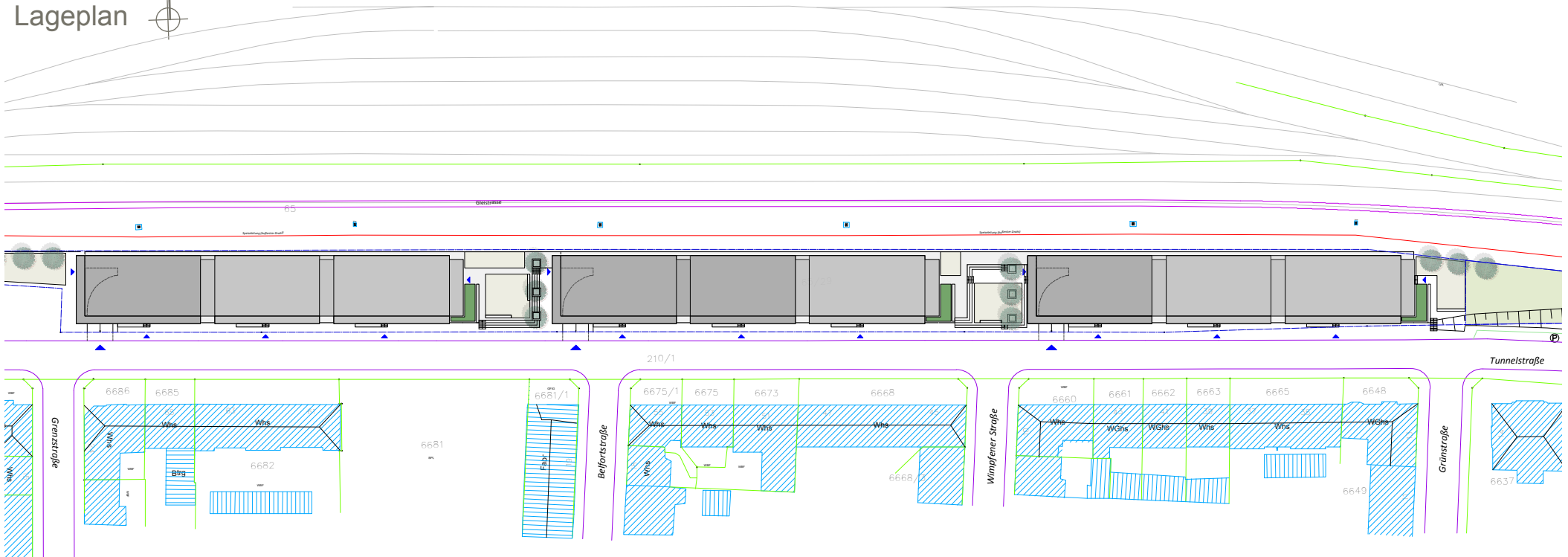
Haus 2

Haus 3



Straßenansicht

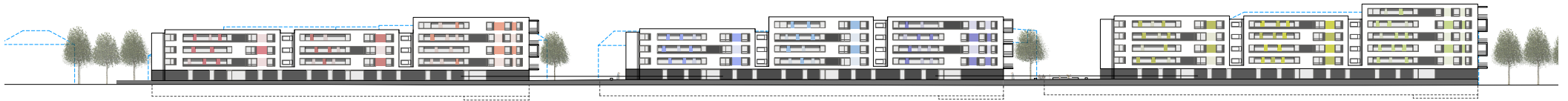
Lageplan



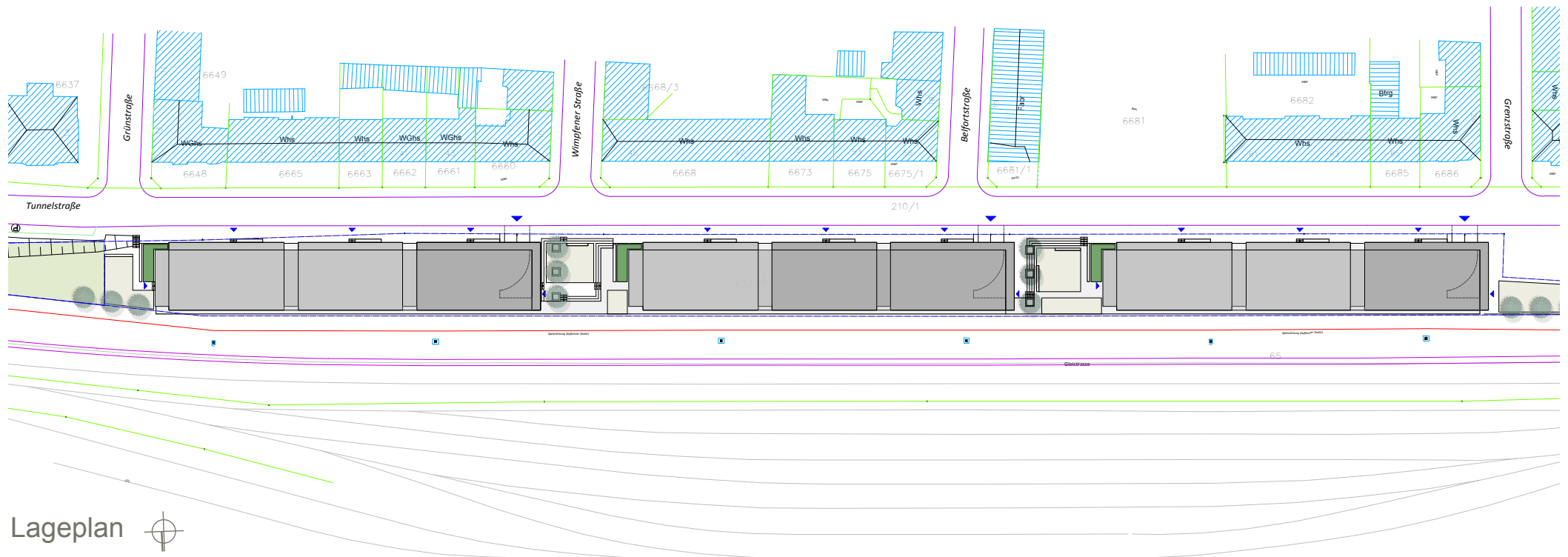
Haus 3

Haus 2

Haus 1



Straßenansicht

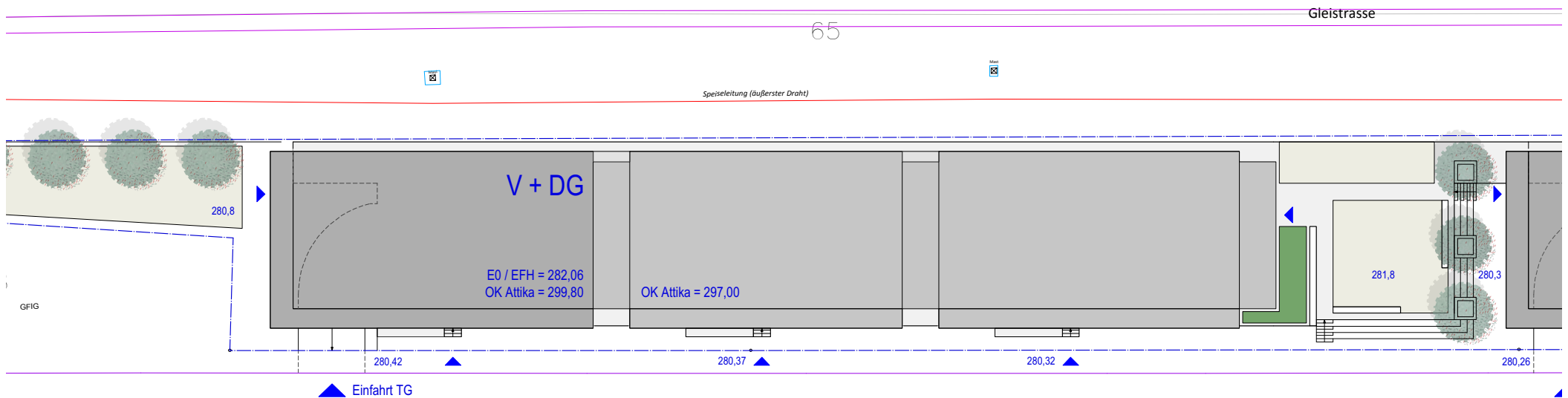


Lageplan

Haus 1 M 1:500

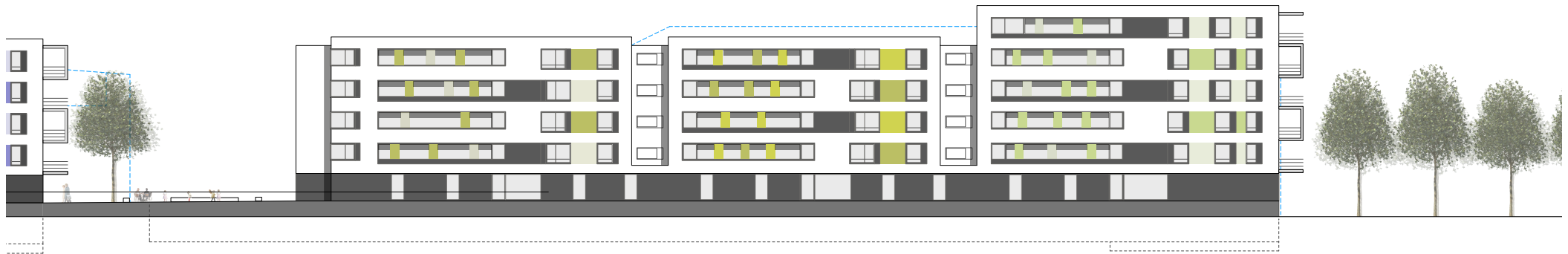


Straßenansicht

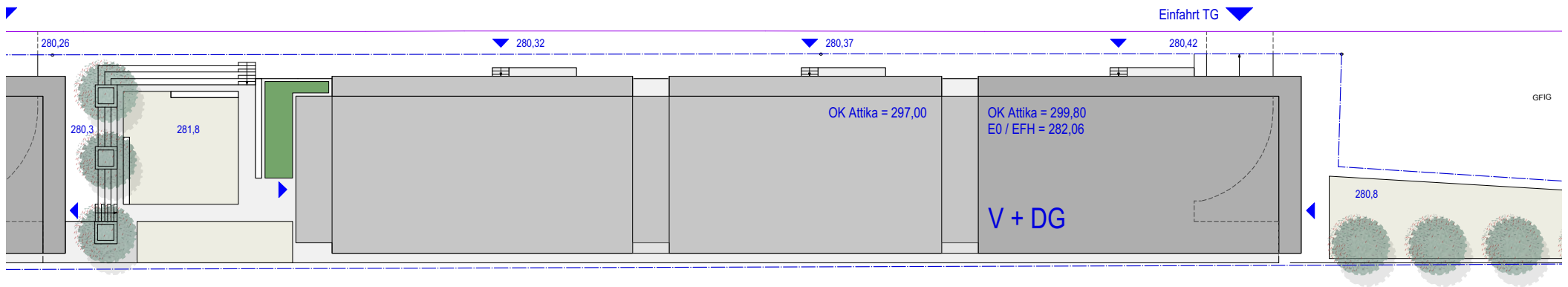


Lageplan

Haus 1 M 1:500



Ansicht Nord



Lageplan

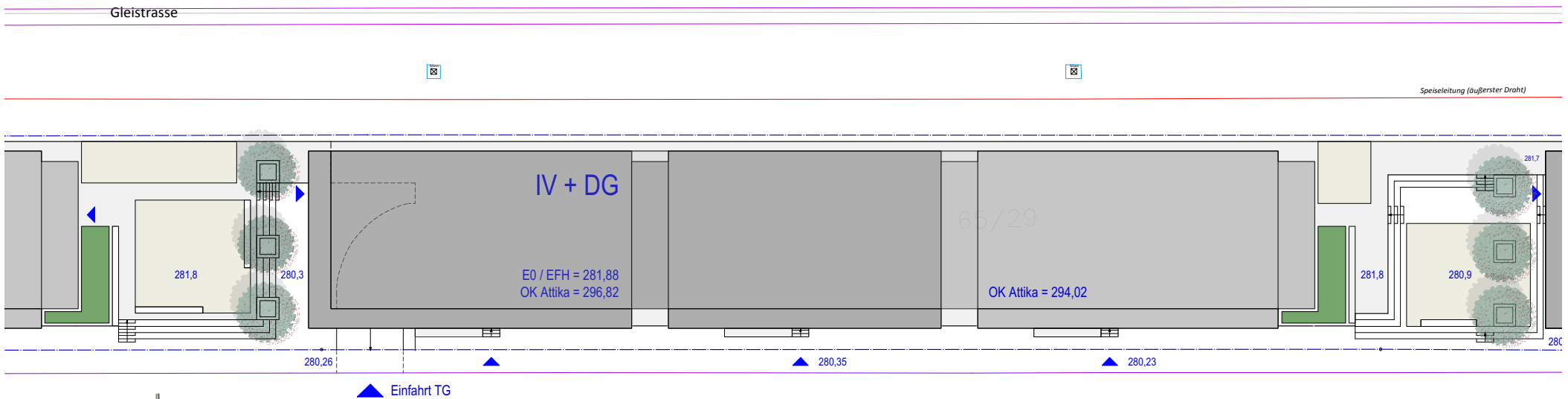
Gleistrasse

65

Haus 2 M 1:500



Straßenansicht



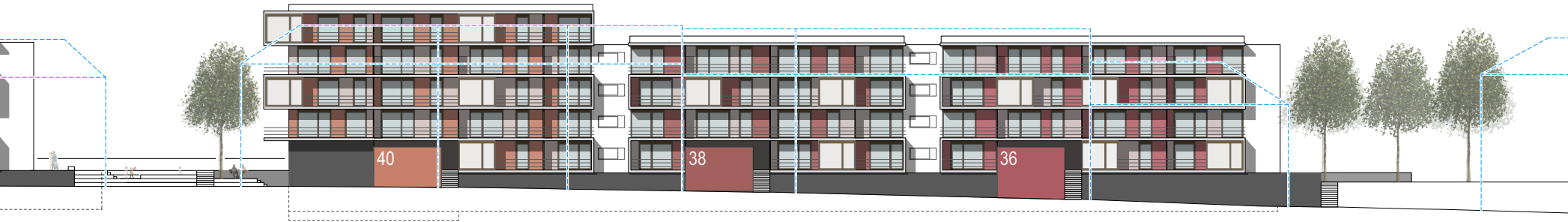
Lageplan



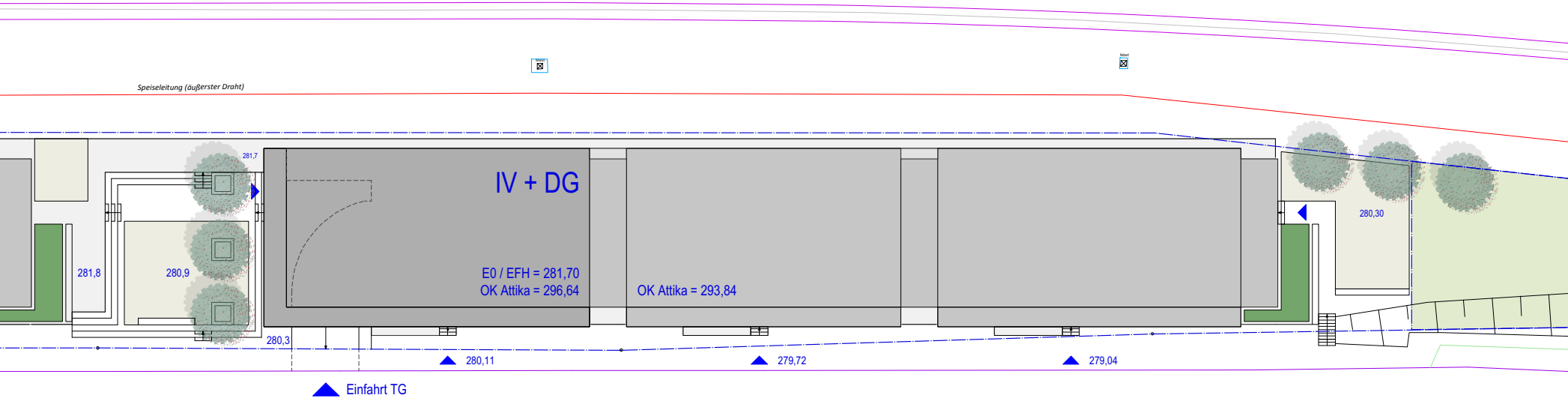
▲ Einfahrt TG

210/1

Haus 3 M 1:500



Straßenansicht

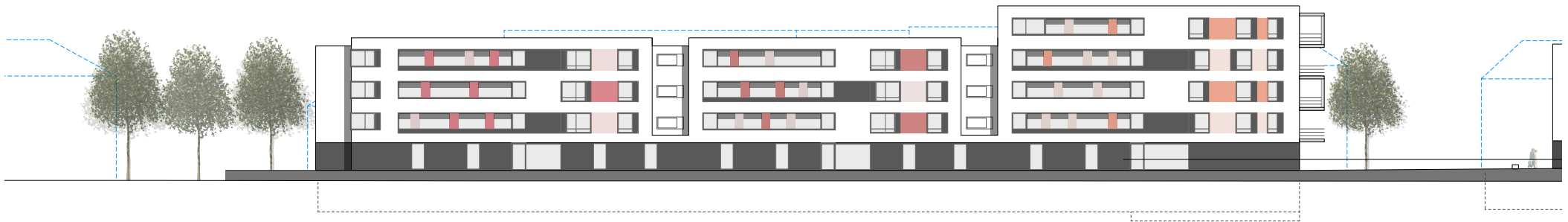


Lageplan



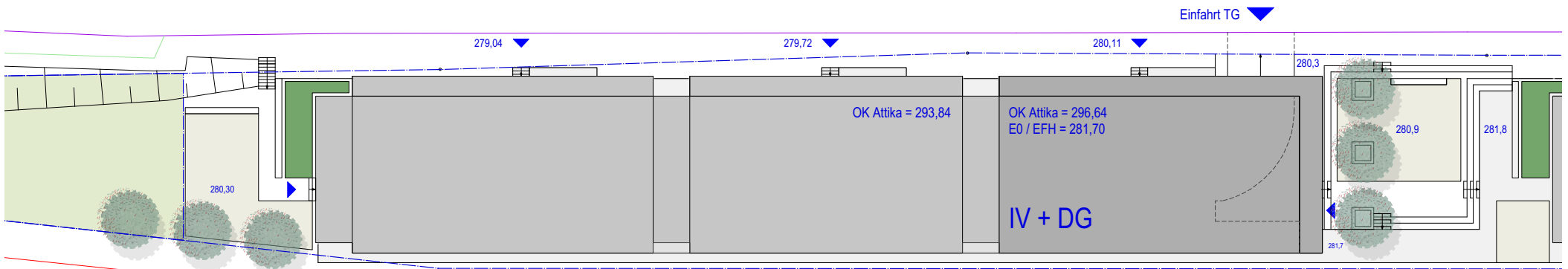
Tunnelst

Haus 3 M 1:500



Ansicht Nord

nnelstraße



Lageplan

Schnitte

