
Begründung (Entwurf)

zur sechsten Änderung des Bebauungsplanes „St. Johann“, „Gänsbrücke“, „Im Brühl“ mit örtlichen Bauvorschriften, Gemarkung Bretten

bestehend aus

Teil A - Planungsbericht und

Teil B - Umweltbericht

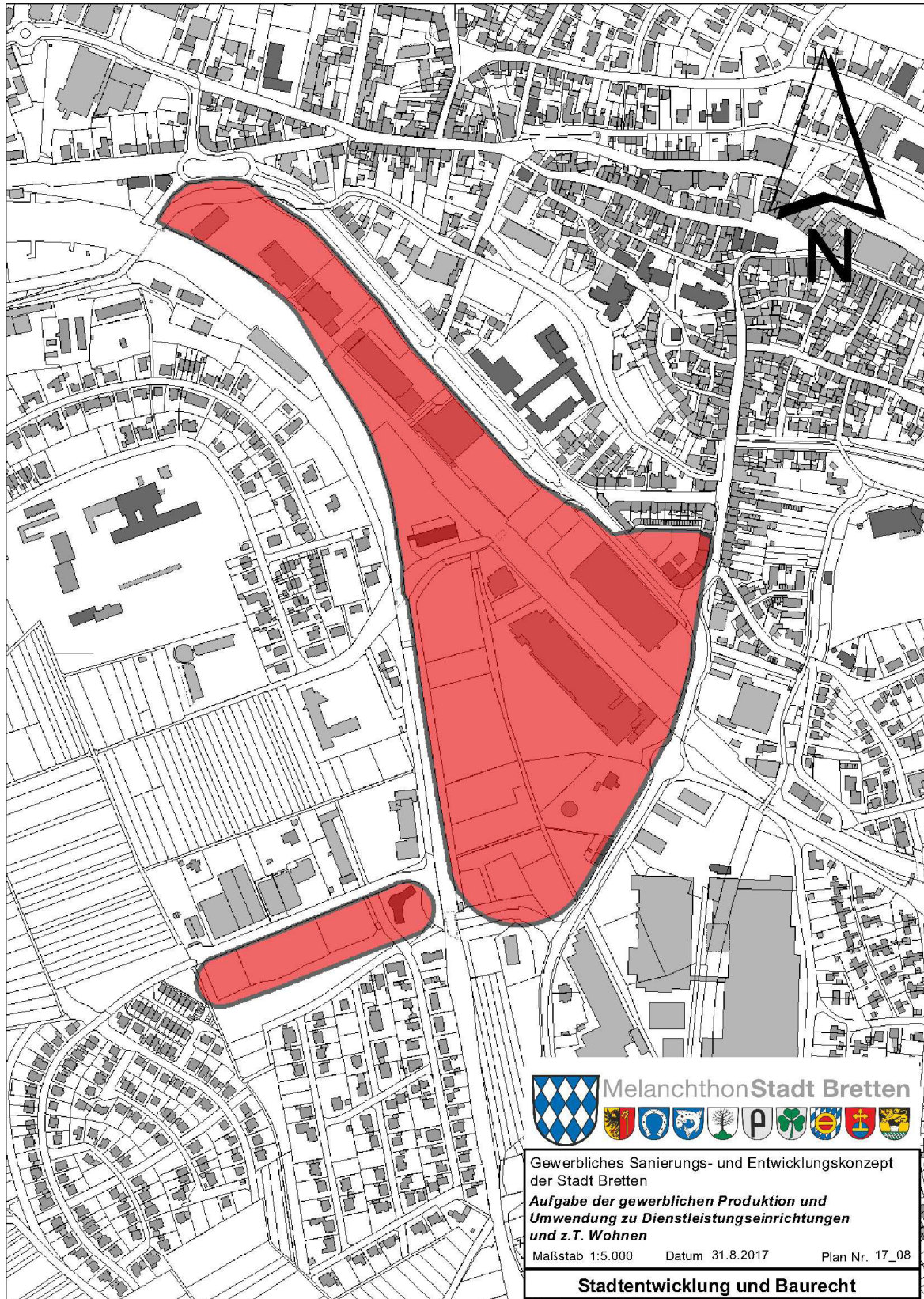
Teil A - Planungsbericht

I. Bebauungsplanänderung

1. Planungsgegenstand

1.1 Anlass / Ziele und Zwecke der Planänderung

Im Zuge des gewerblichen Sanierungs- und Entwicklungskonzeptes der Stadt Bretten wurden innerhalb der Kernstadt über einen Zeitraum von rund 20 Jahren flächendeckend alle Produktionsbetriebe auf den Korridoren zwischen der Bahnlinie Bretten – Mühlacker und dem Brühlgraben von der Pforzheimer bis zur Rinklinger Straße sowie zwischen den Straßen „Im Brückle“ und „Im Steiner Pfad“ auf andere Standorte verlagert und das Gelände einer grundlegenden städtebaulichen Neuordnung unterzogen. Bis auf die vor wenigen Jahren noch betriebene Trafostation Pforzheimer Straße 48, ein Bürogebäude an der Pforzheimer Straße 46/1 sowie das Hochhaus Wilhelmstraße 39 und den daran anschließenden Gebäudetrakt an der Wilhelmstraße 37 wurden alle weiteren Gebäude komplett abgetragen, Grundstücke neu geordnet und erschlossen, vorgefundene Altlasten vor der Neubebauung beseitigt und die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Wilhelmstraße/Pforzheimer Straße ertüchtigt. Anstelle von produzierenden Betrieben befinden sich dort heute Einkaufsstätten, Büros, Praxen, Fitnesszentren, Klassenräume der beruflichen Schulen und sonstige Dienstleistungseinrichtungen.



Mit diesen Veränderungen gingen auch umfangreiche Planaufstellungs- und Planänderungsverfahren von Bauleitplanungen einher. Diese wurden auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung im Zusammenhang mit der 1. Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Bretten/Gondelsheim bereits im Jahre 2005 komplett vollzogen. Hingegen stehen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung noch die Bebauungsplanänderungen des nördlichen Bereichs des Bebauungsplanes „Im Brückle“ und der hiermit zur Änderung anstehende Teilbereich des Bebauungsplan „St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl“ aus.

Das nahezu komplett von Bausubstanz befreite ehemalige Gewerbegebiet im Bereich zwischen der Pforzheimer Straße, der Bahnlinie Bretten – Mühlacker, der Hermann Beuttenmüller Straße und dem Kraichgauzentrum soll in Anlehnung an die Vorgaben des Flächennutzungsplanes zu einem gemischt genutzten Quartier entwickelt werden. Ziel und Zweck der Bebauungsplanänderung ist es, hierfür die entsprechenden planungsrechtlichen Grundlagen und gestalterischen Vorgaben zu schaffen. Entstehen soll ein Quartier, in dem Büros, Schank- und Speisewirtschaften, Beherbergungsgebäude, sonstige das Wohnen nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für kirchliche, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Wohnungen und Parkierungsgebäude entstehen können. Vergnügungsstätten und Tankstellen sind entlang der Hermann-Beuttenmüller-Straße städtebaulich nicht gewünscht. Über das bestehende Angebot im Kraichgauzentrum hinaus sollen in diesem Bereich auch keine weiteren Einzelhandelsflächen mehr hinzukommen, um dem Einzelhandel in der Innenstadt nicht zu schaden.

Mit berücksichtigt werden sollen auch Flächen, die für die weitere Entwicklung der benachbarten Firma Neff von Bedeutung sind bzw. sein können. So können Teilflächen des Areals für die flächensparende Unterbringung des ruhenden Verkehrs für die Beschäftigten sowie für eventuell notwendige Verwaltungsbauten genutzt werden. Mit der weiteren Auslagerung von Parkplatzflächen für PKW besteht für die Firma Neff die Möglichkeit, das Firmengelände für betriebliche Zwecke einschließlich der Abstellmöglichkeit für LKW für den Waren- und – abtransport zu nutzen.

1.2 Abgrenzung und Beschreibung des Planänderungsgebiets

Das Planänderungsgebiet grenzt im Norden an die Grundstücke des Behördenzentrums Stadtmitte sowie der Zufahrt zu den dahinter liegenden Parkplätzen an. Im Nordosten bildet die Kraichgaubahn und im Osten das Areal des Kraichgauzentrums die Grenze. Auf der Südostseite bildet die Westgrenze der Pforzheimer Straße den Grenzverlauf ab und im Süden die Südgrenze der Straße Im Brückle. Die Westgrenze bildet die Haupteisenbahnlinie Bretten – Mühlacker.

Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein ehemals rein gewerblich genutztes Gebiet, bei dem die Produktion im Vordergrund stand. Sämtliche Produktionsgebäude sind mittlerweile abgetragen. Lediglich ein zwischenzeitlich angesiedeltes Fitnesscenter an der Hermann-Beuttenmüller-Straße, ein Softwareunternehmen und ein ehemaliges Trafogebäude an der Pforzheimer Straße bilden den derzeit vorhandenen Gebäudebestand ab. Das Trafogebäude steht unter Denkmalschutz. Die Funktion übernimmt zwischenzeitlich eine neue Trafostation. Diese befindet sich an der südwestlichen Ecke des Planänderungsbereichs in unmittelbarer Nähe zur Eisenbahnunterführung der Straße „Im Brückle“. Das Gelände wurde nach dem Abtrag der Bausubstanz im Wesentlichen als Abstellfläche für PKW und LKW sowie als Lagerfläche zwischengenutzt. Die Fläche ist weitgehend mit recyceltem Material überzogen.

Die Begrünung der von Bausubstanz befreiten Fläche reduziert sich im Wesentlichen auf die Böschungflächen entlang der Hauptbahnlinie sowie auf ein Weidengehölz und einzelne kleinere Ruderalfluren innerhalb des abgeräumten Bereichs. Allein das von einem Softwareunternehmen genutzte Grundstück weist über weite Teile einen mittelalten intakten Baumbestand auf.

Dazu kommen 3 Baumstandorte an der Bahnunterführung in Verlängerung der Edisonstraße. Der Planänderungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 6,58 ha.



1.3 Vorhandene Nutzungen im Planänderungsgebiet

Innerhalb des Planänderungsgebiets befindet sich im nordöstlichen Bereich derzeit ein Fitnessbetrieb, der in einem 3-geschossigen Gebäude mit eingeschossigem Anbau und einer nach Norden vorgelagerten Parkplatzanlage ausgestattet ist. Das Gebäude wird über die Hermann-Beuttenmüller-Straße erschlossen.

Im südöstlichen Bereich ist ein Softwareunternehmen angesiedelt, welches über den Zu- und Abfahrtsast der Pforzheimer Straße zum/vom Kraichgauzentrum erschlossen ist. Die notwendigen Stellplätze für diesen Betrieb sind auf dem betriebseigenen Grundstück angesiedelt. Auf dem Gelände besteht ein niedrig geschossiges Bestandsgebäude, das als Büro genutzt ist sowie ein neu errichtetes dreigeschossiges Bürorundgebäude mit hohem Glasanteil.

Im südwestlichen Randbereich hat der kubische Neubau einer Trafostation seinen Standort gefunden.

1.4 Ungenutzte Bestandsgebäude im Planänderungsbereich

Ein derzeit leer stehendes Gebäude befindet sich in der Pforzheimer Straße 48. Bei diesem Gebäude handelt es sich um ein ehemaliges Trafogebäude, das zwischenzeitlich seinen Zweck verloren hat.

1.5 Bauliche Nutzungen im unmittelbaren Anschluss an das Planänderungsgebiet

Im nördlichen Anschluss steht das Behördenzentrum Stadtmitte. In diesem Bürogebäude ist das Technische Rathaus der Stadt Bretten, die Außenstelle Bretten des Jobzentrums des Landratsamtes Karlsruhe, die KFZ-Zulassungsstelle, die Energieagentur sowie der Pflegestützpunkt des Landkreises Karlsruhe untergebracht.



Im **östlichen Bereich** grenzt das Kraichgauzentrum mit einer Vielzahl von Einzelhandels- Dienstleistungs- und Büronutzungen sowie auf dem Dach angesiedelten und vorgelagerten Parkplätzen an.



In **südöstlicher Richtung** stößt man auf das Firmengelände des Unternehmens Neff mit seiner Herd- und Dunstabzugshaubenfertigung. Das Unternehmen belegt mit verschiedenen Gebäuden das gesamte Areal zwischen Rüter Straße, Pforzheimer Straße und dem Hohenbergshaus. Lediglich gegenüber der Einmündung der Straße Im Brückle in die Pforzheimer Straße ragt noch die Firma AR – Filtertechnik in das Firmenareal Neff hinein.



Im südlichen Anschluss befindet sich jenseits der Einmündung der Straße Im Brückle ein Softwareunternehmen.

In südwestlicher Richtung breitet sich jenseits der Bahnlinie Bretten – Mühlacker ein Wohngebiet aus, welches bis auf einen kleinen unbeplanten Teilbereich als reines Wohngebiet ausgewiesen ist. Dieses Wohngebiet reicht direkt an die vorhandene Bahnstrecke heran.

Westlich des Planänderungsbereichs schließt sich jenseits der Bahnlinie sowie der Bahnparallelen Erschließungsstraße eine Kindertagesstätte samt Außenspielfläche an. Nördlich dieser Tagungsstätte grenzt getrennt durch die Straße Im Brückle ein rein gewerblich genutztes Gebäude an. Ihm folgen ein ebenerdig angelegter Parkplatz eines Softwareunternehmens.

Nordwestlich folgen Wohngebäude im unbeplanten Innenbereich sowie jenseits der Edisonstraße ein per Bebauungsplan ausgewiesenes Wohngebiet, welches sich bis zur Rechbergklinik hoch zieht.



Bebauungsplan St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl

Umgebungsnutzung

Luftbild westlich des Plangebiets – jenseits der Hauptbahnlinie



1.6 Planerische Ausgangssituation/Zugrundeliegendes städtebauliches Konzept

Planerische Ausgangssituation ist die Reaktivierung eines brach liegenden Bereichs in zentraler Stadtlage. Für diesen sieht der rechtskräftige Flächennutzungsplan eine gemischt zu nutzende Fläche vor. Städtebaulich zulässig sein sollen dort neben Geschäfts- und Bürogebäuden, Schank- und Speisewirtschaften, Betrieben des Beherbergungsgewerbes, sonstigen nicht störenden Gewerbebetrieben, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke auch Wohnungen.

Wenn in diesem Teilbereich der Kernstadt zukünftig die Nutzung Wohnen zugelassen werden soll, so geschieht dies schlicht und ergreifend vor dem Hintergrund Leben in dieses zentral liegende Gebiet zu bringen. An einer ursprünglich von Industrie und Gewerbe geprägten Stelle der Stadt sind an den Bahnlinien Karlsruhe – Bretten – Heilbronn und Bruchsal – Bretten – Mühlacker die Stadtbahnhaltestellen „Stadtmitte“ und „Rechberg“ entstanden. Beide Haltestellen lagen früher vom Stadtzentrum aus betrachtet im Hinterhof gewachsener Brettener Industrie- und Gewerbebetriebe. Mit den mittlerweile vor rund 30 Jahren eingeleiteten Umstrukturierungsmaßnahmen (Brettener Industrie- und Gewerbekarussell), begleitet von umfangreichen Aufkäufen von gewerblichen Flächen durch die Stadt bzw. durch die Kommunalbau, durch die Auslagerung von Industrie und Gewerbe an andere Standorte sowie durch bauleitplanerische Prozesse und Entscheidungen ist es in der Vergangenheit gelungen, eine städtebauliche Neuausrichtung einzuleiten und zum Teil auch abzuschließen, die am Verknüpfungspunkt von Nord- und Südweststadt z. T. neue Impulse brachten. Obgleich bereits in der Vergangenheit die Bebauungspläne „Pforzheimer Straße“ und „Wilhelmstraße“ Wohnnutzungen im Stadtbahnumfeld vorsahen, wurde dieses planerische Angebot nicht aufgegriffen. Während über die Tagesstunden aufgrund einer ständigen Frequentierung der Haltestellen und des Haltestellenumfelds eine gute soziale Kontrolle gewährleistet ist, fehlt eine solche während der Nachtzeit. Der Bereich ist öde und leer und außerhalb der Geschäftszeiten ohne jegliche soziale Kontrolle. Um dies zu ändern war und ist es erklärtes Ziel, das Gebiet mit Wohnungen zu durchmischen.

Gleichzeitig bietet der Standort aber auch die Möglichkeit an zentraler Stelle ein Wohnangebot für Nachfrager zu schaffen, deren Wohnwunsch nicht oder nicht aktuell das übliche Einfamilienhaus mit Garten abseits des Zentrums ist. Hier können Geschosswohnungen unterschiedlicher Größe und für unterschiedliche Zielgruppen entstehen. Für Selbstnutzer genauso wie für Mieter. Hier kann das entstehen, was in der gewachsenen Stadt üblich war und auch weiterhin sein sollte. Gewerbliche Nutzungen unten, Wohnen oben. Eingemischt werden kann auch sozialer Mietwohnungsbau.

Die Voraussetzungen an dieser Stelle zu wohnen, haben – wie fast überall – Vor- und Nachteile. Einerseits müssen an diesem Standort z. B. höhere Belastungen durch Lärm hingenommen werden, andererseits liegt die Versorgungs-, Freizeit-, Kultur- und Bildungs-, Gesundheits- und Nahverkehrsinfrastruktur in der Nähe. Möglicherweise kann auch der Arbeitsplatz von hier aus Auto unabhängig erreicht werden. Auch der Weg in den Naherholungsraum am Rechberg ist von hier nicht weit. Viele Wege lassen sich somit von hier aus zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV bewältigen.

Voraussetzung für die Zulässigkeit der Nutzungen Wohnen, Büros und Dienstleistungen und anderen sensiblen Nutzungen ist es allerdings, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung gewährleistet werden können. Unabdingbar ist deshalb die Einhaltung der entsprechenden Lärmgrenzwerte, um ein entsprechendes Wohnen und Arbeiten überhaupt zuzulassen. Ebenso unabdingbar ist die Schaffung eines Wohn- und Arbeitsumfeldes mit hoher Aufenthaltsqualität.

Zum Zeitpunkt der Planung des Kraichgauzentrums gab es in der Vergangenheit Überlegungen, den Fahr- und ruhenden Verkehr erdgeschossig zu regeln und darüber eine Ebene für

die Fußgänger zu schaffen. Von diesem mit viel Grün durchsetzten Niveau hätte man ebenerdig den auf Dammniveau neu zu schaffenden Bahnsteig Richtung Heilbronn erreicht, der im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau einer Teilstrecke der Kraichgaubahn zwischen den Haltepunkten Bahnhof und Wannenberg entstehen sollte. Der damals entstandene Bebauungsplan hat diese Idee der Schaffung einer begrünten Platzfläche über den Parkplätzen aufgegriffen, gebaut wurde jedoch nur die heute bekannte ebenerdige Variante. Bei dieser wird es aus heutiger Sicht auch bleiben.

Nicht aufgegeben werden sollte jedoch die Idee der Mischnutzung. Diese wird auf dem bekannten ebenerdigen Niveau aufbauen und über die Hermann Beuttenmüller Straße erschlossen. Städtebaulich gewünscht sind auf Erdgeschossniveau und auf der Ebene des 1. Obergeschosses nicht wohnliche Nutzungen. Ab dem 1. Obergeschoss, besser ab dem 2. Obergeschoss sollen Wohnnutzungen und gewerbliche Nutzungen zulässig sein. Ausnahmen sollen möglich sein, wenn es die Art der Nutzung erforderlich macht. Dies wäre zum Beispiel bei einzelnen Einrichtungen nach § 6 a (2) Nr.5 BauNVO der Fall.

Ideen sind gefragt, um dem notwendigen Lärmschutz zu genügen. Aufgrund der besonderen Situation mit der stark frequentierten Hauptbahnlinie muss in allererster Linie dort der Lärmschutz ansetzen. Dies kann planungsrechtlich ohne Realisierung eines aktiven Lärmschutzes nicht erreicht werden. Aber auch am südlichen Rand entlang der Straße Im Brückle sind Lärmschutzmaßnahmen zwingend angesagt. Dies soll und kann jedoch nicht ausschließlich über aktiven Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand oder einer Lärmschutzbebauung erfolgen, sondern in einem Mix aus aktivem und passivem Lärmschutz. Die Möglichkeiten, die sich hier anbieten, bestehen z. B.

1. in dem Abrücken der sensiblen Nutzungen gegenüber der Bahnlinie und einer zusätzlichen Lärmschutzwand.
2. in der Anordnung der Stellplätze in Form einer ausreichend hohen Parkhausbebauung entlang der Bahnlinie und dem Abrücken der sensibleren Nutzungen weg von der Bahntrasse vergleichbar der Garagenrandbebauung im Wohngebiet „Kupferhölde“.
3. in der Ausweisung eines Streifens eines eingeschränkten Gewerbegebiets zwischen Hauptbahnlinie und urbanem Gebiet,
4. in der Grundrissgestaltung der Gebäude durch Abrücken der Aufenthalts- und Schlafräume gegenüber der Bahntrasse in Verbindung mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen.
5. in der Realisierung von sich ergänzenden aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen durch entsprechende Wand-, Fenster- und Türausbildungen und
6. in einem Mix der zuvor genannten Möglichkeiten.

Da innerhalb des Planänderungsbereiches auch Ersatzparkraum für den heute z. T. aus dem Werksgelände ausgelagerten ruhenden Verkehr der Fa. Neff geschaffen werden muss, besteht über den gebietsspezifischen Bedarf hinaus weiterer Bedarf zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Wenn es gelingt, diesen richtig zu platzieren, kann ein Großteil des Lärmschutzes in Form von Garagenbauten realisiert werden.

Entlang der Pforzheimer Straße sieht das städtebauliche Konzept die Beibehaltung des Gewerbegebiets vor, allerdings nur für Betriebe, die von ihrem Störungsgrad auch in einem Gewerbe- oder Urbanen Gebiet zulässig wären. Einzelhandelsnutzungen sollen aufbauend auf dem verabschiedeten Einzelhandelsentwicklungskonzept weder innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebiets noch in dem urbanen Gebiet zulässig sein.

An der Geschossigkeit sowie der baulichen Dichte soll sich gegenüber der bisherigen Regelung im bestehenden Bebauungsplan nichts Grundlegendes ändern. Das hohe Verkehrsaufkommen im Umfeld sowie an den Verkehrsverknüpfungspunkten muss angemessen berücksichtigt werden. Den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern müssen sichere und angenehme Wegeverbindungen sowie Querungsmöglichkeiten angeboten werden. Hierzu zählt auch die Berücksichtigung einer Direktverbindung für Fußgänger zwischen den Wohngebieten St. Johann/Steiner Pfad und dem Kraichgauzentrum unter Berücksichtigung des vorhandenen Bahndurchlasses für Fußgänger. Ebenfalls ausreichend Berücksichtigung finden muss eine

angemessene Fußwegeverbindung zwischen den geplanten Neff-Nutzungsauslagerungen und dem vorhandenen Werksgelände der Firma Neff.

Planalternativen:

Planalternativen wurden im Rahmen des sog. Werkstattverfahrens in der Vergangenheit geprüft.

1.7 Grundstücksstruktur

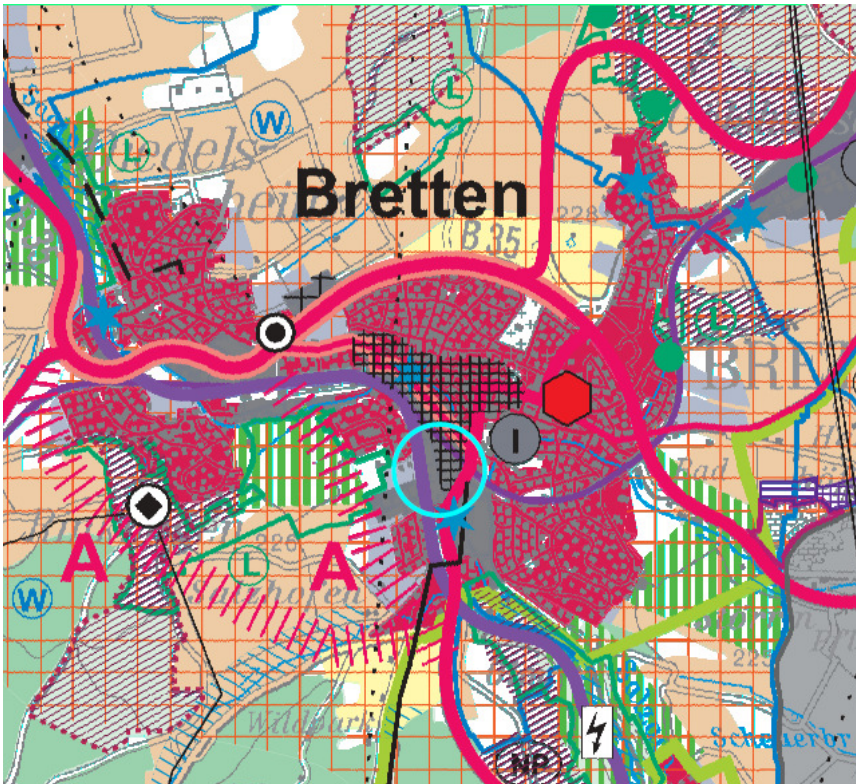
Zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Vorentwurfs des Bebauungsplanes zur Jahresmitte 2017 befanden sich im Geltungsbereich des Änderungsbereiches 26 Grundstücke in vollem Umfang. Drei weitere Grundstücke lagen zum Teil im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Hierbei handelte es sich um Grundstücke der Bundesstraße B 294 (Pforzheimer Straße) einschließlich der begleitenden Geh- und Radwege.

Von den 26 Grundstücken waren drei in privater Hand. Vier Grundstücke sind baulich genutzt. Von den für eine künftige bauliche Nutzung vorgesehenen Grundstücken waren 5 bereits gebildet. Die übrigen Grundstücke müssen noch neu geordnet werden. Sie entstammen von ihrer Lage und ihrem Zuschnitt noch weitgehend dem Zustand beim Aufkauf im Rahmen der Flächensanierung.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Regionalplan

Der zur Änderung des Bebauungsplanes anstehende Bereich ist in der Raumnutzungskarte des Regionalplanes für die Region Mittlerer Oberrhein als bestehender Siedlungsbereich gewerblicher Art dargestellt, der sich zwischen zwei Eisenbahnlinien und einer Hauptverkehrsstraße befindet. Der nordöstliche Teilbereich dieser Fläche ist im Rahmen der am 18.5.2006 genehmigten Teilfortschreibung des Kapitels 2.5.3 als integrierter Standort für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und Handelsbetriebe dargestellt. Hierbei handelt es sich in etwa um die Fläche zwischen der neu errichteten Hermann Beuttenmüller-Straße, der Pforzheimer Straße und der Schienentrasse der Kraichgaubahn. Ebenso dargestellt ist die Lage der Fläche innerhalb eines bestehenden Wasserschutzgebietes.



Auszug aus der Raumnutzungskarte des Regionalplanes Mittlerer Oberrhein
- Lage des Planänderungsbereichs

2.2 Flächennutzungsplan

Der vorgelegte Vorentwurf der 6. Änderung des Bebauungsplanes St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl ist aus dem derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan entwickelt. Der derzeit gültige Flächennutzungsplan entstammt dem Jahr 2005. Im Zuge der damals durchgeführten Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes wurde das zuvor als gewerbliche Fläche dargestellte Areal zwischen den beiden Bahnlinien und der Pforzheimer Straße/Anbindung Im Brückle einerseits als gemischt zu nutzende Fläche und andererseits als Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel und Mischgebietsnutzungen (Gebiet des heutigen Kraichgauzentrums) ausgewiesen.

Begründet wurde die Umnutzung der 4,65 ha umfassenden Fläche zum damaligen Zeitpunkt wie folgt:

„Das Gebiet ist Teil der Fläche in Brettens Süden, die sich in einem grundlegenden städtebaulichen Umbruch befindet. Derzeit ist noch ein größerer produzierender Betrieb auf diesem Areal vorhanden, der allerdings langfristig betrachtet dort nicht verbleiben soll. Das Gelände ist Teil der erweiterten Innenstadt und soll langfristig gesehen auch typische Innenstadtnutzungen beherbergen. Ein Teil der Fläche wurde bereits durch die Stadt eigene Kommunalbau erworben und wird derzeit zwischengenutzt. Ebenfalls langfristig betrachtet kann innerhalb dieses Quartiers auch der Standort für eine in der Stadt nach wie vor fehlende, aber derzeit nicht finanzierbare Stadthalle untergebracht werden. Durchsetzt mit Stadtwohnungen bietet sich deshalb für das Quartier zusammen mit dem Umfeld die Festsetzung eines Mischgebietes an, um die städtebauliche Zielrichtung klar zu unterstreichen.“

„Ziel ist die Arrondierung der Innenstadt mit hohen Ansprüchen an die Architektur und Freiraumgestaltung. Neben mehrgeschossigen städtisch wirkenden Gebäuden soll das Quartier auch erlebbare Freiräume in Form von Plätzen und begrünten Arealen erhalten, um das Wohn- und Arbeitsumfeld auf ein hohes Niveau zu bringen.“



2.3 Bestehender Bebauungsplan

Der bestehende **Bebauungsplan „St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl“** erhielt seine Rechtskraft am 4.12.1975. Er umfasste in seiner **Ursprungsfassung** ein Gebiet von ca. 28 ha. Der Plan entstand zu einer Zeit, als das Gebiet schon nahezu vollständig bebaut war. Städtebauliches Ziel der Planaufstellung war zum damaligen Zeitpunkt die vorhandenen gewerblichen und sonstigen Nutzungen planungsrechtlich abzusichern und die Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in einem Bereich, in dem die unterschiedlichsten Nutzungen mit unterschiedlicher Lautstärke unmittelbar aneinandergrenzen.

In das Plangebiet einbezogen wurden die gewerblichen Produktionsstandorte sowie ein Trafogebäude zwischen der Hermann Beuttenmüller–Straße, der Kraichgaubahn, der Pforzheimer–Straße (B 294) und der Haupteisenbahnlinie Bretten – Mühlacker.

Des Weiteren erfasst wurden die Flächen zwischen der Rüter- Straße (K 3569), der Carl Neff Straße und der Pforzheimer–Straße (B 294) mit Produktionsstandorten, einem Holz- und Bau- fachhandel, dem Standort von Feuerwehr und Stadtwerken einschließlich dem Standort des Gaskessels.

Im südlichen Plangebietsteil zwischen der Haupteisenbahnlinie, der Carl Neff – Straße, der Rüter-Straße (K3569) und dem Außenbereich wurden Lagerbereiche, das Hohberghaus als soziale Einrichtung, ein Wohnhaus sowie das Fassungsgebiet für die Brettener Trinkwasserversorgung mit in den Plan einbezogen.

Durch das Gebiet fließt die Salzach, die schon zum damaligen Zeitpunkt tlw. verdolt war. Ebenfalls dargestellt ist im Bebauungsplan der verdolte Unterlauf des Hungergrabens, der durch das Areal des Hohberghauses verläuft und in Höhe des Hochregallagers der Fa. Neff in die Salzach mündet.

Interessant war, dass ein Teil der ausgewiesenen Gewerbefläche sowie der Gemeinbedarfsfläche Hohberghaus (damals Mädchenheim) gleichzeitig als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen war.

Neben den Straßentrassen der Pforzheimer–Straße (B 294), der Rüter–Straße (K 3569), der Carl Neff-Straße und der Hermann Beuttenmüller-Straße sind im Plan die privaten Industriegleise dargestellt, über die zum damaligen Zeitpunkt ein beachtlicher Teil des Material- und Warenflusses der dort vorhandenen Produktionsbetriebe abgewickelt wurde.

Das Plangebiet wurde in die Plangebietsteile **A** (Firma Neff zwischen Rüter Straße, Carl Neff – Straße und Salzach), **B** (Feuerwehr), **C** (Stadtwerke einschließlich Standort Gasbehälter), **D** (Holz- und Baufachhandel, Firma Neff), **E** (Firma Glöckler, Firma Neff, Grabeland), **F** (Firma Glöckler, Grabeland), **G** (Firma Schmidt), **H** (Trafogebäude), **I** (Wasserwerk), **J** (Firmen Josef und Hermann Mellert, Firma Möbel Müller), **K** (Wohnhaus Pforzheimer Straße 100), **M** (Hohberghaus, damals Mädchenheim), **N** (Hochregallager Firma Neff), **O** (Firma Neff) und **P** (Firma Neff) eingeteilt.



Welche Nutzungskategorie, Geschossigkeit, Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl und Bauweise jeweils galt und z.T. auch heute noch gilt, ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen. Aus dieser Übersicht geht auch die Größenordnung der jeweiligen Plangebietsteile bzw. Baublöcke hervor.

Plan- gebiets- Teil (Baublock)	Gebietskategorie	Zahl der Geschosse	GRZ	GFZ	Bauweise	Flächen- umfang
A	Gewerbegebiet	2	0,4	0,8	b	4.340 m ²
B	Gemeinbedarfsfläche Feuerwehr	4		1,0	b	2.360 m ²
C	Gemeinbedarfsfläche Stadtwerke	4	0,5	1,5	b	8.600 m ²
D	Gewerbegebiet	2	0,5	1,5	b	12.530 m ²
E	Gewerbegebiet	3 - 7	0,4	1,8	b	9.970 m ²
F	Gewerbegebiet	3	0,8	2,0	b	17.490 m ²
G	Gewerbegebiet	3	0,7	2,0	b	36.810 m ²
H	Gemeinbedarfsfläche Trafostation	3		1,5	b	730 m ²
J	Gewerbegebiet	4	0,8	2,0	b	24.330 m ²
K	Mischgebiet	2	0,4	0,8	b	5.590 m ²
L	Gemeinbedarfsfläche Wasserwerk	2		0,3	b	7.160 m ²
M	Gemeinbedarfsfläche Hohberghaus	5		0,6	b	25.550 m ²
N	Gewerbegebiet	9	0,3	2,3	b	21.130 m ²
O	Industriegebiet	4	0,8	2,0	b	21.820 m ²
P	Industriegebiet	3	0,8	2,0	b	26.340 m ²

Die Nettobaufläche betrug somit 224.750 m². Davon entfielen 48.160 m² auf Industriegebietsflächen (21,4 %), 126.600 m² auf Gewerbeflächen (56,3 %), 5590 m² auf Mischgebiete (2,5 %), 18.850 m² auf öffentliche Versorgungsflächen (8,4 %) und 25.550 m² auf die soziale Einrichtung Hohberghaus (11,4 %).

Lt. der zum Zeitpunkt der Aufstellung und Inkraftsetzung des Bebauungsplanes zugrundeliegenden Baunutzungsverordnung (BauNVO 1968) waren und sind in diesem Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO zulässig 1. Gewerbebetriebe aller Art mit Ausnahme von Einkaufszentren und Verbrauchermärkten im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO 1968, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe, soweit diese Anlagen für die Umgebung keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen zur Folge haben können. 2. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude. 3. Tankstellen.

Die Baublockbereiche A, E, F, N und O sowie das Fl.St.Nr. 3195 des Baublocks J waren und sind mit der Einschränkung als Gewerbegebiet zulässig, dass in den angrenzenden Wohngebieten Rüter Weg, Hinterm Kirchle, Gottl. Daimler Straße und auf das Mädchenheim (heute Hohberghaus) die zulässigen Werte für Immissionen (TA Luft, TA Lärm, DIN 18005) nicht überschritten werden.

Die Ausnahmen nach § 8.3.1 BauNVO, als das sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, waren und sind nur in den Bereichen zulässig, in denen der äquivalente Dauerschallpegel am Tage unter 65 dB(A) und nachts unter 50 dB(A) liegt. Der Nachweis hierfür war und ist im Baugesuch für jede Wohnung gesondert zu erbringen.

Ausnahmen nach § 8.3.2 BauNVO, als das sind Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, sind und waren nur im Baublock M (Hohberghaus) zulässig.

Es wurde eine besondere (abweichende) Bauweise festgelegt, die sich an den Längen der Baufenster orientierte. Im Plangebietsteil (Baublock) F waren Gebäudelängen bis 75 m und im Plangebietsteil J bis 100 m zulässig.

Anlagen der Außenwerbung, Automaten, Schaukästen und dergleichen waren und sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Die erlassenen bauordnungsrechtlichen Festsetzungen beschränkten sich auf wenige Vorgaben:

Die Dächer sind als Flachdächer oder flachgeneigte Dächer (bis 5 °) auszuführen. Darüber hinaus können auch Industriedächer (z.B. Sheddächer) zugelassen werden.

Die äußere Gestaltung der baulichen Anlagen muss in gedeckten und matten Farbtönen erfolgen. Bereits bestehende Bauten bleiben hiervon unberührt.

Entsprechend den zeichnerischen Festsetzungen sind Anpflanzungen auszuführen. Bei den Bauanträgen sind entsprechende Bepflanzungspläne vorzulegen.

Werden Einfriedigungen an öffentlichen Straßen errichtet, so sind diese durch zwei Meter breite Anpflanzungen abzudecken.



Die **1. Änderung des Bebauungsplanes** beschränkte sich auf den Planbereich F. Im Jahre 1977 wurde innerhalb dieses Planbereichs die GRZ von ursprünglich 0,4 auf 0,8 erhöht. Die Geschosflächenzahl wurde gleichzeitig von 1,0 auf 2,0 erhöht. An der Anzahl von drei Vollgeschossen wurde keine Veränderung vorgesehen. Begründet wurde diese 1. Änderung mit der Anpassung der Festsetzungen an die vorherrschende Umgebungsbebauung.

Die **2. Änderung des Bebauungsplanes St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl** wurde am 18.07.1990 rechtskräftig. Sie war bezogen auf das Firmengelände Neff sehr umfangreich und ein wesentlicher Teil des damals am Anfang steckenden gewerblichen Sanierungs- und Entwicklungskonzeptes der Stadt Bretten.

Bedingt durch den Einbezug der Flächen der Stadtwerke, der Feuerwehr sowie eines Holz- und Baufachhandels in das Firmenareal Neff erstreckte sich der Gegenstand der Planänderung von der Zusammenfassung vieler Einzelbaufenster zu großen zusammenhängenden Baufenstern über Änderungen der Geschossigkeit, der Änderung der Grundstücksausnutzung (tlw. Erhöhung von GRZ und GFZ) bis hin zur Bauweise sowie zur Art der baulichen Nutzung. Darüber hinaus wurden im Rahmen dieser 2. Änderung aber auch Geh-, Fahr- und Leitungsrechte neu geregelt, ein Radweg entlang der Pforzheimer Straße sowie weitere Omnibushaltestellen auf der Pforzheimer Straße in das Planwerk aufgenommen, ein Baum bestandener Grünstreifen entlang der Ostseite der Pforzheimer Straße vorgegeben und gestalterische Vorgaben bezogen auf den Änderungsbereich ergänzt.

Die vorgenommenen Änderungen bei den überbaubaren Flächen bezogen sich auf die Plangebietsabschnitte A – F und N – P. Im Bereich der Carl Neff – Straße wurde damals eine Fläche für die Errichtung einer Förderbrücke mit einer lichten Höhe von 4,3 m neu zugelassen.

In den Plangebietsabschnitten A bis E wurde die Grundflächenzahl einheitlich auf 0,8 festgesetzt. Im Plangebietsabschnitt N erhöhte sich die Grundflächenzahl auf 0,6, was einer Verdoppelung gegenüber der ursprünglich geltenden Regelung entsprach.

Auch die Geschossflächenzahlen erfuhren im Interesse der Standortabsicherung eine massive Erhöhung.

In den Plangebietsabschnitten A, B, C, D (westlicher Bereich), F (westlicher Bereich), E (westlicher und südlicher Bereich) und O erhöhte sich die Geschossflächenzahl auf 2,2.

In den Plangebietsabschnitten D (östlicher Teil), F (östlicher Teil), E (nordöstlicher Bereich) und N erhöhte sich die Geschossflächenzahl auf 2,4.

Im Plangebietsabschnitt P wurde die Geschossflächenzahl von bis dahin 2,0 zukünftig als Baumassenzahl mit einem Wert von 9,0 festgesetzt.

In den Plangebietsabschnitten A und D (westlicher Bereich) erhöhte sich die Geschossigkeit von zuvor 2 Geschossen (7,0 m) auf 4 Geschosse (14 m).

Im Plangebietsabschnitt D (östlicher Bereich) erhöhte sich die Geschossigkeit von ursprünglich 2 Geschossen (7,0 m) auf 8 Geschosse (28 m). Realisiert wurde dort ein Wareneingangslager).

Im Plangebietsabschnitt F (westlicher Bereich) erhöhte sich die Geschossigkeit von 3 Geschossen (10,5 m) auf 4 Geschosse (14,0 m).

Im Plangebietsabschnitt F (östlicher Bereich) erhöhte sich die Geschossigkeit von 3 Geschossen auf 8 Geschosse (28 m). Auch diese Veränderung stand im Zusammenhang mit dem Wareneingangslager.

Im Plangebietsabschnitt E (westlicher und südlicher Bereich) wurde anstelle einer 3 bis 6 – geschossigen Bebauung (10, 5 -21,0 m) eine durchgehend maximal 4 geschossige Bebauung (14,0 m) festgesetzt.

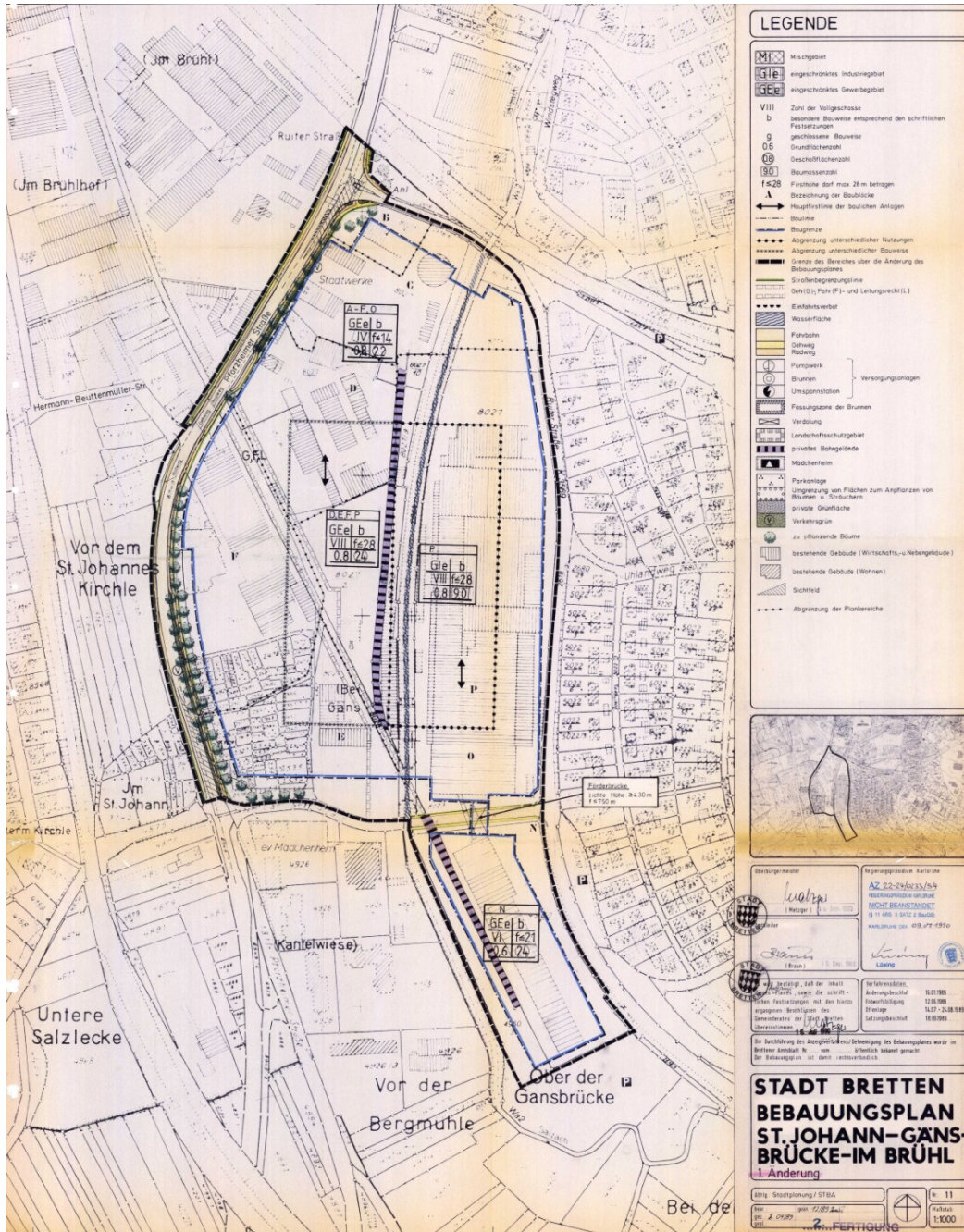
Im Plangebietsabschnitt E (nordöstlicher Bereich) wurden anstelle von 3 bis 6 Geschossen 10,5 bis 21 m damals maximal 8 Geschosse (28,0 m) vorgegeben.

Im Plangebietsabschnitt N wurde die Geschossigkeit von 9 Geschossen (31,5 m) auf maximal 6 Geschosse (21 m) reduziert. Diese Maßnahme wurde jedoch bis heute nicht umgesetzt.

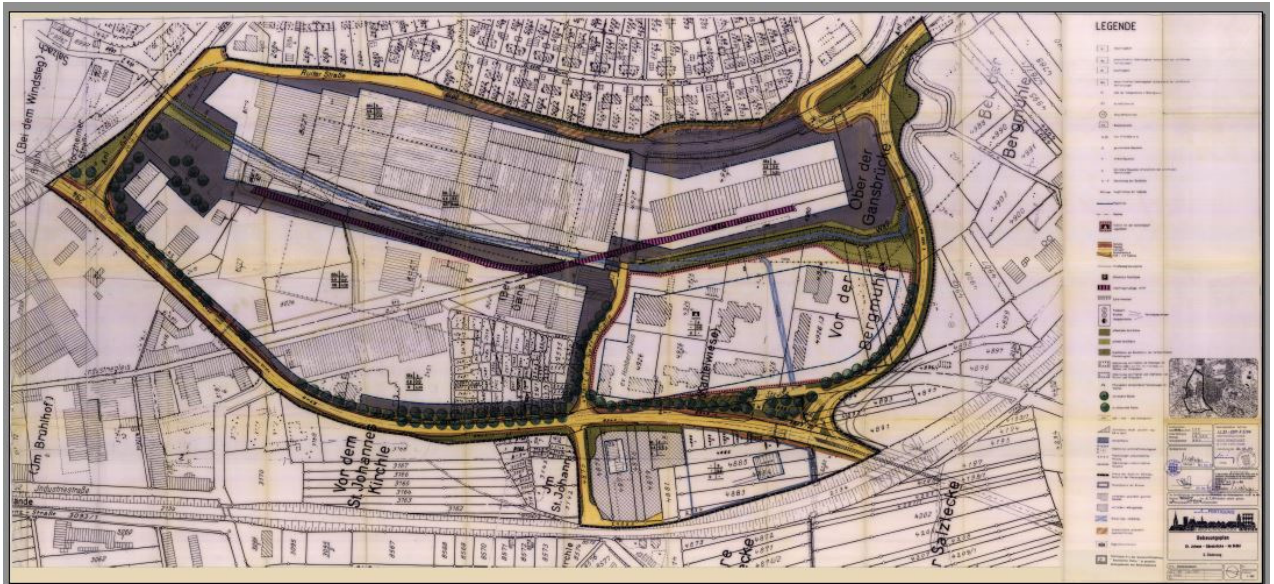
Im Plangebietsabschnitt P wurden anstelle von bis dahin 3 Geschossen (10,5 m) 8 Geschosse (28,0 m) zugelassen.

Die Gemeinbedarfsflächen Feuerwehr und Stadtwerke (Plangebietsabschnitte B und C) wurden zum Gewerbegebiet erklärt.

Zusammenfassend gilt es festzustellen, dass diese Bebauungsplanänderung das vordringliche Ziel verfolgte, der Firma Neff Entwicklungsperspektiven am Standort Bretten zu geben. Der Produktionsbereich, eingefasst durch die Rüter Straße, durch die Carl-Neff-Straße und die Pforzheimer Straße wurde von einem Baufenster abgegrenzt, in dem man 4-geschossig bauen konnte. Im Kernbereich wurde ein Baufenster ausgewiesen, innerhalb dessen bis zu 7 Vollgeschosse zulässig waren. Gleichzeitig wurde der Auslieferungs- und Versandbereich mit einem flächenmäßig großzügigeren Baufenster versehen, die maximal mögliche Gebäudehöhe allerdings von vorher neun Geschossen auf maximal sechs reduziert.



Die **3. Änderung des Bebauungsplanes St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl** wurde am 3.1.1994 rechtskräftig. Im Mittelpunkt dieser Änderung stand die neue Querverbindung der K 3569 zwischen der Rüter Straße und der Pforzheimer Straße im südlichen Randbereich des Plangebietes. In diesem Zusammenhang wurde auch die Überlagerung von Teilen des Landschaftsschutzgebietes mit Teilen des Bebauungsplanes aufgehoben. Der im bebauten Bereich liegende Teil des Landschaftsschutzgebietes wurde aufgehoben. Die Landschaftsschutzgebietsgrenze wurde an den südlichen Böschungsfuß der neuen Querverbindungsstraße K 3569 verlegt. Damit wurde der östliche Teil der Carl-Neff-Straße als öffentliche Straße entbehrlich und in das Werksareal einbezogen. Eine Zweiteilung des Neff - Werkes infolge einer querenden Straße fiel ab sofort weg. Auch diese 3. Änderung war Teil des gewerblichen Sanierungs- und Entwicklungskonzeptes der Stadt Bretten.



Mit der am 21.12. 2000 rechtsverbindlich gewordenen **4. Änderung** wurde der neue Straßenverlauf der Eisenbahnunterführung der Straße „Im Brückle“ einschließlich des Verkehrsknotenpunktes Pforzheimer Straße/Im Brückle geregelt. Mit dieser Änderung standen eindeutig verkehrliche Ziele und Zwecke im Vordergrund aller Überlegungen, wurde hiermit doch erstmalig eine Straßenverbindung in den jenseits der Hauptbahnlinie liegenden Stadtbezirk geschaffen, die im Bereich der Bahnquerung die geforderte lichte Höhe aufwies und dafür sorgte, dass dieser Bezirk eine zweite taugliche Anbindung an die Reststadt erhielt. Davor war diese Bahnunterführung nur von PKW befahrbar.

Teilbereich Pforzheim am 03.01

LEGENDE

Verfahrensdaten:
 Änderungsschluss: 20.10.1998
 Entwurfsbilligung: 12.09.2000
 Offizialge: 02.10.00 - einreichte: 02.11.00
 Satzungsbeschluss: 13.05.2000

Regierungspräsidium Karlsruhe:

Verfahren:
 1. Änderungsschluss: 20.10.1998
 2. Entwurfsbilligung: 12.09.2000
 3. Offizialge: 02.10.00 - einreichte: 02.11.00
 4. Satzungsbeschluss: 13.05.2000

Projekt:
 Bebauungsplan - St. Johanne, Günsbrücke, Im Brückle - 3. Änderung und Erweiterung
 Gemarkung Bretten
 Plan: ***** FERTIGUNG
 Rechtsplan
 Maßstab: 1:1000
 Plangröße:
 rechb.: 02/2000 M qm: 02/2000 Vg sprl.: 02/2000 M Datum:
 rechtskräftige Änderungen:
 Stadtplanungsamt Bretten
 Dittl: Klingelgasse 9
 75115 Bl. Heil

Mit der am 30.6. 2005 in Kraft getretenen **5. Änderung des Bebauungsplanes St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl** wurde für den Teilbereich „Im Brühl“ die Grundlage für die Realisierung des Kraichgauzentrums geschaffen. Die bisherigen Festsetzungen des Planes in schriftlicher wie auch zeichnerischer Form entfielen komplett. Auf der Grundlage von § 11 BauNVO wurde ein sonstiges Sondergebiet festgesetzt. Demnach ist dort die Realisierung einer maximalen Gesamtverkaufsfläche von 9.150 qm möglich. Die maximale Verkaufsfläche wurde für die Sortimente

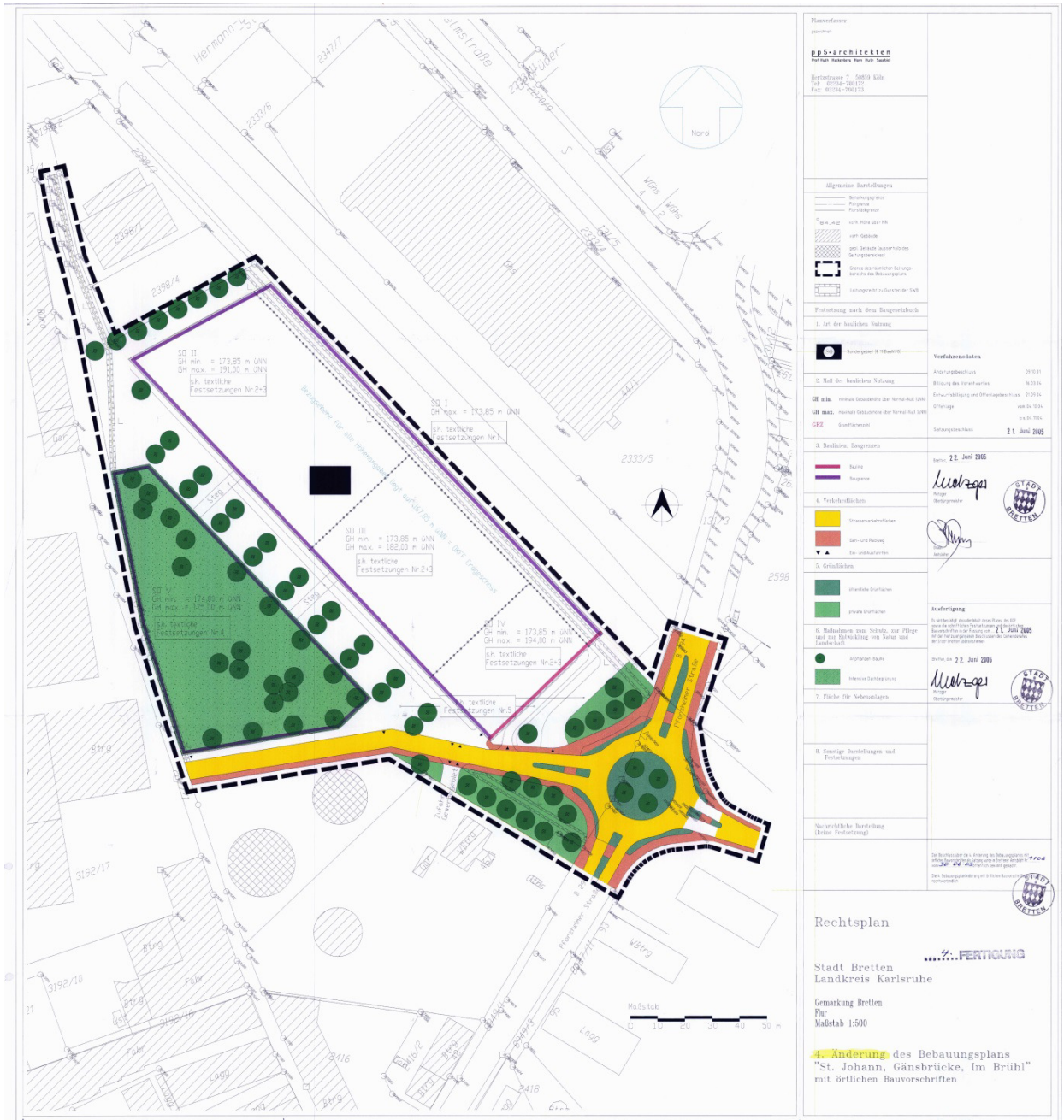
- Lebensmittel auf	2.250 qm
- Drogeriewaren auf	1.000 qm
- Blumen, Pflanzen, Zooartikel auf	350 qm
- Papier, Büroartikel, Schreibwaren auf	200 qm
- Bekleidung, Wäsche auf	800 qm
- Schuhe auf	600 qm
- Sportgeräte auf	500 qm
- Elektro inkl. Tonträger auf	1.450 qm
- Heimtextilien auf	800 qm
- Sonstiges außer Bekleidung, Wäsche, Schuhe auf	250 qm
- Sportbekleidung auf	950 qm

beschränkt.

Daneben sieht der Bebauungsplan

- Geschäfts- und Bürogebäude
- Schank- und Speisewirtschaften
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke vor.
- in das Vorhaben integrierte Parkieranlagen sind ebenfalls zulässig.

Von einer wohnlichen Nutzung musste man damals Abstand nehmen, da direkt neben dem Kraichgauzentrum noch produziert wurde und die davon ausgehende Lärmbelastung (Gewerbelärm) sich nicht mit einer Wohnnutzung vertrug.



Derzeitiger Verfahrensstand

Der ursprüngliche Bebauungsplan hat bis heute fünf Änderungen hinter sich. Der Ursprungsplan gilt heute nur noch bezogen auf den Planbereich H (Trafostation), einen Restbereich des Plangebiets G (Firmengelände SBS), den Planbereich J (Mellert-Fibron – Areal), den Planbereich K (Wohnhaus westlich der Pforzheimer Straße), den Planbereich L (Wasserwerk) und den Planbereich M (Hohberghaus). Alle anderen Bereiche wurden in der Vergangenheit ein- oder mehrmals geändert.

Bezogen auf die hier anstehende 6. Änderung des Bebauungsplanes stehen die Plangebiets-teile J (Mellert-Fibron-Areal), H (Trafostation) und Teile von G (Firmengelände SBS, Fitness-center an der Stadtbahnhaltestelle Stadtmitte) zur Änderung an.

2.4 Angrenzende Bebauungspläne

Der Planänderungsbereich ist von verschiedenen Bebauungsplangebieten umgeben, deren inhaltliche Festsetzungen Einfluss auf den Planänderungsbereich haben können bzw. auf deren Planvorgaben bei der Änderung des bestehenden Bebauungsplanes gegebenenfalls Rücksicht zu nehmen ist.

Auf der Nordseite grenzt der **Bebauungsplan „Wilhelmstraße“** an, dessen Ursprungsfassung auf das Jahr 1998 zurückgeht. Dieser Plan setzt ein Kerngebiet nach 7 BauNVO fest. Als Art der baulichen Nutzung sind dort ausschließlich die nach § 7 (2) BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen zulässig. Es sind dies

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten
- Sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sonstige Zwecke
- Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter
- Sonstige Wohnungen beschränkt auf das oberste Vollgeschoss im unmittelbaren Umfeld der Stadtbahnhaltestelle „Stadtmitte“.

Die Zahl der Vollgeschosse ist an der Nahtstelle zum Bebauungsplanänderungsbereich mit maximal 4 (WH max. 14,75 m) angegeben.

Nordöstlich des Planänderungsbereichs grenzt der **Bebauungsplan „Pforzheimer Straße“** aus dem Jahre 1998 an. An seiner nordwestlichen Seite ist dieser Bebauungsplan lediglich durch die Haltestelle „Stadtmitte“ der Kraichgaubahn vom Planänderungsbereich getrennt. Im unmittelbaren Haltestellenumfeld ist dort ein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Zulässig sind dort in wenigstens 2-geschossiger Bauweise (max. 2 Vollgeschosse und ein Dachgeschoss)

- Wohngebäude
- Geschäfts- und Bürogebäude
- Schank- und Speisewirtschaften

Im östlichen Anschluss an das oben beschriebene Mischgebiet schließt sich - gegenüber dem Planänderungsbereich durch das Kraichgauzentrum abgeschottet - ein Sondergebiet für einen Holz- und Baufachmarkt an.

Südwestlich des Planänderungsbereiches befindet sich jenseits der Bahnlinie Bruchsal – Bretten - Mühlacker der **Bebauungsplan „Beim St. Johannes Kirche / Im Steiner Pfad“**. Die Anfänge dieses Planes reichen zurück bis in die 60-er Jahre des letzten Jahrhunderts, bevor dann 1970 ein Bebauungsplan für ein reines Wohngebiet entstand. Dieser Plan beinhaltet die Regelungen für ein reines Wohngebiet.

Ebenfalls getrennt durch die Haupteisenbahnlinie Bruchsal – Bretten - Mühlacker schließt westlich des Planänderungsbereichs der **Bebauungsplan „Im Brückle“** an. In seiner Ursprungsfassung aus dem Jahre 1970 handelte es sich um ein eingeschränktes Gewerbegebiet. Zulässig waren lt. Bebauungsplan nur Gewerbe- und Handwerksbetriebe, die durch Lärm, Abgase und Gerüche nicht erheblich belästigten. Dies geschah zum Schutz der umgebenden Wohngebiete.

Im Rahmen einer 1. Änderung des Bebauungsplanes im Jahr 2000 wurden die planerischen Voraussetzungen für eine damals geplante neue Eisenbahnunterführung der Straße „Im Brückle“ geschaffen und der Straßenverlauf der Straßen „Im Brückle“ und „Am Steiner Pfad“ angepasst.

Da es aufgrund der tatsächlichen gewerblichen Nutzung im eingeschränkten Gewerbegebiet „Im Brückle“ immer wieder Konflikte mit der benachbarten wohnlichen Nutzung im reinen

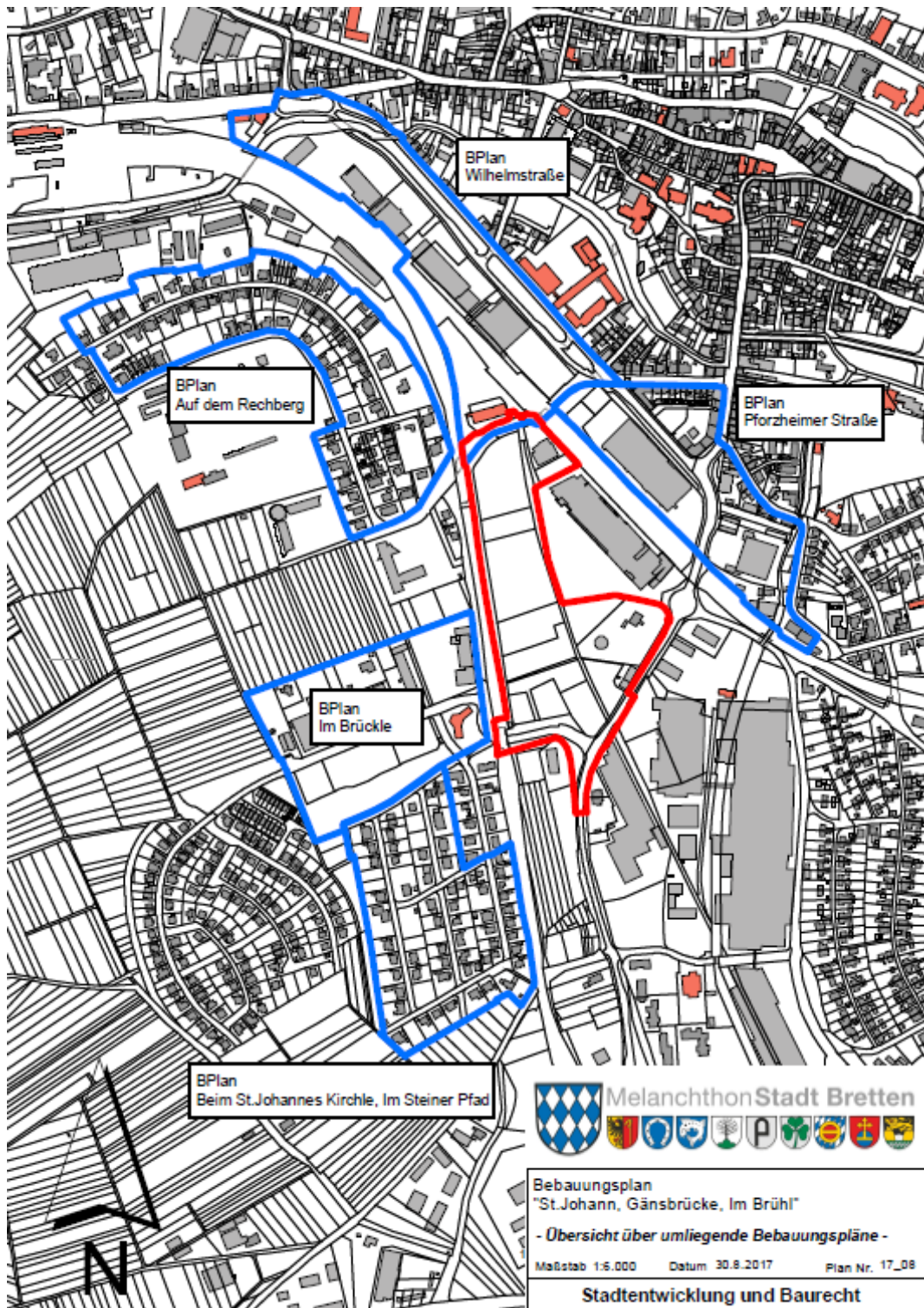
Wohngebiet „Beim St. Johannes Kirchle/Im Steiner Pfad“ gab, wurde im Rahmen des gewerblichen Sanierungs- und Entwicklungskonzeptes Bretten und mit Unterstützung eines Stadtsanierungsprogramms alle gewerblichen Betriebe südlich der Straße „Im Brückle“ verlagert, die bebauten Grundstücke durch die Stadt bzw. durch die stadteigene Kommunalbau aufgekauft, die Bausubstanz komplett abgetragen und vorhandene Bodenverunreinigungen beseitigt.

Im Rahmen einer 2. Änderung des Bebauungsplanes wurden dort im Oktober 2015 die Bebauungsplanvoraussetzungen für die Errichtung eines Kindergartens, für betreutes Wohnen, für ein Altenpflegeheim und für ein kirchliches Gemeindehaus auf der Südseite des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Im Brückle“ geschaffen, nachdem schon im Jahre 2005 die entsprechenden Rahmenbedingungen auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung getroffen wurden.

Für den nördlichen Bereich des Planbereichs „Im Brückle“ gilt derzeit noch die Ursprungsfassung des Bebauungsplanes „Im Brückle“. Änderungen sind aber auch dort in Richtung einer gemischten Nutzung angesagt.

Westlich des Planänderungsbereiches liegt ebenfalls jenseits der Bahnlinie Bretten - Mühlacker im nördlichen Anschluss an den bis jetzt verbliebenen Teil des Gewerbegebietes „Im Brückle“ ein unbeplanter Innenbereich. Für diesen bzw. einen Teilbereich davon wurde zwischenzeitlich zusammen mit einem derzeitigen Außenbereich ein Bebauungsplanaufstellungsverfahren auf den Weg gebracht. Dieser ebenfalls aus dem Flächennutzungsplan entwickelte Bebauungsplan trägt den Namen „**Edisonstraße II**“ und sieht ebenfalls eine gemischte Bebauung vor.

Im nordwestlichen Anschluss an den Planänderungsbereich grenzt schließlich noch der Bebauungsplan „**Auf dem Rechberg**“ an.



2.5 Wasserschutzgebiet

Der gesamte Geltungsbereich der 6. Änderung des Bebauungsplanes liegt in der Schutzzone III a des Wasserschutzgebietes „Bauschlötter Platte“ der Stadt Bretten vom 7.9.1992. Die in der Rechtsverordnung erlassenen Bestimmungen und Auflagen sind zwingend zu beachten.

2.6 Denkmalschutzeigenschaft des ehemaligen Trafogebäudes Pforzheimer Straße 48

Begründung der Denkmaleigenschaft:

Heimatgeschichtliche und künstlerische Gründe begründen die Ausweisung des Schalthauses als Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG. Das Schalthaus ist heute das älteste erhaltene Zeugnis der Elektrizitätsversorgung der Stadtgemeinde Bretten. Im Zuge der Anlage des Industriegebiets 1923/24 entstanden, dokumentiert es die zentrale Rolle der Elektrizität für die wirtschaftliche Entwicklung der Zwischenkriegszeit.

Der historische Kernbau wurde mit einem hohen Aufwand an architektonischer Durchgliederung und ingenieurtechnischer Planung realisiert. Die klassizistische Stilwahl, deren Formen und Motive auf antike Bauwerke und deren erhabene Aura abzielen, dokumentiert die ausgesprochen hohe Wertschätzung, die den Bauwerken der Elektrizitätsversorgung in den 1920er Jahren zuteil wurde. Es handelt sich dabei nicht um einen Serienentwurf, sondern eine individuelle Planung für Bretten. Auch typologisch stellt der neoklassizistische Bau eine Ausnahme dar; wesentlich verbreiteter sind Schalthäuser und Umspannstationen im Heimatschutzstil, dessen historisierende Qualitäten gegen die Technisierung der Landschaft eingesetzt wurden. Das Bauwerk ist sowohl strukturell (Fasadengliederung, Grundrisse) als auch im Detail (originale Stahltüren, Eisensprossenfenster, Treppengeländer etc.) authentisch überliefert und daher in besonderem Maße als Zeitzeuge und historische Quelle geeignet.

Archivalien:

Baurechtsamt Bretten, Bauakten zu Baumaßnahmen ab 1960.

Literatur:

Jürgen Blum, Bretten im Aufbruch - Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Stadtentwicklung 1875-1925, in: Brettener Jahrbuch für Kultur und Geschichte, N. F. 4, 2005, S. 39-54, 42.

Gitta Reinhardt-Fehrenbach, Anlagen der Elektrizitätserzeugung und -verteilung. Betrachtungen zur architektonischen Gestaltung, in: Die elektrifizierte Gesellschaft (Ausstellung des Badischen Landesmuseums), Karlsruhe 1996, S. 71-82.

Alfred Straub, Geschichte der Stadt Bretten in neuerer Zeit (Brettener stadthistorische Veröffentlichungen 3), Bretten 1990, S. 292f.

Herbert Martin, Die Wirtschaft der Stadt Bretten in Vergangenheit und Gegenwart, in: Brettener Jahrbuch für Kultur und Geschichte, 1956, S. 21-37, S. 29, 31.

Anton Hagenmeyer, Die Enz-Kraftwerke. Gründung und Entwicklung, in: Friedrich Wißmann, Das ehemalige Städtchen Enzberg. Ein Heimatbuch, Stuttgart 1952, S. 395-400.

Baugeschichte:

Das Schalthaus (oder Übergabestation) wurde um 1923/24 im Kontext mit der Anlage des Industriegebiets im Süden Brettens westlich der Pforzheimer Straße errichtet. Die Versorgung Brettens mit Elektrizität begann 1897 mit dem Bau einer Umspannstation in der Melanchtonstraße 94-96 für die Übernahme von Stromlieferungen. 1911 schloss sich Bretten dem neu gegründeten Gemeindeverband Elektrizitätswerk Enzberg (GVE) an, der die Gemeinden seines Einzugsgebiets zunächst mittels eines Dieselmotors, ab Herbst 1911 durch das Wasserkraftwerk an der Enz mit Strom versorgte; 1939 ging der Verband in der Energie-Versorgung Schwaben AG auf, der Bretten von der Geschäftsstelle Enzberg weiter versorgte. Das Industriegebiet westlich der Pforzheimer Straße erhielt 1923/24 einen Eisenbahnanschluss, das sog. Industriegeleis, sowie die notwendigen Versorgungsanschlüsse. Bauherr des Schalthauses war die Stadtgemeinde; der entwerfende Architekt ist nicht namentlich bekannt.

1961/62 wurde das Schalthaus durch das Stadtbauamt mit einem großen schlichten Anbau aus Beton versehen, der die Traufhöhe und Dachform des historischen Bauwerk übernahm. Die anfangs geplante Übernahme der kannelierten Eckpilaster und der Wandfelder mit sprossierten Fenstern wurde im Ausführungsentwurf zugunsten von glatten Vorlagen und Glasbausteinen aufgegeben.

Charakterisierung.

Das um 1923/24 erstellte Gebäude ist ein Stahlbetonbau, der sich aus einem zweischiffig gestaffelten Hallenbau für die 20 KV-Anlagen und einem turmartig überhöhten Kopfbau für

die Erschließung und die Ausführung der Oberleitungen zusammensetzt. Alle Bauabschnitte sind von einem Flachdach überfangen. Die Formensprache orientiert sich am Neoklassizismus des frühen 20. Jahrhunderts: Kannelierte Kolossalpilaster dorischer Ordnung fassen die Gebäudekanten ein, umlaufende glatte Frieße und ein abgetrepptes Kranzgesims schließen nach oben ab. Die Rücklagen sind durch schlanke geschossübergreifende Blendfelder vertikal gegliedert; im oberen Bereich sind die Felder in sprossierte Fenster aufgelöst. Die strenge Ordnung und die geschossübergreifende Gliederung verleihen dem Bau klassizistische Monumentalität und ein gewisses Maß an Sakralität. Die Zweischiffigkeit und die Höhenstaffelung der Baukörper bewirken eine harmonische Massenverteilung, die schmalen Wandstege und die filigrane Sprossierung eine feingliedrige Differenzierung.

Das Innere gliedert sich in zwei durch Mittelgänge erschlossene Schiffe mit Zelleinteilung, das straßenseitige mit zwei Etagen, das rückwärtige mit Schienen für den An- und Abtransport der schweren Schaltanlagen. Die technische Ausstattung wurde kontinuierlich den technischen Erfordernissen der Gegenwart angepasst.

2.7 Bodendenkmale

Der Planänderungsbereich berührt ein frühmittelalterliches Gräberfeld (Kartierung Nr. 14) sowie eine mittelalterliche Wüstung (Kartierung Br. MA 42). Bei beiden handelt es sich um Kulturdenkmäler nach § 2 DSchG, an deren Erhalt grundsätzlich ein öffentliches Interesse besteht. Baumaßnahmen in diesem Bereich bedürfen einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung, die gemäß § 7.2 DSchG seitens des LDA mit Auflagen versehen werden kann.

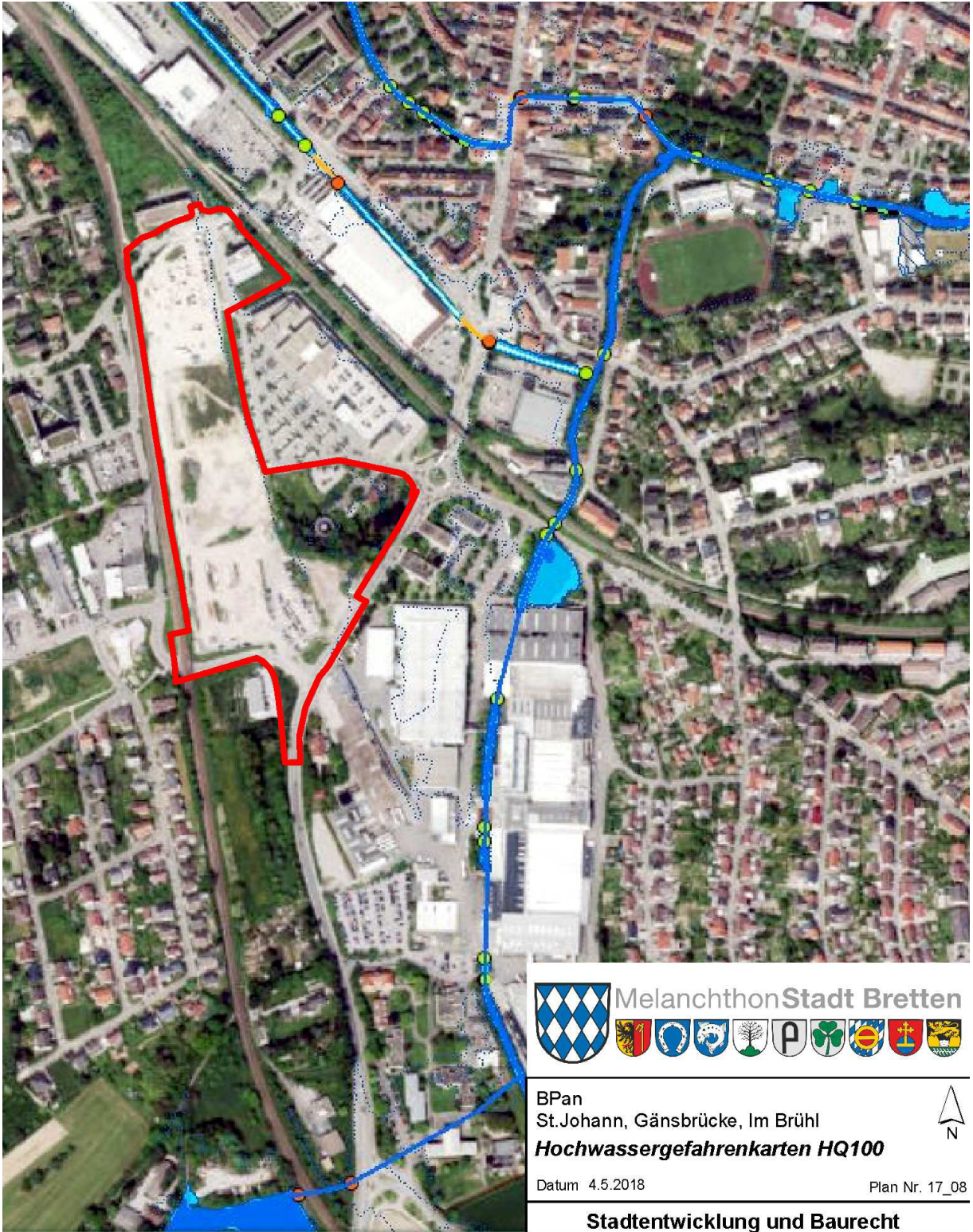
2.8 Hochwassergefahr

Die Lage des Geltungsbereichs des zur Änderung anstehenden Bebauungsplanes liegt tlw. in einem Hochwasserrisikogebiet nach § 78 b Wasserhaushaltsgesetz. Der Teil zwischen der Hermann Beuttenmüller-Straße und der Hauptbahnlinie Bretten – Mühlacker liegt außerhalb dieses Risikogebietes. Der übrige Teil des Geltungsbereichs ist bei einem Hochwasserereignis HQ 100 auch nicht betroffen.

Anders sieht es bei einem Hochwasserereignis HQ extrem aus. Dort sind die Pforzheimer Straße nördlich der ehemaligen Industriegleisanlage sowie der gesamte Bereich zwischen der ehemaligen Industriegleislage, der Bahnunterführung Hermann Beuttenmüller-Straße, der Firma Neff und der Kraichgaubahn betroffen. Überflutet wären demnach auch das komplette Kraichgauzentrum samt aller vorgelagerten Parkplätze, das Grundstück Hermann Beuttenmüller-Straße 7 samt des davor liegenden Parkplatzes sowie die Grundstücke Pforzheimer Straße 46/1 und 48.

Nicht betroffen wären bei einem HQ extrem die Grundstücke Fl.St.Nrn. 2416, 38181/6, 3195/12 sowie 2398/4, da diese etwas höher liegen.

Grundsätzlich wird in Anbetracht der vor wenigen Jahren an diesen Standorten eingetretenen Hochwasserereignissen darauf Wert gelegt, dass die Umsetzung der Bebauung auf der Grundlage des Leitfadens „Kommunales Starkregenrisikomanagement“ erfolgt. Den Hochwassergefahrenkarten ist zu entnehmen, dass die beiden Hochwasserereignisse in jüngster Vergangenheit über dem Ansatz HQ 100 lagen. Bei HQ 100 wäre das Bebauungsplanänderungsgebiet nicht betroffen gewesen.





3 Inhalt des Bebauungsplanes

3.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung sind zukünftig urbane Gebiete nach § 6 a BauNVO im westlichen und nordöstlichen Bereich des Neubauabschnittes der Hermann Beutenmüller Straße und eingeschränkte Gewerbegebiete nach § 8 BauNVO entlang der Hauptverkehrsadern (Hauptbahnlinie Bretten - Mühlacker, Im Brückle und Edisonstraße, Pforzheimer Straße) so-

wie im Bereich der Zu- und Abfahrt zur Parkgarage geplant. Maßgebend ist die Einzeichnung im zeichnerischen Teil des Planwerks. Die westlich der Pforzheimer Straße liegenden eingeschränkten Gewerbegebiete bilden zusammen mit dem östlich der Pforzheimer Straße liegenden Industrie- und Gewerbegebiet (Werksareal der Fa. Neff), welches zum Teil ebenfalls eingeschränkt ist, eine Einheit. Die eingeschränkten Gewerbegebiete entlang der Hauptverkehrsadern (Hauptbahnlinie, Edisonstraße, Im Brückle) sollen zur Abschirmung des westlich des Neubauabschnitts der Hermann Beuttenmüller Straße vorgesehenen Urbanen Gebiets dienen.

Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss anders als im Mischgebiet nicht gleichgewichtig sein. Gemäß § 13 BauNVO sind für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihren Beruf in ähnlicher Weise ausüben, im urbanen Gebiet sowohl Räume wie auch Gebäude zulässig.

Wenn in diesem Teilbereich der Kernstadt zukünftig auch die Nutzung Wohnen zugelassen werden soll, so geschieht dies schlicht und ergreifend vor dem Hintergrund Leben in dieses zentral liegende Gebiet zu bringen. An einer ursprünglich von Industrie und Gewerbe geprägten Stelle der Stadt sind an den Bahnlinien Karlsruhe – Bretten – Heilbronn und Bruchsal – Bretten – Mühlacker die Stadtbahnhaltestellen „Stadtmitte“ und „Rechberg“ entstanden. Beide Haltestellen lagen früher vom Stadtzentrum aus betrachtet im Hinterhof gewachsener Brettener Industrie und Gewerbebetriebe. Mit den mittlerweile vor rund 30 Jahren eingeleiteten Umstrukturierungsmaßnahmen (Brettener Industrie- und Gewerbekarussell), begleitet von umfangreichen Aufkäufen von gewerblichen Flächen durch die Stadt bzw. durch die Kommunalbau, durch die Auslagerung von Industrie und Gewerbe an andere Standorte sowie durch bauleitplanerische Prozesse und Entscheidungen ist es in der Vergangenheit gelungen, eine städtebauliche Neuausrichtung einzuleiten und zum Teil auch abzuschließen, die am Verknüpfungspunkt von Nord- und Südstadt z. T. neue Impulse brachten. Obgleich bereits in der Vergangenheit die Bebauungspläne „Pforzheimer Straße“ und „Wilhelmstraße“ Wohnnutzungen im Stadtbahnumfeld vorsahen, wurde dieses planerische Angebot nicht aufgegriffen. Während in der Tageszeit aufgrund einer hohen Frequentierung des Haltestellenumfelds eine gute soziale Kontrolle gewährleistet ist, ist der komplette Bereich des Umfelds der beiden Stadtbahnhaltestellen während der Nachtzeit nicht mehr gegeben. Der Bereich ist öde und leer und ohne jegliche soziale Kontrolle.

Um dies zu ändern war und ist es erklärtes Ziel, das Gebiet mit Wohnungen zu durchmischen.

Ungeachtet dessen spielt das Gewerbe in diesem Teilbereich der Stadt natürlich auch in Zukunft eine gewichtige Rolle. Anders als früher wird der Standort allerdings nicht mehr als klassischer Produktionsstandort, sondern vielmehr als Dienstleistungsstandort genutzt. Anstelle von eingeschossigen hohen Produktionshallen wird das Gebiet zukünftig von mehrgeschossigen Büronutzungen geprägt sein. Städtebauliches Ziel ist es, dass von den dort angesiedelten Betrieben keine wesentliche Störung der Wohnnutzungen im urbanen Gebiet ausgeht. Entstehen können und sollen dort auch mehrgeschossige Parkierungsgebäude. Damit kann zum einen dem Ziel einer flächensparenden Unterbringung des ruhenden Verkehrs Genüge geleistet werden, zum anderen -bei geschickter Anordnung- auch Lärmschutz gegenüber von stark belasteten Verkehrswegen erreicht werden.

Aufgrund der vorliegenden Kluft- und Karstgrundwasserleiter mit ihrem starken Gefährdungspotential wurde die Zulässigkeit von Tankstellen bewusst ausgeschlossen.

Die eingeschränkten Gewerbegebietsflächen sind in die Bereiche GEe 1 und GEe2 aufgeteilt. Gleich ist beiden Bereichen nicht nur der o.g. Ausschluss von Tankstellen, sondern aus städtebaulichen Gründen auch der Ausschluss des Einzelhandels und der Vergnügungsstätten. Damit soll erreicht werden, dass die Innenstadt als zentraler Einzelhandelsstandort nicht noch weiter zugunsten eines zusätzlich gestärkten Kraichgauzentrums geschwächt wird. Der Ausschluss von Vergnügungsstätten im Umfeld der Stadtbahnhaltestellen Stadtmitte und Rech-

berg mit hoher Schülerfrequenz verbietet sich schon allein aufgrund des Unterschreitens des 500 m – Abstandes zu den Beruflichen Schulen und zum Technischen Gymnasium.

Gleich ist beiden eingeschränkten Gewerbegebieten, dass dort ausschließlich solche Gewerbebetriebe entstehen können, die das Wohnen im benachbarten Urbanen Gebiet nicht wesentlich stören. Entstehen sollen dort z.B. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Räume und Gebäude für nicht störendes Handwerk, Räume und Gebäude für freie Berufe oder Anlagen für sportliche Zwecke sowie für gastronomische Betriebe,

Beiden eingeschränkten Gewerbegebieten ist gemein, dass Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke ausgeschlossen sind. Lediglich im GEe 2 soll beschränkt auf das Grundstück 3195/4 die Errichtung einer Kindertagesstätte auf Erdgeschossniveau ausnahmsweise zugelassen werden. Dieser Standort für eine Kindertagesstätte wurde in der Vergangenheit aufgrund seiner stadträumlich und verkehrlich günstigen Lage ausgewählt. Der direkt am Bahndamm liegende Standort muss dabei allerdings so geplant und organisiert werden, dass die Räumlichkeiten einschließlich des Freigeländes den zwingenden Anforderungen des Lärmschutzes genügen.

Ein weiterer Unterschied zwischen den eingeschränkten Gewerbegebieten GEe 1 und GEe2 besteht darin, dass im GEe 1 ausnahmsweise Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zulässig sind, während solche Wohnungen im GEe 2 aufgrund der sehr hohen Lärmbelastung auch ausnahmsweise ausgeschlossen bleiben. Der Bahnlärm ist auch der Grund dafür, dass im GEe2 auch Beherbergungsbetriebe unzulässig sind.

Wichtiges planerisches Ziel bleibt auf jeden Fall der Bau eines langgestreckten mehrgeschossigen Parkhauses entlang der Bahn. Damit kann die bisher geplante gleisnahe Lärmschutzwand ganz oder tlw. aufgegeben werden. Da die Geschosshöhe von Parkhäusern niedriger als die von gewerblichen Bauten ist, kann ein solches Parkhaus auch 5-geschossig ausgeführt werden.

Innerhalb der von eingeschränkten Gewerbegebieten eingerahmten Urbanen Gebieten sind mit Ausnahme von Einzelhandelsbetrieben sowie der nicht zulässigen Ausnahmen nach § 6a (3) BauNVO, als das sind Vergnügungsstätten und Tankstellen, alle anderen Nutzungsarten nach § 6a (2) BauNVO zulässig.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird entsprechend der ursprünglichen Fassung des Bebauungsplanes über die Grundflächen – und Geschossflächenzahl sowie über die Zahl der zulässigen Vollgeschosse bestimmt. Da das Gebiet schon bisher baulich genutzt war und zukünftig auch wieder baulich genutzt werden wird, wurde geprüft, inwieweit die bisherigen Festsetzungen übernommen werden können.

Das Maß der baulichen Nutzung lag hinsichtlich der festgelegten Grundflächenzahl bisher bei 0,7 und 0,8. Die 0,7 galten für den Bereich entlang der Pforzheimer Straße sowie im direkten Anschluss an die Stadtbahnhaltestelle „Stadtmitte“. Diese beiden Bereiche waren im Ursprungsplan dem Planbereich G zugeordnet. Aus städtebaulichen Gründen macht es durchaus Sinn den Bereich des Grundstücks Pforzheimer Straße 46/1 bei einer GRZ von 0,7 zu belassen. Dieser Bereich ist relativ locker bebaut und von einem parkartig angelegten Umfeld umgeben.

Für die daneben liegenden Grundstücke zwischen dem denkmalgeschützten Trafogebäude und dem geplanten Kreisverkehr wird die GRZ einheitlich auf 0,8 festgesetzt. Zum einen wird damit einem höheren Bebauungsgrad des Eckgrundstückes Rechnung getragen und zum anderen auch berücksichtigt, dass gut die Hälfte des neu gebildeten Grundstücks auch schon bisher eine GRZ von 0,8 hatte. Ein Großteil des neu gebildeten Grundstücks war bisher dem Baublock J zugeordnet.

Die Bauflächen zwischen dem neu errichteten Abschnitt der Hermann-Beuttenmüller-Straße und der Hauptbahnlinie erhalten auf ihrer gesamten Länge eine GRZ von 0,8. Dieser Wert galt auch in der bisherigen Planfassung. Dort war die Baufläche dem Block J zugeordnet.

Da das Grundstück Hermann Beuttenmüller- Straße 7 mit den o.g. Bauflächen zwischen der Hermann-Beuttenmüller-Straße und der Hauptbahnlinie städtebaulich betrachtet eine Einheit bildet, wird dort die GRZ von bisher 0,7 auf 0,8 angehoben.

Die Geschossflächenzahl lag im bisher rechtskräftigen Plan mit Ausnahme der Trafostation bei maximal 2,0. Daran wird auch in Zukunft festgehalten.

Dass Grundflächenzahlen von 0,7 und 0,8 sowie Geschossflächenzahlen von 2,0 so übernommen werden können, ist dem Umstand zu verdanken, dass ab Mai 2017 von der Möglichkeit der Festsetzung eines urbanen Gebiets nach § 6 a BauNVO Gebrauch gemacht werden kann. Im urbanen Gebiet können als Höchstmaß eine GRZ von 0,8 und eine GFZ von 3,0 festgesetzt werden. Im Falle der GFZ bleibt der hier zur Anwendung kommende Wert von 2,0 deutlich hinter dem möglichen Höchstmaß zurück.

Die Zahl der Vollgeschosse ist im zeichnerischen Teil des Planes mit maximal 4 angegeben. Auf die Angabe einer maximal möglichen Wandhöhe wurde verzichtet. Festgelegt werden muss im Bereich des GEE 2 jedoch eine Mindestwandhöhe von 10m. Diese Festsetzung ist zwingend notwendig, um den Anforderungen an die Lärmschutz- bzw. Riegelbebauung zu genügen.

Da die Geschosshöhen von PKW-Garagen deutlich niedriger als Geschosshöhen von gewerblichen Bauten sind, ist festgelegt, dass reine Parkbauten die Zahl der im Bebauungsplan festgesetzten Vollgeschosse um ein Geschoss übersteigen können. Hintergrund dieser Festlegung ist dabei der dadurch bessere Lärmschutz gegenüber der Hauptbahnlinie.

3.3 Bauweise

Als Bauweise wird im Plangebiet zwischen der offenen, geschlossenen und abweichenden Bauweise unterschieden. Die abweichende Bauweise ist als offene Bauweise ohne Längenbeschränkung definiert. Dies bedeutet, dass zu den Grundstücksgrenzen Abstände einzuhalten sind.

Diese Art der Festsetzung der Bauweise begründet sich aus der Aufteilung in viele Einzelbaufenster, die sich zwangsweise aus der Zerschneidung des langgestreckten Bauquartiers zwischen der Bahnlinie Bretten – Mühlacker, der Edisonstraße, der Hermann-Beuttenmüller-Straße und der Straße „Im Brückle“ durch Stichstraßen und Leitungstrassen ergibt. Da die Baufenster zum Teil die Länge von 50 Meter überschreiten, wird von der Festlegung einer abweichenden Bauweise Gebrauch gemacht.

Konzeptionell war aus Gründen des Lärmschutzes schon immer an eine weitgehend geschlossene Blockrandbebauung gedacht, um im Baublockinneren ruhige Bereiche zu erzeugen. Die zum Zeitpunkt der Erstellung des Vorentwurfs verfolgte architektonische Lösung ging jedoch von vielen auf Abstand gesetzten Einzelbaukörpern aus. Diese Lösung benötigte deshalb eine durchgängige Lärmschutzwand, die aufgrund der Dammlage der Bahnstrecke nur im Nahbereich zur Gleisachse realisierbar war.

Mit der ab dem vorläufigen Entwurf verfolgten Idee der Abkehr von einer Lärmschutzwand hin zu einer durchgehenden Lärmschutzbebauung auf einer eingeschränkten Gewerbegebietsfläche muss entlang der verkehrlich stark frequentierten Verkehrsbänder zwangsläufig auf eine geschlossene Bauweise gesetzt werden. Mit der weiteren Entwicklung des Planwerks zur Entwurfsfassung wurde deshalb bestimmt, dass die Leitungstrasse sowie die im Plan bezeichneten Planwege 2 und 3 mit einem Parkhaus überbaut werden dürfen. Geschieht dies nicht, sind die sich ergebenden Lücken zwischen den wenigstens 10 m hohen Gebäuden der Lärmschutzbebauung mit wenigstens 10 m hohen Lärmschutzwänden zu schließen. Diese können auf Erdgeschosshöhe in Verlängerung der Planwege 1, 2 und 3 Öffnungen für einen

Durchgang haben, der allerdings aus Gründen der Einhaltung des Lärmschutzes eine bestimmte Größenordnung nicht überschreiten darf. Die den Lärmberechnungen zugrunde liegenden Werte gehen von Öffnungen mit maximal 4 m Breite und 2,5 m Höhe aus, also von Öffnungen von 10 m².

Innerhalb der Gebietsfestsetzungen urbanes Gebiet ist durchweg eine offene bzw. offene Bauweise ohne Längenbegrenzung (abweichende Bauweise) festgesetzt.

Verkehrsflächen/Verkehr

Straßenverkehr

Die Erschließung für den KFZ-Verkehr erfolgt wie bisher weitgehend über die im Planänderungsbereich geführte Hermann-Beuttenmüller-Straße. Das Anwesen Pforzheimer Straße 46/1 wird wie bisher über den Zu-/Abfahrtsast des Kraichgauzentrums erschlossen. Lediglich das Grundstück der ehemaligen Trafostation (Pforzheimer Straße 48) bleibt wie bisher unmittelbar über die Pforzheimer Straße (B-294) erschlossen.

Anders als bisher erfolgt allerdings die Linienführung der Hermann-Beuttenmüller-Straße, deren Querschnittsgestaltung sowie deren Verknüpfung mit dem Umgebungsstraßennetz.

Die Linienführung der Hermann-Beuttenmüller-Straße verlief in der ursprünglichen Planfassung direkt entlang des Böschungsfußes der Hauptbahnlinie Bretten - Mühlacker. Bedingt durch die tiefer liegenden Bahnunterführungen der Straßen „Im Brückle“ und Edisonstraße hatte dies zur Folge, dass die Verknüpfungspunkte zu den Bahnunterführungen jeweils bis zum Schnittpunkt der auf unterschiedlichem Niveau ankommenden Straßen abgerückt werden mussten und in diesem Zusammenhang sehr spitzwinklig aufeinandertreffende Straßen mit unübersichtlicher Verkehrsführung entstanden. Bedingt durch die Betriebsabläufe der dort ehemals produzierenden Betriebe kam es um 1990 zur Entwidmung des Bahn parallel geführten Abschnitts der Hermann-Beuttenmüller-Straße.

Mit der städtebaulichen Neuordnung des sogenannten Mellert/Fibron-Areals wurde wieder eine Innenerschließung des Areals benötigt. Die vorübergehend entwidmete Hermann-Beuttenmüller-Straße entstand wieder, allerdings auf der Trasse des zwischenzeitlich entfernten Industriegleises zur Firma Neff.

Die neu entstandene Straße hat an beiden Kopfenden beidseitig angelegte Gehwege und auf der Westseite einen Parallelparkstreifen, der durch Baumstandorte gegliedert ist. Lediglich im mittleren Abschnitt wurde auf der Ostseite auf einen Gehweg verzichtet, da sich dort die Fußgänger direkt entlang des Kraichgauzentrums bewegen.

Der Straßenquerschnitt teilt sich in Bereichen mit beidseitigem Gehweg wie folgt auf:

Gehweg	2,5 m breit
Fahrbahn	6,5 m breit
Längsparkstreifen für PKW	2,0 m breit
Gehweg	2,5 m breit

Der Verknüpfungspunkt der abknickenden Hermann-Beuttenmüller-Straße mit der Edisonstraße wird als Minikreisverkehr ausgeführt. Der 4. Fahrbahnast erschließt die Parkplatzanlage „Behördenzentrum“.

Der Verknüpfungspunkt der Hermann-Beuttenmüller-Straße mit der Pforzheimer Straße und der Straße Im Brückle wird als kleiner Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 38 m erfolgen. Der vorgelegten Kreisverkehrsplanung hat das Regierungspräsidium grundsätzlich zugestimmt. Der letztendliche Straßenentwurf wird vom Regierungspräsidium abschließend genehmigt.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr ist auf den Privatgrundstücken unterzubringen. Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum sind lediglich im Neubauabschnitt der Hermann-Beuttenmüller-Straße zwischen den beiden Kreisverkehren vorgesehen. Dort befinden sich auf der Westseite parallel zur Fahrbahn angeordnete Längsparkplätze für PKW.

Wie oben bereits angedeutet, ist der durch die verschiedenen Nutzungen ausgelöste Stellplatzbedarf auf den Privatgrundstücken unterzubringen. Dies kann allerdings bei weitem nicht überall ebenerdig vorgesehen werden. Um den Lärmschutz für das urbane Gebiet entlang der Hauptbahnlinie Bruchsal – Bretten – Mühlacker garantieren zu können, müssen neben Maßnahmen des passiven Lärmschutzes auch aktive Maßnahmen vorgesehen werden. Um nicht über die gesamte Länge des Planänderungsbereiches durchgehend mit einer Lärmschutzwand arbeiten zu müssen, kam die Idee eines langgestreckten mehrgeschossigen Parkhauses auf, das parallel zur Haupteisenbahnstrecke entstehen soll. Dieses Parkhaus muss nicht nur den Stellplatzbedarf der im Quartier neu entstehenden Nutzungen weitgehend abdecken, sondern auch 300 notwendige Stellplätze eines benachbarten Betriebs aufnehmen. Aus heutiger Sicht ist von einem Parkhaus mit 400 bis 450 Stellplätzen auszugehen.

Schienenverkehr

Der Planänderungsbereich wird von den beiden Schienenstrecken Heilbronn – Eppingen - Bretten – Karlsruhe sowie Bruchsal- Bretten – Mühlacker tangiert. Im Falle der letzten Strecke handelt es sich um eine zweigleisige Hauptbahnlinie mit hohem Güterverkehrsanteil.

Auf dem Streckenabschnitt Bretten – Mühlacker sind Stand 2016 insgesamt 106 Züge pro Tag unterwegs. Davon 74 Züge im Zeitraum zwischen 6 und 22 Uhr und weitere 32 Züge im Nachtzeitraum zwischen 22 und 6 Uhr. Lt. der Schienenverkehrsprognose 2025 ist zukünftig von täglich 149 Zügen auszugehen. Davon sollen 110 im Zeitraum zwischen 6 und 22 Uhr und 39 im Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr unterwegs sein.

Bezogen auf die Gesamtzugzahl entspricht dies einer Zunahme von gut 40 %. Bei Tag werden es knapp 49 % und in der Nacht knapp 22 % mehr Züge sein als 2016.

Auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe – Bretten – Eppingen – Heilbronn verkehren aktuell fast ausschließlich Stadtbahnen der Linie S 4. Eine Ausnahme bildet an Werktagen jeweils ein Güterzug in jeder Richtung. Auch bei dieser Strecke handelt es sich um eine Eisenbahnstrecke, die nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) betrieben wird. Prinzipiell können auch auf dieser Strecke jederzeit weitere Güterzüge oder Vollbahnzüge verkehren.

ÖPNV

Der Planänderungsbereich ist bezogen auf den ÖPNV sehr gut erschlossen. Das Areal grenzt unmittelbar an zwei Stadtbahnlinien an. Sowohl die Stadtbahnlinie S 4 (Karlsruhe – Bretten – Eppingen - Heilbronn – Öhringen) als auch die Stadtbahnlinie S 9 (Bruchsal – Bretten – Mühlacker) haben im direkten Nahbereich Haltestellen. Von der Stadtbahnhaltestelle „Stadtmitte“ verkehren über weite Bereiche des Tages Stadtbahnen in Richtung Karlsruhe und Heilbronn im 20 Minuten-Takt. Auch in der Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen ist in beide Richtungen für ein gutes Fahrtenangebot gesorgt. An der Haltestelle „Rechberg“ ist außerhalb der Nachtzeit wenigstens stündlich eine Verbindung Richtung Bruchsal und Mühlacker gewährleistet.

Im Hinblick auf die Stadtbahnlinie S 4 ist die Abgrenzung des Planänderungsbereichs so geregelt, dass zukünftig der Flächenbedarf für einen zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnlinie S 4 und für die Anlage eines zweiten Bahnsteigs gegeben ist. Zugrunde gelegt wurde eine früher erfolgte Planung der AVG.

Neben dem Angebot an Stadtbahnlinien gibt es an der Pforzheimer Straße eine Omnibushaltestelle der Buslinie 733 (Pforzheim – Neulingen – Bretten), von der aus das Schul- und Freizeitzentrum Ost, die Innenstadt und der Bahnhof von Bretten in die eine Richtung sowie das Oberzentrum Pforzheim in die andere Richtung erreicht werden können. Ein entsprechendes Angebot gibt es an allen Wochentagen mit Ausnahme der Nachtzeit.

Radverkehr

Für den Radverkehr existieren entlang der Pforzheimer Straße, die die Funktion einer Bundesstraße hat, beidseitig angelegte Radwege. Diese sind tlw. als gemeinsamer Geh- und Radweg und tlw. als getrennte Geh- und Radwege eingerichtet. Auf dem neu gebauten Abschnitt der Straße Im Brückle existiert zwischen der Pforzheimer Straße und der Carl Benz-Straße ein einseitig geführter Geh- und Radweg für beide Richtungen. Diese Ausführung entspricht nicht mehr dem heutigen Standard. Die gewählte Fahrbahnbreite lässt allerdings die Abmarkierung eines Angebotsstreifens für den Radverkehr in westliche Richtung zu. Somit könnte auch hier ein beidseitiges Radwegeangebot gemacht werden und der gegenläufige Radweg aufgehoben werden.

Geklärt werden muss die zukünftige Radverkehrsführung im Kreisverkehr Pforzheimer Straße, Hermann-Beuttenmüller-Straße, Im Brückle. Aus heutiger Sicht wird empfohlen, die Radfahrenden im Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu schicken. Damit werden sie vom motorisierten Fahrverkehr am besten wahrgenommen. Kinder bis 9 Jahren können mit dem Rad selbstverständlich die Gehwege nutzen. Die Alternative ist die Radverkehrsführung neben der Kreisverkehrsfahrbahn und neben dem Gehweg vergleichbar der Regelung am Ovalverkehrskreis. Dort werden allerdings Radfahrer an den abgehenden Fahrbahnästen häufig schlecht wahrgenommen. Die abschließende Regelung erfolgt im Zusammenhang mit der Genehmigung des Kreisverkehrsentwurfs durch das zuständige Regierungspräsidium Karlsruhe.

Fußgängerverkehr

Für die Fußgänger besteht bis auf einen Teilabschnitt der Hermann-Beuttenmüller-Straße sowie der Straße Im Brückle ein beidseitiges Fußwegeangebot. Im Neubaubereich betragen die Gehwegbreiten in der Regel 2,5 m. Im Straßenbestand sind die Gehwegbreiten deutlich schmaler. In der Eisenbahnunterführung der Edisonstraße beträgt die Gehwegbreite lediglich 1 Meter.

An dem neu geplanten Kreisverkehr Pforzheimer Straße, Hermann-Beuttenmüller-Straße, Im Brückle sind an allen Fahrbahnästen Zebrastreifen vorgesehen. Das gleiche gilt für den Mini-kreisverkehr Hermann-Beuttenmüller-Straße, Edisonstraße, Zu –und Abfahrt Parkplatz Behördenzentrum. Am bestehenden Kreisverkehr Pforzheimer Straße, Rüter Straße, Zu- und Abfahrt Kraichgauzentrum wird die Nachrüstung von Zebrastreifen empfohlen.

Von der Hermann-Beuttenmüller-Straße verläuft in Höhe der Straße „Im Brückle“ eine Fußwegeverbindung, die die vorhandene Fußwegeunterführung an der Eisenbahnstrecke Bretten – Mühlacker nutzt, um Fußgängern eine weitgehend Umweg freie Verbindung vom Kraichgauzentrum zu den Wohngebieten „St. Johann“ und „Steiner Pfad“ zu gewährleisten. Den von Grün gesäumten Fußweg müssen auch Fahrzeuge nutzen, die gelegentlich für Wartungszwecke die dort vorhandene Trafostation anfahren müssen.

Industriegleisanschluss

Da die Bahn die Bedienung des Industriegleises gekündigt hat, ist das Industriegleis entbehrlich geworden. Das Industriegleis wurde im Planänderungsbereich zurückgebaut. Die Fläche wurde/wird für den Straßenausbau und als Baufläche verwendet.

4 Ver- und Entsorgung

Wasserversorgung

Die Wasserversorgung wurde im Zusammenhang mit der Neutrassierung der Hermann-Beuttenmüller-Straße neu aufgebaut. Die frühere Versorgung wurde außer Betrieb genommen.

Stromversorgung

Die Stromversorgung wurde im Zusammenhang mit der Neutrassierung der Hermann Beuttenmüller-Straße neu aufgebaut. Die bisherige Trafostation an der Pforzheimer Straße wurde aufgegeben. Es wurde im südwestlichen Bereich der Plangebietsänderung im Nahbereich zur Eisenbahnunterführung der Straße Im Brückle eine neue Trafostation errichtet und bereits in Betrieb genommen.

Mit der Errichtung eines langgestreckten Parkhauses entlang der Bahnstrecke Bretten – Mühlacker besteht die Möglichkeit auf einer Dachfläche von ca. 2.400 m² Photovoltaikanlagen vorzusehen.

Gasversorgung/Wärmeversorgung

Durch den Planänderungsbereich führt eine Gashochdruckleitung, die entlang des Böschungsfußes der Schienenstrecke Mühlacker – Bretten in der ehemaligen Hermann-Beuttenmüller-Straße liegt. Die für die Gebietsversorgung notwendige Gasleitung übernimmt eine im Zuge der Neutrassierung der Hermann-Beuttenmüller-Straße neu verlegte Leitung. In den bereits bestehenden Gebäuden im Planbereich erfolgt die Wärmeversorgung jeweils mit Gas. Die Wärmeversorgung für die neu zu errichtenden Gebäude sowie für das Behördenzentrum Stadtmitte soll nach derzeitigem Stand über die Verlängerung der Nahwärmeleitung erfolgen, die derzeit in der Straße „Im Brückle“ endet. Die Wärmeerzeugung erfolgt auf dem Grundstück der Stadtwerke über Hackschnitzel. Versorgt wird über diesen Leitungsstrang bisher das Wohngebiet „Steiner Pfad“ sowie die Neubebauung auf der Südseite der Straße „Im Brückle“

Fernmeldeversorgung/Breitbandversorgung

Die entsprechenden Leitungstrassen wurden bei der Erschließung berücksichtigt,

Löschwasserversorgung

Für die Löschwasserversorgung ist lt. Kreisbrandmeister eine Wassermenge von mindestens 96 m³/ Stunde über mindestens zwei Stunden erforderlich. Diese Menge muss innerhalb eines Löschbereichs von max. 300 m um die vorhandenen bzw. entstehenden Objekte sichergestellt werden. Geeignete Entnahmestellen müssen in einer Entfernung von höchstens 80 m zu Gebäuden vorhanden sein. Die Entnahmestellen sind mindestens einmal im Jahr – möglichst vor Beginn des Winters – zu überprüfen und zu warten. Der Netzdruck darf bei der Löschwasserentnahme an keiner Stelle des Netzes unter 1,5 bar abfallen. Diese Vorgabe wird seitens der für die Wasserversorgung zuständigen Stadtwerke bestätigt.

Schmutzwasserentsorgung/Regenwasserableitung

Die Schmutzwasserentsorgung und Regenwasserableitung erfolgt im gesamten Planänderungsbereich im Mischsystem. Bedingt durch die zentrale und gleichzeitig tiefe Lage wird das Gebiet von mehreren Abwassersammlern durchquert. Talabwärts verlaufen entlang beider Bahnlinien Abwasserleitungen. Am Fuß der Südböschung der Kraichgaubahn verläuft ein Kanal DN 1000, der kurz vor der Bahnunterführung der Hermann-Beuttenmüller-Straße die Bahnlinie unterquert. Am Fuß der Ostböschung der Bahnlinie Bretten – Mühlacker verläuft ein Kanal DN 300, der im nördlichen Teil des Plangebietes auf DN 400 erweitert wurde. Dieser Kanal mündet in einen von der Edisonstraße kommenden Kanal und verläuft mit einem Durchmesser von DN 1000 durch die Bahnunterführung Hermann-Beuttenmüller-Straße in Richtung Wilhelmstraße weiter.

Aus Richtung Westen kreuzen vier Kanäle die Bahnstrecke Bretten – Mühlacker. Im Süden des zur Änderung anstehenden Plangebietsteils verläuft ein Kanal DN 400 im Korridor der Straße Im Brückle. Ca. 60 m nördlich davon kreuzt ein weiterer Kanal in Verlängerung der von oben kommenden Straße Im Brückle die Bahnlinie und mündet als Kanal DN 600 in den neu verlegten Kanal unter dem Neubauabschnitt der Hermann-Beuttenmüller-Straße.

Neu verlegt wurde ein Kanal aus Richtung der Rechbergklinik, der in Verlängerung des Feldwegegrundstücks F1StNr. 3060 als Kanal DN 900 ebenfalls in den unter dem Neubaubereich der Hermann Beuttenmüller – Straße mündet.

Ca. 40 m vor der Eisenbahnunterführung der Edisonstraße kreuzt ein weiterer Kanal die Bahnlinie, der mit DN 400 entlang des Böschungsfußes fortgeführt wird. Dort, wo diese Kanäle nicht im öffentlichen Raum geführt sind, wurden im Plan Leitungsrechte dargestellt. Die im Plangebiet neu entstehende Bebauung wird über den im Neubauabschnitt der Hermann-Beuttenmüller-Straße verlegten Abwasserkanal entwässert.

Müllentsorgung/Abfallentsorgung

Die Zuständigkeit für die Abholung des Abfalls liegt beim Landkreis Karlsruhe. Das vom Landratsamt beauftragte Unternehmen holt den Müll direkt am Grundstück ab. Voraussetzung ist die direkte Anfahrbarkeit der Bereitstellungsfläche mit einem 3-achsigen Fahrzeug. Die Abfallbereitstellungsfläche muss ohne Rückwärts- oder Rangierfahrt direkt erreichbar sein und so angeordnet sein, dass der Greifarm des Fahrzeugs die Tonnen entweder von der privaten Fläche oder am Tage der Abholung am Gehwegrand erfassen kann. Die erforderlichen Flächen sind bei den jeweiligen Bauanträgen darzustellen.

5 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege sowie zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Das von Bausubstanz freigeräumte Gelände stellt sich aktuell als mit Recyclingmaterial überzogene Fläche dar. Die zukünftig festgesetzte Grundflächenzahl setzt wie bisher einen maximal 70 - 80 %-igen Versiegelungsgrad der Flächen dar. Um sicherzustellen, dass die nicht versiegelbaren und nicht versiegelten Bodenflächen ihre Versickerungs- und Kulturfähigkeit zurückerhalten, wird bestimmt, dass auf diesen Flächen vorhandene Versiegelungen und Teilversiegelungen zurückgenommen werden. Diese Flächen sind anschließend mit Oberboden in einer Stärke von wenigstens 30 cm zu versehen.

6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Bedingt durch die Notwendigkeit vorhandene Leitungstrassen des Eigenbetriebs Abwasser der Stadt Bretten, der Stadtwerke Bretten und der Telekom außerhalb öffentlicher Flächen zu sichern, werden an verschiedenen Stellen im zeichnerischen Teil des Planes Leitungsrechte eingetragen. Um im Bedarfsfall mit Maschineneinsatz an die Leitungen heranzukommen, ist festgelegt, dass links und rechts der Leitungsachsen ein Arbeitsraum von jeweils 3 m zur Verfügung stehen muss. Das Pflanzen von Bäumen ist innerhalb dieser Bereiche zu unterlassen.

7 Immissionsschutz

Bedingt durch die Nähe des Planänderungsbereiches zu Verkehrsanlagen sowie zu Gewerbestandorten besteht die zwingende Notwendigkeit sich mit der Thematik der Lärmbelastung und des Lärmschutzes auseinanderzusetzen. Aufgrund der geringen Abstände der geplanten Bebauung zur Hauptbahnlinie Bretten – Mühlacker, zur Bahnlinie Karlsruhe – Bretten – Heilbronn, die derzeit hauptsächlich von Stadtbahnzügen der AVG befahren wird, zur Bundesstraße B 294, zu örtlichen HAUPTerschließungsstraßen, zum Dienstleistungszentrum *Kraichgauzentrum* mit seinen vorgelagerten Parkplätzen sowie zu verschiedenen Gewerbebetrieben innerhalb und außerhalb des Planänderungsbereiches wurde deshalb die Erarbeitung einer *schalltechnischen Untersuchung zur 6. Änderung des Bebauungsplanes „St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl“* beauftragt. Diese liegt der Bebauungsplanänderung als Anlage bei und liefert die Grundlage für notwendige Festsetzungen im schriftlichen und zeichnerischen Teil des Planwerkes. Das Gutachten wurde durch das Ingenieurbüro für Verkehrswesen *Köhler und Leutwein, Karlsruhe* erstellt und über den gesamten Planentwicklungsprozess begleitet. Auszuloten und abzuwägen galt es, welche Lärmschutzvorkehrungen zwingend getroffen werden müssen und welchen Umfang aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zwingend haben müssen und sollen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können.

Darüber weisen sowohl die Deutsche Bahn wie auch die AVG darauf hin, dass es im Nahbereich von Bahnanlagen neben Lärmemissionen zu weiteren Beeinträchtigungen durch Erschütterungen, Bremsstaub, aber auch zu Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder kommen kann. Die Bahnunternehmen weisen ausdrücklich darauf hin, dass keine Ersatzansprüche gegenüber der Deutschen Bahn AG und der AVG geltend gemacht werden können, welche aus Schäden aufgrund von Immissionen durch den Eisenbahnbetrieb entstehen.

Lärmschutzanlage in Form einer Lärmschutzwand auf Bahngelände

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die angestrebte Ausweisung eines urbanen Gebietes gemäß § 6 a BauNVO zwingend einen Lärmschutz gegenüber der Haupteisenbahnstrecke Bretten – Mühlacker benötigt. Anfänglich war beabsichtigt, das urbane Gebiet bis an die Haupteisenbahnanlage heranzuführen und den Lärmschutz mittels einer auf dem Bahndamm angesiedelten Lärmschutzwand sicherzustellen. Bei Wahrung des Mindestabstandes gegenüber der Gleisachse sollte diese wenigstens 4 Meter Höhe gegenüber der Gleisoberkante aufweisen und zur Schienenseite hochabsorbierend ausgeführt werden. Das Büro hat auch die Schallschutzwirkung einer 3 und einer 5 Meter hohen Wand untersucht und kam zu dem Ergebnis, dass der Nutzeffekt einer 4 Meter-Wand die beste Wirkung zeigt. Bei einer solchen Wandhöhe wäre das 1. und 2. Geschoss gegenüber der Hauptbahnlinie vollständig geschützt gewesen. Bezogen auf das 3. und 4. Geschoss hätte diese Wandhöhe dagegen nicht ausgereicht, um einen ausreichenden Schallschutz innerhalb der bebaubaren Grundstücksflächen sicherzustellen.

Wäre die Schallschutzwand dagegen nur mit einer Höhe von 3 Meter ausgeführt worden, hätten bereits ab dem 2. Geschoss zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen getroffen werden müssen.

Bei einer 5 Meter hohen Wand wäre der Schallschutz für das 1. und 2. Geschoss natürlich ebenfalls garantiert gewesen, für die darüber liegenden Geschosse wären aber trotzdem weitere Maßnahmen erforderlich geworden, um den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausreichend zu genügen.

Die jeweiligen Ergebnisse sind in den im Gutachten beigelegten Kartengrundlagen ersichtlich. Dargestellt sind dort bei unterschiedlichen Schallschutzwänden von 3, 4 und 5 Meter Höhe die Lärmisophonen in 4, 8 und 11 Meter Höhe jeweils für die Tages- und die Nachtzeit.

Die Länge der Wand war mit 440 m, beginnend ab der Nordseite der Unterführung „Im Brückle“, angegeben. Diese Wandlänge hätte gegebenenfalls auch kürzer ausfallen können, wenn die Lärmschutzfunktion durch ein Garagenbauwerk mit entsprechender Anordnung, Höhe und Wandausbildung übernommen worden und die Lärmschutzwand lückenlos an ein solches Bauwerk angedockt worden wäre. So hätte z.B. eine 4-geschossige Hochgarage entlang der Straßenunterführung „Im Brückle“ die Lärmschutzwand um insgesamt 40 m kürzer ausfallen lassen.

Alternativer Ansatz für eine Lärmschutzanlage

Im Laufe des Verfahrens wurde aus Kosten-, Zeit- und Realisierungsgründen nach einer Alternative zu diesem Lärmschutzkonzept gesucht. Besser als die Errichtung einer aufwändigen Lärmschutzwand im Nahbereich der Gleislagen auf dem Grundstück der Deutschen Bahn erschien es, den aktiven Schallschutz im Planbereich selbst zu realisieren, um einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren für die Lärmschutzwand über das Eisenbahnbundesamt aus dem Wege zu gehen. Aufgrund des größeren Abstandes zur Schallquelle hätte dieses allerdings eine Schallschutzwand von wenigstens 10 m Höhe bedeutet. Aus städtebaulichen, stadtgestalterischen und auch aus Kostengründen wurde dieser Ansatz überhaupt nicht geprüft.

Vielmehr wurde die Planung im Zuge ihrer Weiterentwicklung so überarbeitet und ein neuer Ansatz gewählt, an dessen Ende das Ziel stand, nach Möglichkeit ohne Errichtung einer separaten Lärmschutzwand auszukommen. Der Ansatz zielte darauf ab, im weiteren Verfahren als Puffer zwischen urbaner Gebietsausweisung und den Hauptlärmquellen ein eingeschränktes Gewerbegebiet vorzusehen. Damit konnte das Urbane Gebiet auf drei Seiten gegenüber den

Hauptlärmquellen (Haupteisenbahnlinie, „Edisonstraße“, Straße „Im Brückle“) durch eine möglichst geschlossene gewerbliche Nutzung abgeschottet werden. Vorausgesetzt werden musste allerdings dabei, dass die gewerbliche Nutzungen so geartet ist, dass von ihr selbst keine störenden Merkmale ausgehen, die das Urbane Gebiet beeinträchtigen können. Dies wurde und wird dadurch erreicht, dass nur solche gewerblichen Nutzungen innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebiets zugelassen werden, wie sie auch im Urbanen Gebiet selbst zulässig sind. Die Gewerbebetriebe dürfen das benachbarte Wohnen beidseits der Bahn nicht wesentlich stören.

Mit der Ausweisung des eingeschränkten Gewerbegebiets wird sichergestellt, dass die sensible Nutzung Wohnen zunächst einmal von den Hauptlärmquellen entfernungsmaßig abrückt. Gleichzeitig ist auch bestimmt, dass in diesem eingeschränkten gewerblichen Bereich auch die z.T. lärmempfindlichen Ausnahmen nach § 8 (3) BauNVO (Wohnen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, Wohnen für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke mit Ausnahme einer Kindertagesstätte auf der Erdgeschosebene des Grundstücks Fl.St.Nr. 3195/4 nicht zugelassen werden. Vergnügungsstätten, Einzelhandel und Tankstellen sind wie im gesamten Änderungsbereich auch hier ausgeschlossen.

Die Ausweisung dieses eingeschränkten Gewerbegebietes allein reicht natürlich nicht aus, um einen Schutzschirm für die sensibleren Nutzungen des davon eingeschlossenen Urbanen Gebiets zu erzeugen. Der Lärmschutz kann nur dann seine Funktion entfalten, wenn innerhalb dieses gewerblichen Bereichs eine in sich geschlossene Schallschutzbebauung mit entsprechender Höhe und Oberflächenbeschaffenheit tatsächlich lückenlos entsteht und auch umgesetzt wird.

Derzeit ist geplant auf der Nord- wie auch der Südseite des Plangebiets jeweils einen mit 4 Vollgeschossen ausgestatteten gewerblich genutzten Gebäudetrakt zu erstellen, der jeweils für sich betrachtet als Lärmschutzbebauung seine Wirksamkeit entfalten kann. Zwischen diesen beiden Gebäudetrakten klafft entlang der Ostseite der Hauptbahnlinie eine Lücke von rund 260 m Länge, durch die sich der Bahnlärm ungehindert in das Gebiet hinein ausbreiten kann. Bei gut 30 m dieser insgesamt 260 m langen Lücke handelt es sich um zukünftig öffentliche Flächen in Form von Wegen und Wegebegleitgrün/öffentliche Grünfläche. Bei den restlichen 230 m handelt es sich um gewerblich nutzbare Baufläche, von denen sich noch rund 140 m in kommunaler Hand befinden.

Der Schlüssel zum notwendigen Lückenschluss der Schallschutzbebauung kann in der Befriedigung der Parkraumnachfrage aus diesem und dem unmittelbar angrenzenden Gebiet gefunden werden. Es gibt derzeit Bedarf für 300 Stellplätze eines benachbarten Betriebs, der einen Teil des Planänderungsgebiets schon heute als Parkplatz für Mitarbeiter nutzt. Zu diesem Bedarf von 300 Stellplätzen kommt ein weiterer von 100 bis 150 Stellplätzen, der durch die zukünftige Nutzung der urbanen und gewerblichen Gebietsflächen entlang des Neubauabschnitts der Hermann Beutenmüller-Straße ausgelöst wird. Zusammen gilt es damit 400 bis 450 Stellplätze in diesem Gebiet nachzuweisen.

Bringt man diese 400 bis 450 Stellplätze z.B. in einem langgestreckten 4-geschossigen Parkhaus mit einer mittig angelegten Fahrgasse und beidseitig angeordneten Stellplätzen in Senkrechtenanordnung unter, ergibt sich bei Berücksichtigung von 2,5 m breiten Stellplätzen und jeweils an den Kopfbenden des Parkhauses angeordneten Auf- und Abfahrtswendeln eine Längenausdehnung von rund 200 bis 220 m. Damit lassen sich bis zu 85 % der Lärmschutzlücke schließen. Wichtig und Voraussetzung für den notwendigen Lärmschutz ist es, dass ein vollständiges Schließen der Lücken erreicht wird. Dies kann durch zusätzliche gewerbliche Bauten, durch eine weitere Verlängerung des Parkhauses oder durch kurze, wenigstens 10 m hohe Schutzwände zwischen den Bauwerken erreicht werden. Notwendig wird dabei allerdings die Überbauung der Leitungstrassen sowie der Planwege 1, 2 und 3 bei Wahrung deren Funktionen (Sicherstellung der Leitungstrassen, Sicherstellung eines Durchgangs).

Näher zu betrachten gilt es bei einer solchen Garagenlösung die Gebäudehülle sowie den Zu- und Abfahrtsverkehr. Ziel muss es sein, sowohl das daneben liegende Urbane Gebiet wie

auch die gegenüber der Hauptbahnlinie bestehenden Bereiche mit vorhandener Wohn- und Kindergartennutzung nicht bzw. nicht zusätzlich zu belasten.

Lärmschutzbebauung (Riegelbebauung)

Die Lärmschutzbebauung befindet sich ausschließlich innerhalb eines Bereiches, der als eingeschränktes Gewerbegebiet GEE 2 ausgewiesen ist. Sie ist in insgesamt drei Teilbereiche aufgeteilt:

Teilbereich 1 – Süd

Die Lärmschutzbebauung besteht dort aus einem vorgesehenen Bürogebäude mit maximal 4 Vollgeschossen. Das konzipierte Gebäude muss zum einen den Lärmschutz auf einer Länge von ca. 65 m gegenüber der etwas tiefer liegenden Straße „Im Brückle“ übernehmen. Zum anderen gilt es den Lärm auf einer Länge von rund 50 m gegenüber der Haupteisenbahnlinie abzublocken. Die Schutzbebauung gilt dann als erfüllt, wenn sie wenigstens 10 m hoch ist und zum anderen auf voller Länge über Eck zur Ausführung gelangt ist.

Auf der Westseite ist eine hochabsorbierende Wand auszuführen, die Reflexionen des Eisenbahnlärms in Richtung des Kindergartens „Im Brückle“ unterbindet.

Teilbereich 2 – West

Die Lärmschutzbebauung in Richtung Westen soll nach aktuellem Stand in Form eines konzipierten 4 bis 5 geschossigen Parkhauses mit rund 400 Stellplätzen entlang der Hauptbahnstrecke umgesetzt werden. Unter Ausnutzung der vollen Länge zwischen der vorhandenen Fußgängerunterführung in Verlängerung der Straße „Im Brückle“ bis zum Planweg 2 kann dort ein rund 150 m langes Parkhaus entstehen, welches ab einer Mindesthöhe von 10 m den Lärmschutz für das östlich anschließende urbane Gebiet garantieren kann. Bei einer Geschosshöhe von Brutto 2,75 m und einer Einhausung des obersten Geschosses erreicht das Gebäude bei 4 Ebenen eine Gesamthöhe von 11 m. Bei Errichtung eines 5. Geschosses kommt man sogar auf eine Gesamthöhe von 13,75 m, was die Lärmschutzwirkung zusätzlich verbessert. Ohne Betrachtung der auf beiden Seiten anzuordnenden Spindeln zur Auf- und Abfahrt und ohne die notwendigen Treppen und Aufzüge können pro 100 m Parkhauslänge bei Zugrundelegung von 2,5 m Parkplatzbreite insgesamt 80 Parkplätze pro Ebene untergebracht werden.

Die Lärmschutzfunktion kann ein solches Vorhaben allerdings nur dann erfüllen, wenn die Ostseite des Bauwerks in Form einer geeigneten Wand vollkommen geschlossen wird. Diese muss sowohl die Schallausbreitung der Eisenbahnlinie als auch die Fahrgeräusche der sich im Parkhaus bewegendes Fahrzeuge gegenüber dem anschließenden urbanen Gebiet abhalten. Auch die beiden Spindeln zur Auf- und Abfahrt müssen entsprechend eingehaust werden, um den Lärm-, aber auch den Blendschutz zu garantieren.

Wert muss auch darauf gelegt werden, dass sich zu der oben beschriebenen Lärmschutzbebauung Teilbereich 1 Süd keine Lücke im Schallschutz ergibt. Außer einer Durchgangsöffnung von 10 m² (4m Breite, 2,5 m Höhe) darf dort auf wenigstens 10 m Höhe keine offene Stelle sein, es sei denn, dass die Schallschutzbebauung auf der Nordseite der Parkhauszu- und -abfahrt den Schutz des dahinter liegenden urbanen Gebiets bereits übernimmt.

War zunächst daran gedacht, die Parkhauszufahrt auf der einen Seite und die Parkhausausfahrt auf der anderen Seite anzulegen, zeigte die durchgeführte Lärmuntersuchung, dass sich diese Lösung aus Gründen des Lärmschutzes während der Nachtzeit bei Verkehrsmengen von mehr als 20 Fahrzeugen pro Stunde im urbanen Gebiet dann verbietet, wenn die Ausfahrt offen (ohne Einhausung) stattfindet. Deshalb wird sowohl die Zu- wie auch die Abfahrt auf der Südseite des Parkhauses erfolgen. Dort kann der Ein- und Ausfahrtbereich innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebiets GEE 2 erfolgen und die Lärmausbreitung in Richtung des urbanen Bereichs durch eine im gewerblichen Bereich errichtete Bebauung (z.B. Bürogebäude) unterbunden werden. Das geplante Parkhaus befindet sich damit einschließlich seiner Zu-

und Abfahrt im eingeschränkten Gewerbegebiet GEE 2. Während der Tageszeit ist darüber hinaus eine weitere Parkhausausfahrt über den Planweg 2 zulässig.

Zur Lärmschutzbebauung Teilbereich West gehört darüber hinaus auch die Bahn parallele Fläche zwischen den Planwegen 1 und 2. Diese bereits privatisierte Fläche von rund 85 m Länge war ursprünglich von Investorensseite ebenfalls als Parkhausstandort vorgesehen. Grundsätzlich besteht aufgrund der planungsrechtlichen Vorgaben die Möglichkeit, das oben beschriebene Parkhaus auch auf diese Fläche auszudehnen. Das Grundstück kann aber auch separat als Parkhaus oder kombiniertes Parkierungs - und Bürogebäude genutzt werden. Falls eine separate Nutzung zustande kommt, muss allerdings Wert darauf gelegt werden, dass sich zwischen den Gebäuden keinerlei Lücken ergeben. Aus Lärmschutzgründen muss zwingend darauf geachtet werden, dass dort entstehende Gebäude wenigstens 10 m hoch sein müssen und sich zwischen den Gebäuden ergebende Lücken zwingend mit wenigstens 10 m hohen Lärmschutzwänden geschlossen werden, **die ihrerseits den gestellten Anforderungen an das Schalldämmmaß und das Absorptionsvermögen genügen**. Insbesondere muss darauf Wert gelegt werden, dass die Kopfen der Planwege 1 und 2 am Kopfen auf wenigstens 10 m Höhe gegen Lärmeinwirkungen abgeschottet werden. Öffnungen von maximal 4 m Breite und 2,5 m **bzw. 4 m** Höhe sind am Kopfen der Planwege 1 und 2 in Richtung Bahndamm im Lärmschutzgutachten berücksichtigt.

Teilbereich 3 – Nord

Der 3. und letzte Bereich in der Lärmschutzbebauung liegt im nordwestlichen Bereich des Geltungsbereichs der 6. Änderung des Bebauungsplanes. Hier gilt es sowohl den Schutz gegenüber dem Eisenbahnlärm der Hauptbahnlinie Bretten – Mühlacker als auch gegenüber dem Straßenverkehrslärm der Edisonstraße sicherzustellen. Dieser Schutz ist bei Einhaltung eines wenigstens 10 m hohen Gebäudes in geschlossener Bauweise dann gegeben, wenn sich keine Lücke im Lärmschutz im Übergangsbereich zum oben beschriebenen Lärmschutz Teilbereich – West auftut. Zu beachten ist hier auf der Westseite die Berücksichtigung einer hoch schallabsorbierenden Wandausführung, um Lärmreflexionen in Richtung der gegenüberliegenden Wohnbebauung zu vermeiden. Geplant ist hier ein gewerblich genutztes Gebäude, welches im Erdgeschoss auch eine Kindertagesstätte beherbergt.

Die Einhausung des Kindertagesstättenfreigeländes benötigt eine Mindesthöhe von **5 m**. Diese Höhe ist erforderlich, um einerseits das Freigelände ausreichend gegenüber dem Bahnlärm zu schützen. Andererseits gilt es aber auch die westliche Erdgeschosszone der Kindertagesstätte so zu schützen, dass entlang der Bahnseite Fenster eingebaut werden können, die ganz normal geöffnet werden können.

Vergleich der Ansätze Lärmschutzwand und Lärmschutzbebauung

Bedingt durch die sehr hohe Belastung durch Lärm, die an dieser Stelle des Stadtgebiets durch Verkehrs- aber auch durch Gewerbelärm vorherrscht, war von vorneherein abzusehen, dass die gewünschten Nutzungen umfangreiche Maßnahmen des aktiven wie auch des passiven Lärmschutzes auslösen. Ungünstig wirkt sich vor allem die Dammlage der stark frequentierten Hauptbahnstrecke aus, die zunächst einmal einen sehr wirksamen Lärmschutz benötigt.

Der dem städtebaulichen Baukonzept des Bauträgers zugrundeliegende Entwurf der zusätzlichen Innenschließung sowie der Auflösung der Bebauung in frei stehende Gebäude löste zunächst die Idee der Errichtung einer Gleis nahen Lärmschutzwand aus. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile unterschiedlich hoher Lärmschutzwände brachte die Errichtung einer 4 m Wand das beste Ergebnis, auch wenn schon ab dem 2. Obergeschoss die Lärmschutzwirkung durch umfangreiche objektbezogene und passive Schallschutzmaßnahmen zu ergänzen waren. Die Umsetzung einer solchen 4 m hohen Lärmschutzwand auf insgesamt 440 m Länge, hätte allerdings ein separates eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren ausgelöst und wäre auch in Bezug auf die sich ergebenden Kosten teuer geworden.

Die Alternative des Ausweichens auf ein Kommunalbau eigenes Grundstück wäre weder städtebaulich, noch gestalterisch und auch nicht aus Kostengründen vertretbar gewesen. Mit dem größeren Abstand zur Lärmquelle wäre unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten eine wenigstens 10 m hohe Lärmschutzwand erforderlich gewesen.

Aus diesem Grunde setzte man im weiteren Verlauf des Verfahrens auf ein Abrücken des urbanen Gebiets gegenüber den Hauptlärmquellen. Entlang dieser Lärmquellen kommt seither ein eingeschränktes Gewerbegebiet in Betracht, da sich von seinem Emissionsverhalten mit dem anschließenden urbanen Gebiet verträgt. Vergleicht man beide Lärmschutzkonzepte miteinander, so lässt sich festhalten, dass der jetzt gewählte Ansatz den besseren Lärmschutz dann bringt, wenn die Bebauung höher als die geforderten 10 m ausfällt. Wird eine gewerbliche Bebauung mit 4 Vollgeschossen umgesetzt, ist davon auszugehen, dass wenigstens eine Gebäudehöhe von 14 m zur Umsetzung gelangt. Auch ein Parkhaus mit 5 Ebenen bringt eine Gesamthöhe des Bauwerks mit 13,75 m mit sich.

Voraussetzung des **Eintretens des notwendigen Lärmschutzes gegenüber der Hauptlärmquelle Bahn** ist allerdings **die vollständige Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen**.

Lärmschutzanforderungen an Außenbauteile von Gebäuden

Eine weitere Überlegung oder Notwendigkeit, sich vor Außenlärm zu schützen, besteht in der Umsetzung entsprechender baulicher Vorkehrungen an den Außenfassaden. In Abhängigkeit des maßgeblichen Außenlärmpegels bzw. Lärmpegelbereiches nach der DIN 4109 sind die Schalldämmung der Fassade und das erforderliche Schalldämm-Maß der Fenster zu ermitteln. **Nicht zu öffnende Fenster sowie** auch tlw. geschlossene Laubenganglösungen oder Einhausungen von Balkonen durch Glas sind weitere Möglichkeiten der Lärmabwehr. **Notwendig wird lt. Gutachten vielerorts auch der Einbau von Lüftern.**

Um sicherzustellen, dass das urbane Gebiet ausreichend vor Verkehrs- und Gewerbelärm geschützt ist, muss das Garagenbauwerk auf seiner Ostseite eine vollkommen geschlossene Wand erhalten, die den Schall um wenigstens 25 dB (A) dämmt.

Um die durch Reflexion des Bahnlärms entstehende Geräuschbelastung angrenzender Gebiete mit schutzbedürftigen (Wohn-)Nutzungen zu mindern und unzulässige Beeinträchtigungen zu vermeiden, erfolgt eine Festsetzung zur Fassadenbeschaffenheit entlang der Bahnstrecke Bretten – Mühlacker bezüglich der Schallabsorption. Fassaden sind dort mit hochabsorbierenden Wänden gemäß der hierzu erfolgten Festsetzung auszubilden. Die jeweiligen konkreten Nachweise der Absorptionsleistung der baulichen Ausgestaltung sind im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Unter Umständen können in diesen Fassaden z.B. verglaste und damit nicht schallabsorbierende reflektierende Flächen (z.B. Türen, Tore etc. beispielsweise aus Brandschutzgründen) erforderlich sein. Mit der nun getroffenen Regelung dürfen bis zu 1 % der Fassadenfläche der der Bahnstrecke 4800 zugewandten Fassade der Außenwände von baulichen Anlagen mit nicht hochabsorbierenden Eigenschaften ausgeführt werden. Wie die Berechnungen zeigen, ergibt sich durch diese keine Erhöhung des Reflexionsschalls (Unterschied < 0, 1 dB(A)). Diese Größenordnung wurde in der schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich der Minderung der festgesetzten schallabsorbierenden Eigenschaften der Beschaffenheit von Fassaden als unwesentlich beurteilt.

Die als Bestandteil des Bebauungsplanes beigefügte Schalltechnische Untersuchung (Erläuterungsbericht vom 16.09.2018) geht im Detail auf die einzelnen Lärmpegelbereiche in 4, 8 und 11 m bezogen auf den Tages- und Nachtzeitraum ein.

Um den Betrachter des zeichnerischen Teils des Bebauungsplanes die flächenhafte Ausbreitung der Lärmpegelbereiche grundsätzlich zu vermitteln, wurden im Plan exemplarisch die

Lärmpegelbereiche IV und höher bezogen auf 11 m Höhe in der Nachtzeit durch Darstellung der Lärmisophonen dargelegt. Bezogen auf andere Höhen muss jeweils das beigefügte Gutachten für die Beurteilung der jeweiligen Situation herangezogen werden. Aus Gründen der Wahrung der Lesbarkeit des Bebauungsplanes ist es nicht möglich, das Gutachten in allen Punkten in den Bebauungsplan zu übernehmen. Zusammen mit dem schriftlichen Teil des Bebauungsplanes ist jedoch unter Verweis auf das o.g. Gutachten den hohen Anforderungen an den Lärmschutz ausreichend Rechnung getragen.

Lärmschutzorientierte Grundrissorganisation

Neben passiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von schallgedämmten Außenbauteilen ergibt sich in Abhängigkeit von der Höhe der aktiven Lärmschutzmaßnahme entlang der Hauptbahnlinie die Notwendigkeit der Festsetzung von Grundrissorientierungen. Dies kann in der Vermeidung von Aufenthaltsräumen bzw. Schlafräumen in Richtung der Bahntrasse passieren, durch die Anordnung von Treppenhäusern, Bädern und sonstigen Nebenräumen entlang der Bahnlinie, aber auch durch die Vermeidung von Fenstern oder zu öffnenden Fenstern in Richtung Bahn.

Lärmkontingentierung Gewerbelärm

Bezüglich der im südöstlichen Teilbereich vorgesehenen eingeschränkten Gewerbegebietsflächen ergibt sich im Tageszeitraum keine Notwendigkeit von Einschränkungen. Im Nachtzeitraum sind geringfügige Einschränkungen erforderlich, um eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte unter Berücksichtigung von Vorbelastungen für die geplanten Nutzungen innerhalb des Bebauungsplanänderungsbereiches zu vermeiden. Auf das als Anlage beigefügte Schallschutzgutachten wird verwiesen.

Gewährleistung der Dauerhaftigkeit der Lärmschutzbebauung

Im Falle der Sicherstellung des Lärmschutzes für die festgelegte urbane Zone gilt es neben den zwingend einzuhaltenden planungsrechtlichen Regelungen auch die Dauerhaftigkeit der Lärmschutzbebauung sicherzustellen. Es muss gewährleistet sein, dass im Falle eines Abrisses oder einer Zerstörung z.B. durch Brand eine Pflicht zur Wiederherstellung besteht. Diese muss auch dann greifen, wenn ein Grundstückseigentümer finanziell nicht leistungsfähig oder bauunwillig ist. Gegebenenfalls muss die Ersatzbebauung im Wege der Ersatzvornahme durch die Stadt vollzogen werden. Die Sicherstellung des Fortbestandes der Lärmschutzbebauung muss damit zusätzlich öffentlich-rechtlich oder privat-rechtlich abgesichert werden.

8 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind im Zusammenhang mit den öffentlichen Grünflächen im Zuge der Anlage von Verkehrswegen vorgesehen. Es sind dies zum einen Flächen im Randbereich der geplanten Kreisverkehrsanlage am Verkehrsknoten Pforzheimer Straße, Hermann-Beuttenmüller-Straße und der Straße „Im Brückle“. Zum anderen das Verkehrsbegleitgrün im Zusammenhang mit der geplanten Wegeverbindung in Verlängerung der Straße „Im Brückle“ mit vorgesehener Fußwegeunterführung der Bahnstrecke Bretten - Mühlacker bis zum neu errichteten Abschnitt der Hermann Beuttenmüller-Straße. Zum anderen sind entlang der Südseite der Hermann-Beuttenmüller-Straße zur Gliederung der Längsparkplätze sowie zur Einfassung der Zu- und Abfahrten der Stichstraßen bzw. dem Straßenring Straßenbäume vorgesehen. Auf die entsprechende Pflanzliste wird verwiesen.

Auch auf den nicht bebauten Flächen der Baugrundstücke sind analog der Regelungen im Bereich der 4. Änderung des Bebauungsplanes St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl (Bereich

Kraichgauzentrum) standortgerechte einheimische und landschaftstypische Arten von Bäumen, Sträuchern und Hecken zu pflanzen, dauerhaft zu unterhalten und bei Verlust wieder entsprechend zu ersetzen. Das damals mit der Grünordnungsplanung betraute Büro Ukas, Karlsruhe hat vorgegeben, dass die Laubbäume mit einem Stammumfang (STU) von mindestens 18 – 20 cm zu pflanzen sind. Die vorgeschriebenen Mindestabstände zu Leitungstrassen sowie zu Grundstücksgrenzen und den Bahnanlagen sind einzuhalten.

Liste der zu verwendenden Bäume (Laubbäume):

Pflanzliste für mittelgroße Bäume I. und II. Ordnung

STU mind. 18 – 20 cm

<i>Acer campestre</i>	Feldahorn
<i>Carpinus betulus</i>	Hainbuche
<i>Quercus robur</i>	Stieleiche
<i>Quercus petraea</i>	Traubeneiche
<i>Prunus padus</i>	Traubenkirsche
<i>Prunus avium</i>	Vogelkirsche

Pflanzliste für Kleinbäume II. Ordnung

STU mind. 18 – 20 cm

<i>Koelreuteria paniculata</i>	Blasenbaum
<i>Malus Hybriden</i>	Apfel in Sorten
<i>Prunus avium Plena</i>	Vogelkirsche Plena
<i>Prunus cerasifera Nigra</i>	Blutpflaume
<i>Prunus subhirtella</i> in Sorten	Schneekirsche in Sorten
<i>Pyrus calleryana Chanticleer</i>	Chin. Wildbirne
<i>Acer campestre Globosum</i>	Kugelhorn
<i>Sorbus aucuparia</i>	Eberesche
<i>Amelanchier lamarckii</i>	Felsenbirne
<i>Sambucus nigra</i>	Holunder

Pflanzliste für Straßenbäume

<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn
<i>Carpinus betulus</i>	Hainbuche
<i>Fagus silvatica</i>	Rotbuche
<i>Quercus robur</i>	Stieleiche
<i>Quercus petraea</i>	Traubeneiche
<i>Tilia cordata</i>	Winterlinde
<i>Ulmus laevis</i>	Flatterulme

Pflanzliste Fassadenbegrünung von Gebäuden und Parkdecks (Vorschläge)

<i>Parthenocissus quinquefolia Engelmannii</i>	Wilder Wein Engelmannii ¹
<i>Parthenocissus tricuspidata Veitchii</i>	Wilder Wein Veitchii ¹
<i>Hedera Hybriden</i>	Efeu in Sorten ¹
<i>Campsis radicans</i>	Trompetenblume ²
<i>Wisteria sinensis</i>	Blauregen ²
<i>Polygonum aubertii</i>	Knöterich ²
<i>Aristolochia durior</i>	Pfeifenwinde ²

Selbstklimmer² mittels Rankhilfen

10. Abhängigkeiten und Bedingungen nach § 9 (2) Nr. 2 BauGB

Im Bebauungsplan kann nach § 9 (2) BauGB festgesetzt werden, dass bestimmte der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen nach Nummer 2 bis zum Eintritt bestimmter Umstände unzulässig sind. Die Folgenutzung soll festgesetzt werden.

Bezogen auf die 6. Änderung des Bebauungsplanes „St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl“ ist entlang der Hermann Beuttenmüller-Straße ein urbanes Gebiet nach § 6 a BauNVO festgelegt. Diese urbane Gebietsfestlegung setzt zwingend Lärmschutzmaßnahmen gegenüber den Hauptlärmquellen voraus. Diese sind nach vorangegangener Abwägung mittels einer Lärmschutz- bzw. Riegelbebauung innerhalb eines eingeschränkten Gewerbegebietes vorgesehen. Diese Lärmschutzbebauung besteht zum Teil aus Bürogebäuden, in einem Fall innerhalb der Erdgeschosszone aus einer im Außenbereich durch eine zusätzliche Wand eingehausten Kindertagesstätte, zum Teil aus Garagenbauwerken.

Um die Lärmschutzfunktion Gutachten konform erfüllen zu können, muss die Mindestgebäudehöhe der Riegelbebauung wenigstens 10 m gegenüber dem derzeitigen Geländeniveau betragen und die Bebauung auf ihrer Gesamtlänge weitestgehend geschlossen sein. Die entsprechenden Anforderungen an die Lärmschutzbebauung sind planungsrechtlich fixiert.

Damit die Schutzfunktion aber tatsächlich vollumfänglich greifen kann, muss die Schallschutzbebauung vollzogen sein und zwar vollständig. Diese Voraussetzung wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der 6. Änderung des Bebauungsplanes nicht vorliegen. Insoweit bedarf es in diesem speziellen Fall der Anwendung von § 9 (2) Nr. 2 BauGB. Geregelt werden muss, dass das urbane Gebiet erst dann seine Rechtskraft entfaltet, wenn die Lärmschutzbebauung für den Gesamtbereich oder wenigstens für einen größeren, zusammenhängenden Teilbereich ihre Wirksamkeit entfaltet.

Dies bedeutet, dass die im urbanen Gebiet liegenden Grundstücke oder Grundstücksteilbereiche zwar grundsätzlich bebaubar sind, nicht aber Nutzungen zulässig sind, die von ihrer Sensibilität auf die Lärmschutzqualität des urbanen Gebiets angewiesen sind. Entstanden sind dort auf der Grundlage des bisher rechtskräftigen Bebauungsplanes diverse Bürogebäude.

II. Örtliche Bauvorschriften für das Gebiet der Bebauungsplanänderung und -erweiterung

Begründung der örtlichen Bauvorschriften

Dachform

Als Dachform sind nur Flachdächer und flach geneigte Dächer zulässig. Mit dem Wegfall der ursprünglichen gewerblich, industriellen Nutzung kommen die bisher zulässigen Sheddachformen zukünftig in Wegfall.

Dachneigung

Die Dachneigung wurde so übernommen, wie sie bereits in der Ursprungsfassung der örtlichen Bauvorschriften für Flachdächer bzw. flach geneigte Dächer schon bisher festgesetzt war. Damit ergibt sich bezogen auf den bisher geltenden Plan keine Änderung.

Dachbegrünung

Die vorgegebenen Flachdächer und flach geneigten Dächer sind zu begrünen. Vorgegeben ist eine wenigstens extensive Begrünung der Dächer. Die Substratstärke hat über der Dränschicht eine Stärke von wenigstens 12 – 15 cm zu betragen. Dies ist von vorneherein statisch zu berücksichtigen. Auf diese Weise entsteht in diesem Quartier eine homogene Dachlandschaft und Vorort ein angemessener Ausgleich für die ansonsten starke Verdichtung. Neben den Vorteilen der Wasserspeicherung werden Aufheizungsflächen reduziert, was zu einer örtlichen Verbesserung des lokalen Klimas beiträgt. Gleichzeitig entstehen im Zusammenhang mit der Dachbegrünung auch Biotope für Insekten und damit auch eine neue Nahrungsgrundlage für Vögel. Die Artenvielfalt kann dadurch gestärkt werden.

Anforderungen an Werbeanlagen

Um zu vermeiden, dass das verkehrlich stark frequentierte Quartier nicht mit Werbung zugepflastert wird, wird bestimmt, dass Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zulässig sind. Dies bedeutet, dass jeder dort angesiedelte Betrieb für sich werben darf, allerdings Fremd- und Produktwerbung ausgeschlossen bleibt. Die Werbung soll sich auch die Privatgrundstücke beschränken. Weiterhin bestimmt wird, dass pro Betrieb nur eine Werbeanlage zugelassen wird. Darüber hinaus wird festgelegt, dass Werbeanlagen entweder an der Fassade oder freistehend angebracht werden dürfen. Eine Fassaden überragende oder auf dem Dach angebrachte Werbeanlage ist untersagt. Die Werbung darf zwar beleuchtet werden, aber nicht blinken. Auch Wechselwerbeanlagen sind ausgeschlossen. Eine nach oben abstrahlende Beleuchtung ist nicht gestattet. Sind in einem Gebäude mehrere Betriebe untergebracht, die sich nach außen darstellen wollen, sind die Werbeanlagen hinsichtlich ihrer Größe und ihrem Format aufeinander abzustimmen. Sie können an der Fassade im gleichen Format und in gleicher Höhe nebeneinander oder an der Fassade bzw. freistehend im gleichen Format übereinander angebracht werden.

Anforderungen an die Gestaltung, Bepflanzung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke

Um sicherzustellen, dass sich das Gebiet gegenüber dem bisherigen Zustand grüner als in seiner bisherigen Form darstellt, wird festgelegt, dass auf den unbebauten Flächen der Bauflächen Baumpflanzungen vorgenommen werden. Pro 200 m² unbebauter Fläche ist ein mittel- bis großkroniger Baum entsprechend der beigefügten Pflanzliste zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Mit dieser Vorgabe kann nicht nur das Wohn- und Arbeitsumfeld bereichert werden, sondern gleichermaßen auch das Kleinklima verbessert werden.

Bei der Nutzung der Grundstücke wird darauf Wert gelegt, dass Bebauungsplan konform 20 % der Grundstücke unbebaut bleiben und als begrünte Freiräume gestaltet und dauerhaft erhalten bleiben.

Anforderungen an die Lage und Gestaltung der Plätze für bewegliche Abfallbehälter

Nach der Ausführungsverordnung der Landesbauordnung (LBO) sind Grundstückseigentümer verpflichtet, zur vorübergehenden Aufbewahrung fester Abfall und Reststoffe auf dem Grundstück geeignete Plätze für bewegliche Abfallbehälter vorzusehen. Die notwendigen Standplätze auf dem Grundstück sollten so gewählt werden, dass sie weder das Straßenbild verunstalten noch direkt vor Fenstern von Aufenthaltsräumen liegen. Die Standplätze sind ausreichend zu bemessen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es für Abfall und Wertstoffe im Landkreis Karlsruhe unterschiedliche Behälter unterschiedlicher Größe gibt, die alternierend im Zwei-Wochen-Rhythmus geleert werden.

Die Standorte sollen leicht erreichbar, gut zugänglich, möglichst witterungsgeschützt und auch vor Ratten und Ungeziefer geschützt sein. Die Zugänglichkeit sollte ebenerdig ohne Rampen und Stufen erfolgen. Die Standflächen sind mit einem Bodenbelag zu versehen, der das Rollen der Abfallbehälter an den Gehwegrand am Tag der Abholung erleichtert und leicht zu reinigen ist.

Aus optischen Gründen sind offene Standplätze mit einem Sichtschutz einzufassen. Hierfür eignen sich Rankgitter, Pergolen, Palisaden, Mauerwerk oder Heckeneingrünungen. Die Standplätze sind aus stadtgestalterischen und hygienischen Gründen regelmäßig zu reinigen.

Hinsichtlich der Abfallbereitstellungsflächen verweist der Abfallwirtschaftsbetrieb auf Vorgaben hinsichtlich der Anfahrbarkeit der Flächen durch das Müllauto. Diese Anforderung sind in der Satzung verbindlich vermerkt.

Zulässigkeit, Art und Gestaltung von Einfriedungen

Während Einfriedungen bei den als eingeschränktes Gewerbegebiet ausgewiesenen Flächen allgemein zulässig sein sollen, sind sie innerhalb der als Urbanes Gebiet ausgewiesenen Flächen nur ausnahmsweise zulässig. Büros, Wohnungen, öffentliche, sportliche und sonstige Dienstleistungseinrichtungen benötigen innerhalb zentraler Lagen eigentlich keine Einfriedungen. Sollten bei bestimmten Einrichtungen dennoch solche erforderlich werden, sehen die Festsetzungen bei Einrichtungen für soziale und gesundheitliche Zwecke Ausnahmen vor. Die Einfriedungen dürfen die straßenseitige Baugrenze jedoch nicht in Richtung des öffentlichen Verkehrsraums überschreiten.

Beschränkung der Verwendung von Außenantennen

Aus städtebaulichen Gründen wird festgelegt, dass pro Gebäude nur eine Antennenanlage zugelassen wird. Diese soll ausschließlich auf dem Dach des Hauptgebäudes untergebracht werden. Das Anbringen solcher Anlagen an den Fassaden oder auf Balkonen ist aus stadtgestalterischer Sicht nicht zuzulassen.

Unzulässigkeit von Niederspannungsfreileitungen

Sowohl im gesamten Planänderungsbereich als auch im Umfeld kommen derzeit keine Freileitungen vor. An diesem Prinzip soll auch in Zukunft festgehalten werden. Niederspannungsfreileitungen werden deshalb zugunsten von Erdkabeln ausgeschlossen.

Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen

Um von vorneherein zu vermeiden, dass Zweit- und Drittautos von Haushalten im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden, wird von § 74 (2) 2 der Landesbauordnung Gebrauch gemacht und die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf bis zu zwei Stellplätze pro Wohneinheit erhöht. Begründet wird dies sowohl aus verkehrlichen wie auch aus städtebaulichen Gründen.

Aufgrund der großen Verkehrsbelastung im und um den Planänderungsbereich herum, muss sichergestellt werden, dass die Fahrbahnen von ruhenden Verkehr freigehalten werden. Dies dient zum einen der Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und zum anderen der Wohnruhe. Ständiges

Anfahren und wieder abbremsen verursacht Lärm und stört damit das Wohlbefinden der in diesem Quartier Wohnenden und Arbeitenden.

Aus diesem Grunde wird geregelt, dass für Wohnungen bis zu 70 m² Wohnfläche ein Stellplatz pro Wohneinheit, für Wohnungen zwischen 70 m² und 100 m² Wohnfläche 1,5 Stellplätze und für Wohnungen ab 100 m² Wohnfläche 2 Stellplätze nachzuweisen sind.

Stellplatznachweis auf anderen Grundstücken

Von § 74 (2) 4 LBO wird dann Gebrauch gemacht, wenn Stellplätze nicht vollständig auf den einzelnen Grundstücken untergebracht werden, sondern in einer Hochgarage außerhalb des Stellplatz auslösenden Grundstücks untergebracht werden.

III. Durchführung/Umsetzung der Bebauungsplanänderung

1. Flächenspiegel

Art der Fläche	Umfang der Fläche	Prozentualer Anteil an der Gesamtfläche
Verkehrsfläche insgesamt	15.910 m ²	24,2%
davon		
Bahnanlagen	1.079 m ²	
Straßen- und Gehwegfläche	8.569 m ²	
Parkplatzflächen	3.357 m ²	
Sonst. Verkehrsfl. besond. Zweckbest.	2.905 m ²	
Grünflächen einschl. Verkehrsgrün	5.343 m ²	8,1%
Private Grünfläche	268 m ²	0,4%
Flächen eingeschr. Gewerbegebiet 1	15.825 m ²	24,1%
Flächen eingeschr. Gewerbegebiet 2	16.333 m ²	24,8%
Flächen urbanes Gebiet 1	2.990 m ²	4,6%
Flächen urbanes Gebiet 2	9.063 m ²	13,8%
Versorgungsflächen Energie	48 m ²	0,1%
Gesamtfläche	65.783 m ²	100 %

2. Umsetzung der Bebauungsplanänderung

Die Umsetzung der Bebauungsplanänderung erfordert zunächst einmal den Neuaufbau der Straßen- und Leitungsinfrastruktur sowie die Stilllegung der nicht mehr benötigten Leitungsinfrastruktur, soweit diese nicht bereits im Zusammenhang mit dem Abtrag der vorhandenen Bausubstanz entsorgt wurde. Neben dem Neuaufbau gilt es auch den Übergang zur Bestandsinfrastruktur herzustellen und anzupassen. Im Hinblick auf die Lärmvorsorge gilt es aktive und passive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Der aktive Schallschutz erfordert die Umsetzung der geplanten Schallschutzbebauung entlang der Hauptbahnlinie sowie den Streckenabschnitten der Edisonstraße sowie der Straße „Im Brückle“. Erst mit der vollständigen Realisierung der Riegelbebauung kann die Lärmschutzfunktion ihre volle Schutzfunktion entfalten. Diese ist erforderlich, um die zulässigen Nutzungen innerhalb der urbanen Gebietsfläche in voller Bandbreite realisieren zu können.

3. Kosten der Umsetzung

Die Kosten der Umsetzung der geplanten Vorhaben beziehen sich auf den Zustand des Geländes nach bereits erfolgtem Abtrag der Ursprungsbebauung einschließlich der erforderlichen Entsorgung von belastetem Material. Ebenfalls nicht enthalten sind die Kosten der Kanalisation, die allein durch den Neubau der Rechbergklinik und durch die Flächenneuausweisungen um die Edisonstraße ausgelöst wurden. Dargestellt sind die Kosten, die durch die Reaktivierung der weitgehend brach gefallenen Fläche, deren Anbindung an die umgebende Infrastruktur und durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes gegenüber der Hauptbahnlinie Bruchsal – Bretten – Mühlacker ausgelöst wurden bzw. noch werden können.

Straßenbaukosten für die Herstellung der Innenerschließung einschl. der Kosten für die Verknüpfung mit dem Straßenbestand der H. Beuttenmüller - Straße	865.000 €
Straßenbeleuchtung Innenerschließung	107.000 €
Umbau des Verkehrsknotens Pforzheimer Straße/ H. Beuttenmüller Str./Im Brückle zu einem Kreisverkehr, je nach Ausführung in Beton oder Asphalt	900.000 € - 1.035.000 €
Herstellung der Straßen- und Grundstücksentwässerung	900.000 €
Wasser- und Gasversorgung	138.000 €
Stromversorgung	90.000 €
Vorbereitende Maßnahmen für die Internetversorgung	19.000 €
Wärmeversorgung	
Kosten der Lärmschutzwand entfallen bei Realisierung einer Lärmschutz- bzw. Riegelbebauung	1.675.000 €
Begrünungsmaßnahmen	91.000 €

Teil B – Umweltbericht gem. § 2 Abs. 4 und § 2a Satz 2, Nr. 2 BauGB

I. Einleitung

Gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 7 BauGB und § 1 a BauGB sind bei der Aufstellung, Änderung und Ergänzung von Bauleitplänen insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landespflege zu berücksichtigen. Zu betrachten sind die einzelnen Schutzgüter und die Wechselwirkungen untereinander. Dazu ist nach § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und in einem Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB beschrieben und bewertet werden.

1. Kurzdarstellung des Inhalts und der Ziele der Bebauungsplanänderung

Mit der 6. Änderung des Bebauungsplanes „St. Johann, Gänsbrücke“, Im Brühl wird in Anlehnung an die Festlegungen der 1. Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes das Ziel verfolgt, im Bereich zwischen der Pforzheimer Straße, der Straße Im Brückle, der Bahnlinie Mühlacker – Bretten, dem Behördenzentrum Stadtmitte, der Stadtbahnhaltestelle Stadtmitte und dem Kraichgauzentrum die bisher rein gewerbliche Nutzung zugunsten einer gemischt genutzten Fläche aufzugeben. Die rein gewerbliche Nutzung im klassischen Sinne wird sich bezogen auf den gesamten ursprünglichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes damit zukünftig nur noch auf die Firmenareale Neff und AR-Filtertechnik beschränken. In der Feinjustierung sind als Puffer zu den gemischt nutzbaren Flächen (urbanes Gebiet) im Kernbereich des Planänderungsbereiches eingeschränkte Gewerbegebietsflächen vorgesehen. Anstelle einer ursprünglich geplanten Schallschutzwand entlang der Hauptbahnlinie wird nunmehr das Ziel verfolgt, auch entlang der lärmintensiven Verkehrswege eingeschränkte Gewerbegebiete vorzusehen, auf denen eine Schallschutzbebauung zur Abschirmung des im Kernbereich vorgesehenen urbanen Gebiets realisiert werden kann. Insgesamt überwiegt damit im Planänderungsbereich die Ausweisung von eingeschränkten Gewerbegebieten, ohne das entlang der Hermann Beutenmüller-Straße auf die Ausweisung einer gemischt genutzten Baufläche verzichtet werden muss.

2. Umweltziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für die Bebauungsplanänderung

Fachgesetze

Innerhalb der Fachgesetze sind für die verschiedenen Schutzgüter Ziele und allgemeine Grundsätze formuliert, die im Rahmen der Prüfung der relevanten Schutzgüter Berücksichtigung finden müssen.

Schutzgut Boden

Quelle	Zielaussage
Bundesbodenschutzgesetz inkl. Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung	Ziele des BBodSchG sind der langfristige Schutz oder die Wiederherstellung des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als Lebensgrundlage und als Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen. Weitere Ziele sind die Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen, die Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten sowie dadurch verursachter Gewässerverunreinigungen.
Baugesetzbuch	Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung zur Verringerung zusätzlicher Inanspruchnahme von Boden. Landwirtschaftlich, als Wald und für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang für andere Zwecke umgenutzt werden.

Schutzgut Wasser

Quelle	Zielaussage
Wasserhaushaltsgesetz	Ziel einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung ist es, die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Angesprochen sind damit gleichermaßen oberirdische Gewässer wie auch das Grundwasser.
Wassergesetz für B-W	Sparsamer und effizienter Umgang mit Wasser Schutz der Gewässer vor stofflichen Einträgen Ökologisch verträglicher Hochwasserschutz Berücksichtigung des Klimaschutzes und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

Schutzgut Klima

Quelle	Zielaussage
Bundesimmissionsschutzgesetz	Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken.
Baugesetzbuch	Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushaltes, des Wassers, der Luft und des Bodens sowie des Klimas zu berücksichtigen.

Schutzgut Luft

Quelle	Zielaussage
Bundesimmissionschutzgesetz	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umweltimmissionen sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen mit erheblichen Nachteilen und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen etc.
TA Luft	Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge zur Erzielung eines hohen Schutzniveaus für die gesamte Umwelt.

Schutzgut Tiere/Pflanzen

Quelle	Zielaussage
Bundesnaturschutzgesetz	Natur und Landschaft sind im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln, dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Pflanzen- und Tierwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlagen des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft nachhaltig gesichert sind.
Baugesetzbuch	Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschließlich der Belange des Naturschutzes und der Landespflege, insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt.
Vogelschutzrichtlinie	Schutz sämtlicher heimischer, wildlebender Vogelarten und ihrer Lebensräume.

Schutzgut Landschaft

Quelle	Zielaussage
Bundesnaturschutzgesetz	Schutz, Pflege, Entwicklung und Wiederherstellung der Landschaft und der Natur als Lebensgrundlage des Menschen auch für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.
Baugesetzbuch	Erhaltung und Entwicklung des Orts- und Landschaftsbildes im Rahmen der Bauleitplanung.

Schutzgut Kultur und Sachgüter

Quelle	Zielaussage
Baugesetzbuch	Schutz von Kultur- und Sachgütern im Rahmen der Orts- und Landschaftsbilderhaltung und -entwicklung.
Bundesnaturschutzgesetz	Erhaltung historischer Kulturlandschaften von besonders charakteristischer Eigenart, sowie der Umgebung geschützter oder schützenswerter Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern.
Denkmalschutzgesetz	Bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen sind die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen.

Schutzgut Mensch

Quelle	Zielaussage
Baugesetzbuch	Bauleitpläne sollen eine geordnete städtebauliche Entwicklung, eine dem Wohl der Allgemeinheit ausgerichtete sozialgerechte Bodennutzung und eine menschenwürdige Umwelt sicherstellen.
Bundesimmissionsschutzgesetz inkl. Verordnungen	Schutz der Schutzgüter: Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor städtischen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Emmissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).
TA Lärm	Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge.
DIN 18005 Schallschutz im Städtebau	Als Grundlage für gesunde Lebensverhältnisse der Bevölkerung ist ein ausreichender Schallschutz erforderlich und dessen Verringerung insbesondere am Entstehungsort.

II. Hauptteil

Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB ermittelt wurden.

1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und der Umweltmerkmale der voraussichtlich erheblich beeinflussten Gebiete

2. Schutzgut Boden

Beschreibung und Bewertung

Bei dem hier zu bewertenden Bereich handelt es sich um ein ehemals stark versiegeltes Gewerbegebiet. Das Areal war mit zahlreichen Gebäuden dicht bebaut. Die Flächen dazwischen waren ebenfalls stark versiegelt. Das mittlerweile von Bebauung freigeräumte Gelände stellt sich heute überwiegend als mit Recyclingmaterial geschotterte Fläche dar.

Diese Situation führt dazu, dass die natürlichen Bodenfunktionen des Plangebiets stark eingeschränkt bzw. vollständig gestört sind.

Altlasten/schädliche Bodenveränderungen

Im Zuge des Rückbaus der verschiedenen Betriebe wurden alle erforderlichen bodenschutzrechtlichen Maßnahmen durchgeführt, weshalb die einzelnen Standorte weitgehend aus der Altlastenbearbeitung ausgeschieden, im Einzelfall mit Belassen bewertet wurden.

Kampfmittel

Eine zu Beginn des Jahres 2016 durchgeführte Luftbildauswertung des Büros R. Hinkelbein mit Sitz in Filderstadt ergab, dass Teile des Untersuchungsgebietes und seine nähere Umgebung mit Sprengbomben bombardiert worden sind. Ein Teilbereich des Untersuchungsgebiets ist damit aufgrund der Befunde als „bombardierter Bereich“ zu bezeichnen. Da erfahrungsgemäß

mäß etwa 8 – 15 % aller abgeworfenen Sprengbomben nicht explodierten, kann nicht ausgeschlossen werden, dass in einem Teilbereich des Untersuchungsgebietes noch Sprengbomben – Blindgänger oder andere Kampfmittel vorhanden sind. Aufgrund dieses Sachverhalts empfiehlt das mit der Luftbildauswertung betraute Büro den gekennzeichneten Bereich einer näheren Überprüfung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg oder durch ein anderes autorisiertes Unternehmen zu unterziehen. Vor dieser Überprüfung sollten dort keine Bohr-, Grab-, Ramm-, Rüttel- oder Baggerarbeiten durchgeführt werden.

Auswirkungen der Planänderung

Im Rahmen der 6. Änderung des Bebauungsplanes „St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl“ bleibt der Grad der maximal möglichen Grundstücksüberbauung weitestgehend erhalten. Veränderungen gibt es lediglich für die Grundstücke FlstNr. 2398/1, 2398/4 und 2298. Dort erhöht sich die GRZ von bisher 0,7 auf 0,8. Aufgrund der vorhandenen Grundstücksgrößen führt dies rein rechnerisch zu einer Mehrversiegelung von 530 m². Dem gegenüber steht die Vorgabe, dass zukünftig bei allen Neubauten die Dachflächen extensiv zu begrünen sind und entlang von Straßen und Wegen öffentliche Grünanlagen angelegt werden.

Bodenschutz

Aufgrund der Vornutzungen auf den heutigen Brachflächen darf nicht grundsätzlich von frei verwertbarem Boden ausgegangen werden. Bei Eingriffen in den Boden ist mit besonderer Sorgfalt auf Verunreinigungen, Ölsuren oder Gerüche zu achten.

Kampfmittel

In Kenntnis der Flächen des sog. „bombardierte Bereiches“ erfährt diese in der Planänderung eine Kennzeichnung

Herausgestellt werden muss, dass ein ehemals gewerblich genutztes Gebiet inmitten der Stadt für eine Neubebauung vorgesehen wird und damit dem Grundsatz Innentwicklung vor Außenentwicklung Rechnung getragen wird.

Ergebnis

Mit der Planänderung wird sich am Versiegelungsgrad des Bodens grundsätzlich nichts verändern. Die Grundflächenzahl von i.d.R. 0,8 wird unverändert übernommen. Es wird allerdings im Rahmen der Neubebauung darauf geachtet, dass die nicht versiegelbare Fläche mit einem Anteil von 20 % auch tatsächlich eingehalten wird und die Flächen begrünt und wasserdurchlässig angelegt werden.

Bodenschutz

Ein derzeit noch leicht belasteter Teilbereich eines Grundstücks wird im Plan gekennzeichnet. Dies geschieht sowohl im schriftlichen wie auch im zeichnerischen Teil des Planes.

Kampfmittel

Der „bombardierte Bereich“ wird sowohl im zeichnerischen Teil des Planes als auch als Hinweis im schriftlichen Teil des Planwerks verankert.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass mit der Reaktivierung einer brach gefallenen Fläche im Innenbereich ein Beitrag zur Flächeneinsparung im Außenbereich geleistet wird.

3. Schutzgut Wasser

Beschreibung und Bewertungen

Im Planänderungsbereich liegen keine Gewässer. Die durch das Neff-Areal fließende Salzach liegt wenigstens 120 m vom östlichen Rand des Gebietes entfernt. Rund 100 m beträgt der Abstand zum Brühlgraben, der im Nordosten parallel zum Saalbach am Planänderungsbereich vorbeifließt.

Auch wenn der Planänderungsbereich frei von Gewässern ist, sind Teilbereiche bei einem Regenereignis HQ extrem durch Hochwasser betroffen. Die Betroffenheit gilt für die Pforzheimer Straße ab der früheren Industriegleisquerung stadteinwärts bis zur Kraichgaubahnquerung. Betroffen sind auch die westlich der Pforzheimer Straße liegenden bebauten Grundstücke sowie das Umfeld der Stadtbahnhaltestelle Stadtmitte.

Der Rest des Planänderungsbereiches liegt etwas höher und bleibt vom Hochwasser der Salzach verschont.

Auch im direkten Umfeld zum Planänderungsbereich kommt es dann zu Überflutungen. So innerhalb des Werksareals der Fa. Neff sowie beim Kraichgauzentrum und dem davor liegenden Parkplatz.

Bei einem HQ 100 weist die Hochwassergefahrenkarte keine Betroffenheit bezogen auf den Planänderungsbereich aus.

Der gesamte Bereich des Planänderungsbereichs liegt im Geltungsbereich des Wasserschutzgebietes „Bauschlotter Platte“. Der Bereich liegt in der Schutzzone III a.

Bedingt durch die starke Versiegelung ist die Versickerungsfähigkeit des Niederschlagswassers stark eingeschränkt. Der Großteil des Wassers fließt bei Regenereignissen in die Kanalisation.

Auswirkungen der Planänderung

An der oben beschriebenen Situation wird sich mit Ausnahme des verzögerten Regenwasserabflusses auch durch die geplante Änderung des Bebauungsplanes nichts ändern. Verbessern wird sich lediglich die Regenwasserrückhaltung durch die zukünftig vorgegebene Begrünung der Dachflächen. Ebenso dürfte sich die Versickerungsfähigkeit auf den begrünten Freiflächen gegenüber dem heutigen Zustand verbessern.

Bodenbelastungen, die möglicherweise auch Auswirkungen auf das Grundwasser hätten haben können, wurden entsorgt.

Ergebnis

Es wird davon ausgegangen, dass sich mit der Umsetzung der Planänderung Verbesserungen in der Regenwasserrückhaltung und in der Versickerungsfähigkeit des Bodens auf den begrünten Freiflächen einstellen.

4. Schutzgut Klima/Luft

Beschreibung und Bewertung

Der gesamte Planungsraum ist dem Klimabezirk „Kraichgau und Neckarbecken“ zugeordnet. Es ist gekennzeichnet durch ein insgesamt wärmebegünstigtes Klima mit warmen Sommern und milden Wintern vergleichbar dem Klima des Oberrheingrabens. Vorherrschende Windrichtung ist Südsüdwest und Südwest. Mit einem sekundären Maximum treten Winde aus Nordost und Nordnordost auf. Die mittlere Jahressumme des Niederschlags liegt deutlich höher als in der Oberrheinebene, erreicht mit 700 – 800 mm/Jahr aber bei weitem nicht die Werte benachbarter Mittelgebirge. Bei der jahreszeitlichen Verteilung ist ein hochsommerliches Maximum zu erkennen. Niederschläge werden meist als Sommergewitter abgegeben. Im Spätwinter und Frühjahr sind die Niederschläge eher gering. Das Jahresmittel der Lufttemperatur liegt bei ca. 9°. Kältester Monat ist mit durchschnittlich 0 – 1 ° der Januar. Heißester Monat mit durchschnittlich 18 – 19° ist der Juli. Im langfristigen Mittel treten jährlich 30 – 50 Tage mit Nebelvorkommen auf, während im Vergleich zum Rheingraben statistisch gesehen 50 – 100 Nebeltage pro Jahr vorkommen.

Das Gebietsklima wird geprägt durch die starke Zergliederung der Landschaft. Generell fließt am Abend und während der Nacht von den umliegenden Hügeln Kaltluft ab. Diese sammelt sich in den Tälern und führt entlang der Talachsen zu Windbewegungen. Vor größeren Hindernissen in den Kaltluftabflussbahnen (Bebauung, Straßen- und Eisenbahndämme) wird

vielerorts der Abfluss gebremst und es entsteht ein seeartiger Kaltluftstau mit allen Nachteilen für die Landwirtschaft und das Wohnklima.

Speziell in diesem Fall liegt der zu beurteilende Raum in Tallage. Das Umfeld ist mit unterschiedlich hohen Gebäuden bebaut. Auch der Planänderungsbereich war einst dicht mit gewerblichen Gebäuden bestanden. Heute stellt sich der größte Teil des Gebiets als Brachfläche mit relativ hoher Versiegelung dar. Das Lokalklima beeinflussende Bäume oder größere Grünflächen fehlen. Belastungen der Luft sind nicht bekannt.

Auswirkungen der Planänderung

Mit der beabsichtigten Wiederbebauung des Geländes wird der Grad der möglichen Bebauung weder in der Fläche noch in der Höhe grundlegend verändert. Für das Lokalklima positiv auswirken wird sich die vorgeschriebene Begrünung der Dachflächen sowie vorgegebene Baumpflanzungen entlang von Straßen und auf Grundstücken. Quer zur Tallage ausgerichtete Gebäude, die den Talraum völlig abriegeln, sind nicht vorgesehen.

Ergebnis

Die geplante städtebauliche Nutzung und Bebauung wird sich auf das Lokalklima positiv auswirken. Der Hauptgrund hierfür liegt in der Begrünung der Dachflächen und in den vorgegeben Baumpflanzungen. Darüber hinaus wird darauf Wert gelegt, dass die baulich nicht nutzbaren Freiflächen unversiegelt bleiben, begrünt werden und die Wasserdurchlässigkeit des Bodens dort wieder hergestellt wird. Darüber hinaus wirkt sich die Wiedernutzbarmachung dieser Fläche positiv auf die Außenbereiche aus, die damit weniger stark für Siedlungszwecke beansprucht werden.

5. Schutzgut Pflanzen

Beschreibung und Bewertung

Der Planänderungsbereich war ursprünglich rein gewerblich genutzt und dicht bebaut. Die Gebäudezwischenräume waren bis auf wenige Ausnahmen als befestigte Hof- und Parkplatzflächen angelegt und haben bis auf eine Ausnahme keinen Raum für Baumstandorte oder sonstige Begrünungen geboten. Zwischenzeitlich wurde die Gebäudesubstanz und die bituminöse Befestigung der Freiflächen zurückgebaut.

Der Planänderungsbereich setzt sich heute überwiegend aus geschotterten Brachflächen umgeben von Parkplätzen, Straßen und der Haupteisenbahnlinie Bretten – Mühlacker zusammen. Lediglich im nordöstlichen und nordwestlichen Bereich befinden sich drei bebaute Grundstücke. Davon hebt sich insbesondere das Areal Pforzheimer Straße 46/1 ab, welches von einem Softwareunternehmen genutzt wird. Das Betriebsgelände dort ist in etwa gut zur Hälfte mit einem alten Baumbestand versehen. Den Rest bilden Parkplatzflächen und eine Wiese.

Die stark verdichteten Schotterflächen werden seit dem Abbruch der ehemaligen Produktionsgebäude sowohl im Süden wie auch im Westen als provisorische Parkplätze für PKW und LKW genutzt. Dazwischen befinden sich haufwerkartige Ablagerungen von Erdaushub sowie von Straßenaufbruch und Schüttgütern. Diese werden bei längeren Ablagerungen von Ruderalfluren überzogen. Diese Ruderalfluren setzen sich überwiegend aus Kanadischem Berufskraut, Huflattich, wilder Möhre, Chenopodium, Jakobskreuzkraut, Ambrosia, Rainfarn und Beifuß zusammen. Abgesehen von diesen kleineren Ruderalflächen und einem Weidengehölz sind die Flächen vegetationsfrei.

Die westlich an das Gebiet angrenzende Bahnböschung ist dicht mit Waldrebe, Efeu, Brombeere, Brennessel, und Goldrute überzogen. Vereinzelt findet sich junger Gehölzaufwuchs in Form von Spitzahorn, Hartriegel und Walnuss. Unmittelbar am Böschungsfuß verläuft die harte Kante zu den verdichteten Schotterflächen und Fahrwegen des Parkplatzes. Früher verlief dort die Hermann Beuttenmüller-Straße.

Eine weitere Ruderalfläche mit flächigem Brombeergestrüpp liegt auf dem Grundstück F1StNr. 2398/4 zwischen dem Fitnessbetrieb und dem Kraichgauzentrum.

Die Schotterfläche an der alten Trafostation diente zum Zeitpunkt der Erhebung als Zwischenlagerfläche für Erdaushub. Im Randbereich gingen einzelne junge Birken auf. Innerhalb des Planänderungsbereichs existieren weder FFH- noch Natur- und Landschaftsschutzgebiete. Auch kommen dort und im direkten Umfeld keine besonders geschützten Biotope nach § 30 BNSchG bzw. § 33 LNatSchG vor.

Auswirkungen der Planänderung

Im Zuge der Planänderung wird sich die Begrünung des Gebietes verändern. Das Gebiet wird sich zukünftig insbesondere dort wesentlich grüner darstellen, wo einst Gewerbebauten in stark verdichteter Form standen. Im Rahmen der Bauleitplanung werden Vorgaben zur Straßenrandeingrünung sowie zur Begrünung der nicht bebauten Freiflächen gemacht. Die Gründe für das Anpflanzen von Bäumen sind vielfältig. Sie filtern Schadstoffe aus der Luft, sie tragen zur Erhöhung der Luftfeuchtigkeit bei, sie binden Kohlendioxid und produzieren Sauerstoff, sie verbergen den Blick auf Lärmquellen, sie sind Lebensraum für Tiere, sie tragen zur Verbesserung des Stadtbildes und zum Wohlbefinden der Menschen bei.

Darüber hinaus wird bestimmt, dass die Dachflächen der neu entstehenden Bebauung mit einer extensive Dachbegrünung zu versehen sind. Auch dies trägt zur Luftreinhaltung bei, da sie Staub und Luftschadstoffe herausfiltern. Positive Effekte hat eine solche Dachbegrünung auch auf die Speicherung von Regenwasser. Neben einem zusätzlichen Dämmeffekt gegen Wärme und Kälte bietet der Pflanzenteppich Lebensraum für Insekten und Nahrungsquelle für Vögel.

Im Ergebnis ist folglich davon auszugehen, dass sich das Gebiet zukünftig optisch grüner darstellt. Es werden entlang von Straßen und auf den privaten Bauflächen zusätzliche Bäume gepflanzt und begrünte Flächen entstehen. Gleichzeitig werden die Ruderalflächen verschwinden.

Ergebnis

Die vollständige Umsetzung der Planänderung wird gegenüber dem bisherigen Zustand zu einer Verbesserung der Situation führen.

6. Schutzgut Tiere

Beschreibung und Bewertung

Das zur Änderung vorgesehene Gebiet war ursprünglich dicht bebaut und bot keinen nennenswerten Lebensraum für Tiere.

Um in Erfahrung zu bringen welche Tierarten in dem zwischengenutzten ehemaligen Gewerbegebiet vorkommen, wurden über das Büro Zieger – Machauer Erhebungen durchgeführt. Im Hinblick auf die Beantwortung artenschutzrechtlicher Fragestellungen wurde dabei besonderer Wert auf die Betrachtung von Fledermäusen, Vögeln, Reptilien und Schmetterlingen gelegt.

Fledermäuse

Festgestellt wurde, dass das Plangebiet als Lebensraum für Fledermausarten nur sehr bedingt in Betracht kommt. Die überwiegend vegetationslosen Freiflächen sind kaum als Jagdgebiet geeignet. Gebäude und Bäume im Umfeld, möglicherweise auch im Baumbestand auf FISSt.Nr. 2398/2 (Fa. SBS Software) stellen potentielle Lebensstätten von Fledermäusen dar. Möglich ist besonders das Vorkommen von Fledermausarten, die ihre Quartiere im unmittelbaren Umfeld des Menschen suchen (anthropophile Fledermausarten). Dazu zählen die Zwergfledermaus, das Große Mausohr, die Breitflügelfledermaus und die Bartfledermaus. Bei den Begehungen wurden jedoch keine Fledermäuse oder auf Nutzung durch Fledermäuse direkt hinweisende Spuren gefunden. Dies gilt sowohl für die Freiflächen wie auch für die bedingt durch Zerstörungswut nicht mehr geschlossene alte Trafostation an der Pforzheimer Straße.

Vögel

Die im Plangebiet festgestellten Vogelarten sind dem typischen Artenspektrum der Siedlungsbereiche und innerörtlichen Gehölzstrukturen zuzuordnen. Überwiegend handelt es sich um häufige und anspruchsarme synanthrope Gebüsch- und Baumbrüter. Lt. Gutachterbüro handelt es sich um die Amsel, die Blaumeise, den Buchfink, die Elster, den Grünfink, den Haussperling, die Kohlmeise, die Mehlschwalbe, die Mönchsgrasmücke, die Rabenkrähe, die Ringeltaube, die Singdrossel und den Stieglitz.

In den wenigen Gehölzen konnten keine mehrjährig nutzbaren Nester, keine (genutzten) Höhlen oder Spechtlöcher festgestellt werden. Ein Vorkommen anspruchsvollen und/oder Höhlen bewohnender Arten ist deshalb auszuschließen. Auch bieten die offenen Grundstücksflächen für am Boden brütende Arten keine geeigneten Habitate. Das Plangebiet stellt auch kein essentielles Nahrungshabitat für Vögel dar.

An der alten Trafostation waren keine Hinweise auf eine aktuelle Nutzung feststellbar. Es fand sich weder Nistmaterial, noch Kotspuren oder Gewölle, was auf Gebäudebrüter wie Haussperling, Hausrotschwanz, Mauersegler, Dohle, Turmfalke, Schwalben oder Eulenarten (Schleiereule) hätte Hinweise geben können.

Reptilien

Der erste Anschein ließ vermuten, dass Reptilien wie Zauneidechse, Mauereidechse oder Schlingnatter vorkommen könnten, da im Plangebiet und entlang der Bahnböschung durchaus geeignete Habitatflächen zur Verfügung standen. Es wurden jedoch keine Reptilien nachgewiesen.

Schmetterlinge

Bei den Schmetterlingen wurde im Plangebiet keine streng geschützte Art festgestellt.

Sonstige Arten

Für holzbewohnende Käfer sind keine als Lebensstätte geeigneten Bäume vorhanden.

Auswirkungen der Planänderung

Im Hinblick auf die o. g. Beschreibung und Bewertung hat die Planänderung keinen negativen Einfluss auf die Tierwelt. Bedingt durch die vorgesehenen Dachbegrünungen und Baumpflanzungen ist vielmehr davon auszugehen, dass sich dies positiv auf die Vogelwelt und die Schmetterlinge auswirkt.

Ergebnis

Bezogen auf Teile der Tierwelt wirkt sich die Planänderung positiv aus, da sich zukünftig mehr Grün als heute innerhalb des Planbereichs befindet.

7. Schutzgut Orts- und Landschaftsbild

Beschreibung und Bewertung

Der Planänderungsbereich liegt inmitten eines besiedelten Bereichs. Er ist umgeben von Bebauung unterschiedlichster Prägung und Gestaltung sowie von Straßen- und Eisenbahntrassen mit verschiedenen Funktionen. Der Standort ist bezogen auf die bewegte Kraichgauer Hügellandschaft sehr eben und aus der Umgebung gut einsehbar. Einsehbar ist er nicht nur von höher liegenden Umgebungsbereichen, sondern auch von den höher liegenden Eisenbahnstrecken bzw. den an ihnen liegenden Stadtbahnhaltepunkten. Auch für die aus Richtung Pforzheim einströmenden Verkehrsteilnehmer oder die Kunden des Kraichgauzentrums liegt der Standort im direkten Blickfeld. Dem Betrachter stellt sich seit Abbruch der dort einst stehenden Gewerbebauten das Bild einer brach gefallenen Fläche, die zum Parken und Abstellen von PKW und LKW sowie als Lager für unterschiedlichste Materialien (z.B. Erdablagerungen, Straßenaufbruch) zwischengenutzt und sich selber überlassen wurde. Das Gebiet wirkt mit Ausnahme des wirklich sehr gut eingegrüntes Gewerbestandstücks Pforzheimer Straße 46/1 kahl und derzeit stadtgestalterisch keinesfalls einladend.

Auswirkungen der Planänderung

Mit der Wiedernutzung des Geländes verschwindet in Etappen die Zwischennutzung. Anstelle von provisorischen Fahrwegen in Form von Schotterpisten entsteht zunächst die Innerschließung in Form einer neu trassierten Hermann-Beuttenmüller-Straße. Mit dieser Straße verbunden ist auch eine Straßenraumeingrünung. Geplant ist auf der Westseite der Straße eine durchgehende Reihe von Straßenbäumen zur Gliederung der ebenfalls entstehenden Längsparkplätze. Neben diesem Straßengrün entsteht auf öffentlicher Fläche weiteres Grün im Umfeld des geplanten Kreisverkehrs am Zusammentreffen von Pforzheimer Straße/ Hermann-Beuttenmüller-Straße/Im Brückle und entlang des geplanten Verbindungsfußweges zwischen der Hermann-Beuttenmüller-Straße und der Straße Im Brückle (Bahndurchlass für Fußgänger).

Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes des Quartiers wird auch die Neubebauung der Bauflächen beitragen. Auch dort sind die nicht baulich genutzten Bereiche zu begrünen. Selbst bei voller Ausschöpfung der GRZ entspricht dies einem Anteil von 20 %. Darüber hinaus ist zudem vorgegeben, dass die Dachflächen extensiv zu begrünen sind.

Ergebnis

In Summe ist somit davon auszugehen, dass sich das Erscheinungsbild des Quartiers nach Umsetzung der Planung sowohl gegenüber dem Ursprungszustand als auch gegenüber dem Stand der lange andauernden Zwischennutzung verbessert darstellt.

8. Schutzgut Mensch

Beschreibung und Bewertung

Der Planänderungsbereich war bisher als Gewerbegebiet ausgewiesen. Von der Allgemeinheit nutzbare Straßenführungen lagen im Randbereich. Mit der Entwidmung des mittleren Abschnitts der Hermann-Beuttenmüller-Straße um 1990 wurde die Nord – Süd – bzw. Süd – Nord – Verbindung für die Öffentlichkeit ganz unterbunden. Der Kernbereich des Planänderungsbereiches war nur von Personen betretbar, die dort arbeiteten, Geschäftsbeziehungen nachgingen oder Waren/Produkte lieferten oder abholten. Die dort arbeitenden Menschen waren je nach Einsatzort dem Gewerbe- und Verkehrslärm sowie den sonstigen arbeitsspezifischen Beeinträchtigungen unterschiedlicher Art ausgesetzt. Es wurde in diesem Bereich nicht gewohnt.

Die Durchlässigkeit änderte sich erst mit dem Vollzug der eingeleiteten Flächensanierung. Mit der Ansiedlung des benachbarten Kraichgauzentrums wurde ein Einkaufs- und Dienstleistungsmagnet geschaffen, der tagtäglich viele Menschen in diesen Bereich brachte. In diesem Zusammenhang wurde auch die Süd – Nord – bzw. Nord – Süd – Verbindung wieder hergestellt. Die Barrierewirkung der ursprünglichen Gewerbenutzung wurde aufgelöst. Der vorgelagerte Großparkplatz löste zusätzlichen Verkehrslärm aus.

Hinsichtlich der Durchlässigkeit noch weiter geöffnet wurde das Gelände und speziell der Planänderungsbereich mit dem Vollzug der Flächensanierung des Mellert/Fibron – Areals. Die Zwischennutzung als Abstellplatz für PKW und LKW sowie als Erddepot sorgte für einen weiteren Lärmeintrag in das Gebiet. Gleichzeitig eigneten sich Bewohner der gegenüber der Hauptbahnlinie liegenden Wohnquartiere den bestehenden Bahndurchlass in Verlängerung der Straße Im Brückle als Abkürzungsweg zum Kraichgauzentrum an. Es entstand ein Trampelpfad.

Zum heutigen Zeitpunkt hat der Planänderungsbereich wenig Einfluss auf das Schutzgut Mensch. Die Bevölkerung nutzt das Gebiet als Abkürzungsweg. Das Areal hat keinerlei Aufenthaltsqualität für die Öffentlichkeit. Das Arbeitsumfeld des Softwareunternehmens an der Pforzheimer Straße stellt sich einem guten Zustand dar. Durch die fehlende Wohnfunktion ist die bestehende Lärmbelastung kein Problem.

Von der Außenwirkung her stellt sich das Gebiet als nicht einladende Brachfläche dar. Bedingt durch die Straßenführung der Pforzheimer Straße sowie durch die entlang der Randbereiche des Planänderungsgebietes geführten Bahnstrecken ist das Gebiet sehr gut einsehbar und hinterließ bei den Betrachtern über einen langen Zeitraum einen schlechten Eindruck,

Auswirkungen der Planänderung

Mit der beabsichtigten Planänderung ist auch das Schutzgut Mensch näher zu beleuchten. Geplant ist die bisher gewerbliche Nutzung teilweise durch eine gemischte Nutzung zu ersetzen. Zukünftig soll es die Möglichkeit geben innerhalb dieses Gebietes auch zu wohnen sowie Einrichtungen für kirchliche, soziale, gesundheitliche und kulturelle Einrichtungen zu betreiben. Im Gegenzug sollen allerdings die gewerblich industriell geprägten Produktionsbetriebe nicht mehr zurückkehren. Die gewerbliche Nutzung soll sich auf Büros und Dienstleistungen konzentrieren. Handel soll ausgeschlossen werden.

Die sensibleren Nutzungen erfordern eine Auseinandersetzung mit der Thematik Lärmbelastung, Geruchsbelastung, Luftbelastung, Bodenbelastung, Aufenthaltsqualität, Stadtbild, Nahversorgung. Hierbei geht es sowohl um die Auseinandersetzung mit dem Gewerbelärm, der auf das Planänderungsgebiet von außen und von innen einwirkt als auch um die Auseinandersetzung mit dem Verkehrslärm. Größte Herausforderung ist hierbei der Lärm, der von der stark befahrenen Hauptseisenbahnlinie Bretten – Mühlacker ausgeht. Diesem muss gezielt durch eine Kombination aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen begegnet werden. Hierbei geht es um die Errichtung eines Schallschutzes. Sollte dieser anfänglich mittels einer Schallschutzwand auf Bahngelände erfolgen, wurde im weiteren Verfahren einer geschlossenen Schallschutzbebauung durch eine Hochgarage und durch gewerblich genutzte Bauwerke auf einer gewerblichen Fläche der Vorzug gegeben. Darüber hinaus geht es um die Art und Weise der Gebäudeanordnung und –ausrichtung, um Grundrissanordnungen, um die Anordnung von Fenstern und Türöffnungen, um Einhausungen von Balkonen, um Abstände gegenüber den Lärmquellen, um Wandausführungen und Wandoberflächen u. a. m..

Ebenso geht es auch um den Aspekt des sich Wohlfühlens. Unabhängig davon, ob man innerhalb dieses Gebietes arbeitet oder wohnt oder gar wohnt und arbeitet, geht es um die Architektur, um das Wohn- und Arbeitsumfeld, um die Qualität der Freiflächen und um die Eingrünung.

Positiv wirkt sich im Sinne der Stadt der kurzen Wege aus, dass der Standort nahe an vielen Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsstandorten (z. B. Kraichgauzentrum) liegt, dass die Innenstadt und viele Arbeitsplatzangebote in der Nähe liegen, der Weg in die Altstadt, zu den Nahverkehrshaltestellen und in den Außenbereich (z. B. Rechberg) nicht weit ist und in den meisten Fällen zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden kann.

Ergebnis

Mit der Änderung des Bebauungsplanes erhält das Quartier eine neue Qualität. Anstelle eines reinen Arbeitsstandorts wird ein Quartier geschaffen, wo viele Funktionen zusammengeführt werden. Es entsteht ein Stück Stadt, wo gewohnt, gearbeitet und eingekauft werden kann, wo zum Arzt gegangen werden kann, Kinder und Senioren betreut werden können, wo es vielfältige Beratungsangebote geben kann, wo man sich fit halten kann und wo man nicht zwingend für jeden Weg auf das Auto angewiesen ist.

Die vollständige Umsetzung des Projektes wird bezogen auf das Schutzgut Mensch zu einer Verbesserung gegenüber dem früheren Zustand führen.

9. Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Beschreibung und Bewertung

Innerhalb des Plangebiets befindet sich das ehemalige Trafosgebäude der Stadtwerke. Dieses ist als Sache seit dem 27. 6. 2012 als Kulturdenkmal nach § 2 DSchG Baden-Württemberg eingestuft. Zum Kulturdenkmal gehört sein Zubehör, soweit es mit der Hauptsache eine Ein-

heit von Denkmalwert bildet. Die Ausweisung des sog. Schalthauses als Kulturdenkmal ist lt. Landesamt für Denkmalpflege aus heimatgeschichtlicher und künstlerischer Sicht begründet. Das Schalthaus ist heute das älteste erhaltene Zeugnis der Elektrizitätsversorgung der Stadtgemeinde Bretten. Im Zuge der Anlage des Industriegebiets 1923/24 entstanden, dokumentiert es die zentrale Rolle der Elektrizität für die wirtschaftliche Entwicklung der Zwischenkriegszeit. Eine ausführlichere Beschreibung ist dem Kapitel 2.6 des Planungsberichts in Teil A der Begründung zu entnehmen.

Auswirkungen der Planänderung

Im Zuge der Planänderung wird die Denkmalschutzeigenschaft des betroffenen Objekts Pforzheimer Straße 48 nachrichtlich in die Bebauungsplanänderung aufgenommen. Der Gebäudeumriss wurde mit einer Baulinie umrandet und das Gebäude mit Symbol Denkmal versehen. Neben dem zeichnerischen Teil des Planwerks wird die Denkmaleigenschaft auch im schriftlichen Teil sowie in der Begründung und hier im Umweltbericht gewürdigt.

Ergebnis

Durch die nachrichtliche Übernahme der Denkmaleigenschaft des Gebäudes Pforzheimer Straße 48 wird gezielt auf das Denkmal hingewiesen.

10. Artenschutzrechtliche Beurteilung

Durch die Bebauungsplanänderung sind keine artenschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten. Nach fachgutachterlicher Einschätzung werden weder bei streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH – Richtlinie noch bei europäischen Vogelarten Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG berührt, wenn die Rodungsarbeiten im Winter außerhalb der Vogelbrutsaison erfolgen.

Auf das im Anhang beiliegende Gutachten des Planungsbüros Zieger – Machauer GmbH, Oberhausen-Rheinhausen vom 26.6.2016 wird verwiesen.

11. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Sollte die Bebauungsplanänderung nicht zur Umsetzung gelangen bzw. nicht vollständig zur Umsetzung gelangen gelten die Festsetzungen des Bebauungsplanes in seiner bisherigen Fassung fort. Die Fläche kann damit auch weiterhin nicht wohnlich genutzt werden. Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ist unwahrscheinlich.

12. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der Umweltauswirkungen

Über die bereits mit der Geländefreimachung erfolgten Maßnahmen zur Beseitigung von Altlasten aus der gewerblich-industriellen Vornutzung hinaus sind weitere Maßnahmen vorgesehen, die dazu geeignet sind, negative Umwelteinwirkungen zu vermeiden oder wenigstens zu verringern.

Lärmschutz

Um in Erfahrung zu bringen, welche Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden, um an dieser zentralen Stelle der Stadt gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorweisen zu können, wurde ein Lärmschutzgutachten in Auftrag gegeben. Dieses zeigt die aktuell starke Verlärmung im Gebiet auf und macht Vorschläge zur Lärminderung durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen. Im Zusammenspiel von Form und Zuordnung von Gebieten und Gebäuden mit passiven Schallschutzmaßnahmen innerhalb der Neubebauung werden an zentraler

Stelle neue Wohn- und Gewerbeflächen geschaffen, die den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in einem bisher stark verlärmten Bereich genügen.

Begrünung

Mit der Festsetzung von Dachflächenbegrünungen sowie der geplanten Durchgrünung des Planänderungsbereiches wird ein Stück Natur in dieses Areal zurückgeholt.

Kurze Wege

Mit der Abkehr von einem Gewerbe- hin zu einer gemischten Nutzung (Urbanes Gebiet) entsteht an zentraler Stelle der Stadt ein Quartier, in dem es vielfältige Angebote unterschiedlichster Art in kurzem Abstand zueinander geben wird. Dies trägt zu einer Einsparung von Verkehrsaufwand bei. Es entsteht ein Stück Stadt der kurzen Wege.

Entsiegelung/Oberbodenauftrag

Um sicherzustellen, dass auf den brachliegenden, mit recyceltem Material geschotterten Flächen Bebauungsplan konform unversiegelte, begrünte Freiflächen entstehen, wurde in den schriftlichen Festsetzungen bestimmt, dass dort bei Neubauvorhaben jeweils der versiegelte Boden entfernt wird und mit einer wenigstens 30 cm starken Oberbodenschicht versehen und begrünt wird.

Flächensparende und funktionale Unterbringung des ruhenden Verkehrs

Entlang der Hauptbahnstrecke entsteht auf ca. m Länge ein 5-geschossiges, lang gestrecktes Parkhaus, das einerseits für eine äußerst flächensparende Unterbringung des ruhenden Verkehrs sorgt und andererseits die Funktion des Lärmschutzes für das anschließende urbane Gebiet übernimmt.

Hohe bauliche Dichte im Rahmen der Innenentwicklung spart Flächenneuausweisungen am Ortsrand

Mit einer GRZ von 0,7 und 0,8 und einer GFZ von 2,0 entsteht eine hohe bauliche Dichte. Entstehen können in weiten Teilen des Planänderungsbereiches Gebäude mit bis zu 5 Geschossen.

III. Zusätzliche Angaben

➤ **Geplante Maßnahmen des Monitoring**

- Sorgfältig geprüft und nachgegangen werden muss speziell in diesem Planbereich
- der Einhaltung der Lärmschutzvorgaben in aktiver wie auch passiver Form
 - der Umsetzung der Dachflächenbegrünung und deren dauerhafte Pflege
 - der dauerhaften Freihaltung von 20 % an unversiegelter Freifläche auf den Privatgrundstücken
 - der Umsetzung und dauerhaften Unterhaltung der vorgegeben Begrünungsmaßnahmen auf den Privatgrundstücken und entlang der öffentlichen Verkehrsflächen

➤ **Allgemein verständliche Zusammenfassung**

Wie auch an anderen Stellen im südwestlichen Bereich des Stadtgebiets von Bretten wurden in der Vergangenheit Produktionsbetriebe und nicht mehr genutzte Gebäude im Dreieck zwischen der Hauptbahnlinie Mühlacker – Bretten, der Kraichgaubahn und der Pforzheimer Straße von der Stadt Bretten bzw. der stadt eigenen Kommunalbau aufgekauft, die Bausubstanz abgetragen, vorhandene Altlasten entsorgt und das Gelände für eine Neubebauung neu geordnet. Während diese Neuordnung im Bereich um das Behördenzentrum Stadtmitte und um

das Kraichgauzentrum bereits abgeschlossen ist, steht diese auf dem Korridor zwischen der Hauptbahnlinie, der Edison- und Hermann- Straße, dem Kraichgauzentrum, der Pforzheimer Straße und der Straße „Im Brückle“ noch aus. Der 1. Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes folgend war es Ziel, dort eine gemischt nutzbare Baufläche zu entwickeln.

Erforderlich war es, den bestehenden Bebauungsplan „St. Johann, Gänsbrücke, Im Brühl“ aus dem Jahr 1975 den neuen Anforderungen anzupassen. Abzuwägen galt es zwischen den umgebenden Nutzungsstrukturen, den vorgefundenen und prognostizierten Rahmenbedingungen des Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden Lärmbelastung, den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, einem angestrebten urbanen Umfeld und den angestrebten neuen baulichen Nutzungen. Diese sollten sich nicht allein an den schon immer zulässigen gewerblichen Nutzungen orientieren, sondern ausdrücklich auch wohnliche, soziale, gesundheitliche, sportliche, kirchliche und kulturelle Nutzungen mit einbeziehen. Um den innerstädtischen Einzelhandel nicht weiter zu schwächen, war es Ziel, Einzelhandelsnutzungen an diesem Standort auszuschließen. Dem städtebaulichen Entwicklungskonzept folgend sind dort auch Vergnügungsstätten nicht zulässig.

Aus städtebaulichen Gründen, aufgrund der Lage innerhalb der Schutzgebietszone III a des Wasserschutzgebietes „Bauschlotter Platte“ und ergangener Hinweise des Landratsamtes wurde auch die Zulässigkeit von Tankstellen im Änderungsbereich untersagt.

Ursprünglicher Ansatz war es, den Korridor entlang der „Pforzheimer Straße“ sowie der Straße „Im Brückle“ als eingeschränktes Gewerbegebiet und den Korridor entlang der „Hermann Beuttenmüller Straße“ als gemischt genutzte Baufläche auszuweisen. Die gemischt genutzte Baufläche war dabei als urbanes Gebiet gemäß § 6a BauNVO vorgesehen, für das es ab Mai 2017 eine neue Rechtsgrundlage gab.

Voraussetzung für diese Gebietsaufteilung war die Herstellung einer gegenüber der Gleislage wenigstens 4 m hohen hoch absorbierenden Schallschutzwand im Minimalabstand zur Gleisachse der Hauptbahnlinie Mühlacker – Bretten. Die hohen Kosten der auf dem Bahndamm verlaufenden rund 440 m langen Schallschutzwand und die in den oberen Geschossen dennoch geringere Lärmschutzwirkung haben im Laufe des Bebauungsplanänderungsverfahrens dazu geführt, eine Alternative mittels einer Lärmschutzbebauung zu entwickeln. Voraussetzung hierfür war jedoch, von der ursprünglichen Größe und dem Zuschnitt des urbanen Gebiets Abstand zu nehmen.

Entgegen der ursprünglichen Lösung wird jetzt das urbane Gebiet auch gegenüber der Hauptbahnlinie und der Edisonstraße durch ein eingeschränktes Gewerbegebiet eingefasst. Es entsteht eine nahezu geschlossene Lärmschutzbebauung gegenüber den Hauptlärmquellen, die aus einer Abfolge von jeweils in sich geschlossenen 4-geschossigen Baukörpern bestehen. Diese beinhalten Büros, Parkhäuser, in einem Fall eine im Erdgeschoss angesiedelte Kindertagesstätte, Praxisräume und eine Gaststättennutzung. Einzuhalten ist auch bei dieser Lösung die Verhinderung von Schallreflektionen.

Bei dieser Neuaufteilung der Nutzungen im Gebiet liegen entlang der Hauptverkehrsschlagadern generell die weniger sensibleren gewerblichen Nutzungen (eingeschränkter Art), während entlang des im Vordergrund stehenden Neubauabschnitts der Hermann Beuttenmüller Straße die urbanen Nutzungen verbleiben.

Die über viele Jahre brach liegende Fläche inmitten des Stadtgebiets erfährt damit eine Reaktivierung. Im direkten Umfeld von zwei Stadtbahnhaltestellen und einer auch ansonsten guten Verkehrsinfrastruktur (die Anlage eines Kreisverkehrs am Zusammentreffen von Pforzheimer Straße, Im Brückle und Hermann Beuttenmüller Straße folgt noch!) kann damit in stadträumlich günstiger Lage ein neues Angebot an Dienstleistungsarbeitsplätzen und Stadtwohnungen geschaffen werden. Auch der benachbarten Firma Neff kann eine Perspektive für die Weiterentwicklung des Betriebs im unmittelbaren Umfeld zum Betriebssitz gegeben werden.

Die hohe städtebauliche Dichte bleibt dabei uneingeschränkt erhalten. Mit einer GRZ von 0,8, einer GFZ von 2,0 und der Realisierung von zumeist 4 Vollgeschossen kann der Standort städtebaulich optimal genutzt werden. Mit der verbindlich vorgegeben Dachflächenbegrünung, der Straßenraumeingrünung und den Begrünungsvorgaben für die nicht bebaubaren Bauflächen der privaten Grundstücke kehrt Grün an einen Ort zurück, der über Jahrzehnte wenig Grün aufzuweisen hatte. Dies trägt zur Verbesserung des Lokalklimas bei. Gleichzeitig wird durch die Reaktivierung des Areals ein wichtiger Beitrag zur Innenentwicklung und damit zur Eingrenzung neuer Flächeninanspruchnahme im Außenbereich geleistet. Zudem wurde durch die in den vergangenen Jahren vollzogene Beseitigung von Altlasten bereits wesentliches zur Förderung des Umweltschutzes beigetragen.

Stadtentwicklung und Baurecht Bretten

Braun
Amtsleiter