Stadt Wernau (Neckar)
Gemarkung Wernau, Flur 1 (Pfauhausen)

Wernau
DIE STADT AM NECKAR

Bebauungsplan
und örtliche Bauvorschriften

Bahnhofsvorplatz – 2. Änderung

Planbereich 07.01

vom 16.12.2024

Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB

Begründung

Inhaltsverzeichnis

1 Erfordernis der Planaufstellung
2 Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB
3 Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse
4 Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches
5 Planerisches Konzept
6 Ver- und Entsorgung
7 Gutachten / Untersuchungen
8 Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen
9 Begründung zu den örtlichen Bauvorschriften
10 Flächenbilanz
11 Bodenordnung
12 Auswirkungen des Bebauungsplans

baldauf ARCHITEKTEN STADTPLANER
Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH
Geschäftsführer: Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf
Freier Architekt BDA und Stadtplaner
Schreiberstraße 27
70199 Stuttgart
Tel.: 07 11 / 9 67 87-0
Fax: 07 11 / 9 67 87-22
info@baldaufarchitekten.de
Amtsgericht Stuttgart
HRB 726388
St.Nr.: 99041/02271

1 Erfordernis der Planaufstellung

Die Stadt Wernau (Neckar) ist, aufgrund der Nähe zu wichtigen Verkehrsknotenpunkten, wie beispielsweise der B10 und der B313 sowie der direkten Anbindung an das ÖPNV-Netz, ein gefragter Wohn- und Arbeitsstandort.

Insbesondere der nordwestliche Stadteingang von Wernau besitzt städtebaulich gesehen eine wichtige Auftaktfunktion. Die direkte Lage am Bahnhof und die sehr gute Erreichbarkeit der B313 unterstützen die hohe Standortqualität. Das Gelände des ehemaligen Bahnhofsgebäudes am S-Bahn-Haltepunkt liegt derzeit brach bzw. wird interimsweise als Parkplatz genutzt. Der Standort wird durch die geplante hochbauliche Entwicklung zukunftsfähig und qualitativ hochwertig entwickelt und soll so eine Scharnierfunktion zwischen Innenstadt und dem Stadteingang mit S-Bahnhof und Bundesstraße B313 schaffen.

Um dieses Vorhaben zu verwirklichen, wurde das Grundstück an einen Investor veräußert. Hierzu wurde ein Auswahlverfahren als nichtoffenes Investorenauswahlverfahren mit vorhergehender Präqualifikation durchgeführt. Entsprechend dem Auslobungsergebnis, sollen mit dem vorliegenden Bebauungsplan die bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Grundlagen für die Umsetzung des Vorhabens geschaffen werden. Der vorliegende rechtsverbindliche Bebauungsplan „Bahnhofsvorplatz“ bzw. dessen 1. Änderung lassen die gewünschte städtebauliche Entwicklung nicht zu, sodass das vorliegende Verfahren durchgeführt wird.

Durch die Lage des Plangebietes innerhalb eines rechtsverbindlichen Bebauungsplans im Innenbereich der Stadt, wird der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt. Die Voraussetzungen zur Durchführung sind gegeben.

Der Aufstellungsbeschluss zur Einleitung des Verfahrens wurde in der Gemeinderatssitzung am 23.09.2024 gem. § 2 Abs. 1 BauGB gefasst.

2 Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB

Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB erfolgen. Dazu bedarf es bestimmter Voraussetzungen, die im Folgenden dargelegt werden:

2.1 Nachweis der Zulässigkeit des Aufstellungsverfahrens nach § 13a BauGB

2.1.1 Voraussetzungen nach § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB

Das Plangebiet befindet sich im zentralen Bereich der Stadt Wernau und war bereits bebaut. Das derzeit brachliegende Areal soll mit gemischtgenutzten Gebäuden bebaut werden und ist bereits voll erschlossen.

Durch den Bebauungsplan soll die innerörtliche Nachverdichtung innerhalb der bebauten Ortslage vorbereitet werden.

➔ **Die inhaltliche Voraussetzung für die Anwendung des § 13a BauGB ist damit gegeben.**

2.1.2 Voraussetzungen nach § 13a Abs. 1 Satz 2 BauGB

Gemäß § 13a Abs. 1 Satz 2 BauGB kann das beschleunigte Verfahren nur gewählt werden, wenn in ihm eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt ist von insgesamt:

- weniger als 20.000 m² (§ 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB) oder
- 20.000 m² bis weniger als 70.000 m² (§ 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB).

Das Plangebiet umfasst lediglich eine Fläche von insgesamt ca. 795 m². Damit liegt die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO bei weit weniger als 20.000 m².

Somit liegt das Plangebiet auch außerhalb der Größenordnung, die eine Vorprüfung des Einzelfalls nach Anlage 2 BauGB erforderlich macht. § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB kann angewandt werden.

2.1.3 Voraussetzung nach § 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB

Das beschleunigte Verfahren ist ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen.

Gemäß § 50 UVPG ist bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes zu prüfen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich der Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt werden muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht notwendig, da durch den Bebauungsplan keine Vorhaben begründet werden, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG oder nach Landesrecht unterliegen und die jeweiligen Prüfwerte nicht überschritten werden. Auch liegt das Plangebiet nach derzeitigem Kenntnisstand nicht im Umfeld von sogenannten „Störfallbetrieben".

2.1.4 Voraussetzung nach § 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB

Das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB ist auch ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter (Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetztes (BNatSchG)) oder dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSChG) zu beachten sind. Beides trifft hier nicht zu.

➔ **Das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB kann daher angewandt werden.**

2.2 Verfahrensvereinfachungen nach § 13a Abs. 2 BauGB

2.2.1 Vereinfachtes Verfahren nach § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 und 3 BauGB

Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 BauGB entsprechend. Es kann von der frühzeitigen Unterrichtung abgesehen werden und es bestehen Wahlmöglichkeiten bei der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden.

Im vorliegenden Verfahren wird von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen.

Bei der Wahlmöglichkeit für die förmliche Beteiligung wird die Veröffentlichung im Internet nach § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB angewandt (§ 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BauGB).

Des Weiteren wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 3 BauGB im vereinfachten Verfahren abgesehen von:

- der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB,
- dem Umweltbericht nach § 2a BauGB,
- der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind,
- der zusammenfassenden Erklärung nach § 6a Abs. 1 und § 10a Abs.1 BauGB,
- dem Monitoring nach §4c BauGB.

2.2.2 Verfahrensvereinfachung nach § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB (Berichtigung des Flächennutzungsplans)

Die Entwicklung des Plangebietes aus dem Flächennutzungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB ist gegeben. Daher ist eine Berichtigung des Flächennutzungsplanes nicht notwendig.

2.2.3 Verfahrensvereinfachung nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB (Naturschutzrechtliche Ausgleichsregelung)

Nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung, als erfolgt oder zulässig. Bei kleingebietlichen Bebauungsplänen (§ 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB; weniger als 20.000 m² Grundfläche, wie im vorliegenden Fall), gelten somit alle Eingriffe als nichtausgleichsbedürftig. Damit ist die Bilanzierung und Durchführung eines Ausgleiches nicht erforderlich. Eine Berücksichtigung der Umweltbelange findet dennoch statt.

3 Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse

3.1 Regionalplan

Die Stadt Wernau (Neckar) liegt gemäß Regionalplan des Verbands Region Stuttgart, vom 22.07.2009 mit der Änderung vom 26.04.2023, im westlichen Teil auf der Entwicklungsachse Stuttgart - Esslingen am Neckar – Plochingen – Nürtingen. Die Stadt Wernau (Neckar) liegt im Verdichtungsraum. Wernau gehört zum Mittelbereich Esslingen mit dem Mittelzentrum Esslingen am Neckar (Innenstadt) und dem Unterzentrum Plochingen. Im Süden liegt das Mittelzentrum Kirchheim u.T.

Das Plangebiet ist in der Raumnutzungskarte des Regionalplans als „Siedlungsfläche Wohnen und Mischgebiet (überwiegend)“ dargestellt. Nördlich schließt sich eine „Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe“ an. Direkt an das Plangebiet anschließend befindet sich im Westen eine „Straße für den überregionalen Verkehr“. Nördlich verläuft gem. Raumnutzungskarte des Regionalplans eine „Eisenbahnstrecke“, die als Strecke für die „S-Bahn“ und für Regionalzüge dient.

Die vorhandene P&R Anlage am S-Bahn Haltepunkt ist ebenfalls im Regionalplan vorhanden und ist, durch die Einordnung als Vorranggebiet (VRG), Ziel der Raumordnung. Der offizielle P+R-Parkplatz liegt nördlich der Bahntrasse entlang der Gottlieb-Wolfer-Straße. Die vorliegende Fläche wurde lediglich interimsweise als Parkplatz genutzt und ist nicht Teil des P+R-Parkplatzes. Somit liegt kein Zielverstoß vor.

Das Plangebiet liegt in einem Vorbehaltsgebiet zur Sicherung von Wasservorkommen (Grundsatz).

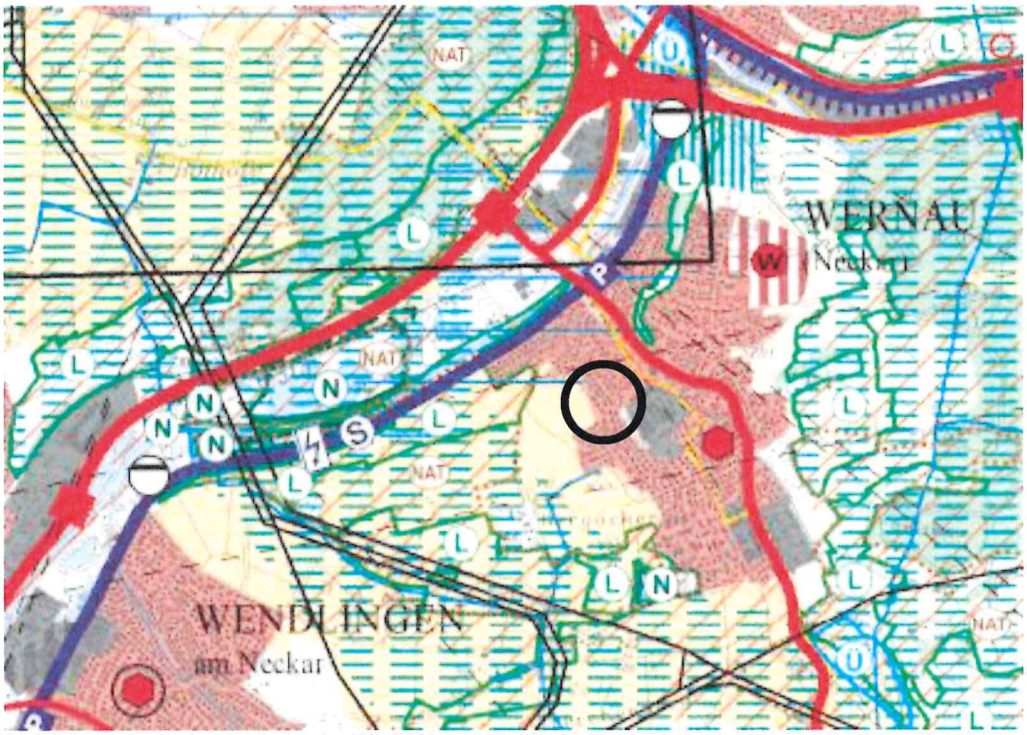


Abbildung 1: Darstellung der Stadt Wernau in der Raumnutzungskarte des Regionalplans der Region Stuttgart mit Lage des Plangebietes (schwarzer Kreis).

3.2 Flächennutzungsplan

Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Wernau vom 25.07.2011 ist das Plangebiet als gemischte Baufläche dargestellt. Im Bebauungsplan soll ein Mischgebiet festgesetzt werden. Die Entwicklung des Plangebietes aus dem Flächennutzungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB ist somit gegeben.

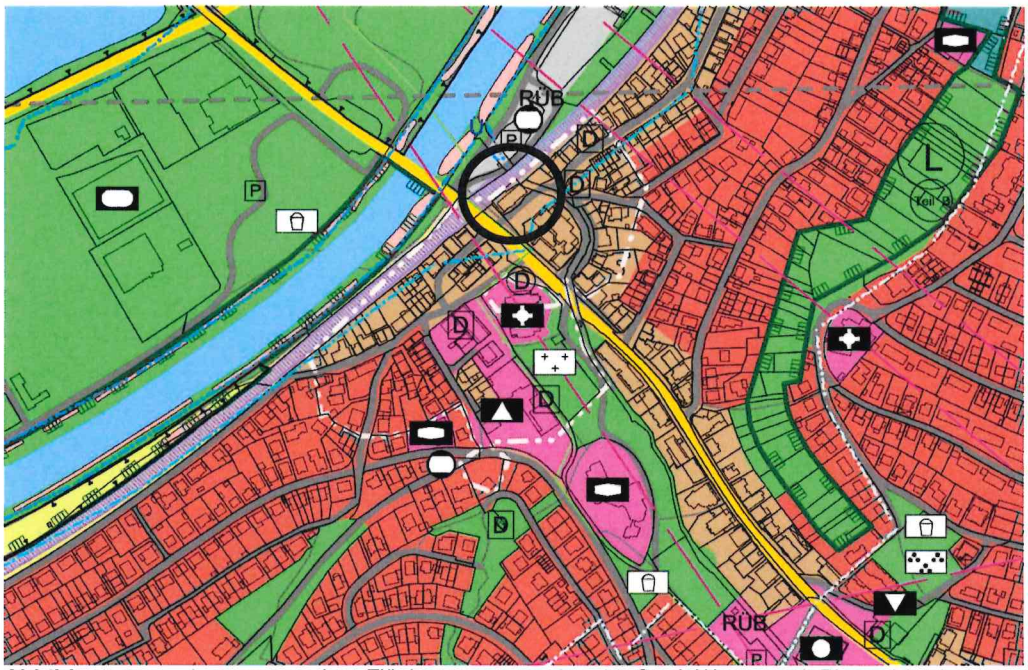


Abbildung 2: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Wernau mit Plangebiet (schwarz)

3.3 Bebauungspläne

Das Plangebiet liegt innerhalb des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Bahnhofsvorplatz“, der am 01.10.1976 in Kraft getreten ist. Für diesen Bereich wurde ein 1. Änderungsverfahren zum Ausschluss von Vergnügungsstätten und Tankstellen durchgeführt. Der Bebauungsplan „Bahnhofsvorplatz – 1. Änderung“ trat am 25.11.2011 in Kraft.

Mit Inkrafttreten des vorliegenden Bebauungsplans treten die bisher geltenden Vorschriften des Bebauungsplanes „Bahnhofsvorplatz“ mit 1. Änderung außer Kraft.

An das vorliegende Plangebiet grenzen folgende Bebauungspläne an:

- 1760-18-9 Neckarstraße - Lange Straße vom 09.09.2010,
- 1760-06-1 Stadtzentrum I vom 09.11.1979,
- 1760-07-2 Eulenberg - Raitenstraße vom 05.03.1982,
- 1760-07-4 Plochinger Straße I vom 02.08.1996.

Diese sehen im direkten Umfeld des vorliegenden Plangebietes überwiegend eine gemischtgenutzte Bebauung (Mischgebiete) und Wohngebiete vor.

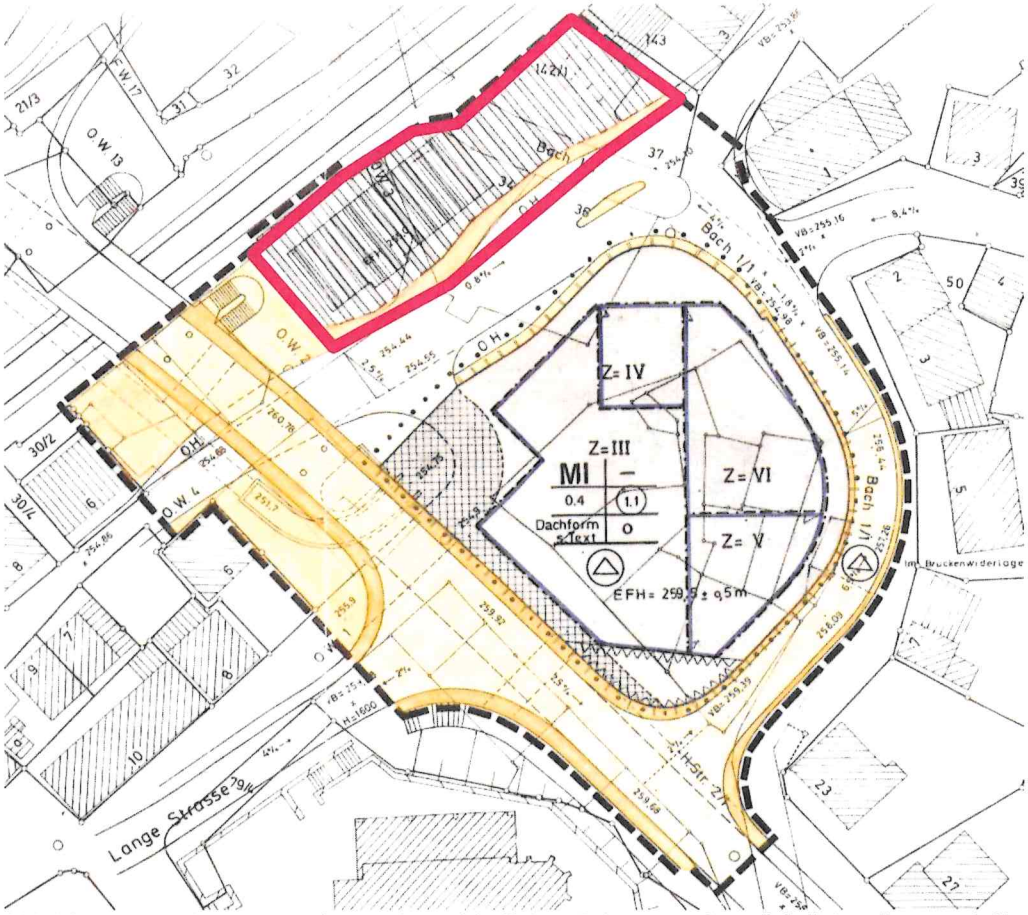


Abbildung 3: Auszug aus dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften „Bahnhofsvorplatz“ von 1976 mit ungefährer Lage des vorliegenden Plangebietes

3.4 Hochwasserschutz

Das Plangebiet liegt gänzlich in einer „HQ-Extrem“ Fläche und gilt somit als Hochwasserrisikogebiet gemäß § 78b Absatz 1 Nummer 1 WHG. Als Risikogebiete werden diejenigen Flächen bezeichnet, die bei einem extremen Hochwasserereignis, statistisch seltener als alle 100 Jahre, überflutet werden. Entsprechend § 78b des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bauleitplänen insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit und die Vermeidung erheblicher Sachschäden in der Abwägung zu berücksichtigen.

Im Falle eines extremen Hochwasserereignisses wird die Fläche überflutet. Als Wasserspiegellage wird eine Höhe von ca. 255,20 m ü. NHN angegeben. Aufgrund der bestehenden Topographie entspricht dies Überflutungstiefen von ca. 0,1 m (Westen) bis zu über 1,0 m (Nordosten).

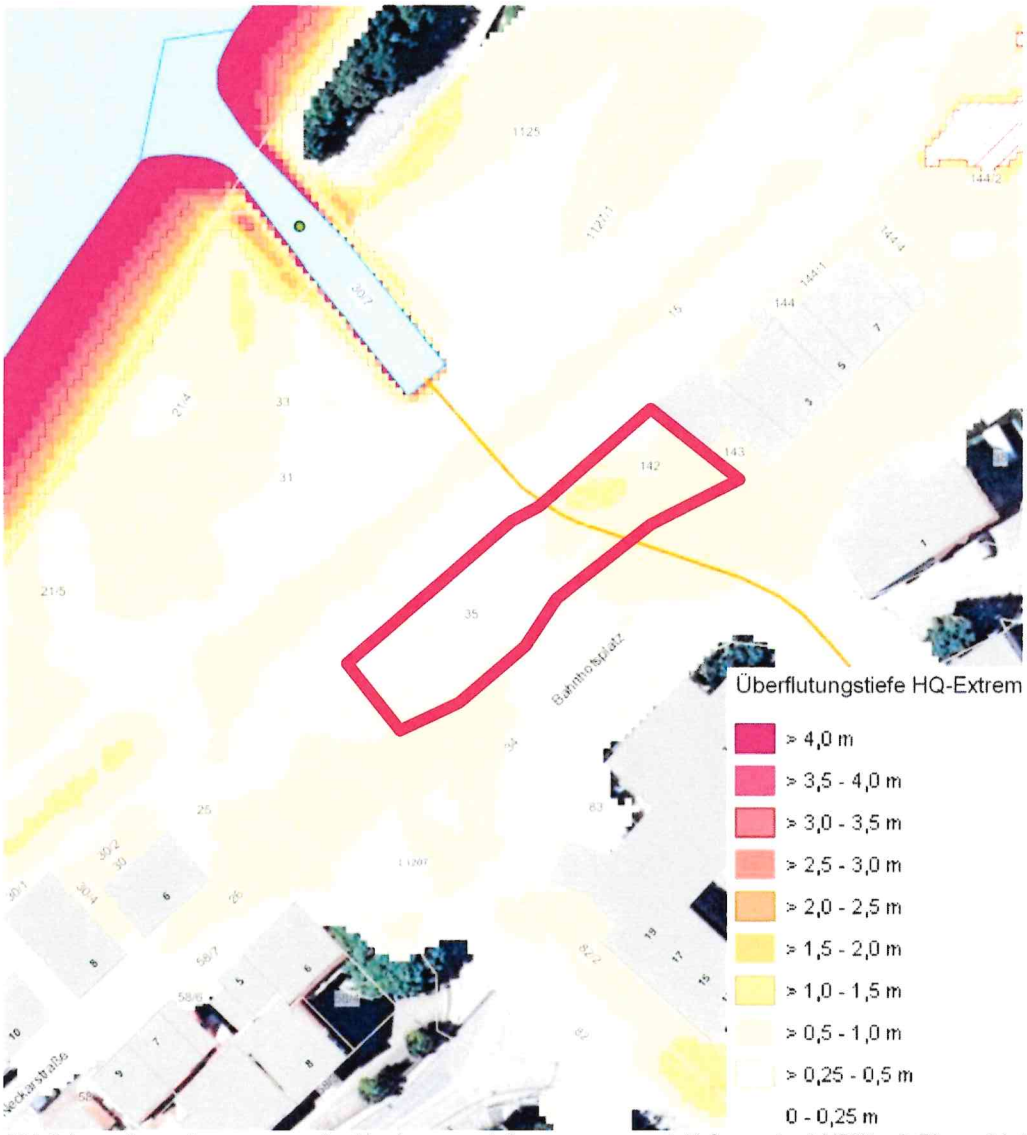


Abbildung 4: Auszug aus der Hochwasserrisikomanagement-Abfrage der LUBW mit Plangebiet in Magenta, Überflutungstiefen bei HQ-Extrem, Abruf: 07.08.2024.

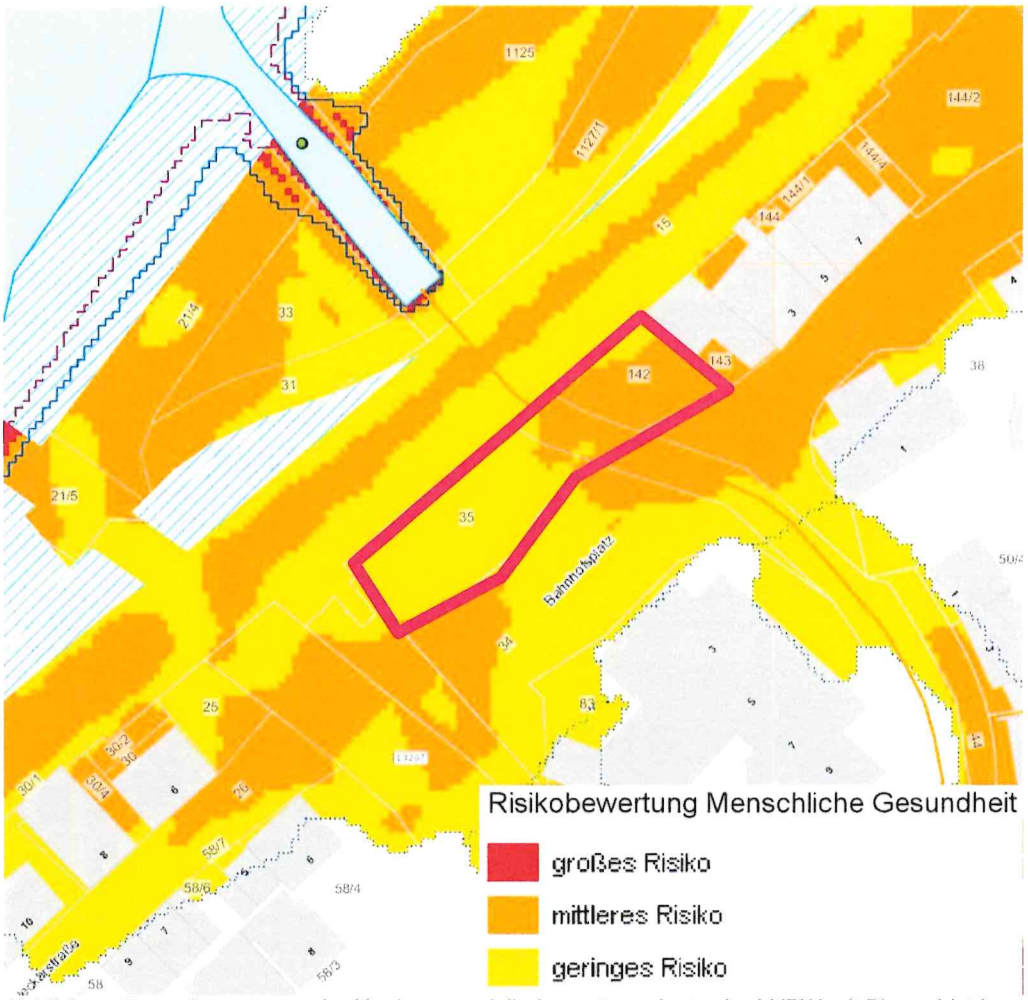


Abbildung 5: Auszug aus der Hochwasserrisikobewertungskarte der LUBW mit Plangebiet in Magenta, Abruf: 07.08.2024.

Schutz von Leben und Gesundheit

Für die Grundstücke im Plangebiet werden entsprechend den angenommenen Überflutungstiefen unterschiedliche Risikobewertungen in der Hochwasserrisikobewertungskarte dargelegt. Für die menschliche Gesundheit wird für das Flurstück Nr. 35 ein geringes Risiko, für die Flurstücke Nr. 89 und 142 ein mittleres Risiko angegeben.

„Das Risiko ist für die betroffenen Einwohner bei Überflutungstiefen von bis 0,5 m Wassertiefe als gering einzustufen. Bei Überflutungstiefen von bis 2,0 m sind die betroffenen Personen einem mittleren Risiko ausgesetzt und müssen sich im Hochwasserfall in höhere Stockwerke begeben. Und bei Überflutungstiefen von über zwei Metern ist das Risiko als groß einzustufen. Für diese Personen kann nicht davon ausgegangen werden, dass Möglichkeiten für einen sicheren Rückzug (z.B. weitere vertikale Evakuierungsmöglichkeiten in höhere Stockwerke, Fluchtwege, Objektschutz) bestehen.“ (Auszug aus der Hochwasserrisikomanagementplanung Baden-Württemberg, Maßnahmenbericht für die Stadt Wernau (Neckar) – Anhang III, Verbale Risikobeschreibung und -bewertung, Regierungspräsidium Stuttgart, November 2019).

Vermeidung erheblicher Sachschäden

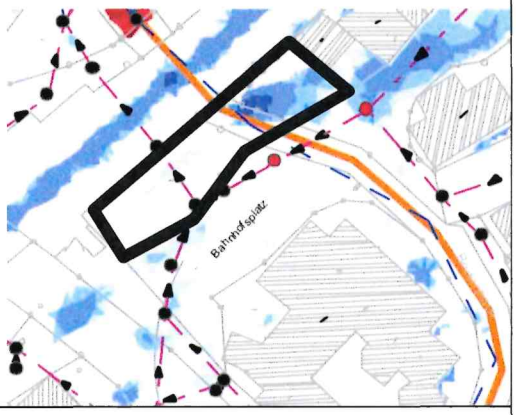
Da im vorliegenden Geltungsbereich keine wirtschaftlichen Tätigkeiten stattfinden, werden hinsichtlich der Risikobewertung für wirtschaftliche Tätigkeiten keine Angaben in der Risikobewertungskarte gemacht. Potentielle Sachschäden betreffen hier vor allem die zukünftige private Bausubstanz. Eine hochwasserangepasste Bauweise ist dementsprechend im Sinne des Bauherrn / Eigentümers umzusetzen.

Entsprechende Maßnahmen zum Schutz von Leib und Leben (v.a. Schutz von Erdgeschossen und Tiefgarageneinfahrten), wirtschaftlichen Auswirkungen sowie der Einsatz von Heizölverbraucheranlagen sind im Rahmen der Bauausführung zu treffen. Die Festsetzungen im vorliegenden Bebauungsplan widersprechen einer hochwasserangepassten Bauweise nicht.

Ergänzend wird auf die Ausführungen des Länderübergreifenden Raumordnungsplans für den Hochwasserschutz verwiesen (erhältlich unter https://bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/artikel/brp-hochwasserschutz/bundesraumordnungsplan-hochwasserschutz.html).

3.5 Starkregen

Neben der Hochwassergefahr sind auch die Folgen von Starkniederschlagsereignissen in die Abwägung einzustellen. Für die Stadt Wernau (Neckar) wurde in den Jahren 2017 bis 2019 vom Ingenieurbüro Klinger und Partner aus Stuttgart ein Starkregenrisikomanagement erstellt. Hierauf ist bauseits mit entsprechenden Maßnahmen zu reagieren.

seltenes Ereignis	außergewöhnliches Ereignis
	
extremes Ereignis	maximale Überflutungstiefen

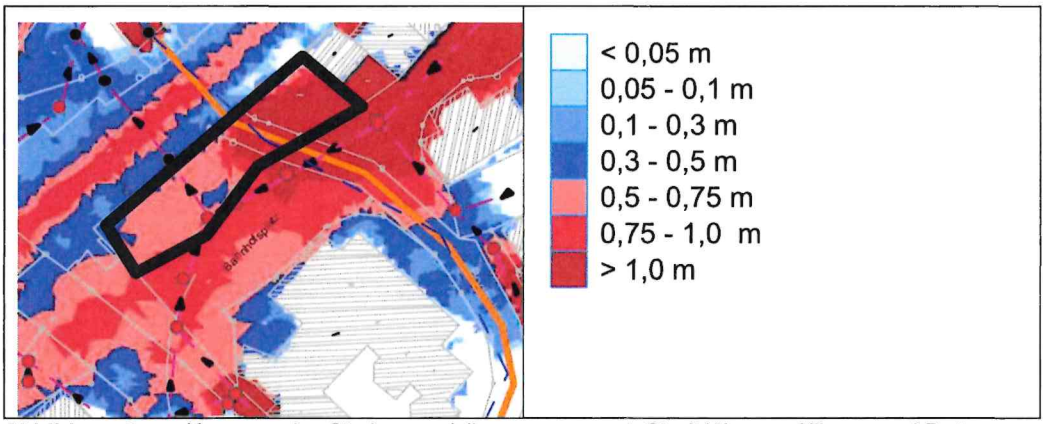


Abbildung 6: Kommunales Starkregenrisikomanagement, Stadt Wernau, Klinger und Partner GmbH, Stuttgart, Juli 2019.

4 Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches

4.1 Lage im Siedlungsraum

Die im Landkreis Esslingen liegende Stadt Wernau (Neckar) ist ca. 13 km von Esslingen am Neckar und ca. 25 km von der Landeshauptstadt Stuttgart entfernt. Sie liegt südlich von Plochingen und östlich des Neckars. Verkehrstechnisch ist die Stadt sehr gut an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Über den Anschluss „Wernau“ an der Bundesstraße B313 ist in Richtung Norden die B 10 und in Richtung Süden die Bundesautobahn A8 erreichbar. Durch einen Haltepunkt der S-Bahn Stuttgart und der Bahnstrecke Plochingen-Immendingen ist Wernau (Neckar) auch sehr gut an das regionale und überregionale Schienennetz angebunden.

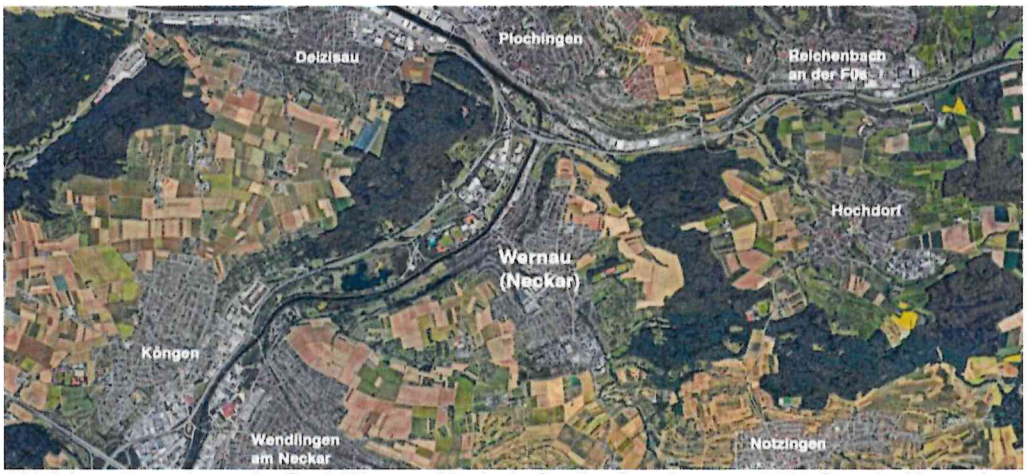


Abbildung 7: Lage der Stadt Wernau (Neckar), Quelle: Googlemaps, 2024 Google, Kartendaten © 2024 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

4.2 Lage des Plangebietes / Bestehende Nutzung

Das Plangebiet liegt im Westen der Stadt, unmittelbar am Bahnhof Wernau. Es grenzt an der nordwestlichen Seite an die Bahnlinie, im südlichen Bereich an den Bahnhofsplatz bzw. die Stadtbücherei und Musikschule sowie im Südwesten und Nordosten an bestehende Wohn- und Geschäftsgebäude. Die Kirchheimer Straße verläuft im südlichen Bereich als Brücke entlang des Plangebietes.

Über die Plochinger Straße bzw. die Neckarstraße kann der Bahnhofsplatz und somit das Plangebiet erreicht werden.

Die Grundstücke sind unbebaut und werden aktuell als öffentliche Parkplätze sowie von der nordöstlich angrenzenden Autowerkstatt als Privatparkplatz genutzt.



Abbildung 8: Schrägluftbild des Plangebietes. Luftbild, Quelle: Google, Kartendaten © 2024

4.3 Bodenbach

Durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans verläuft die heute bestehende Verdolung des Bodenbachs. Entsprechend § 6 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sind *„bestehende und künftige Nutzungsmöglichkeiten zu erhalten oder zu schaffen“.* Weiter sind nicht naturnah ausgebaute natürliche Gewässer so weit möglich in einen naturnahen Zustand zurückzuführen, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit diesem Ziel nicht entgegenstehen (§ 6 Abs. 2 WHG). Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans wurde aus diesem Grund geprüft, ob eine Offenlegung des Bodenbachs im Rahmen der zukünftigen hochbaulichen Entwicklung möglich ist. Hierzu wurde das Landschaftsarchitekturbüro Geitz & Partner GbR, Stuttgart beauftragt. Auf die detaillierten Ausführungen in der „Projektskizze zur Aufwertung des Bodenbachs in Wernau (Neckar) als Ersatzmaßnahme für den Bebauungsplan „Bahnhofsvorplatz – 2. Änderung““ vom 04.09.2024 (Anlage zum Bebauungsplan) wird verwiesen.

4.4 Hauptmischwassersammler

Durch das Plangebiet verläuft einer der Hauptwassersammler der Stadt Wernau (Neckar). Da eine Beeinträchtigung unbedingt vermieden werden muss, sind im

vorliegenden Bebauungsplan Festsetzungen zum Schutz getroffen worden. Auf die weiteren Ausführungen in der Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen wird verwiesen.

4.5 Topographie

Das Plangebiet ist relativ eben. Es hat seinen topographischen Hochpunkt im Südwesten (ca. 274,75 m üNN) und fällt um ca. 1 Meter in Richtung Nordosten. Im Nordwesten wird das Plangebiet durch den bestehenden Bahnsteig begrenzt. In Richtung Nordwesten besteht ein Höhensprung von ca. 1,5 m zum Bahnsteig.

4.6 Geltungsbereich

Das Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 795 m².

Das Flurstück 35 liegt vollständig innerhalb des Plangebietes.

Die Flurstücke 34, 89 und 142 liegen teilweise innerhalb der Abgrenzung.

Maßgeblich für die Abgrenzung ist der zeichnerische Teil des Bebauungsplanes.

5 Planerisches Konzept

Als Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan diente das Ergebnis des Investorenauswahlverfahrens, das im Jahr 2022 entschieden wurde. Die nachfolgenden Ausführungen stammen aus dem Erläuterungsbericht zum Investorenauswahlverfahren. Es wird darauf hingewiesen, dass die hochbauliche Planung im Detail noch nicht abgeschlossen ist, sodass die nachfolgenden Ausführungen eine Momentaufnahme ohne weitere Detaillierung darstellen:

„Nutzung

Das Gebäude wird in den Obergeschossen eine Büronutzung erhalten. Im EG wird, auch zur Aufwertung und Belebung des Bahnhofsplatzes eine Bäckerei mit Stehhcafe o.ä vorgesehen. Dies auch zur Versorgung der Reisenden des angrenzenden öffentlichen Nahverkehrs.

Konzept

Das Gebäude wird als Ortseingang eine deutliche Akzentsetzung darstellen, um zusammen mit dem gegenüberliegenden Wohn- und Geschäftshauskomplex und der jenseits der Brücke liegenden Kirche den Ortseingang auszubilden. Dabei wurde der fünfgeschossige Gebäudeteil in die Mitte des Gebäudes gesetzt.

Dies, einerseits als Antwort auf die Höhenentwicklung des gegenüberliegenden Gebäudekomplexes und um andererseits die städtebauliche Akzentsetzung von der Ortseingangsseite zu verstärken. Der Übergang zur nordöstlichen Nachbarbebauung mit drei Geschossen ist trotzdem gewährleistet.

Es wird von einer Einordnung als "Urbanes Gebiet" entsprechend der BauNVO ausgegangen. Dabei wird von einer nachbarschützenden Abstandsfläche zu der nordöstlichen Nachbarbebauung und einer Grenzbebauung bzw. Übernahme der Abstandsflächen bei allen übrigen Grenzen ausgegangen. An der dem Bahnsteig zugewandten Seite wird, um eine Fassade mit Fenstern zu ermöglichen, der halbe

Brandschutzabstand von 2,5 m vorgesehen. Damit sind auch Wartungsarbeiten an dieser Fassade auf dem eigenen Grundstück möglich.

Die an der Platzseite angeordneten Balkone überlagern als eigenes Gestaltungssystem die Gebäudegroßform und gliedern die Fassade entsprechen der an Bahnhofsplatz vorherrschenden kleinräumigen Körnung. Zudem dienen die Balkone als 2. Fluchtweg und als Qualitätsverbesserung der dahinterliegenden Büroflächen.

Die EG-Zone wird weitestgehend verglast dargestellt. Dies geschieht durch eine stehend gegliederte Glasfassade für den Bäckerei-/Cafebereich, Eingangs und Schaufensterbereich. Die restlichen Bereiche werden mit stehend angeordneten Gußglaselementen verkleidet.

Dabei sind dahinterliegende großflächige Öffnungen vorgesehen, die ein Durchscheinen mit Licht durch die halbtransparenten Gußglaselemente ermöglichen. Damit wird das EG eine offene und einladende Wirkung auf den Bahnhofsplatz haben.

Parkierung / Verkehr

Der Hauptzuweg für die Stellplätze auf dem Grundstück ist an der nordöstlichen Seite des Grundstücks vorgesehen. Damit wird der Fußgängerzugang zum Bahnsteig vom Parkierungsverkehr entflochten. Durch die Verwendung von Doppelparksystemen werden die baurechtlich notwendigen Stellplätze auf dem eigenen Grundstück untergebracht werden.

Konstruktion

Das Gebäude ist ab dem 1. OG als Holzhybridkonstruktion konstruiert. Je nach Systemhersteller wird die vorgesehene Holzfassade tragend ausgebildet werden können.

Nachhaltigkeit

Neben der schon genannten Fassade aus Holz, als nachhaltiger Baustoff wird eine DNGB -Zertifizierung und die Einhaltung des KfW 40 Standards angestrebt. Auf dem Dach werden Photovoltaikelemente angeordnet. Darunter befindet sich eine Flachdachbegrünung mit verschattungsverträglicher Bepflanzung.“

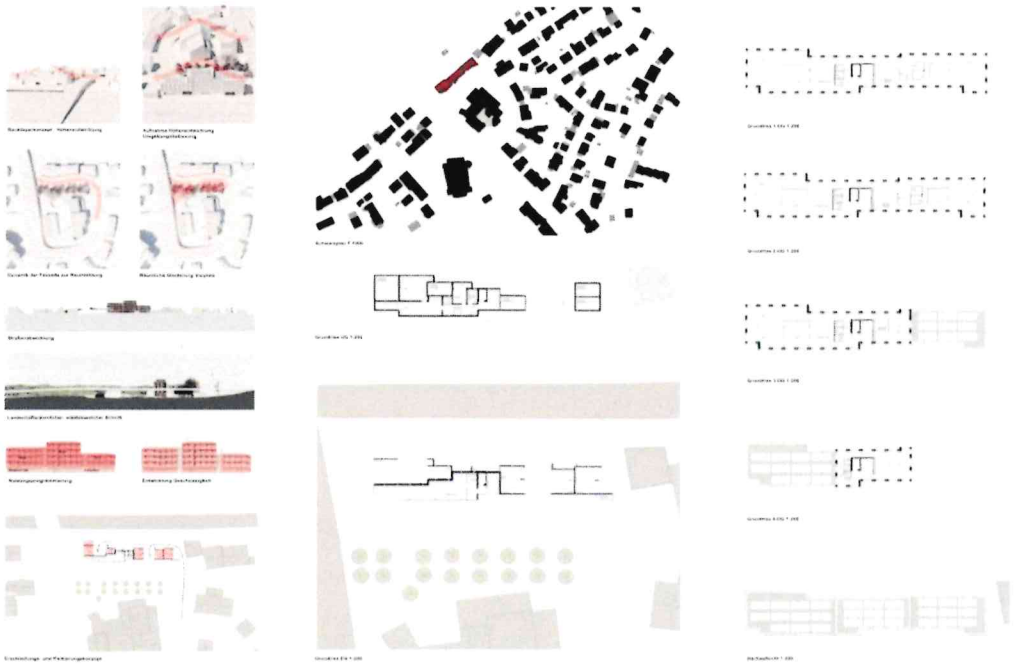


Abbildung 9: Plan 1 des Siegerentwurfs im Rahmen des Investorenauswahlverfahrens.



Abbildung 10: Plan 2 des Siegerentwurfs im Rahmen des Investorenauswahlverfahrens.

6 Ver- und Entsorgung

Alle Anlagen der Ver- und Entsorgung sowie Telekommunikationsleitungen sind in den angrenzenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen vorhanden. An diese kann angeschlossen werden.

7 Gutachten / Untersuchungen

7.1 Artenschutz

Im Zuge der Bebauungsplanaufstellung notwendigen artenschutzrechtlichen Prüfung nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) wurde eine Habitatpotenzialanalyse zur Ermittlung artenschutzrechtlicher Relevanz durch das Büro StadtLandFluss, Nürtingen durchgeführt.

Als Ergebnis des Gutachtens „Habitatpotenzialanalyse zur Ermittlung artenschutzrechtlicher Relevanz, StadtLandFluss, Nürtingen / M. Sc. Max Belz, Tübingen, 21.05.2024" ist festzuhalten, dass „(...) *im Plangebiet aufgrund fehlender Habitateignung das Vorkommen und eine Betroffenheit artenschutzrechtlich relevanter Arten- oder Artengruppen ausgeschlossen werden kann. Folglich ist eine vorhabenbedingte Erfüllung der Verbotstatbestände nach § 44 (1) 1 bis 3* ***BNatSchG nicht zu erwarten****. Vertiefende Untersuchungen im Rahmen einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sind im vorliegenden Fall* ***nicht erforderlich***."

Auf die detaillierten Ergebnisse der Habitatpotentialanalyse wird verwiesen.

7.2 Schall

Aufgrund der direkten Lage des Plangebietes an der Bahnstrecke sind Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die Auswirkungen durch Schallimmissionen zu prüfen. Ebenfalls werden die Auswirkungen der geplanten Nutzung auf bestehende schutzbedürftige Nutzungen geprüft. Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass durch das geplante Mischgebiet keine negativen Auswirkungen auf bestehende Strukturen ausgelöst werden.

Im Rahmen der Entwicklung von hochbaulichen Anlagen sind zum Schutz der künftigen Bewohner / gewerbliche Nutzungen Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. Diese werden im vorliegenden Bebauungsplan entsprechend den Maßgaben der schalltechnischen Untersuchung festgesetzt.

Auf die detaillierten Ausführungen in der „Schallimmissionsprognose" für den vorliegenden Bebauungsplan der Kurz und Fischer GmbH, Winnenden, 22.08.2024 als Anlage zum Bebauungsplan wird verwiesen.

7.3 Umweltbelange

Im Rahmen des § 13a BauGB kann auf die Erarbeitung eines Umweltberichtes mit Eingriffs- / Ausgleichsbilanz verzichtet werden (siehe hierzu Ziffer 2). Dennoch werden die Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter gemäß Baugesetzbuch dargelegt.

Schutzgut Mensch

Während der Bauphase ist mit einer Zunahme von Lärm, Staub- und Schadstoffemissionen sowie Erschütterungen zu rechnen, die sich zeitweise negativ auf das bauliche Umfeld auswirken können. Diese baubedingten Auswirkungen sind allerdings nicht zu vermeiden, wirken aber nur temporär.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Plangebiet ist unbebaut bzw. wird als Stellplatz intensiv genutzt. Die geplanten Gebäude nehmen nahezu die gesamte Fläche in Anspruch. Um die Auswirkungen der Planung auf geschützte Tier- und Pflanzenarten zu ermitteln, wurde eine Habitatpotentialanalyse erstellt. Auf diese wird verwiesen.

Schutzgut Wasser

Oberflächengewasser sind im Plangebiet nicht vorhanden. Der verdolte Bodenbach quert das Plangebiet von Osten/ Südosten nach Nordwesten/ Westen und mündet im weiteren Verlauf in den Neckar. In den verdolten Bodenbach wird nicht eingegriffen. Zum Schutz der Verdolung werden Festsetzungen aufgenommen.

Im Falle eines HQ_{Extrem} bzw. eines Starkregenereignisses wird das Plangebiet überflutet. Entsprechende bauliche Maßnahmen sind umzusetzen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4 wird verwiesen. Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebietszonen.

Schutzgut Klima und Luft

Die Umgebung des Plangebietes ist bebaut, die Kirchheimer Straße verläuft über eine Brücke im Südwesten des Plangebietes und im Nordwesten grenzt die Bahnlinie an das Plangebiet, weshalb bereits von einer starken Vorbelastung des Plangebietes hinsichtlich der Schutzgüter Luft und Klima ausgegangen wird.

Hinsichtlich Klimaschutz und Klimaanpassung werden im vorliegenden Bebauungsplan verbindliche Vorgaben zur extensiven Begrünung der Dachflächen gemacht. Gemäß Klimaschutzgesetz sind auf Neubauten Photovoltaikanlagen zur Stromerzeugung zu errichten. Aufgrund der Tatsache, dass es sich hier um eine Neubebauung handelt, werden an die Gebäude hohe Anforderungen an Energieeffizienzstandards gestellt, die sich positiv auf das Schutzgut Klima auswirken.

Durch die Eröffnung der Möglichkeit innerhalb der Ortslage zu bauen, ist nicht von erheblich negativen Auswirkungen auf Klima und Luft auszugehen.

Schutzgut Landschaft

Die Errichtung einer neuen baulichen Nutzung auf der ursprünglich als Parkplatz genutzten Fläche wird das Ortsbild positiv verändern. Durch die Umgestaltung des Bereichs wird der neuralgische Punkt am Bahnhof aufgewertet. Hierdurch wird der Bereich belebt und das städtebauliche Bild entsprechend den Vorstellungen der Stadt Wernau (Neckar) qualifiziert.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Kultur- und Sachgüter sind im Plangebiet nicht bekannt.

Schutzgut Wechselwirkungen

Unter Wechselwirkungen können alle diejenigen Wirkungsbeziehungen verstanden werden, die bei einer isolierten Betrachtung nur eines Wirkfaktors auf nur ein Umweltmedium nicht erfasst werden. Grundsätzlich bestehen zwischen allen Schutzgütern Wechselwirkungen. So hat z.B. die Versiegelung des Bodens Auswirkungen auf den Wasserhaushalt. Erheblich negative Auswirkungen sind in der Gesamtbetrachtung und unter Berücksichtigung aller Belange, die in die Abwägung einzustellen sind, nicht zu befürchten.

8 Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen

A1 Art der baulichen Nutzung

A1.1 MI – Mischgebiet

Das geplante Mischgebiet soll, wie im städtebaulichen Konzept ausgeführt, an die bestehende Mischnutzung im Bahnhofsumfeld anknüpfen. Die **Mischung** der zulässigen Nutzungen soll zur Belebung und Nutzungsvielfalt in diesem Bereich beitragen und entsprechend den städtebaulichen Zielen umgesetzt werden.

Zugelassen, mit Einschränkungen, werden im festgesetzten Mischgebiet die nach § 6 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung vorgesehenen allgemein zulässigen Nutzungen. Das Gebiet soll sich zu einem vielfältig genutzten Gebiet entwickeln, indem ein **breites Nutzungsspektrum** abgebildet werden kann. Dieses sieht ein dichtes Nebeneinander von **Wohnnutzungen**, **gewerblichen Nutzungen** und **Anlagen unterschiedlichster Zwecke** vor, die das Gebiet entsprechend dem Bedarf ergänzen und attraktiv machen. Hierzu gehören auch **Einzelhandelsbetriebe** und **Schank- und Speisewirtschaften**, die am neuralgischen Punkt des Bahnhofes zur **Belebung des öffentlichen Raumes** zugelassen werden.

Das verfolgte städtebauliche Ziel, neben gewerblichen Nutzungen, ist die Umsetzung von qualifiziertem, **auf Dauer angelegtem Wohnen**. In der Konsequenz werden unter anderem **Betriebe des Beherbergungsgewerbes** ausgeschlossen. *„Zum Beherbergungsgewerbe gehören insbesondere solche Betriebe, die einem ständig wechselnden Kreis von Gästen zu gewerblichen Zwecken gegen Entgelt vorübergehende Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung stellen, ohne dass die Gäste in den Räumen unabhängig eine eigene Häuslichkeit begründen können (BVerwGE 90, 140 (143)*;“ (Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger/Stock, 153. EL Januar 2024, BauNVO § 4 Rn. 110, beck-online).

Darüber hinaus sollen auch Übergangsformen zwischen Beherbergungsbetrieb und Wohnnutzung, wie **Boardinghouses** und **Serviced Apartments** ausgeschlossen werden, da diese zwar für Personen gedacht sind, die sich längere Zeit an einem Ort aufhalten (z. B. Geschäftsreisende, Außendienstmitarbeiter, Monteure), ihren Aufenthalt aber unabhängig von hoteltypischen Dienstleistungen gestalten wollen. *„Kennzeichnend für ein Boardinghouse ist im Allgemeinen die Bereitstellung von mehr oder weniger wohnungsartig möblierten Räumen mit einer Küchenausstattung und dem Fehlen von Räumlichkeiten zur Erbringung hoteltypischer Nebenleistungen (OVG Berlin-Brandenburg Beschl. v. 6.7.2006 – 2 S 2.06, BauR 2006, 1711 = LKV 2007, 39; vgl. ausführlich Herrmanns/Hönig BauR 2001, 1523). Diese Betriebsform wendet sich zwar an einen wechselnden Personenkreis, nähert sich aber im Falle einer kompletten Wohnungsausstattung (insbes. Küche, die gegen eine Beherbergung spricht, auch Waschmaschine) und ggf. der Vermietung von Abstell- oder Kellerräumen und den im Allgemeinen längeren Aufenthalten als im herkömmlichen Beherbergungsbetrieb einer Wohnnutzung deutlich an, wenngleich wiederum die hier vorgesehene Bereitstellung von Bett-, Tisch- und Badwäsche für eine übliche Wohnraumvermietung eher ungewöhnlich ist.“* Wie auch die ausgeschlossenen **Ferienwohnungen** nach §

13a BauNVO widersprechen diese Nutzung der gewünschten Nutzung eines dauerhaften Wohnens im Plangebiet. Es soll dem stetigen **Wohnraummangel entgegengetreten** werden und zentraler, optimal angebundener Wohnraum zur Verfügung gestellt werden.

Gartenbaubetriebe werden vorwiegend wegen ihres erhöhten Flächenbedarfes ausgeschlossen. Zudem sind diese Betriebe an dieser städtebaulich wichtigen Stelle falsch platziert und stehen gegen die städtebaulichen Ziele eines gemischt genutzten Gebäudes am Bahnhof, das zum Beispiel auch die Bedürfnisse von Fahrgästen befrieden kann.

Tankstellen werden aufgrund der von ihnen ausgehenden Immissionen, die im Plangebiet und der näheren Umgebung nicht hinnehmbar sind, ausgeschlossen. Durch den Betrieb mit Gefahrstoffen, geruchsintensiven Treibstoffen und oft mit einer Tankstelle verbundener Waschanlage, die hohe Schallimmissionen hervorruft, besteht ein sehr hohes Konfliktpotential mit den benachbarten und geplanten Nutzungen.

Vergnügungsstätten weisen in städtebaulicher Hinsicht zwei Seiten auf. Einerseits beleben Einrichtungen wie Tanzlokale oder Diskotheken Stadtquartiere, andererseits kann eine Häufung von Vergnügungsstätten wie Spielhallen, Wettbüros oder Betrieben mit überwiegend sexuellem Charakter, eine negative städtebauliche Belastung durch Qualitätsverluste der gewachsenen Strukturen und durch das oft minderwertige äußere Erscheinungsbild der Einrichtungen auslösen. Hinzu kommen häufig Immissionskonflikte, die durch den nächtlichen oder publikumsintensiven Betrieb derartiger Einrichtungen ausgelöst werden. Somit kann durch den Ausschluss von Vergnügungsstätten ein „trading-down"-Effekt und ein möglicher Attraktivitätsverlust sowohl des vorliegenden Plangebietes als auch des angrenzenden Stadtzentrums verhindert werden.

Werbeanlagen, die **Fremdwerbung** zum Gegenstand haben, stellen bauplanungsrechtlich eine Unterart eines Gewerbebetriebs im Sinne von § 6 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO dar. Sie sollen im gesamten Plangebiet zur Erhaltung und Entwicklung des Orts- und Landschaftsbildes (§ 1 Abs. 5 Satz 2, Abs. 6 Nr. 5 BauGB) und zur Fortentwicklung des Ortsteils (§ 1 Abs. 5 Nr. 4 BauGB) ausgeschlossen werden. Denn Fremdwerbeanlagen beschränken sich darauf, optisch aufzufallen, ohne an Ort und Stelle ein den geweckten Wünschen entsprechendes Angebot zur Verfügung zu stellen und auf diese Weise zur Attraktivität des Gebiets beizutragen. Weil das Plangebiet direkt an der Bahnlinie liegt, droht zudem eine unerwünschte Häufung und Massierung von Fremdwerbeanlagen. Aufgrund ihrer optisch auffallenden grellen Gestaltung haben Fremdwerbeanlagen eine negative Wirkung auf das Orts- und Landschaftsbild. Dabei ist gerade das Plangebiet aufgrund seiner Lage optisch besonders schützenswert. Diese besondere Lage am Bahnhof soll nicht durch auffällige, grelle und störende Fremdwerbeanlagen verunstaltet werden.

Der Ausschluss der Fremdwerbeanlagen erhöht also insgesamt die Standortqualität und Attraktivität des Plangebiets und trägt zur positiven Fortentwicklung des Gebiets bei. Um den ansässigen Unternehmen allerdings die wirtschaftlich häufig notwendige Eigenwerbung zu ermöglichen, sollen Werbeanlagen nicht vollständig, sondern nur als Fremdwerbeanlagen ausgeschlossen werden. Dadurch bleibt auch die allgemeine Zweckbestimmung des Gebietes gewahrt.

A2 Maß der baulichen Nutzung

Zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung werden die Grundflächenzahl, die Zahl der Vollgeschosse sowie die Höhe baulicher Anlagen festgesetzt. Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzungen werden abgeleitet aus der angrenzend vorhandenen räumlichen und baulichen Struktur sowie der gewünschten baulichen Struktur im Plangebiet.

A2.1 Grundflächenzahl

Bei einer solch besonderen innerstädtischen Lage, bei der durch verschiedene Nutzungen aus Andienung, Parkierung und überbauter Fläche eine intensivere Flächenausnutzung unabdingbar ist, ist das Überschreiten der Orientierungswerte für die Obergrenze nach § 17 Abs. 1 BauNVO für Mischgebiete (GRZ 0.6) vertretbar und städtebaulich gewünscht. Das Plangebiet ist seit vielen Jahrzehnten voll versiegelt, erfährt jedoch durch die Neubebauung und Umgestaltung des Bereichs einen erheblichen Qualitätsgewinn, sodass hier auch weiterhin eine dichte Bebauung, mit einem großen Teil an versiegelten Flächen, in Kauf genommen wird. In Abwägung der einzelnen Belange wird der Schaffung eines gemischt genutzten Gebietes, das eine Vielzahl von Aufgaben übernehmen kann (Wohnraum, Gewerbeflächen, Nahversorgung etc.) und den Bahnhofsbereich belebt, der Vorzug gegeben.

A2.2 Zahl der Vollgeschosse

Die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse entspricht den Rahmenbedingungen der städtebaulichen Planvorgaben im Investorenauswahlverfahren und dem gewünschten städtebaulichen Erscheinungsbild am Bahnhof als neuralgischen Punkt. Zur Brücke hin sind vier Vollgeschosse möglich, zentral fünf und in Richtung der bestehenden Bebauung drei Vollgeschosse, als Übergang zur angrenzenden Bestandsbebauung.

A2.3 Höhe der baulichen Anlagen

Die Kubatur der Gebäude wird u.a. durch die maximale Gebäudehöhe geregelt. Die zulässigen Gebäudehöhen sind auf die gewollte Gliederung der Baukörper durch unterschiedliche Gebäudehöhen abgestimmt und orientieren sich am geplanten baulichen Konzept.

Die Regelungen für haustechnische Anlagen und Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie sind getroffen, da diese Anlagen üblicherweise erforderlich bzw. verpflichtend zu errichten sind, sich aus gestalterischen Gesichtspunkten jedoch nicht auf die festgesetzte optisch wirksame Gebäudehöhe auswirken.

A3 Bauweise

Aufgrund der Form des Plangebietes (schmal und lang) stellt sich eine Riegelbebauung als optimale Lösung dar. Durch die Festsetzungen soll ermöglicht werden, dass die Grundstücke über die gesamte Länge bebaut werden kann und somit die notwendige städtebauliche Dichte erreicht wird. Hierzu wird die Längenbeschränkung der offenen Bauweise aufgehoben.

A4 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen festgesetzt. Sie wurden aus dem städtebaulichen Konzept heraus entwickelt und sind ausreichend groß festgesetzt, sodass die angedachte Planung wie vorgesehen verwirklicht werden kann. Die einzelnen Baugrenzen sichern dabei auch die gestaffelte Höhengliederung in Richtung Bahnhofsvorplatz mit der geplanten Auskragung eines Laubenganges als zweiten baulichen Rettungsweg. Der durch das Plangebiet verlaufende Hauptwassersammler sowie der verdolte Bodenbach wirken sich einschränkend auf die Bebaubarkeit des Grundstückes aus. Um notwendige Schutzmaßnahmen zu ergreifen, wurden die Festsetzungen diesbezüglich ausgestaltet.

A4.1 Stellplätze, Garagen, Carports und Tiefgaragen

Offene Stellplätze und Tiefgaragen beeinträchtigen die Gestalt des Straßenraumes weniger als Garagen und Carports und können deshalb auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zugelassen werden.

A4.2 Nebenanlagen

Das Plangebiet soll durch den Hauptbaukörper dominiert werden und einen städtebaulich markanten Punkt bilden. Nebenanlagen in Form von Gebäuden würden diesem Ziel entgegenstehen, sodass diese ausgeschlossen werden.

A4.3 Von Bebauung freizuhaltende Fläche

Die Festsetzungen wurden zum Schutz des durch das Plangebiet verlaufenden Hauptwassersammlers und des verdolten Bodenbaches aufgenommen. Hierbei sind unterschiedliche Maßnahmen umzusetzen, um die Anlagen in ihrer bestehenden Form nicht zu gefährden. Somit müssen in den zwei betreffenden Bereichen unterschiedliche Vorgaben berücksichtigt werden.

Im Bereich des Hauptwassersammlers ist eine Überbauung mit einem Gebäude grundsätzlich möglich, solange ein ausreichender Abstand zwischen den Anlagen bleibt. Im Gegensatz hierzu muss im Bereich der Verdolung das Erdgeschoss freigehalten werden. Ein übermäßiger statischer Lastabtrag könnte sich hierbei negativ auf die Bodenbachverdolung auswirken, sodass im Bereich der Verdolung im Erdgeschoss nur bauliche Anlagen in Form von Stellplätzen, Zufahrten u.ä. zugelassen werden.

A5 Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsfläche

Im Nordosten, außerhalb des Plangebietes, bestehen bauliche Anlagen, die direkt auf der Grenze errichtet wurden. Aufgrund der Abstandsflächenvorschriften ist im direkten Grenzbereich demnach eine Bebauung nur eingeschränkt möglich bzw. es müssen zur eigenen Grenze größere Abstände eingehalten werden, da sich Abstandsflächen nicht überlagern dürfen. Aufgrund der länglich schmalen Form des Plangebietes soll dieses so effektiv wie möglich ausgenutzt werden können. Üblicherweise ist entsprechend den Vorgaben der Landesbauordnung ein Ab-

standsflächenfaktor von 0,4 der Wandhöhe einzuhalten. Bei der geplanten Gebäudehöhe von 12,0 m würde dies einer Abstandsfläche von 4,8 m entsprechen. Im vorliegenden Fall ist das Plangebiet jedoch mit einem Kerngebiet oder einem urbanen Gebiet hinsichtlich der städtebaulichen Zielsetzung und der gewünschten städtebaulichen Dichte vergleichbar, sodass hier ein Abstandsflächenfaktor von 0,2 als angemessen betrachtet wird. Dies würde einer Abstandsflächentiefe von 2,4 m gleichkommen, wobei die Mindesttiefe von 2,5 m grundsätzlich einzuhalten ist. Die Möglichkeit der Reduzierung des Abstandsflächenfaktors wurde auf einen Teilbereich des Plangebietes beschränkt. In den übrigen Bereichen befinden sich direkt angrenzend öffentliche Verkehrsflächen und Bahnflächen, auf die die Abstandsflächen hälftig gelegt werden können, sodass hier kein Erfordernis besteht abweichende Maße festzusetzen.

A6 Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen

Das geplante Gebäude kragt im Bereich des Bahnhofsvorplatzes um ca. 1,2 m aus, um einen zweiten baulichen Rettungsweg in Form eines Laubenganges umzusetzen. Dies wird durch die Festsetzungen zur Höhenlage ermöglicht. Da die darunterliegenden Flächen dennoch ihre Zweckbestimmung als öffentliche Verkehrsfläche beibehalten sollen, werden diese als solche gesichert.

A7 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

A7.1 Extensive Dachbegrünung

Die Wärmespeicherung des Substrates verzögert Temperaturschwankungen. Es verhindert somit ein schnelles Aufheizen der Dachflächen am Tag und verringert die nächtliche Wärmeabstrahlung. Begrünte Dächer speichern Niederschlagswasser, bringen einen Teil davon durch Verdunstung vorzeitig in den atmosphärischen Wasserkreislauf zurück und lassen das Überschusswasser erst zeitverzögert in die Kanalisation abfließen. Dachbegrünungen mit Pflanzgesellschaften, die weitgehend durch natürliche Sukzession bestimmt wurden, dienen als ökologische Trittsteine für diverse Insekten und Vogelarten.

A7.2 Dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser

Entsprechend den gesetzlichen Forderungen des Wasserhaushaltsgesetzes und des Wassergesetzes Baden-Württemberg ist anfallendes Niederschlagswasser zu versickern, zu verrieseln oder ohne Vermischung mit Schmutzwasser in einen Vorfluter einzuleiten. Das öffentliche Kanalisationsnetz sieht bisher keine getrennte Führung von Niederschlagswasser und Schmutzwasser vor, sodass nur die Einleitung in das bestehende Mischwassersystem zur Verfügung steht. Um die Menge des abfließenden Wassers in die Mischwasserkanalisation jedoch zu minimieren, wird festgesetzt, dass das anfallende Niederschlagswasser von Dachflächen über

die Dachbegrünung zurückgehalten werden muss. Der Nachweis des Rückhaltevolumens der Dachbegrünung muss im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erfolgen. Sollte das Rückhaltevolumen der Dachbegrünung nicht ausreichen, sind Zisternen zur Zwischenspeicherung umzusetzen.

A7.3 Oberflächenbelag Erschließungswege / Stellplätze

Der Einsatz von wasserdurchlässigen Belägen für offene Stellplätze und Wege hat ökologische Gründe. So kann das Regenwasser hier versickern und zur Grundwasserneubildung beitragen.

Durch eine Aufkantung o.Ä. wird verhindert, dass sich verschmutztes Regenwasser der angrenzenden Straßenverkehrsflächen mit unverschmutztem Regenwasser vermischt und versickert.

A7.4 Außenbeleuchtung

Die Festsetzung dient dem Schutz von nachtaktiven Insekten und trägt damit zum Schutz der Fauna bei.

A8 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Die eingetragenen Leitungsrechte sichern die Leitungsführung für den Hauptwassersammler und den verdolten Bodenbach.

A9 Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen

Die festgesetzten Maßnahmen unter A9.1 bis A9.4 entsprechen den Vorgaben der schalltechnischen Untersuchung, die zum Bebauungsplan angefertigt wurde. Dies gewährleistet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im geplanten Mischgebiet unter Berücksichtigung der jeweiligen Nutzungen.

A10 Höhenlage

Aufgrund der geplanten Gebäudeauskragung über die öffentliche Verkehrsfläche des Bahnhofvorplatzes sind Festsetzungen der Höhenlage erforderlich. Dies sichert die Schichtung der jeweiligen Nutzung mit ihren Zweckbestimmungen. Auf die weiteren Ausführungen unter A4 und A6 wird verwiesen.

9 Begründung zu den örtlichen Bauvorschriften

B1 Äußere Gestaltung der baulichen Anlagen

B1.1 Dachform / Dachneigung und B1.2 Dachdeckung

Das geplante Konzept sieht die Umsetzung von Flachdächern vor. Dies wird in den vorliegenden Bauvorschriften festgesetzt. Dies hat den Vorteil, dass die Dachflächen effektiv begrünt werden und als Niederschlagswasserretention dienen können.

B1.3 Fassadengestaltung / Materialien

Auch die Fassadengestaltung prägt das städtebauliche Erscheinungsbild. Bei der Auswahl wurde darauf geachtet, dass nur Materialien festgesetzt werden, die ortstypisch sind. Negative Auswirkungen durch Blendung o.ä. auf den Bahnverkehr werden durch den Ausschluss von reflektierenden und glänzenden Materialien vermieden.

B2 Anforderungen an die Gestaltung und Nutzung der unbebauten Flächen, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen

B2.1 Einfriedungen

Die Regelung soll zu einem optisch offenen und lebendigen Stadtraum beitragen.

B3 Abweichende Abstandsflächentiefe

Diese Festsetzung wurde getroffen, um die gewünschte bauliche Nutzung zu ermöglichen und das gewünschte städtebauliche Konzept umsetzen zu können. Auf die weiteren Ausführungen unter den planungsrechtlichen Festsetzungen A5 wird verwiesen.

B4 Ordnungswidrigkeiten

Die Festsetzung dient im Sinne von § 75 Abs. 3 Nr. 2 LBO, der rechtsicheren Feststellbarkeit etwaiger Ordnungswidrigkeiten sowie der Durchsetzung von Bußgeldern bei Zuwiderhandlung gegen die örtlichen Bauvorschriften.

10 Flächenbilanz

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 795 m². Das festgesetzte Mischgebiet umfasst dabei ca. 778 m², die öffentliche Verkehrsfläche ca. 17 m².

11 Bodenordnung

Die Grundstücke befinden sich in Privateigentum. Die Grundstücke sind bereits erschlossen. Bodenordnende Maßnahmen und Folgeverfahren sind deshalb nicht notwendig.

12 Auswirkungen des Bebauungsplans

Durch den Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der gewünschten städtebaulichen Entwicklung am Bahnhof geschaffen. Es wird dazu beigetragen, dass der wichtige Standort durch die geplante hochbauliche Entwicklung zukunftsfähig und qualitativ hochwertig fortentwickelt wird.

Hinweis: Gem. § 13a Abs. 2 BauGB i.V.m. §13 Abs. 3 BauGB wird von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB abgesehen.

Wernau (Neckar), den 17.12.2024

.....

Christiane Krieger,
Bürgermeisterin

STADT WERNAU (NECKAR) 1 LANDKREIS ESSLINGEN