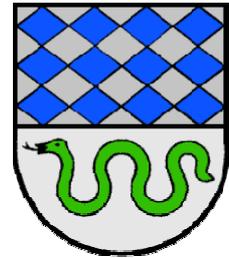


3. Änderung Bebauungsplan “Wohngebiet Nord-West“



in der Gemeinde Oftersheim

Ausfertigung

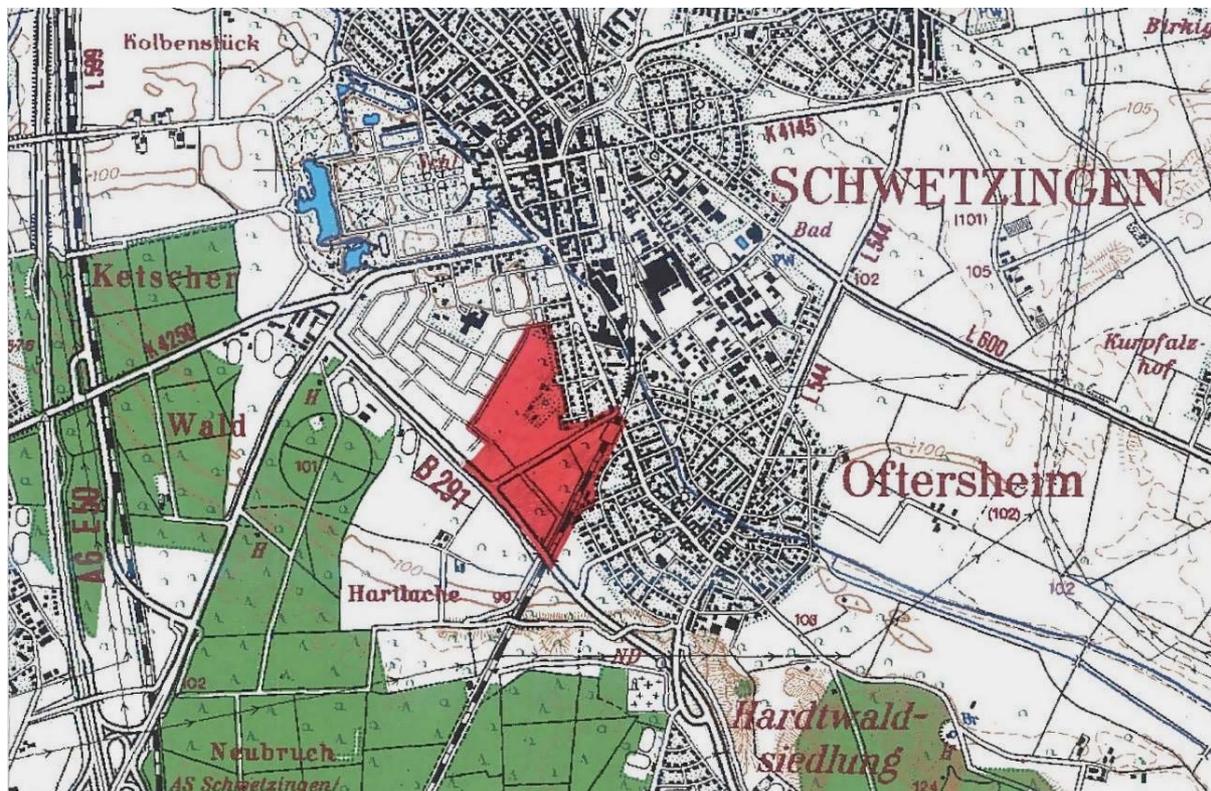
Begründung

21. Juli 2009

VERFAHRENSABLAUF - vereinfachtes Verfahren gem. § 13 BauGB -

Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB)	_____	17.03.2009
Öffentliche Bekanntmachung	_____	20.03.2009
Billigungs-/Auslegungsbeschluss	_____	19.05.2009
Öffentliche Bekanntmachung	_____	22.05.2009
Planauslegung (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)	_____ vom 02.06.2009 bis	02.07.2009
Beteiligung der betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 13 Abs. 2 Nr. 3 BauGB) _____ mit Schreiben vom 22.05.2009		
Satzungsbeschluss (§ 10 BauGB)	_____	21.07.2009
Inkrafttreten	_____	24.07.2009

ÜBERSICHTSLAGEPLAN



3. Änderung Bebauungsplan „Wohngebiet Nord-West“

INHALT	SEITE
1. Anlass und Zweck der Planaufstellung	1
2. Planhistorie.....	1
3. Gebietsabgrenzung	3
4. Bestand	3
5. Städtebauliches Konzept.....	3
6. Planungsziele	4
7. Art der Nutzung	4
8. Bebauung	5
9. Erschließung	6
10. Gemeinbedarf, öffentliche Grünfläche.....	6
11. Bauweise.....	6
12. Erhöhung der Stellplatzverpflichtung, Garagen, Stellplätze und Tiefgaragen	7
13. Ausführungen zum Umweltschutzbericht nach § 2a BauGB.....	7
14. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	8
15. Beschränkung zur Verwendung von luftverunreinigenden Stoffen.....	8
16. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	8
17. Altlastenverdächtige Flächen	10
18. Ver- und Entsorgung	10
19. Bodenordnung und Realisierung.....	10
20. Begleitende Fachgutachten.....	10
21. Kosten und Finanzierung	10
22. Planungsstatistik	11

Bearbeitung durch:

BauLand!
Entwicklung GmbH

Mannheimer Straße 96 • 68723 Schwetzingen
Internet : www.bauland-entwicklung.de
Email : Info@bauland-entwicklung.de
Fon : 06202 - 859 38-0 Fax : 06202 - 859 38-55
Geschäftsführer : Petra Butsch + Stefan T. Butsch
HRB-Nr. : Amtsgericht Mannheim HRB 422222

Gemeinde Oftersheim • 3. Änderung Bebauungsplan "Oftersheim Nord-West" • Juli 09

Bearbeitung durch:

BauLand! Entwicklung GmbH • Amtsgericht Mannheim HRB 422222 • Mannheimer Straße 96 • 68723 Schwetzingen

Gemeinde Oftersheim

Bebauungsplan „Wohngebiet Nord-West“

Begründung

1. Anlass und Zweck der Planaufstellung

Das im Nordwesten der Gemeinde Oftersheim gelegene Plangebiet mit einer Fläche von ca. 32 ha. soll als Baugebiet mit überwiegender Wohnnutzung erschlossen werden.

Durch seine attraktive Lage und gute Verbindung zu vorhandenen öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen ist eine Eignung dieses Geländes als Wohnstandort sehr gut gegeben.

Nach dem verbindlichen Regionalplan „Unterer Neckar“ liegt Oftersheim auf der Entwicklungsachse Mannheim-Schwetzingen-Hockenheim- (Karlsruhe) und ist als Achsenstandort Bereich mit verstärkter Siedlungsentwicklung über den Eigenbedarf hinaus. Mit dieser regionalplanerischen Einstufung übernimmt die Gemeinde auch Entlastungsfunktionen im Verdichtungsraum Heidelberg/Mannheim. Der neue Wohnschwerpunkt liegt im Einzugsgebiet eines regionalen Haltepunktes im zukünftigen S-Bahnverkehr. Die Einwohnerzahlen der Gemeinde Oftersheim haben seit den achtziger Jahren abgenommen. Auch um diesem Trend entgegenzuwirken, ist die Aufstellung dieses Bebauungsplanes erforderlich.

Dem Bebauungsplan vorgeschaltet wurde ein städtebauliches Gutachten, welches im Jahr 1995 entschieden wurde.

Mit dem Bebauungsplan soll nach den Zielen dieses Gutachtens auch die Funktionsfähigkeit des durch die Bahn getrennten Siedlungsbereichs Nord-West hinsichtlich seiner Tragfähigkeit mit Einrichtungen der Infrastruktur mit Kindergarten und Einkaufsmöglichkeiten gestärkt werden. Durch seine flächensparende Bebauung und den großen Anteil öffentlicher Grünflächen wird der Siedlungsbereich über der Bahn aufgewertet. Die konsequente Südorientierung bei einem großen Teil der Wohngruppen berücksichtigt bereits im städtebaulichen Entwurf die Gesichtspunkte der Energieeinsparung.

Im verbindlichen Flächennutzungsplan für den Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim ist das Baugebiet als geplante Wohnbaufläche dargestellt. Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2. Planhistorie

Der Bebauungsplan „Wohn- und Gewerbegebiet Nord-West“ wurde am 20.07.2001 rechtskräftig.

Eine 1. Planänderung 2003 mit Rechtsverbindlichkeit am 23.01.2004 gegenüber dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan ergab sich insbesondere aus dem Anspruch der Umlegung, gut bebaubare und wirtschaftlich zu erschließende Grundstücke den Grundstückseigentümern zuzuteilen. Im gleichen Jahr wurde in einem Teilbereich des Gesamtplans eine gewerbliche Baufläche in ein Sondergebiet Einzelhandel geändert und erlangte als eigener Plan am 17.12.2004 Rechtskraft.

Mit einer weiteren Änderung des Bebauungsplans wurden beide Bebauungspläne wieder zusammengefasst. Der gewerbliche Anteil entfiel, sodass das Gesamtgebiet seitdem dem Wohnen und der Sicherung der Grundversorgung der Einwohner mit Gütern des täglichen Bedarfs dient und die Bezeichnung „Wohngebiet Nord-West“ erhielt. Die Änderung ermöglichte durch Neufestsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen eine besondere Wohnanlage im Bereich am zukünftigen S-Bahn-Haltepunkt. Die Änderung diene der Sicherung des Stellplatznachweises, der vom Stellplatzschlüssel der Landesbauordnung abweicht. Bei der Durchführung der Erschließung waren weitere Versorgungsstandorte der Versorgungsträger bzw. Verschiebungen auf andere Standorte erforderlich geworden. Für einige Grundstücke wurden die Bauweise und die Dachform geändert. Diese Änderung des Bebauungsplanes wurde am 11.11.2005 rechtskräftig.

Der nunmehr vorliegenden 3. Änderung des Bebauungsplanes gingen im vergangenen Jahr mehrfache Beratungen im Technischen Ausschuss des Gemeinderates hinsichtlich erforderlicher Änderungen der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes „Nord-West“ voraus. Grundsätzliche Anpassungen sind in einigen Punkten der bauordnungsrechtlichen Festsetzungen notwendig geworden, da die Genehmigungspraxis gezeigt hat, dass Teilbereiche nicht, oder nur unzureichend geregelt sind. Unterschiedliche Stellungnahmen der Baurechtsbehörde führten so in einem Punkt dazu, dass durch die bestehende Rechtsauslegung nach Auffassung der Gemeinde eine unzumutbare Härte für einzelne Bauherren auftreten würde.

Im Einzelnen werden:

- die Beschränkung der zulässigen Überschreitung von Baugrenzen durch Terrassen in wasserdurchlässig befestigter Bauweise aufgegeben,
- die Zulässigkeit von einem Spielhaus/-turm in Holzbauweise mit einer maximalen Höhe von 3,70 m und einem Rauminhalt von max. 6,0 m³ geregelt,
- die zulässige Dachform für Garagen und Carports auf zu begrünende Flachdächer beschränkt,
- die Zulässigkeit von Zwerchgiebeln analog zu Dachgauben in Maß, Form und Gestaltung klarstellend geregelt,
- die Vorschrift zur baulichen Ausführung von Stellplatzüberdachungen in Gruppen vereinfacht, indem nunmehr bei gleicher Höhe auch unterschiedliche Neigungen zulässig sind,
- die bauliche Ausführung der vom öffentlichen Raum aus sichtbaren Abfallbehälterstandplätze geregelt, indem ein dreiseitiger Sichtschutz in einer Höhe von max. 1,20 m in Form einer Mauer, eines Zaunes o.ä. zu errichten ist,
- Sichtschutzblenden bei Doppel- und Reihenhäusern auf die Abgrenzung von Terrassen und Freisitzen und einem Mindestabstand von 2,50 m zur rückwärtigen bzw. vorderen Baugrenze beschränkt,
- die Regelungen zum erhöhten Stellplatznachweis vereinfacht.

Das Änderungsverfahren soll weiterhin verschiedene rechtsverbindliche Teiländerungen der letzten zwei Jahre wieder in einen Gesamtplan zusammenführen.

Die folgenden Teiländerungen zum Bebauungsplan „Wohngebiet Nord-West“ sollen mit der Gesamtänderung erfasst und in den rechtsgültigen Gesamtplan überführt werden:

1. Teiländerung Wohnbebauung zwischen den Straßen „Am Bahnhof“ und „Jochen-Klepper-Straße“, Satzungsbeschluss vom 04.12.2007
2. Teiländerung Sondergebiet Einzelhandel, Satzungsbeschluss vom 11.03.2008

3. Teiländerung Heinrich-Heine-Straße Flurstück Nr. 6488 und 6488/1, Satzungsbeschluss vom 11.03.2008
4. Teiländerung Luise-Rinser-Straße Flurstück Nr. 6672 – 6673/3, Satzungsbeschluss vom 10.09.2008

Da die Grundzüge der Planung nicht berührt sind und zulässige Vorhaben durch die Änderung nicht die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beinhalten, wird das vereinfachte Verfahren nach § 13 BauGB in Anspruch genommen.

3. Gebietsabgrenzung

Das Plangebiet wird begrenzt im Süden durch die Bundesstraße B 291, im Osten durch die Bahnlinie, im Norden durch die Bestandsbebauung im Zuge der Röntgen-, Kant- und Lessingstraße und im Westen durch die Gemarkungsgrenze zur Stadt Schwetzingen, auf deren Gemarkung ein großflächiges Neubaugebiet anschließt.

4. Bestand

Das Plangebiet ist nahezu eben, war landwirtschaftlich genutzt und ist heute bereits erschlossen und überwiegend bebaut.

Im Gebiet befindet sich ein Gartenbaubetrieb, der am Standort erhalten werden soll und somit Bestandteil des Bebauungsplans ist. Bei der angrenzenden Bestandsbebauung handelt es sich überwiegend um zweigeschossige Wohnhäuser mit geneigtem Dach.

Die Lessingstraße ist inklusive Anschluss zur B 291 ausgebaut und ist Haupteinfahrtsstraße des Wohngebiets.

Nennenswerter bzw. erhaltenswerter Baumbestand ist nicht vorhanden.

Im Bereich der Böschung zur Bundesstraße und an der Bahn sind Busch- und Heckengruppen angesiedelt, die als § 24a Biotop entspr. Naturschutzgesetz Baden-Württemberg eingestuft sind.

5. Städtebauliches Konzept

Ausgehend von der Lessingstraße als baumbeständiger Magistrale zwischen Hauptzufahrt von der B 291 und Bahnhofplatz entwickeln sich beidseits dieser Allee attraktive – weil stark durchgrünte – Wohngebiete, die in überschaubare Quartiere gegliedert sind. Maßstab und Dimension der geplanten Gebäude entsprechen dem in Oftersheim vorhandenen – ein Spielraum für ökologisches Wohnen wird im Rahmen des städtebaulichen Gesamtprojekts offen gehalten.

Herzstück des neuen Ortsteils ist ein großzügiger innerer Freiraum, der die einzelnen Wohnbereiche miteinander verknüpft und eine attraktive Mitte des Gebiets darstellt. In diesem Bereich liegen auch der Kindergarten sowie ergänzende öffentliche Grün- und Spielflächen. Unter dieser Fläche soll auch die Anlage einer zentralen Tiefgarage möglich sein.

Auf Höhe der Albert-Schweitzer-Straße wird ergänzend ein zweiter „Durchschlupf“ für Fußgänger und Radfahrer unter der Bahn vorgesehen, der vor allem als Verbindung zu den Schulen gedacht ist.

Im Neubaugebiet trifft man an dieser Stelle auf einen kleinen durchgehenden, aber schmal gehaltenen Grünraum, der in diesem Bereich etwas Luft zur Bahn freihält.

Das Wegesystem im Gebiet ist differenziert abgestuft, aber sehr einfach gehalten. Ziel ist es, möglichst große Anteile der Verkehrsflächen verkehrsberuhigt zu gestalten.

Für die Parkierung kann ein vielfältiges Angebot geschaffen werden – von Tiefgaragen der Geschossbauten über Carport-Anlagen bis zu Einzelgaragen auf den Grundstücken der Einfamilienhäuser.

Die Bebauung wird optimal zur Sonne hin ausgerichtet. Die Verwendung von Sonnenkollektoren wird empfohlen.

An der Nahtstelle der B 291 und Einfahrt in die Lessingstraße werden die Grundlagen geschaffen, dass sich hier ein Einkaufsmarkt mit weiteren Versorgungseinrichtungen entwickeln kann.

Entlang der Gemarkungsgrenze zu Schwetzingen wird eine aufgelockerte Bebauung vorgesehen.

Das angrenzende Verkehrssystem der Stadt Schwetzingen wird durch die Neubebauung nicht belastet.

Ein Konzept zur Versickerung von Dach- und Oberflächenwasser ist Bestandteil der städtebaulichen Gesamtplanung.

6. Planungsziele

Ziel der Planung ist es, unter Berücksichtigung der umgebenden Baustruktur eine Wohnbebauung mit eigenständigem Charakter zu entwickeln.

Neben einer ökologisch verträglichen Bebauung und Parkierung soll ein Wohngebiet entstehen, das zeitgemäße Wohnformen mit vertretbaren Dichtewerten verbindet.

Dabei wird eine möglichst intensive, flächensparende und der Situation angemessene Nutzung mit ausreichenden Grünanteilen angestrebt.

Folgende Rahmenbedingungen sind bei der Planung berücksichtigt:

- Schaffung eines verdichteten Wohnstandortes im Einzugsbereich eines zukünftigen S-Bahnstandortes
- Städtebauliche Anbindung an die benachbarte Baustruktur
- Gegliederte, kleinteilige Bebauung mit geneigten Dächern
- Bildung von überschaubaren Nachbarschaften
- Verträgliche und fußgängerfreundliche Anordnung der Erschließung
- Ermöglichung von flexiblen Bauformen
- Beschränkung der Bodenversiegelung
- Durchgrünung des Plangebietes

7. Art der Nutzung

Das Baugebiet soll dem Wohnen dienen und wird deshalb überwiegend als „Allgemeines Wohngebiet“ festgesetzt.

Die in „Allgemeinen Wohngebieten“ entsprechend Baunutzungsverordnung allgemein zulässigen „nicht störenden Handwerksbetriebe“ werden ausgeschlossen, weil diese dem gewünschten Gebietscharakter nicht entsprechen.

Ergänzend wird im Zuge der Lessingstraße am zukünftigen S-Bahnhof ein „Mischgebiet“ ausgewiesen, das Wohnen im Alter im Nahbereich der jungen Familien einschließlich notwendiger Versorgungseinrichtungen ermöglichen soll.

Der bestehende Gartenbaubetrieb verbleibt im Plangebiet und wird als SO₁ „Sondergebiet Gartenbaubetrieb“ festgesetzt. Seine äußeren Abgrenzungen werden den Grenzen der in seiner Nachbarschaft entstehenden Wohnquartiere angepasst.

Das SO₂ „Sondergebiet Einzelhandel“ dient der Grundversorgung der Gemeinde mit Verkaufsflächen von insgesamt 1.600 m² zentrenrelevanter Sortimente. In einem Einzelhandelsgutachten des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg Mannheim vom September 1999 wurde aufgrund des geringen Einzelhandelsbesatzes der Gemeinde eine nachfrageseitige Verkaufsfläche von 2.475 – 2.750 m² für den Zeitraum bis 2010 prognostiziert. Von den Fachbehörden wurde aus diesem Grunde der Ansiedlung eines Vollsortimenters einschließlich Getränke- und Drogeriemarkt sowie Backshop von 1.400 m² Verkaufsfläche zugestimmt. Weitere 200 m² dienen der Realisierung von Verkaufsflächen für Apotheke, Optiker usw..

8. Bebauung

Die Bebauung ist überwiegend mit zwei bis drei Vollgeschossen zuzüglich geneigtem, ausbaufähigem Dach konzipiert und fügt sich damit gut in die bauliche Charakteristik der Gemeinde ein. Entlang der bestehenden Bebauung gegenüber der Dürer-, Kant- und Richthofenstraße wird im Wesentlichen die Baustruktur angeglichen, um somit einen guten Übergang zum Neubaugebiet zu gewährleisten. Lediglich im Bereich des Kreisverkehrsplatzes ist eine viergeschossige Bebauung zugelassen.

Eine sinnvolle höhenmäßige Einbindung der Bebauung im Verhältnis zur bestehenden Nachbarschaft ist damit gegeben – entsprechende Höhenfestlegungen und Höhenbeschränkungen sind in die Festsetzungen aufgenommen.

Kellergeschosse außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sind nur mit einem Mindestabstand von 2,50 m zu den öffentlichen Grundstücksflächen zulässig. Damit soll vermieden werden, dass Eingriffe in öffentliche Verkehrsflächen erforderlich werden, auf denen mit z. T. nur 4,00 m Breite ohne Unterteilung in Geh- und Fahrspur die Tragfähigkeit bis an den Randbereich nicht gefährdet werden darf. Im Übrigen sind über die gesamte Straßenbreite Leitungen von Versorgungsträgern verlegt.

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung entsprechen ebenso der Charakteristik der Gemeinde. Das Gebiet wird überwiegend 2-geschossig bebaut mit Ausnahme der Bebauung entlang der Lessingstraße und am zukünftigen S-Bahnhaltepunkt. Hier können teilweise bis zu 4 Geschosse gebaut werden.

Insgesamt werden im Rahmen des Bebauungsplanes differenzierte Wohnformen (Mehrfamilienhäuser, verdichtete Hausgruppen, Doppel- und Einzelhäuser) ermöglicht, so dass auf unterschiedliche Nachfragesituationen flexibel reagiert werden kann.

Die Wohnbereiche bestehen aus Einzelquartieren, die jeweils eine überschaubare Anzahl von Wohneinheiten enthalten.

Die Wohnformen können vielfältig gemischt werden.

Die Gesamtkonzeption soll überschaubare Nachbarschaften fördern. Angestrebt wird eine intensive Begrünung in jedem Quartier, in denen die privaten Gärten durch gemeinschaftliche Freiflächen ergänzt werden können.

Die Innenzonen werden weitestgehend vom PKW-Verkehr freigehalten.

Tiefgaragen werden platzsparend halb unter die Geschossbauten geschoben.

Die Gebäudestruktur wird kleinteilig gehalten und entspricht in Dimension und Höhe der Charakteristik Oftersheims.

Die festgesetzten Gebäudetypen ermöglichen einen ausreichenden Spielraum zur Realisierung der erwünschten unterschiedlichen Wohnformen.

9. Erschließung

Das Baugebiet wird – ausgehend von der Bundesstraße B 291 – über die bereits bestehende, jedoch weiter ausgebaut Lessingstraße als Haupterschließungsstraße erschlossen.

Abzweigend von der Lessingstraße werden die einzelnen Wohnquartiere über ein abgestuftes Erschließungssystem (Erschließungsstraße mit abgetrenntem Gehweg, Wohnstraßen und Wohnwege ohne Trennung von Fahren und Gehen) erreicht.

Insbesondere auch um den Anteil der versiegelten Flächen möglichst gering zu halten, werden die Breiten der öffentlichen Erschließungswege entsprechend ihrem Verkehrsaufkommen minimiert.

Entlang der Ostgrenze des Plangebietes parallel zur Bahnlinie verbindet ein durchgehender Fuß- und Radweg den Bahnhofsbereich mit dem südlich der Bundesstraße gelegenen Landschaftsraum.

Neben der bereits vorhandenen Fußgängerunterführung am Bahnhof wird auf Höhe der Albert-Schweitzer-Straße eine zweite Fußgängerunterführung eingerichtet, so dass für eine gute Verbindung zwischen Neubaugebiet und bebauter Ortslage einschließlich Ortszentrum gesorgt ist.

Durch den Bahnhofsteil im Nordosten des Plangebietes mit zukünftigem S-Bahnanschluss und die bereits bestehende Buslinie mit zukünftig zwei Haltepunkten im Zuge der Lessingstraße ist der neue Ortsteil optimal an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen.

10. Gemeinbedarf, öffentliche Grünfläche

Prägendes Element der öffentlichen Einrichtungen im Plangebiet ist der zentrale Grünraum in der Gebietsmitte mit Kindergarten und öffentlichen Spiel- und Freibereichen.

Ergänzend erhalten die Bauteile beidseitig der Lessingstraße weitere öffentliche Spiel- und Freibereiche mit Spielmöglichkeiten für Kinder verschiedener Altersgruppen.

Weiter zu erwähnen sind der schmal gehaltene öffentliche Grünzug beim Fuß- und Radweg entlang der Bahnlinie sowie die öffentlichen Freiräume im Zuge der Bahnunterführungen beim Bahnhof und der Albert-Schweitzer-Straße.

In der Summe besteht für den neuen Ortsteil ein großzügiges Angebot an öffentlichen Freiräumen, welches im positiven Sinne zur Durchgrünung des Gesamtgebietes beiträgt.

11. Bauweise

Die festgesetzten Bauweisen sollen unterschiedliche Wohnformen ermöglichen (Einzel- und Doppelhäuser, Reihenhäuser bzw. Hausgruppen, Mehrfamilienhäuser). Ein wünschenswerter Spielraum bezogen auf die einzelnen Bauquartiere und Grundstücke ist erwünscht, lässt sich jedoch nur bei der Realisierung eines Gesamtquartiers durchsetzen. Trotzdem gewährleisten die Festsetzungen im Bebauungsplan ein genügend breites Spektrum unterschiedlicher Bauformen.

Im Falle der Errichtung von Tiefgaragen kann die zulässige Grundfläche bis zu einer Grundflächenzahl von max. 0,8 überschritten werden.

Diese Festsetzung ist zum Nachweis der privaten Stellplätze und ihrer Erschließung erforderlich.

Im Verhältnis zum dann sehr hohen Anteil der versiegelten Flächen wird durch die gleichfalls festgesetzte Übergrünung der Tiefgaragen der notwendige Ausgleich innerhalb der Bauquartiere geschaffen.

12. Erhöhung der Stellplatzverpflichtung, Garagen, Stellplätze und Tiefgaragen

Unter Ziffer 9 der örtlichen Bauvorschriften wird eine Erhöhung der Zahl der nachzuweisenden Stellplätze gegenüber der Verpflichtung nach § 37 Landesbauordnung aufgenommen. Diese Erhöhung begründet sich aus der besonderen planerischen Ausformung des Gebiets unter ökologischen Gesichtspunkten. Die Planung basiert auf einem Gutachten unter verschiedenen Planungsbüros, welches das Anliegen hatte, im Einzugsbereich zweier Oberzentren und des Mittelzentrums Schwetzingen unter schonender Inanspruchnahme vorhandener Ressourcen ein verdichtetes Wohngebiet in hoher Qualität zu schaffen.

Der trotz Verdichtung hohe Freiflächenanteil im Plangebiet wird insbesondere auch dadurch erzielt, dass die öffentlichen Verkehrsflächen im allgemeinen flächensparend dimensioniert sind und hierbei ein großer Anteil der Straßen als reine Wohn- und Anliegerstraßen in einer Breite von nur 4,0 m ausgebildet werden.

Entlang dieser Straßen ist ein Parkieren auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht möglich, so dass von einer Entlastung des Stellplatzbedarfs auf öffentlichen Flächen nicht ausgegangen werden kann. Somit muss zwangsläufig der gesamte – anerkanntermaßen deutlich über einem Stellplatz pro Wohneinheit liegende – private Stellplatzbedarf auf privaten Flächen untergebracht und dort entsprechend nachgewiesen werden.

Erst durch die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung werden mit den flächensparenden und schmal dimensionierten Verkehrsflächen überschaubare Nachbarschaften mit einem geringen Anteil von Fremdverkehr entstehen.

Um im Baugebiet genügend Freiflächen zu belassen, sind in den Allgemeinen Wohngebieten Garagen und Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Flächen, in den Vorgärten oder im Bauwuch bzw. in gesondert festgesetzten Flächen zulässig.

Die Festsetzung zur Ausbildung der Stellplätze in wasserdurchlässiger Bauweise ist erforderlich, um zu gewährleisten, dass der Anteil versiegelter Flächen auf das notwendige Maß beschränkt bleibt.

Im Geschosswohnungsbau wird der überwiegende Teil der privaten PKW-Stellplätze in Tiefgaragen nachzuweisen sein, wenn die Maximalwerte der Nutzungswerte in Anspruch genommen werden. Da die Oberfläche der Tiefgaragen zu begrünen und gärtnerisch anzulegen ist, verbleiben insgesamt genügend Grünflächen im Verhältnis zur überbauten Fläche.

13. Ausführungen zum Umweltschutzbericht nach § 2a BauGB

Der ursprüngliche Bebauungsplan „Wohn- und Gewerbegebiet Nord-West“ wurde durch einen Grünordnungsplan ergänzt, der auch die nach dem Baugesetzbuch geforderte Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung mit behandelt und einen Katalog von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorschlägt.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes zu Pflanzgeboten, zur Gestaltung der unbebauten Grundstücksflächen sowie zur Übergrünung der Tiefgaragen formen diese Vorschläge zur Sicherstellung der grünordnerisch-ökologischen Ausgleichsmaßnahmen aus.

Aus den Änderungen des Bebauungsplans ergab sich keine abweichende Bilanz zwischen Eingriffen in Natur und Landschaft durch die Realisierung des Bebauungsplans und den festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen. Die Grundzüge der 2. Änderung des Bebauungsplans, insbesondere ihre ökologischen Auswirkungen, wurden vor Einleitung des Beteiligungsverfahrens nach § 4 Abs. 1 BauGB im Sinne einer Umweltprüfung mit dem Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Umweltschutzamt, erörtert. Im Bereich des zukünftigen S-Bahnhaltepunktes wurde die zulässige Geschosshöhe in einem Teil um 1 Geschoss erhöht. Allerdings konnte die Geschossflächenzahl beibehalten werden. Die Grundflächenzahl konnte dadurch beibehalten werden, dass die Festsetzungsmöglichkeit nach § 19 (4) Satz 3

BauNVO genutzt wurde und bei Anordnung einer Tiefgarage zur Unterbringung der notwendigen Stellplatzflächen eine Anrechenbarkeit auf die Grundfläche bis zu einer maximalen Grundflächenzahl von 0,9 zugelassen wird. Diese Überbauung wird durch großzügige Freiflächen am Bahnhof ebenso ausgeglichen wie durch die Schaffung einer weiteren öffentlichen Grünfläche in Bahnhofsnähe. Zudem müssen die eingeschossigen Teile der Bebauung (z.B. das geplante großflächige Foyer, das ca. 1/3 der bebauten Grundfläche ausmacht) mit einem Gründach versehen werden. An einigen Stellen sollen Mehrfamilienhäuser durch Einzel- und Doppelhäuser ersetzt werden, die die ökologische Bilanz verbessern.

Als Umweltschutzbericht zur 2. Änderung des Bebauungsplans dient ebenfalls der Grünordnungsplan zur Planaufstellung vom 14.09.1999.

Die nunmehr vorliegende 3. Änderung des Bebauungsplans wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB durchgeführt. Gem. § 13 (3) BauGB kann von der (erneuten) Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB und von einem (zusätzlichen) Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen werden.

14. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

Die als § 24a Biotop definierten Hecken im Bereich der B 291 zwischen Lessingstraße und Bahnlinie werden erhalten und in der Planzeichnung entsprechend gekennzeichnet.

Zur Rückhaltung der anfallenden Abwässer ist innerhalb des Plangebietes ein Rückhaltebecken vorgesehen, dessen Oberfläche zu begrünen ist.

Des weiteren werden innerhalb der nicht überbaubaren Flächen der privaten Baugrundstücke natürliche Versickerungsflächen für die auf den privaten anfallenden Dachwässer festgesetzt, so dass eine Entlastung des örtlichen Entwässerungssystems erreicht und gleichzeitig ökologischen Belangen Rechnung getragen wird.

Der Anteil des anfallenden Bodenaushubs im Plangebiet wird durch die Höhenplanung der öffentlichen Verkehrswege minimiert.

Es ist vorgesehen, die öffentlichen Verkehrsflächen mit ihrem Unterbau auf das heute vorhandene Geländenniveau zu setzen, so dass sich für die anschließende Privatgrundstücke eine zu verfüllende Höhendifferenz von mindestens ca. 0,5m ergibt. Ein möglichst großer Anteil des Aushubmaterials kann so innerhalb des Plangebietes wieder verwendet werden.

15. Beschränkung zur Verwendung von luftverunreinigenden Stoffen

Die Wärmeversorgung des Plangebietes ist mit Fernwärme vorgesehen.

Durch den Ausschluss der Verwendung von luftverunreinigenden Stoffen zu Heizzwecken soll ein Beitrag zum aktiven Umweltschutz im stark belasteten Rhein-Neckar Raum geleistet werden.

Eine Ausnahme wird für offene Kamine und Kachelöfen bei ausschließlicher Verwendung von Holz als Brennstoff für einen Raum je Wohneinheit gemacht, da für diese Fälle der Schadstoffausstoß relativ gering ist.

16. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Da das Plangebiet im Südwesten durch die Bundesstraße und im Osten durch die Bahnlinie Lärmeinwirkungen ausgesetzt ist, sind für die jeweils angrenzende Bebauung aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die notwendigen Maßnahmen wurden im schalltechnischen Gutachten des Büro Genest und Partner vom 02.09. / 29.10.1999, welches durch weitere Untersuchungen vom Mai 2003

ergänzt wurde, ermittelt und in dem erforderlichen Umfang in den Bebauungsplan übernommen.

Lärmschutzwand entlang der Eisenbahntrasse

Entlang der Westgrenze der Eisenbahntrasse ist eine Lärmschutzwand von 3,5 m Höhe (Höhenangabe bezogen auf Gleisoberkante) zu errichten. Diese Lärmschutzwand verläuft parallel zu den Gleisen durchgehend von der Mischgebietsbebauung im Quartier 1.1 im Norden bis zu der Überquerung der B 291 über die Gleise im Süden.

Die Lärmschutzwand muss den besonderen Anforderungen der „Richtlinie für bauliche Lärmschutzanlagen an Eisenbahnstrecken, RLE, Drucksache Nr. DS 8000103“ der Deutschen Bundesbahn entsprechen. Zur Verhinderung unzulässiger Schallreflexionen muss die den Gleisen zugewandte Seite der Lärmschutzwand schallabsorbierend ausgebildet sein.

Die schalltechnischen Vorgaben sind durch Prüfzeugnis nachzuweisen. Auf den Nachweis für das Schalldämmmaß kann verzichtet werden, wenn die flächenbezogene Masse der Lärmschutzwand an der ungünstigsten Stelle mindestens 40 kg/m² beträgt.

Lärmschutzwand und Lärmschutzwand an der B 291

Der im Westen im Bereich der Schwetzingen Gemarkung bereits vorhandene Lärmschutzwand ist in einer Höhe von 3,5 m (bezogen auf Straßenniveau) bis zur Einmündung der Lessingstraße und von dort nach dem Radius bis zum Kreisel geradlinig bis auf etwa 1 m Höhe abgesenkt weiterzuführen.

Von der Lessingstraße bis zur Überführung über die Eisenbahntrasse ist entlang der B 291 eine bezogen auf Straßenniveau 3,5 m hohe Lärmschutzwand zu errichten. Ihr Abstand zum Fahrbahnrand soll 2,50 m betragen.

Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden

Aus den Ergebnissen des Schallschutzgutachtens geht hervor, dass auch nach Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwände und der Verlängerung des Lärmschutzwalls insbesondere im Bereich der Schienentrasse die schalltechnischen Orientierungswerte zum Teil noch erheblich überschritten werden. Da eine Erhöhung der Lärmschutzwände über die vorgesehene Höhe von 3,5 m hinaus aus gestalterischen Gründen nicht wünschenswert ist und im Bereich der Lessing- und Richthofenstraße innerhalb des Plangebiets keine Lärmschutzwände errichtet werden können, sind somit Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden selbst vorzusehen, die den von außen einwirkenden Verkehrslärm soweit reduzieren, dass eine unzumutbare Beeinträchtigung innerhalb der Gebäude ausgeschlossen wird.

Dies kann z.B. bei der Planung der Gebäude durch eine geeignete Grundrissgestaltung angestrebt werden, in der Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräume möglichst nur auf den der Schienentrasse bzw. der Straße abgewandten Gebäudeseiten angeordnet werden. Wo dies nicht oder in nicht ausreichendem Maße möglich ist, sind die Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräume vor dem von außen einwirkenden Lärm durch eine ausreichende schalltechnische Dimensionierung der Außenbauteile zu schützen (passiver Schallschutz).

Der Bebauungsplan enthält hierzu in seinem Textteil die entsprechend Schallschutzgutachten erforderlichen Festsetzungen.

17. Altlastenverdächtige Flächen

Im Gebiet des Bebauungsplans befand sich innerhalb der Flurstücke 6499 und 6500 nahe der Lessingstraße ein mit Erdaushub und Bauschutt verfülltes ehemaliges Regenrückhaltebecken.

Zur näheren Erkundung des Untergrunds wurde für dieses Gelände eine Bodenuntersuchung durchgeführt, vgl. Gutachten der Töniges GmbH vom 18.02.2000. Ergebnis der Untersuchung ist, dass für die betreffende Fläche grundsätzlich eine Nutzung als Wohngebiet möglich ist. Die in dem Gutachten enthaltenen Vorschläge zur Abdeckung des Bodens und zur Behandlung des Aushubmaterials sind in die Festsetzungen des Bebauungsplans eingeflossen. Die Gemeinde als derzeitiger Grundstückseigentümer hat den vollständigen Austausch des belasteten Bodens im Rahmen der Erschließungsarbeiten veranlasst. Mit Abschluss der Erschließungsarbeiten sind die Grundstücke uneingeschränkt bebaubar.

18. Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebiets mit Fernwärme, Strom, Wasser und Abwasser ist sichergestellt.

Der das Plangebiet zwischen Schwetzingen und bebauter Ortslage Oftersheim durchziehende Abwasserkanal ist berücksichtigt.

19. Bodenordnung und Realisierung

Zur Verwirklichung der Planung ist ein Bodenordnungsverfahren durchgeführt worden. Die Baumaßnahmen können in mehrere Teilabschnitte gliedert werden.

Es wird ein Realisierungszeitraum von 10 – 15 Jahren kalkuliert.

20. Begleitende Fachgutachten

Der Umfang der Planungsmaßnahmen und die damit zusammenhängende erwünschte Integration verschiedener fachlicher Belange schon in einem frühen Planungsstadium machte die Erstellung folgender Fachgutachten notwendig, auf deren Ergebnisse im einzelnen verwiesen wird:

- Ökologisch und ökonomisch optimiertes Energiekonzept der Badenwerk Aktiengesellschaft Karlsruhe vom Mai 1996
- Entwässerungstechnische Stellungnahme der GWK Ingenieure Mannheim vom 25.05.1993
- Geologisches Gutachten der Töniges GmbH Sinsheim vom 30.01.1996
- Schalltechnisches Gutachten des Büros Genest und Partner vom 02.09. / 29.10.1999 / Mai 2003
- Bodenuntersuchung im Bereich des ehemaligen Rückhaltebeckens der Töniges GmbH Sinsheim vom 18.02.2000

Der Bebauungsplan „Wohn- und Gewerbegebiet Nord-West“ wird des Weiteren durch den städtebaulichen Entwurf vom 20.06.2000 sowie den Grünordnungsplan vom 20.06.2000 ergänzt.

21. Kosten und Finanzierung

Die bei der Erschließung des Baugebiets entstehenden gemeindlichen Kosten werden über die Erhebung von Anliegerbeiträgen gemäß den Bestimmungen der gemeindlichen Satzung bzw. im Rahmen einer Kostentragungsvereinbarung zwischen Erschließungsträger und Grundstückseigentümern finanziert.

22. Planungsstatistik

B-Plan „Wohngebiet Nord-West“	
Allgemeines Wohngebiet	188.975 m ²
<ul style="list-style-type: none"> • davon Bestandsgebiet östlich der Bahn • davon neue Bauflächen Wohnen 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.210 m² • 185.403 m²
Mischgebiet	1.439 m ²
Sondergebiet	25.515 m ²
<ul style="list-style-type: none"> • davon SO1 „Sondergebiet Gartenbau“ • davon SO2 „Sondergebiet Einzelhandel“ 	<ul style="list-style-type: none"> • 15.924 m² • 9.591 m²
Gemeinbedarfsflächen	2.903 m ²
öffentliche Grünflächen	19.644 m ²
Versorgungsflächen inkl. Rückhaltebecken	2.456 m ²
öffentliche Verkehrsflächen inkl. Bestand Lessingstraße	60.118 m ²
private Verkehrsfläche	362 m ²
Fläche für Gleisanlagen der Deutschen Bahn (nachrichtliche Übernahme entspr. § 9 (6) BauGB)	16.831 m ²
Geltungsbereich	317.881 m² (ca. 32 ha)