

Stadt Ditzingen

Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften

„BAHNHOF DITZINGEN TEIL 1“ NR. 01.5.1

Erneuter Entwurf vom 07.07.2014

BEGRÜNDUNG

Inhaltsverzeichnis

- 1 Verfahrensablauf und Grundlagen
- 2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung
- 3 Ziele und Zwecke der Planung
- 4 Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse
- 5 Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches
- 6 Städtebauliches Konzept
- 7 Einzelhandel
- 8 Schall
- 9 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
- 10 Sonderuntersuchung Fauna
- 11 Altlasten / Kampfmittel / Baugrundbeurteilung
- 12 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG i.V.m. § 17 UVPG
- 13 Umweltbelange
- 14 Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen
- 15 Begründung zu den örtlichen Bauvorschriften
- 16 Flächenbilanz
- 17 Auswirkungen des Bebauungsplans

1 Verfahrensablauf und Grundlagen

Das Plangebiet untergliedert sich bauplanungsrechtlich im Wesentlichen in **zwei unterschiedliche Bereiche**:

Dies ist zum einem der Bereich des geplanten Kreisverkehrs an der Stuttgarter Straße / B 295. Diese Zone ist im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans markiert worden, welche eine **Planfeststellungersetzende Wirkung** besitzt. Die Bewertung des Eingriffs in Natur und Landschaft und deren Ausgleich richtet sich für diesen Bereich nach §18 BNatschG. Ausgleichsmaßnahmen für diesen Bereich sind nach §15 BNatschG nicht abwägungsfähig. Die Auswirkungen bezüglich des Verkehrs und der Lärmemissionen wurden gutachterlich betrachtet (s. Kapitel 8)

Bei den **sonstigen Flächen** innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans handelt es sich um Maßnahmen der Nachverdichtung und Wiedernutzbarmachung einer innerörtlichen Fläche und damit um eine Maßnahme der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB. Dieser Bereich wird als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ im beschleunigten Verfahren aufgestellt.

Ein Bebauungsplan der Innenentwicklung kann im beschleunigten Verfahren nur aufgestellt werden, wenn in ihm eine zulässige Grundfläche im Sinne § 19 Abs. 2 BauNVO oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt ist von weniger als 20.000 m² bzw. insgesamt 20.000 m² bis weniger als 70.000 m² (§ 13 a Abs. 1 Satz 2 BauGB).

Der Bebauungsplan „Bahnhof Ditzingen Teil 1“ besitzt eine Gesamtgröße von ca. 1,95 ha. Der Bereich als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ besitzt (abzüglich des Bereichs mit Planfeststellungersetzender Wirkung) eine Fläche von lediglich ca. 1,76 ha. Bei dem vorgesehenen Versiegelungsgrad liegt die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO bei deutlich weniger als 20.000 m² und damit unterhalb des Schwellenwertes, der eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des BauGB genannten Kriterien erforderlich macht.

Aufgrund der Tatsache, dass der Bebauungsplan jedoch im Laufe des Verfahrens zur Offenlage von 3,17 ha auf eine Gesamtfläche von ca. 1,95 ha reduziert wurde und für den herausgenommene Teil jedoch in naher Zukunft der zusätzlicher Bebauungsplan weitergeführt werden soll, stehen diese in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang. Hieraus ergibt sich, dass eine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 2 BauGB notwendig ist. Diese ergab, dass das Vorhaben zu keinen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen führt. Es sind keine besonders empfindlichen Gebiete gemäß Anlage 2 des BauGB i.V.m. Anlage 2 des UVPG direkt oder indirekt erheblich nachteilig betroffen. Somit besteht keine Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB wird von einer Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB abgesehen.

Das Planverfahren ist mit Aufstellungsbeschluss vom 06.10.2009 eingeleitet worden. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB hat im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 13.12.2013 stattgefunden. Parallel fand eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB vom 04.12.2013 bis 03.01.2014 statt, zusätzlich wurde hierzu am 12.12.2013 ein Erörterungstermin durchgeführt.

2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Die Flächen nördlich des Bahnhofsbereichs wurden durch die Stadt Ditzingen erworben. In Abstimmung mit der DB AG wurde für diese Flächen zudem ein Entwicklungsverfahren gem. § 23 AEG beim Eisenbahnbundesamt durchgeführt. Überwiegende Teile der Flächen wurden entwidmet, wodurch diese in die Planungshoheit der Stadt übergegangen sind. Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens zur Neubebauung des Bahnhofsbereichs am 16.10.2012 wurde ein städtebaulicher Rahmenplan für das Gelände entwickelt. Ferner wird durch den Bebauungsplan die städtebauliche und gestalterische Qualität des Gesamtkonzepts des Wettbewerbsergebnisses erhalten und gesichert. Als Grundlage der künftigen städtebaulichen Entwicklung dient der am 17.11.2013 vom Gemeinderat Ditzingen beschlossene Rahmenplan für das Bahnhofsbereich. Heute weist das Areal deutliche Defizite im Bereich der Grundstücksstruktur, der Infrastruktur sowie im Bereich der baulichen Nutzung auf. Die geordnete städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich bedarf der Aufstellung eines Bebauungsplanes.

3 Ziele und Zwecke der Planung

Die Stadt Ditzingen verfolgt mit dem Bebauungsplan insbesondere folgende Ziele:

- Die Beseitigung der vorhandenen Funktionsmängel und Ausbau des Gebiets als Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort zur Stärkung und Erweiterung des innerstädtischen Angebots
- Schaffung eines attraktiven Eingangstors mit Einzelhandelsflächen innerhalb des zentralörtlichen Versorgungsbereichs
- Schaffung zeitgemäßer Grundstücksnutzungen
- Schaffung eines zeitgemäßen Mobilitätszentrums mit Zentralem Omnibusbahnhof und Verknüpfungen verschiedener Verkehrsarten

Als Grundlage der künftigen städtebaulichen Entwicklung dient die Überarbeitung des Rahmenplans vom 04.12.2013 für das Bahnhofsbereich.



Abbildung 1: Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses vom 04.12.2013
Lieb+Lieb Architekten BDA, Freudenstadt

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung des städtebaulichen Wettbewerbs - Bahnhof Ditzingen wurde im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sowie einer Marktanalyse des Büro Junker und Kruse deutlicher Bedarf für weitere Einzelhandelsflächen bzw. die Errichtung eines Nahversorgungszentrums gesehen. Mit der Errichtung von zusätzlichen Einzelhandels-, Büro- bzw. Dienstleistungsflächen in städtebaulich integrierter Lage wird die Nahversorgung des zentralörtlichen Versorgungsbereichs Ditzingen verbessert.

Es werden daher Sondergebiete (Einkaufszentrum, Sondergebiet Bahn) gem. § 11 BauNVO festgesetzt, wobei mit konkreten Festsetzungen die jeweilige Obergrenze der Verkaufsflächen bzw. die Festlegung der Sortimente im Hinblick auf ihre Raumverträglichkeit (Innenstadtrelevanz) geregelt wird.

4 Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse

1. Anpassungen an die Ziele der Raumordnung

Der Bebauungsplan und dessen Festsetzungen wurden insbesondere bezüglich seiner Verkaufsflächen (Größe und Sortiment) mit den Vorgaben des Landesentwicklungsplans und der Region Stuttgart abgestimmt. Der Bebauungsplan entspricht den Zielen der Raumordnung. Gemäß Regionalplan 2009 (liegt zur Genehmigung dem Wirtschaftsministerium vor) befindet sich das Plangebiet im Standort für Einkaufszentren, großflächiger Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe (VRG) (PS 2.4.3.2.3). Dieser Bereich wurde im Flächennutzungsplan 2015 als „Zone I für den Einzelhandel“ kenntlich gemacht und detailliert (gelbe Umrandung).

2. Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan

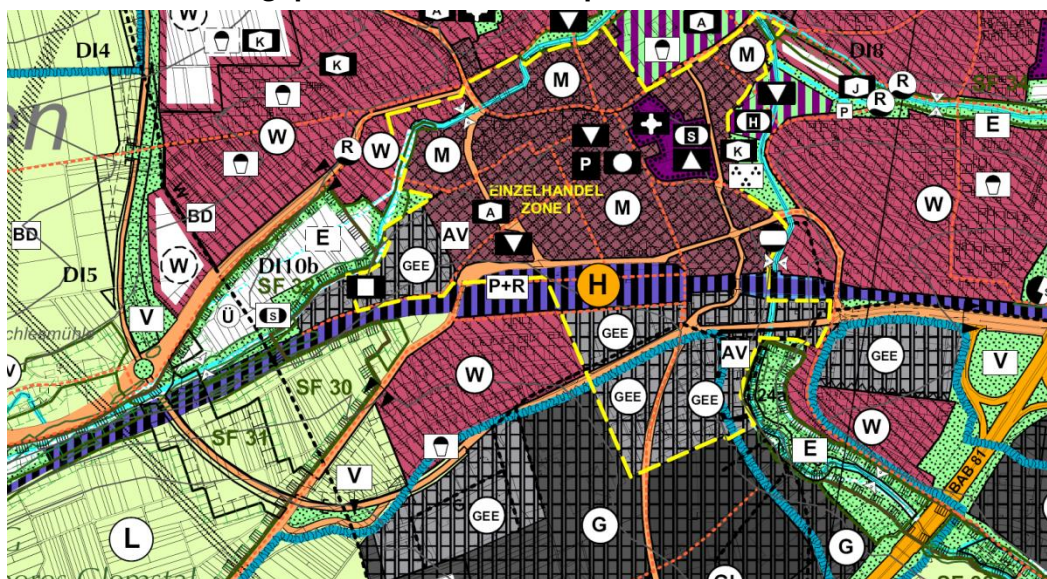


Abbildung 2: Auszug aus dem Flächennutzungsplan 2015 der großen Kreisstadt Ditzingen, genehmigt am 07.05.2002

Im rechtsgültigen Flächennutzungsplan der Stadt Ditzingen vom 18. Dezember 2001 (Genehmigung durch das Regierungspräsidium Stuttgart am 07.05.2002; im Ditzinger Anzeiger am 23.05.2002 bekanntgemacht) ist die Fläche als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Die derzeit in Planung befindliche Entwicklung bedarf damit sowohl einer Anpassung der vorbereitenden (Flächennutzungsplan) als auch der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan).

Der Bebauungsplan steht der Darstellung im Flächennutzungsplan entgegen. Eine Änderung mit der Darstellung eines Sondergebiets „Nahversorgungszentrum“ ist daher erforderlich. Die Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt als Anpassung im Wege der Berichtigung gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB.

3. Bauleitplanung

Das Bahnhofsareal bzw. der Geltungsbereich liegt überwiegend im unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 BauGB. Für Teilbereiche des Plangebiets bestehen rechtsverbindliche Bebauungspläne, welche für diesen Bereich aufgehoben werden:

- Kreuzungsbereich Calwer-/Stuttgarter Straße und Johannes-Fuchs-Straße: 1082 „Auten-Mühlstraße“ vom 25.01.1983
- Entlang Leonberger Straße: 1049 „Leonberger Strasse“ vom 21.06.1985

Weitere rechtsverbindliche Bebauungspläne sind für das Gebiet derzeit nicht vorhanden.

4. Sonstige städtebauliche Planungen

Das Bahnhofsgebiet liegt außerdem innerhalb des am 26.07.2005 vom Gemeinderat beschlossen und seit dem 04.08.2005 rechtskräftig ausgewiesenen Sanierungsgebietes „Bahnhof / Gewerbegebiet Süd“. Die Sanierung wird im umfassenden Verfahren durchgeführt, d.h. die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156 BauGB finden Anwendung.

Auf den bestehenden und zum heutigen Verfahrensstand noch nicht entwidmeten Bahnflächen sind gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans sowohl die Betriebseigenen Nutzungen der Bahn, als auch bahnfremde Nutzungen möglich.

5 Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches

1. Lage im Stadtgebiet / Geltungsbereich

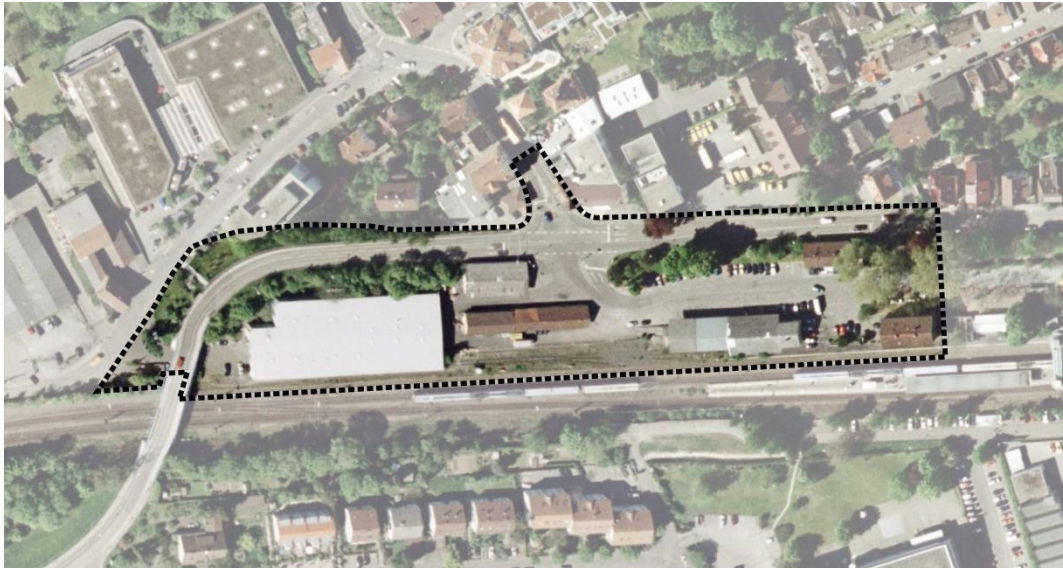


Abbildung 3: Luftbild mit Geltungsbereich Bebauungsplan

Das Gebiet liegt im nördlichen Innenstadtrandbereich. Der Geltungsbereich liegt unmittelbar nördlich der Anlagen der Deutschen Bahn AG. Nach Norden wird er begrenzt durch die Stuttgarter Straße, nach Westen durch die Bahnbrücke zur Calwer Straße und nach Osten durch das ehemalige Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG. Die Entfernung zu Wohngebäuden im Stadtteil beträgt min. 30 m. Der Abstand zu den Flächen der Bahn beträgt ca. 10m.

Maßgeblich für die Abgrenzung ist der zeichnerische Teil des Bebauungsplanes.

2. Siedlungsstruktur / Stadt- und Landschaftsbild

Das betreffende Gelände befindet sich in der Innenstadt von Ditzingen, ist teilweise bebaut und wird vorwiegend als Verkehrsfläche genutzt. Die sich auf dem Areal befindlichen Gebäude mit ihren Freiflächen stehen teilweise leer oder sind untergenutzt. Im Westen wurde kürzlich ein Gewerbebetrieb abgebrochen. Die Fläche ist derzeit nicht befestigt. Neben den Brachflächen stehen durch den Wegfall des Bahngleises 1 weitere Flächen einer Neunutzung zur Verfügung. Südlich des Plangebiets befinden sich heute der S-Bahnhaltepunkt sowie ca. 110 Park & Ride Stellplätze, der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) der Stadt Ditzingen grenzt im Osten an den Geltungsbereich des Bebauungsplans an. Die öffentlichen Freiflächen sind unzureichend strukturiert. Die Unterführung zu den Bahngleisen bindet den nördlichen an den südlichen Bereich fußläufig an.

In der Nachbarschaft befindet sich nördlich angrenzend der Innenstadtbereich mit gemischten Nutzungen. Im Westen an der Leonberger Straße bestehen bereits Einzelhandelseinrichtungen im Lebensmittelbereich zur Nahversorgung, im Süden grenzen die Bahnflächen und südlich davon das Gewerbegebiet Siemensstraße und ein Wohngebiet an.

3. Verkehrserschließung

Das Plangebiet liegt unmittelbar an der Stuttgarter Straße und wird über diese leistungsfähige Achse angebunden. Die heute noch gewidmete Bundesstraße 295 (Stuttgarter Straße) wurde bereits faktisch auf die Siemensstraße im Süden verlegt. Eine Umwidmung der Straße und Herabstufung zur Kreisstraße bzw. Stadtstraße ist eine Frage der Zeit und soll im Rahmen der Neuordnung erfolgen. Der Bereich der Bundesstraße innerhalb des Bebauungsplans, welcher einer wesentlichen Änderung unterzogen werden soll (Kreisverkehr Stuttgarter Straße / Johannes-Fuchs-Straße), wurde im zeichnerischen Teil markiert. Dieser Bereich besitzt eine Planfeststellungsersetzende Wirkung.

4. Besitz- und Eigentumsverhältnisse

Das Bahnhofsareal umfasst alle für die Durchführung der städtebaulichen Maßnahme erforderlichen Flächen. Bestandteil des Vertragsgebiets sind die heutigen in Eigentum der Stadt Ditzingen befindlichen Flurstücke 2191, 2191/1, 2191/2, 2191/3, 2191/4, 2010/1, 2010/2, 2010/3, 2010/4, 2010/8, 2010/9, 2010/10, 2010/11, 2010/12, 2010/13, 2010/14, 2010/15, 2010/16. Die Flurstücke 2010/11 und 2010/13 sind als Bahnflächen gewidmete Flächen. Die Widmung bezieht sich auf Steuerungsleitungen der Deutschen Bahn AG, welche grundsätzlich in den Flurstücken belassen werden müssen. Ein Umbau ist im Einvernehmen mit der Deutschen Bahn AG möglich. Ferner sind durch die Durchführung der städtebaulichen Maßnahme das Flurstück 1802/1 im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenbauverwaltung) betroffen. Der Kreuzungsbereich Stuttgarter Straße, Calwer Straße, Joh.-Fuchs-Str. soll zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Der Umgriff der wesentlichen Änderungen ist im zeichnerischen Teil gekennzeichnet. Für diesen Bereich entfaltet der Bebauungsplan planfeststellungsersetzende Wirkung.

Die Gesamtfläche des Geltungsbereichs umfasst insgesamt eine Fläche von 19.535 m².

Der maßgebliche Teil der Grundstücke befindet sich im Eigentum der Stadt Ditzingen.

5. Technische Infrastruktur

Innerhalb des Plangebiets befinden sich im Bestand Leitungen von Arcor / Vodafone, der Deutschen Bahn, der Deutschen Telekom, der Kabel BW, der ENBW und der Stadt Ditzingen. Diese sollen im Bestand gesichert bzw. im Bedarfsfall teilweise verlegt werden.

6 Städtebauliches Konzept

1. Verkehr

Der künftige Ausbaustandard soll sich an den Bedarfen Bus- und Lkw-Verkehr sowie Charakter einer Stadtstraße mit Einkaufscharakter orientieren (Innenstadtlage). Dabei sollen alle Verkehrsarten Berücksichtigung finden.

Die Stuttgarter Straße wird erneuert und soll zwei Fahrradschutzstreifen erhalten. Der Knoten Stuttgarter Straße / Johannes-Fuchs-Straße wird als Kreisverkehr ausgebaut. Die Gerlinger Straße wird ebenfalls angepasst. Hier werden an der Nordseite Stellplätze vorgesehen. Zwischen den neu geplanten Gebäuden und der Bahnlinie soll eine neue private Erschließungsstraße erstellt werden. Diese ist aus Gründen der verkehrlichen Anbindung der geplanten Baukörper erforderlich und soll die Anlieferung der gewerblichen sowie Einzelhandelsnutzungen sicherstellen. Die Anlieferung erfolgt ausschließlich über diese Servicestraße um eine Entflechtung der Verkehrsarten zu erzielen. Geplant ist, dass die nördlichen Bereiche des Bahnhofsareals überwiegend dem Fußgänger und Radfahrer dienen und eine entsprechende Fußgängerzone erhalten (Bahnhofsplatz, Quartiersplatz). Zudem befindet sich hier der ZOB. Dieser befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans (Teil 1). Für die Bauphase des Plangebiets, welche Auswirkungen auf den heute bestehenden ZOB haben wird (Umbau, Baumaschinen, Lagerflächen), sind für diesen bereits Überlegungen zur provisorischen Nutzung angestellt worden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die HAUPTERSCHLIEßUNG für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die nördlich liegende B295; die Andienung mit Lieferverkehr erfolgt im Weiteren über die Leonberger Straße und von dort über eine private Erschließungsanlage zwischen den geplanten Gebäuden und der Bahnanlage. In diesem Bereich festgesetzte Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Stadt Ditzingen zur Nutzung durch die Allgemeinheit dient der Sicherstellung der Erschließung angrenzender Grundstücke.

Westlich des neuen Kreisverkehrs Stuttgarter Straße / Johannes-Fuchs-Straße soll die Zufahrt zu einem Parkdeck des Einkaufszentrums entstehen. Hierzu wurden die Belange des fließenden Verkehrs mit dem Gutachten des Sachverständigenbüros IGV vom April 2013 (Leistungsfähigkeitsberechnung Zufahrt Einkaufszentrum) bewertet. Das Ergebnis war, dass die Zu- und Abfahrt bei den vorhandenen Verkehrsbelastungen auf der Stuttgarter Straße von ca. 3.000 Kfz/24h und dem zu erwartenden Verkehr ohne zusätzlichen Ausbau zu bewältigen ist. Es wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Stuttgarter Straße auf 30 km/h vorausgesetzt. Das Parkhaus soll ausreichend gekennzeichnet werden.

Radverkehr Fußgängerverkehr

Der Bahnhof ist wesentlicher Bestandteil einer künftigen Mobilitätsstrategie. Hier bündeln sich wesentliche Verkehrsarten wie Öffentlicher Personennahverkehr (Bus und Bahn), Taxi und Car-Sharing. Besondere Synergieeffekte können sich aus der lückenlosen Verknüpfung mit Verkehrsmitteln wie E-Bike und Fahrrad ergeben. Derzeit befinden sich im Bahnhofsbereich 120 offene und teil überdachte Fahrradabstellplätze und 25 abschließbare Fahrradboxen. Künftig sollen ebenfalls ca. 120 offene und teilüberdachte Fahrradabstellplätze angeboten werden. Der Anteil an abschließbaren Fahrradboxen soll erhöht werden. Derzeit sind 40 vorgesehen. Die Flächen für die Boxen werden am künftigen neuen Zugang zum Bahnsteig an der Westseite konzentriert. Hier besteht die Möglichkeit einer zusätzlichen Erweiterung. Wie oben erläutert werden zur Verknüpfung mit dem städt. Radwegenetz entlang der Stuttgarter Straße Fahrradschutzstreifen vorgesehen. Der Bereich nördlich der Gebäude bis zur Stuttgarter Straße soll fußgänger- und radfahrerfreundlich ausgebaut werden.

Ruhender Verkehr

Im gesamten Bahnhofsareal nördlich der Bahn sind ca. 440 Stellplätze vorgesehen.

Für die geplanten Nutzungen (Bauabschnitt 1 und 2) sind baurechtlich ca. 200 Stellplätze erforderlich. Nachgewiesen werden derzeit ca. 290 Stellplätze. Für P&R sollen ca. 120 Stellplätze in Bauteil 1 vorgesehen werden (eigenes Parkdeck), sowie südlich der Bahnlinie weitere 90 Stellplätze.

Insgesamt sind zudem 30 ebenerdige Stellplätze vorgesehen. Diese verteilen sich auf verschiedene Bereiche.

Kurzzeitparker

Die heute vorhandenen Kurzzeitparker werden nach Möglichkeit weitgehend erhalten. Hier wird entscheidend sein, wie weit ein Eingriff in den Bereich der Platanen möglich ist. Im aktuellen Rahmenplan sind ca. 23 Kurzzeitparker vorgesehen. Als besondere Form des Kurzzeitparkens werden davon 8 sogenannte Kiss-and-Ride-Parkplätze angeboten, welche eine kürzere Parkdauer aufweisen.

Taxi

Für Taxis werden insgesamt 4 Stellplätze nachgewiesen. Dies entspricht dem heutigen Stand.

Busstandplätze

Um Pausenzeiten zwischen den jeweiligen Fahrten überbrücken zu können, sind wie heute auch 2 Standplätze für Busse im Bereich des ZOB vorgesehen.

Car-Sharing

Derzeit sind am Bahnhof Ditzingen 2 Standplätze für Car-Sharing vorgesehen. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass sich der Bedarf 2014 erhöhen wird. Daher sollen hier drei Stellplätze vorgesehen werden. Die erforderlichen Park & Ride-Stellplätze wurden bereits mit Vorlage TA2013/049 am 02.07.2013 im Gemeinderat der Stadt Ditzingen behandelt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Bahnhof Ditzingen wird täglich von 7.000 Pendlern frequentiert. Derzeit verlaufen 5 regionale und überregionale Buslinien über den Zentralen Omnibusbahnhof. Durch den Umbau sollen künftig zwei weitere Linien in diesem Bereich verlaufen. Grundlage für den Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofs im Bebauungsplan ist die Entwurfsplanung des Büros IGV aus Stuttgart mit dem Stand vom 04.12.2013 (s. Anlage).

Ferner verkehren die S-Bahnlinie S6 und S60 im Bahnhof Ditzingen, womit der öffentliche Personennahverkehr und der Anschluss an übergeordnete öffentliche Verkehrsverbindungen ebenfalls gesichert ist.

2. Baustruktur

Die Bauflächen liegen ausschließlich nördlich der Bahngleise. Die Gebäudestruktur des Rahmenplanes entwickelt sich aus den Vorgaben des Wettbewerbsentwurfes des Büros Lieb + Lieb. Hier werden mehrere Einzelbaukörper vorgesehen (siehe Abbildung Kapitel 3). Diese Bauteile gliedern sich in verschiedene Bereiche

und gruppieren sich dabei um größere Freiräume (ZOB, Bahnhofplatz, Quartiersplatz). Der westlichste Bereich besteht aus einem größeren Einzelhandelsgebäude. Ferner entwickeln sich entlang der Bahnlinie um das ehem. Empfangsgebäude weitere Bauteile mit Einzelhandels- und Büronutzungen.

Entlang der Bahnlinie entwickeln sich insgesamt 2 Gebäude mit 3 Geschossen, bzw. einer Höhe baulicher Anlagen von ca. 11,5 bis 12 m.

Die Baugrenzen und -linien ziehen die Bebauung i.S. des Rahmenplans nach und geben dieser Gestalt. Die Höhenentwicklung sowie die Höhenlage wird maßvoll an die Umgebung angeglichen.

Die städtebaulich exponierte Lage erfordert einen differenzierten Umgang mit den vorhandenen Raumkanten, Gebäudehöhen und der Oberflächengestaltung.

3. Gestaltung der Gebäude

Bezüglich der Gestaltung der Gebäude wurden im Wettbewerb Aussagen getroffen, welche es nun zu konkretisieren gilt. Wesentliches Merkmal war die Ausbildung eines durchgehenden Gestaltungsmerkmals, eines Fassadenbildes (Imagebildung). Mit dem Rahmenplan wurden die Fassaden den geplanten Nutzungen angepasst.

Die Verwaltung empfiehlt, hier im Rahmen der weiteren Bearbeitung einen hohen Maßstab an Qualität und einheitliche Gestaltung, mit einem einheitlichen Fassadenbild des Areals zu erzielen. Ziel im Bereich der Erdgeschosszone ist ferner, dass keine Verklebungen stattfinden. Zudem darf der Anteil an geschlossenen Fassadenbereichen in der Erdgeschosszone lediglich untergeordnet sein. An allen Seiten ist darauf zu achten, dass die Fassaden "bespielt" werden, und somit einen lebendigen Stadtraum erzeugen.

4. Nutzungen

Mit dem Bebauungsplan „Bahnhof Ditzingen Teil I“ soll die Grundlage für die Errichtung des im Rahmenplan vorgesehenen Einkaufs- und Nahversorgungszentrums geschaffen werden. Der vorliegende Bebauungsplan bildet hierzu den ersten Bauabschnitt mit einer Verkaufsfläche von maximalen 4.000 m².

In Einzelhandelsgutachten des Büros Junker und Kruse Planung und Stadtforschung aus Dortmund (Stand Januar 2014) wird die städtebauliche und versorgungsstrukturelle Verträglichkeit des Vorhabens untersucht (s. Kapitel 7). Die Ergebnisse bilden die Grundlage für entsprechende einzelhandelsbezogenen Festsetzungen im Bebauungsplan. Die geplante Nutzung "Einkaufszentrum" unterliegt einer laufenden Rechtsprechung. Daher sind im Rahmen der Bauleitplanung die rechtlich erforderlichen Festsetzungen zu treffen, um die geplanten Bauvorhaben zu ermöglichen.

Durch die Errichtung eines städtebaulich wichtigen Ensembles im zentralen Bereich mit charakteristischer Struktur und Wirkung auf die gesamte Stadt sowie die Herstellung des öffentlichen Raumes sowie eines leistungsfähigen ZOB. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind geeignet dieses Ziel umzusetzen und zu gewährleisten.

Als Grundlage der künftigen städtebaulichen Entwicklung dient der am 19.11.2013 vom Gemeinderat Ditzingen beschlossene Rahmenplan für das Bahnhofsareal. Dieser stellt bereits maßgeblich die Lage und Form des zentralen Versorgungsbereichs dar.

Die Nutzung wird geschossweise gegliedert um eine vielseitige Nutzung des Nahversorgungszentrums zu gewährleisten. Es wird ein Sondergebiet - Einkaufszentrum - gem. § 11 BauNVO festgesetzt, wobei mit konkreten Festsetzungen die jeweilige Obergrenze der Verkaufsflächen bzw. die Festlegung der Sortimente im Hinblick auf ihre Raumverträglichkeit (Innenstadtrelevanz) geregelt werden.

5. Grünplanung

Da es sich beim Bahnhofsgebiet um eine potentiell hochwertige Innenstadtrandlage handelt, ist der Ansatz der Verdichtung und Nutzungsintensivierung in diesem Bereich wesentliche Voraussetzung der Entwicklung. In der Folge können allerdings nur wenige der derzeit im Gebiet vorhandenen, überwiegend kleinen Bäume erhalten werden. Die Bäume, welche erhalten werden können und innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen, sind die zwei vorhandenen Platanen und ein Hohlbaum unmittelbar vor dem ehem. Empfangsgebäude. Bei den übrigen Bäumen handelt es sich überwiegend um Zufallssämlinge, welche aufgrund der nicht nachhaltigen Standorte und ungünstiger Voraussetzungen entsprechende Schädigungen aufweisen.

Neben der Gestaltung der Gebäudeumfelder wird entlang der Stuttgarter Straße eine straßenbegleitende Begrünung vorgesehen. Außerhalb des Plangebiets sind im Bereich der Parkieranlage südlich der Bahn entsprechende Begrünungsmaßnahmen vorgesehen.

7 Einzelhandel

Mit der Realisierung des Einkaufs- und Nahversorgungszentrums mit großflächigen Einzelhandelsangeboten sind Chancen (z.B. Stärkung der unterzentralen Versorgungsfunktion der Einheitsgemeinde Ditzingen insgesamt, Stärkung der Innenstadtfunktion als Hauptgeschäftszentrum mit regionaler Ausstrahlung) und Risiken (z.B. Umsatzverlagerungen aus den eigenen zentralen Versorgungsbereichen heraus, Schwächung der verbrauchernahen Versorgung in Teilen des Stadtgebietes, Schwächung zentraler Versorgungsbereiche in den perspektivisch betroffenen Nachbarkommunen) verbunden, so dass im Rahmen einer landesplanerischen (Beeinträchtungsverbot) und städtebaulichen Wirkungsanalyse i.S.v. § 11 (3) BauNVO eine Grundlage erarbeitet wurde, die die positiven wie negativen Auswirkungen einer solchen Entwicklung aufzeigt und entsprechende Lösungsmöglichkeiten anbietet.

Dafür wurde vom Büro Junker und Kruse Planung und Stadtforschung aus Dortmund ein Einzelhandelsgutachten (Stand Januar 2014) erstellt, dessen Ergebnisse die Grundlage für entsprechende einzelhandelsbezogene Festsetzungen im Bebauungsplan darstellen. Die Ergebnisse des Gutachtens sollen im Weiteren kurz zusammengefasst werden:

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich der Nachweis einer städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Verträglichkeit nur erbringen lässt, wenn die maximal realisierbaren, warengruppenspezifischen Verkaufsflächen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Infolge der Verkleinerung der warengruppenspezifischen Verkaufsflächen reduzieren sich die Umsatzumverteilungen in allen untersuchungsrelevanten Warengruppen sowie gegenüber allen Angebotsstandorten im Untersuchungsraum (insbesondere gegenüber den zentralen Versorgungsbereichen) auf maximal 10 %.

Für die reduzierte Vorhabendimensionierung ist demnach ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen im Sinne von § 11 (3) BauNVO auszuschließen. Die ermittelten warengruppenspezifischen Verkaufsflächen sind folglich unter städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten als maximal verträgliche, warengruppenspezifische Verkaufsflächenobergrenzen zu verstehen. Die im Bebauungsplan festgesetzten Verkaufsflächen bewegen sich in dem entsprechenden Rahmen.

Im Hinblick auf das landesplanerische **Kongruenzgebot** konstatiert das Gutachten, dass die Einheitsgemeinde Ditzingen als Unterzentrum grundsätzlich zur Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im Sinne von § 11 (3) BauNVO geeignet ist. Als Maßstab zur Einhaltung/Verletzung des Kongruenzgebotes ist dabei immer auf den Verflechtungsbereich der Gemeinde (im vorliegenden Fall das Gemeindegebiet Ditzingens) sowie den zu prognostizierenden Umsatz des konkreten Vorhabens auszugehen. Unter Berücksichtigung der derzeit projektierten Gesamtverkaufsfläche von 4.000m² besteht eine Kompatibilität mit dem landesplanerischen Kongruenzgebot.

Bei dem Vorhabenstandort handelt es sich um einen **städtebaulich integriert gelegenen Standort**, der in vollem Umfang Bestandteil des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt in der Einheitsgemeinde Ditzingen ist. Zudem weist der Regionalplan für die Region Stuttgart den Vorhabenstandort als potenziellen Standort zur Ansiedlung zentrenrelevanter Einzelhandelsgroßprojekte aus. Folglich ist der avisierte Vorhabenstandort mit dem landesplanerischen Integrationsgebot kompatibel.

Unter Berücksichtigung der warengruppenspezifisch reduzierten Verkaufsflächen kommt die vorliegende Verträglichkeitsanalyse zu dem Ergebnis, dass sich die zu erwartenden Umsatzumverteilungen durch das Vorhaben sowohl in der Einheitsgemeinde Ditzingen als auch in den umliegenden Städten und Gemeinden bei maximal 10 % bewegen werden, weshalb ein Umschlagen in negative städtebauliche oder versorgungsstrukturelle Auswirkungen nicht zu erwarten ist. Folglich ist auch die derzeit projektierte Gesamtverkaufsfläche des Einkaufszentrums (rund 4.000 m²) sowie das hierin umzusetzende Sortimentskonzept mit dem landesplanerischen **Beeinträchtigungsverbotes** kompatibel.

Hinweis: Maßgeblich sind die Originalunterlagen als Anlage des Bebauungsplans.

8 Schall

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan wurden vom Ingenieurbüro ACCON GmbH schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Das hieraus resultierende Fachgutachten ist der Anlage zum Bebauungsplan „Bahnhof Ditzingen Teil 1“ zu entnehmen. Eine kurze zusammenfassende Darstellung erfolgt nachstehend:

Es wurden die vom Verkehrslärm verursachten Immissionen berechnet und beurteilt. Für die gewerblich genutzten Flächen wurden Emissionskontingente ermittelt, die gewährleisten, dass in den angrenzenden Wohngebieten die maßgebenden Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden.

Durch den Verkehrslärm (Straße und Schiene) werden, insbesondere an den den Verkehrswegen zugewandten Gebäudefassaden, die maßgebenden Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten. Als Schutzmaßnahme wird passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster) vorgeschlagen, im Bebauungsplan sind entsprechende Festsetzungen getroffen worden.

Die Verkehrsmengen innerhalb des **planfeststellungsersetzenden Teils des Bebauungsplans** (Neuer Kreisverkehr) werden sich nur unmerklich verändern. Auf die Schallsituation hat dies keinen Einfluss. An der Einmündung der Joh.-Fuchs-Str. in die Stuttgarter Straße befindet sich derzeit eine Signalanlage. Aufgrund der erhöhten Störwirkung durch abbremsende und anfahrende Fahrzeuge im Bereich von lichtzeichengeregelten Kreuzungen ist hier nach RLS-90, je nach Abstand zur Kreuzung, ein Zuschlag von 1 – 3 dB(A) anzusetzen. Durch den geplanten Kreisverkehr wird der Verkehr flüssiger und der Zuschlag entfällt. Im Bereich des Kreisverkehrs ist somit eine gewisse Verbesserung zu erwarten.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor den Emissionen aus dem Plangebiet wurden Emissionskontingente festgelegt. Bei deren Einhaltung ist gewährleistet, dass die maßgebenden Immissionsrichtwerte in den angrenzenden Wohngebieten nicht überschritten werden.

Hinweis: Maßgeblich sind die Originalunterlagen als Anlage des Bebauungsplans.

Hinweis: Die DIN 4109 samt Beiblatt 1 ist in Baden-Württemberg als technische Baubestimmung nach §3 Abs. 3 LBO eingeführt und durch Abdruck im Gemeinsamen Amtsblatt öffentlich zugänglich (vgl. Bekanntmachung vom 06.12.1990 – Az.: 5-7115/342 – mit Text in GABI. 1990, 829 – 919)

9 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Im Rahmen einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) sollten die Auswirkungen des Vorhabens „Rahmenplan Bahnhof“ auf nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) (in Verbindung mit dem Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie) besonders und streng geschützte Arten dargestellt werden. Für das Vorhaben ist ohne die Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen zunächst davon auszugehen, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt sind, da Lebensstätten von Vogelarten und Fleder-

mausarten in Anspruch genommen werden, sowie mehrere Arten in ihren Lebensräumen möglicherweise gestört werden.

Nach § 44 BNatSchG sind folgende Verbotstatbestände relevant:

- Verbotstatbestand (Tötung und Verletzung)
- Verbotstatbestand (Störung)
- Verbotstatbestand (Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten)

Nach BNatSchG geschützte Pflanzenarten sind im Gebiet nicht nachgewiesen, daher entfällt der Verbotstatbestand nach § 44 (4). Die Auswahl der prüfungsrelevanten Arten erfolgt in Kapitel 4. Häufige Arten mit günstigem Erhaltungszustand können hierbei aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden. Als prüfungsrelevante Arten sind demnach sämtliche im Gebiet nachgewiesenen Fledermausarten sowie mehrere lokal oder regional bedeutsame Brutvogelarten (mit Status als landes- oder bundesweiter Vorwarnlistenart bzw. gefährdeter Art) zu betrachten.

Für die vom Vorhaben verbotstatbeständlich betroffenen oder potenziell betroffenen Arten wurden kompensatorische Maßnahmen dargelegt, so dass der derzeitige günstige Erhaltungszustand gewahrt bleibt bzw. der jetzige ungünstige Erhaltungszustand nicht weiter verschlechtert wird und eine Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht erschwert wird.

Im Einzelnen gewährleistet der Erhalt und Schutz des Altbaumbestands am Bahnhofsgebäude (Vermeidungsmaßnahme V 1) und das Umhängen vorhandener künstlicher Nisthilfen (Vermeidungsmaßnahme V 4) die Bewahrung von Brutstätten wertgebender Vogelarten sowie potenziell auftretender baumbewohnender Fledermausarten. Weiterhin wird über die Festlegung einer Bauzeitenregelung (Entfernen von Gehölzen außerhalb der Brutzeit - Vermeidungsmaßnahme V 2) und die Festlegung des Zeitraumes der Abbrucharbeiten (Vermeidungsmaßnahme V 3) gewährleistet, dass Vogel- und Fledermausarten nicht während der Brut- bzw. Hauptaktivitätsphase getötet oder verletzt werden.

Die vorgezogenen Schutzmaßnahmen CEF 1, CEF 2 und CEF 3 gewährleisten einen vorgezogenen Ausgleich für die potenziellen Verluste an Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Vogel- und Fledermausarten.

Insgesamt ist unter Berücksichtigung und vollständiger Umsetzung der Maßnahmen nicht mit dem Eintreten von Verbotstatbeständen für Vogel- und Fledermausarten zu rechnen.

Hinweis: Maßgeblich sind die Originalunterlagen als Anlage des Bebauungsplans.

10 Sonderuntersuchung Fauna

Im Zuge der Aufstellung des Rahmenplans „Bahnhof“ der Stadt Ditzingen sollten im Untersuchungsjahr 2013 verschiedene Tiergruppen (Vögel, Fledermäuse, Zauneidechse) erfasst werden um mögliche artenschutzrechtliche Konflikte zu ermit-

teiln. Diese wurde mit dem Gutachten Sonderuntersuchung Faune durch das Büro werkgruppe gruen erstellt. Das hieraus resultierende Fachgutachten ist der Anlage zum Bebauungsplan „Bahnhof Ditzingen Teil 1“ zu entnehmen. Eine kurze zusammenfassende Darstellung erfolgt nachstehend:

Insgesamt liegen Nachweise von 22 Vogelarten im Untersuchungsgebiet und der näheren Umgebung vor. Von den nachgewiesenen Arten können 14 aktuell als Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet gewertet werden. 8 Arten brüten im Umfeld und nutzen teilweise das Gebiet zur Nahrungssuche. Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet mit der ermittelten Brutvogelartenzahl, bezogen auf die Gesamtfläche, artenarm bis mäßig artenreich. Die Brutvorkommen wertgebender Arten sind in Karen im Anhang de Fachgutachtens dargestellt. Mit 53,1 Brutpaaren aller Vogelarten / 10 ha ist das Gebiet im allgemeinen Vergleich individuenreich. Bezogen auf Gebiet mit ähnlicher Biotopausstattung und Nutzung zeigen sich durchschnittliche Brutpaardichten.

In Bezug auf landesweit und / oder bundesweit gefährdeten, bzw. als schonungsbedürftig (Vorwarnliste) eingestuft Vogelarten weisen das Untersuchungsgebiet und die Umgebung eine geringe Zahl gefährdeter Vogelarten auf. Sämtliche heimischen Vogelarten, somit auch die im Gebiet nachgewiesenen Vogelarten, sind nach Bundesnaturschutzgesetz besonders geschützt, mehrere im Umfeld brütende Arten sind als streng geschützt eingestuft.

Insgesamt wurde mit der Zwergfeldermaus nur eine Art im Rahmen der vorliegenden Erfassung nachgewiesen. Quartiere sind für die Art im Plangebiet jedoch nicht nachgewiesen und sind anhand der durchgeführten Nachsuche (Ausflugbeobachtungen) nahezu auszuschließen. Das Plangebiet dient als spärlich genutztes Jagdhabitat der Zwergfledermaus.

Insgesamt liegen keine Nachweise der Zauneidechse aus dem Gebiet vor. Geeignete Habitatflächen sind randlich im westlichen Gleisbereich kleinflächig vorhanden. Hier wurden jedoch keine Nachweise der Art erbracht. Die restlichen Gleisflächen sind nicht als Lebensraum der Art geeignet.

Hinweis: Maßgeblich sind die Originalunterlagen als Anlage des Bebauungsplans.

11 Altlasten / Kampfmittel / Baugrundbeurteilung

Das Ingenieurbüro Geotechnik Hundhausen hat in seinem Gutachten vom 25.09.2012, 20.11.2012 und 06.02.2014 altlastentechnische Bewertungen sowie in seinem Gutachten vom 14.02.2014 eine Baugrundbeurteilung für das Bebauungsplangebiet durchgeführt. Für die altlastentechnische Bewertung sind Rammkernsondierungen durchgeführt, gestörte Proben entnommen und aus jeder Sondierung eine VwV-Bodenanalyse durchgeführt worden. Für die Baugrunderkundung sind 10 Kernbohrungen mit durchgehender Gewinnung gekernter Bodenproben zwischen 11,0 und 16,0 m unter Geländeoberkante abgeteuft worden. Die hieraus resultierenden Fachgutachten sind der Anlage zum Bebauungsplan „Bahnhof Ditzingen Teil 1“ zu entnehmen. Eine kurze zusammenfassende Darstellung erfolgt nachstehend:

In den Bereichen der Bauteile I und II sind quartäre Ablagerungen (Lößlehm, Fließerde und Wanderschutt) mit Mächtigkeiten von 1,30 m bis 6,30 m vorgefunden worden. Fließerde und Wanderschutt liegen mit unterschiedlichen Konsistenzen von breiiger bis steifer und bis zu halb-fester Konsistenz vor. Lößlehm in Form von stark tonigem Schluff ist mit einer Mächtigkeit von 3,9 m erbohrt worden. Im westlichen Bereich ist der oberste Horizont des Oberen Muschelkalks, bestehend aus teils stark verwitterten und zersetzten, teils unverwitterten jedoch zerbohrten Dolomitsteinen des Trigonodusdolomits erbohrt worden. Im Bereich des Bahnhofsvorfeldes wurden unter der Oberflächenbefestigung Auffüllungen (Löß-, Lößlehm Böden und Fließerden; Fremdanteile in Form von Betonbruchstücken, nennenswerten Ziegelresten oder Holz wurden nicht vorgefunden) angetroffen. Darunter folgen quartäre Deckschichten (Löß, Lößlehm und Fließerden) bis zum Verwitterungsbereich des Unterkeupers.

Bei Aushub- und Erarbeiten werden Böden, je nach Tiefenlage der Baugrundsohle, der Klasse 4 sowie Klassen 6 und untergeordnet 7 anfallen.

Bei einer Rammkernsondierung nord-östlich des ehemaligen Bahnhofsempfangsgebäudes wurde beim Bohren in der steif-weichen Fließerde bei 7,0 m unter Geländeoberkante ein feuchter Bereich festgestellt. Nach Bohrende wurde ein Wasserstand von 6,98 m unter Geländeoberkante gemessen. Das Bahnhofsareal in Ditzingen befindet sich innerhalb des Grundwasserschutzzone IIIA.

Die Beprobung im Bereich Güterschuppen bis zur Gerlinger Straße ergaben erhöhte Chlorid-Werte, welche auf ausgebrachtes Streusalz zurückgeführt wird. Des Weiteren liegen einzelne Metall-Parameter (Chrom, Nickel, Kupfer) innerhalb des Zuordnungswertes ZO*IIIA, alle anderen untersuchten Parameter im Bereich des Zuordnungswertes Z0 für Lehm/Schluff.

In der vorangegangenen Untersuchung (vom 25.09.2012; westlicher Bereich) sind an 2 Proben der anstehenden Böden unter den Auffüllungen die Qualitätsstufen Z0* bzw. Z1.1 festgestellt worden.

Innerhalb des Bebauungsplangebietes wurden keine Kampfmittelverdachtsflächen identifiziert. Lediglich östlich des Geltungsbereichs (ehemalige Tankstelle; Kreuzungsbereich Stuttgarter Straße / Gerlinger Straße) befindet sich eine ausgewiesene Kampfmittelverdachtsfläche.

Hinweis: Maßgeblich sind die Originalunterlagen als Anlage des Bebauungsplans.

12 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG i.V.m. § 17 UVPG

Zur Beurteilung der Belange des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 und 1a BauGB) ist im Rahmen der Bauleitplanung eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden. Ausnahmen von dieser generellen UVP-Pflicht sind bei Bebauungsplänen, die gemäß § 13a BauGB der Innenentwicklung dienen, möglich. Das beschleunigte Verfahren ist jedoch ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zuläs-

sigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen.

Aufgrund der Größe der geplanten großflächigen Einzelhandelsnutzung wurde eine Vorprüfung des Einzelfalls nach UVPG Anlage 1 Nr. 18.8 (i.V.m. Nr. 18.6) durchgeführt mit dem Ergebnis, dass voraussichtlich keine relevanten Auswirkungen auf die Umwelt durch das Vorhaben zu erwarten sind.

Die Erforderlichkeit eines Ausgleichs entfällt, da ein ausgleichspflichtiger Eingriff in Natur und Landschaft nicht zu erwarten ist (vgl. § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB). Dennoch wurde eine freiwillige Bilanzierung des Eingriffs vorgenommen, der Eingriff minimiert und in ein Ausgleichskonzept übergeführt. Im Übrigen gilt nach § 13a Abs. 2 Nr. 5 der Eingriff als erfolgt und wäre somit nicht mehr ausgleichspflichtig.

Die Anforderungen des Artenschutzes wurden im Planverfahren untersucht und in die Abwägung zum Bebauungsplan eingestellt.

Die Anforderungen im Hinblick auf Lärmimmissionen wurden im Planverfahren untersucht und in die Abwägung zum Bebauungsplan eingestellt.

13 Umweltbelange

Ein Umweltbericht ist, da es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung handelt (vgl. **Ziffer 12**), gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB nicht erforderlich. Dennoch müssen die verschiedenen Umweltbelange hinreichend gewürdigt werden. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter wurden von der Werkgruppe Gruen, Stuttgart, betrachtet:

- Grünordnungsplan mit Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung zum Bebauungsplan Nr. 01.5.1 „Bahnhof Ditzingen Teil 1“, Stand 07.02.2014

Nachfolgend das Ergebnis der Prüfung, maßgeblich sind die Originalunterlagen als Anlage des Bebauungsplans:

Durch den Bebauungsplan sind keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zu erwarten. Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist nicht als Eingriff zu bewerten, das Vorhaben muss nicht der Eingriffsregelung nach § 1a BauGB unterzogen werden. Dennoch werden alle Schutzgutfunktionen erfasst und analysiert. Mit dem Bewertungsverfahren der Großen Kreisstadt Ditzingen (Werkgruppe Gruen 2005) erfolgt eine flächenhafte Bilanzierung der Bestands- und Planungswerte, deren Ergebnisse im Bericht (siehe oben) dargestellt werden. In einer Wirkungs- und Konfliktanalyse werden die Auswirkungen der Planung genauer ermittelt und die Beeinträchtigung auf die fünf Schutzgüter der Eingriffsregelung Arten und Lebensgemeinschaften / Biotoptypen, Boden, Wasser, Landschaftsbild und Klima / Luft (unabhängig von der Eingriffserheblichkeit), das Schutzgut Mensch sowie Kultur- und sonstige Sachgüter aufgeführt und beschrieben. Das Gesamtergebnis der biotischen und abiotischen Bewertung ist positiv (0,04 Punkte), dies bedeutet, dass ein vollständiger Ausgleich innerhalb des Baugebietes erzielt wurde. Dabei wirken sich insbesondere die Pflanzbindungen für den Erhalt von Einzelbäumen und einer Feldhecke, die festgesetzten

Pflanzgebote zur Straßenraum- und Stellplatzbegrünung mit standortgerechten, heimischen Baum- und Strauchpflanzungen und die extensive Dachbegrünung sowie die Verwendung wasserdurchlässiger Beläge positiv auf die verschiedenen Funktionen der Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften / Biotoptypen, Boden, Wasser, Landschaftsbild und Klima / Luft aus.

Durch die Vermeidungsmaßnahmen und die vorgezogene Maßnahmen zur Sicherstellung der dauerhaften ökologischen Funktion der Habitate oder Standorte von Arten (CEF-Maßnahmen) können erhebliche Beeinträchtigungen für nach BNatSchG geschützte Arten im Sinne des § 44 BNatSchG vermieden werden.

14 Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen

A1 Art der baulichen Nutzung

A1.1 SO1 Bereich A / B – Sonstiges Sondergebiet – Einkaufszentrum

Mit der Errichtung eines Einkaufszentrums mit einer Verkaufsfläche von maximal 4.000 m² in städtebaulich integrierter Lage wird die Nahversorgung der Stadt Ditzingen verbessert und eine Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs erreicht. Der Bereich ist fußläufig und verkehrlich an die derzeit wichtigsten Geschäftslagen in der Innenstadt Ditzingens angebunden. Dies gilt in besonderem Maße für die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Siehe auch Kapitel 7 Einzelhandel.

A1.2 SO2 Bahn – Sonstiges Sondergebiet – Sondergebiet Bahn

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich Teilflächen (Flst. Nrn: 2010/13, 2010/11) bei denen es sich um gewidmete Bahnanlagen handelt. Diese Flächen wurden im **SO2 Bahn - Sondergebiet Bahn** zusammengefasst, um Festsetzungen zur Steuerung bahnfremder Nutzungen zu treffen. Bahnbetriebsbezogene Nutzungen bleiben davon unberührt. Die Regelung der bahnfremden Nutzungen gliedern sich in die überbaubare Grundstücksflächen (ehem. Bahnhofsempfangsgebäude) und die nicht überbaubaren Grundstücksflächen auf. Die Beschränkung der Zulässigkeit der Nutzungen im ehemaligen Empfangsgebäude zielt auf die Ergänzung der zentralen Versorgungsstruktur Ditzingens und auf Nutzungsangebote, die im Zusammenhang mit dem Mobilitätsknoten „Bahnhof Ditzingen“ zweckmäßig sind (Schank- und Speisewirtschaften). Darüber hinaus sollen Fehlentwicklungen und Konflikte ausgeschlossen werden. So sind beispielsweise aufgrund der vorhandenen Lärmpegel Wohnnutzungen nicht zulässig.

Die Zulässigkeit privater Verkehrsflächen und Geh-, Fahr- und Leitungsrechten in den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zielt nicht zuletzt auf die Sicherstellung einer reibungsfreien und entflehteten Erschließung der daran angeordneten Grundstücke, da Zufahrten vom zentralen Omnibusbahnhof aus nicht zweckmäßig sind.

A1.3 Flächenbezogener Schalleistungspegel

Innerhalb des Plangebiets sind gewerbliche Nutzungen geplant. Um sicherzustellen, dass in den angrenzenden Gebieten, insbesondere den Wohngebieten, durch die Schallemissionen aus dem Plangebiet die maßgebenden Orientierungswerte nicht überschritten werden, werden Emissionskontingente festgelegt.

Hinweis: Siehe auch Kapitel 8 Schall.

A1.4 Liste der zulässigen Sortimente und sortimentsspezifischen maximalen Verkaufsflächen gemäß Gutachten

Die Liste der zulässigen Sortimente und deren Flächenbeschränkung entsprechen dem Einzelhandelsgutachten „Landesplanerische und städtebauliche Verträglichkeitsanalyse einer geplanten Realisierung großflächiger Einzelhandelsbausteine am Bahnhof in der Einheitsgemeinde Ditzingen“ von Junker und Kruse Stadtforschung und Planung aus Dortmund vom Januar 2014.

Diese Festsetzungen gewährleisten einerseits eine Mischung verschiedenster Einzelhandelsnutzungen, sichern so die Nahversorgung der Bevölkerung der Stadt Ditzingen und beschränken gleichzeitig die städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen.

Siehe auch Kapitel 7 Einzelhandel.

A2 Maß der baulichen Nutzung

Die Dichtewerte sind erforderlich, um die geplanten Nutzungen auf dem vorgesehenen Grundstück zu ermöglichen und der städtebaulichen Bedeutung des Versorgungsbereichs und deren Funktionalität gerecht werden zu können. Außerdem soll im Hinblick auf die vorhandene umgebende Bebauung ein einheitliches Erscheinungsbild geschaffen werden.

A2.1 Grundfläche

Die im zeichnerischen Teil festgesetzten maximalen Grundflächen orientieren sich zum einen an der bestehenden Bebauung welche erhalten werden soll (im Falle des ehem. Bahnhofsempfangsgebäude), und zum anderen (im Falle des Bereichs Sondergebiet Einkaufszentrum) an einer klar definierten städtebaulichen Konzeption. Diese wurde im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs im Vergleich zu anderen Konzeptionen als die für den Ort stimmigste Konzeption ausgewählt und vom Gremium der Stadt Ditzingen beschlossen.

Die Festsetzung der maximal zulässigen überbaubaren Grundflächen kann dazu führen, dass Grundstücke zu 100% überbaut werden. Dies hat folgende Gründe:

Aufgrund der relativ hohen Dichte und Ausmaße der bestehenden und neu zu errichtenden Verkehrsflächen (Fußgängerzonen und ZOB) bilden die überbaubaren Bereiche, die innerhalb des Geltungsbereichs noch zur Verfügung stehen vergleichsweise sparsame Flächen.

Nicht zuletzt ist die Tatsache, dass es sich bei dem Planungsgebiet um eine der wenigen im zentralen Versorgungsbereich Ditzingens zur Verfügungen stehenden großflächigen und zusammenhängenden Entwicklungsflächen handelt, nicht zu vernachlässigen. Um den Zielvorstellungen der Stadt, großflächigen Einzelhandel und Dienstleitungen zu ermöglichen und gleichzeitig funktionsstarke Verkehrsflächen herzustellen, gerecht werden zu können, müssen die Bauflächen aufgrund ihrer Größe mit einer entsprechenden Dichte überbaut werden können. Sowohl zum denkmalgeschützten ehem. Bahnhofsempfangsgebäude als auch zu den bebauten Bereichen außerhalb des Plangebiets wird ausreichend Abstand gehalten. Nicht zuletzt wird dieser Abstand auch durch benachbarte Flächen sichergestellt (SO2 Bahn), auf welchen den überbaubaren Grundstücksflächen dienende bahnfremde Nutzungen zulässig sind (private Verkehrsflächen). Die allgemeinen

Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt.

A2.2 Höhe der baulichen Anlagen

Die maximale Höhe der baulichen Anlagen orientiert sich an einer städtebaulich vertretbaren Gebäudehöhe gegenüber der Nachbarbebauung und die in diesem Bereich gewünschte städtebauliche Konzeption (s. Kapitel 6). Die vorgesehenen Höhen tragen zu einem einheitlichen Erscheinungsbild bei und wahren die Verhältnismäßigkeit gegenüber dem nachbarlichen Bestand.

A2.3 Anzahl der Vollgeschosse

Die zwingende Anzahl der Vollgeschosse soll sicherstellen, dass sich im Parallelbereich zu den Bahngleisen ein einheitliches städtebauliches Erscheinungsbild ergibt. Hiervon ist lediglich das denkmalgeschützte, ehemalige Empfangsgebäude der Bahn ausgenommen um das Gebäude im Bestand sichern zu können.

A3 Höhenlage

Die Oberkante des Fertigfußbodens wird für die Gebäudeteile festgesetzt. Sie entspricht der Höhenangabe des Höhen Bezugspunktes. Mit dieser Festsetzung wird zum Einen erreicht, dass das Gebäude sich mit einheitlicher Höhe zum Straßenraum entwickelt und der geplante öffentlicher Raum nicht durch notwendige Stufen unterbrochen wird, zum anderen ist so gewährleistet, dass die Anlieferungen weitgehend niveaugleich mit den Geh- und Leitungsrechtsflächen und den öffentlichen Verkehrsflächen geplant werden können.

A4 Bauweise

Im SO1 Bereich A und B sollen die Gebäudekörper nicht an eine Längenschränkung gebunden sein, um eine optimale Ausnutzung der teilweise schmalen Fläche zu erlangen. Die durch die Anordnung der Baufenster erzielten Fugen sichern die Durchlässigkeit des Gebietes und Blickbeziehungen. Da es sich bei den umgebenden Flächen um öffentliche Verkehrsflächen und um Bahnflächen handelt, wird Grenzbau zugelassen. Dort, wo angebaute Flächen nicht als Verkehrsanlagen nach LBO zu werten sind, kann die Möglichkeit des Grenzbaus über ergänzende Regelungen (z.B. Baulast) gewahrt werden. Dies erscheint insbesondere angesichts der derzeitigen und geplanten Eigentumsverhältnisse plausibel.

A5 Überbaubare Grundstücksflächen

Im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans werden die überbaubaren Grundstücksflächen festgesetzt. Diese konzentrieren sich im südlichen Geltungsbereich entlang der Stuttgarter Straße. Im nördlichen Geltungsbereich ist ein größerer Bereich geplant, welcher von Bebauung freizuhalten ist. Durch den Abstand der Gebäude werden Beeinträchtigungen der nördlichen Wohnbebauung und Platz für die öffentlichen Flächen geschaffen.

Südlich der Stuttgarter Straße sind entsprechend städtebaulicher Konzeption die Ladeneinheiten konzentriert. Hier soll das Gebäude im Erdgeschoss ein stützenfreies Arkadenelement erhalten, welches gleichermaßen als Ladenvorzone, Raum zum Flanieren und Wartefläche für den ZOB dient. Dafür wurde im Bereich SO1 Bereich B die überbaubare Grundstücksfläche differenziert nach Erdgeschoss und darüber liegenden Obergeschossen festgesetzt.

Der Platzraum zwischen Stuttgarter Straße und geplanten Gebäuden erhält nach Süden hin Durchgänge, welche eine Wegebeziehung durch die Gebäude hindurch eröffnen und so den öffentlichen Raum gleichzeitig beleben und mit den Bahnflächen verbinden.

Eine zwingende Festschreibung des Gebäudeensembles mittels Baulinien ist aus gestalterischen und funktionalen Gründen erforderlich. Die Bebauung ist zum geplanten öffentlichen Raum entlang der Stuttgarter Straße sowie zur Bahnfläche derart präsent, dass bezüglich der Baukonturen eine möglichst einheitliche und geordnete Ausführung erforderlich ist. Hierfür sind die Einhaltung von Fluchten und die nahezu parallele Ausrichtung zur Stuttgarter Straße und den Gleisanlagen innerhalb des dazwischen liegenden Plangebiets wichtig. So soll zum einen eine kompakte Bebauung entlang der Haupteinschließung sichergestellt werden, zum anderen gegenüber der nördlich anschließenden Wohnbebauung eine Lärmbarriere zur Bahnlinie geschaffen werden.

Die überbaubare Grundstücksfläche ist ausreichend groß festgesetzt, damit den Grundstücksbesitzern der notwendige Spielraum hinsichtlich der Bebauung und Gestaltung des Grundstückes gegeben ist

A6 Offene Stellplätze, überdachte Stellplätze (Carports) und Garagen

Der Bebauungsplan setzt Flächen für den ruhenden Verkehr fest. Der Stellplatzbedarf soll größtenteils durch Stellplätze in Hochgaragen gedeckt werden. Ein Teil der Stellplätze wird jedoch auch ebenerdig angelegt. Diese dürfen mit Ausnahme der offenen Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen nachgewiesen werden.

Zufahrtsverbote / Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt sind in ihrer Lage genau definiert. Ein direkter Verkehrsanschluss an die Haupteinschließungsachse Stuttgarter Straße wird zugunsten eines möglichst störungsfreien Verkehrs auf der Stuttgarter Straße und des geplanten öffentlichen Raumes ausgeschlossen. Die Zufahrt zur Anlieferung wird möglichst kompakt an das westliche Ende der geplanten privaten Erschließungsstraße (entlang der Bahngleise) gelegt um geordnete Verkehrsabläufe zu gewährleisten. Nach Realisierung des zweiten Bauabschnitts soll im Osten zur Gerlinger Straße ein zusätzlicher Anschlusspunkt geschaffen werden. Der Einfahrtsbereich ist im Straßenraum der Erschließungsstraße sinnvoll positioniert. Die Zufahrt zur privaten Erschließungsstraße und selbige dient zugleich der Feuerwehr als Zufahrt zu den Gebäuden. Das Zufahrtsverbot im Bereich der angelegten Fußgängerbrücke soll sicherstellen, dass sich hier keine Tiefgaragenzufahrten entwickeln, welche den Fußgänger- und Busverkehr erheblich stören würden.

A7 Nebenanlagen; Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie und Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen

Soweit es sich um Gebäude handelt, sind untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen nicht zulässig. Dies ist städtebaulich begründet und dient zum Einem der Offenhaltung von Blickbeziehungen, und zum anderem der Außendarstellung und -wirkung. Die überbaubare Grundstücksfläche ist ausreichend bemessen, um auch Nebenanlagen in Form von Gebäuden unterzubringen.

Um den reibungslosen Betrieb des Bahnhofes und des Zentralen Omnibusbahnhofs gewährleisten zu können, die Wegeverbindung zwischen Plangebiet, Innenstadt und den Wohn- und Gewerbegebieten im Süden der Bahngleise zu stärken und die Bedeutung des Plangebiets für die Öffentlichkeit gerecht werden zu können, werden von dieser Regelung Ausnahmen benannt (Über- und Unterführung der Bahngleise).

A8 Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen

A8.1 Zu- und Abfahrtsverbote

Die Zu-/Abfahrtsverbote dienen der Verkehrssicherheit und der Gewährleistung des Verkehrsflusses auf den Erschließungsstraßen.

A8.2 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: „Fussgängerzone“

Innerhalb der im zeichnerischen Teil als westlichen **Fussgängerzone** ausgewiesenen Verkehrsflächen ist es vorgesehen ein Überführungsbauwerk zu errichten, um das Plangebiet und die Innenstadt Ditzingens mit den im Süden liegenden Quartieren zu verbinden. Der östliche Bereich soll als Vorplatz mit Aufenthaltsqualität dem ehemaligen Empfangsgebäude dienen.

A8.3 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: „ZOB“

Der im zeichnerischen Teil festgelegte Bereich soll den neugeplanten **ZOB** (zentraler Omnibusbahnhof), welcher auf verschiedenen Studien und Planungen basiert, beinhalten. Im Bebauungsplan wird lediglich die für den Omnibusbahnhof zur Verfügung stehende Fläche ausgewiesen, die genaue Lage und Anordnung des Omnibusbahnhofs ist als unverbindlicher Hinweis übernommen, um einen gewissen Spielraum für mögliche Änderungen im Zuge der Ausführungsplanung zu gewährleisten.

A9 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

A9.1 Niederschlagswassers / Dacheindeckung

Die Einrichtungen von Anlagen zur Rückhaltung dienen der Begrenzung des Niederschlagswasserabfluss in das vorhandene Kanalsystem.
Die genannten Dachdeckungen werden ausgeschlossen, um eine Verunreinigung des versickernden Regenwassers auszuschließen.

A9.2 Oberflächenbelag ebenerdige offene Stellplätze, Fußwege und Platzflächen

Das Wassergesetz Baden-Württemberg beinhaltet die Forderung, dass in geeigneten Fällen das Niederschlagswasser am Ort des Entstehens zu versickern oder in ein ortsnahe Gewässer einzuleiten ist.
Um dieser gesetzlichen Bestimmung gerecht zu werden, wurde die Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen, dass jene befestigten Flächen, die nur gering durch Schadstoffe belastet werden, mit wasserdurchlässigen Belägen zu befestigen sind. Dazu zählen in der Regel ebenerdige offene Stellplätze, Fußwege und Platzflächen.

A9.3 Extensive Begrünung der Dächer von Hauptgebäuden und Garagen

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.

A9.4 Außenbeleuchtung

Die Festsetzung dient der Schonung der nachtaktiven Tierarten, der Reduzierung des Energieverbrauchs und der Verminderung der Lichtverschmutzung.

A9.5 **Artenschutzfachliche Maßnahmen (Maßnahmen zur Vermeidung)**

V 1 - Schutz von Baumbeständen vor möglichen baubedingten Beeinträchtigungen

Die Maßnahme sieht den Schutz von Gehölzen während des Baubetriebs vor. Einzelbäume sind durch Brettermantel bzw. flächige Bestände durch einen Schutzzaun gegen mechanische Beschädigung, Verdichtung des Wurzelraumes sowie Bodenauf- und Bodenabtrag im Baubereich zu schützen. Während der Bauzeit sind Schutzzäune aufzustellen.

V 2 – Rodungszeitraum

Der angegebene Zeitraum soll sicherstellen, dass Rodungen nur außerhalb der Brutzeiten der Vogelarten stattfinden um unbeabsichtigte Tötung oder Störung von Brutvögeln zu vermeiden.

V 3 – Zeitraum von Abbrucharbeiten

Die Festsetzung wurde getroffen um eine unbeabsichtigte Tötung oder Störung von Brutvögeln und Fledermäusen zu vermeiden.

V 4 – Umhängen vorhandener künstlicher Nisthilfen

Die Festsetzung wurde getroffen um eine unbeabsichtigte Tötung oder Störung von Brutvögeln und Fledermäusen zu vermeiden.

A9.6 **Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen Ökologischen Funktionalität**

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sogenannte CEF-Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG sind Maßnahmen zur Sicherstellung der dauerhaften ökologischen Funktion der Habitate oder Standorte (measures which ensure the continuous ecological functionality of a concrete breeding site/ resting place).

CEF 1 – Schutz von Fledermäusen

Aufgrund der nachgewiesenen Belegung der Gebäude durch Fledermäuse sind die genannten Schutzmaßnahmen bei baulichen Maßnahmen oder Sanierung von Gebäuden erforderlich. Die Maßnahme ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.



CEF 2 – Vogelschutz

Aufgrund der nachgewiesenen bzw. potentiellen Belegung durch Vogelarten sind die genannten Schutzmaßnahmen bei baulichen Maßnahmen oder Sanierung von Gebäuden erforderlich.

Monitoring

Das Monitoring der vorgenannten Maßnahmen CEF 1 und CEF 2 ist notwendig um gewährleisten zu können, dass diese ihre Wirkung entfalten können.

CEF 3 - Wiederherstellung einer Streuobstwiese

Die genannte Festsetzung soll als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme der Sicherung einer dauerhaften ökologischen Funktion eines Standorts dienen. Da sich die Festsetzung außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet, ist diese nur nachrichtlich aufgenommen. Eine Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde hat statt gefunden. Es wird vertraglich zwischen der Stadt Ditzingen und den Grundstückseigentümer des Flurstücks Nr. 1139 eine entsprechende Regelung getroffen.

Im Falle dass sich die CEF 3 Maßnahme auf dem Flurstück Nr. 1139 als nicht umsetzungsfähig erweisen sollte, wird die Stadt Ditzingen eine oder mehrere alternative Maßnahmen mit gleichwertigem ökologischen Nutzen entsprechend der CEF 3 Maßnahme umsetzen.

Monitoring

Das Monitoring der vorgenannten Maßnahme CEF 3 ist notwendig um gewährleisten zu können, diese ihre Wirkung entfalten können.

A10 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Flächen

A10.1 Leitungsrecht „LR Stadt & VE“

Die eingetragene Fläche mit der Kennzeichnung Leitungsrechte **LR Stadt & VE** sichert die Ver- und Entsorgung des Plangebietes und andere übergeordnete Ver- und Entsorgungsanlagen.

A10.2 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht „GR/FR/LR“

Die eingetragene Fläche mit der Kennzeichnung Geh-, Fahr- und Leitungsrechte **GR/FR/LR** sichert zum einen die Ver- und Entsorgung des Plangebietes und zum anderen den Zugang zum bestehenden Bahnhofsempfangsgebäude. Des Weiteren sichert es die Bewirtschaftung der Bahnflächen.

Im Falle von baulichen Maßnahmen innerhalb der gekennzeichneten Fläche **GR/FR/LR** stellt die Festsetzung sicher, dass die bestehenden Kabel und Leitungen der Versorgungsträger und der Deutschen Bahn AG nicht beschädigt werden und ausreichende Sicherungsmaßnahmen errichtet werden, dass es auch nach Fertigstellung der Baumaßnahmen zu keinerlei Beeinträchtigungen oder Beschädigungen der bestehenden Kabel und Leitungen kommt. Bekannt ist, dass Kabel und Leitungen folgender Versorgungsträger betroffen sind: Deutsche Telekom, EnBW, Vodafone D2 GmbH und KabelBW.

Zum heutigen Zeitpunkt sieht die Stadt Ditzingen die Veräußerung der Servicestraße vor, welche größtenteils deckungsgleich mit dem eingetragenen Geh-, Fahr- und Leitungsrecht verläuft. Diese Dienstbarkeiten sind im Zuge der Veräußerung in den jeweiligen Grundbüchern dinglich zu sichern.

A11 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Straßenverkehrslärm)

Grundlage für Festsetzungen von Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Straßenverkehrslärm) sind die „schalltechnischen Untersuchungen zum Bebauungsplan Bahnhof Ditzingen“ vom Ingenieurbüro ACCON GmbH mit dem Stand vom 16.12.2013.

A11.1 Verkehrslärm

Das Plangebiet ist durch Straßen- und Schienenverkehrslärm belastet. Die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ werden entlang der Straßen und der Bahn tags und nachts deutlich überschritten.

Daher sind an den zur Bahnlinie gewandten Außenseiten der Gebäude Maßnahmen zum Schutz vor Außenlärm zu treffen (z.B. Schallschutzfenster), um ein gesundes Arbeiten zu gewährleisten. Für das Sondergebiet werden aufgrund der Nutzungsarten und geplanten Bebauung die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet angenommen.

Wesentliche Lärmquelle für Verkehrslärm ist die Stuttgarter Straße. Für die Zukunft wird mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von maximal 11.000

Fahrzeugen gerechnet. Unter diesen Bedingungen sind die Südfassaden und die südlichen Teile der West- und Ostfassade von Grenzwertüberschreitungen bis zu 2,15 dB(A) betroffen.

Generell sind geeignete und ausreichende Vorkehrungen für den Schallschutz zu treffen, die gewährleisten, dass innerhalb der Gebäude die zulässigen Innenschallpegel für Aufenthaltsräume durch von außen eindringenden Lärm nicht überschritten werden.

Bei Schwierigkeiten in der technischen Umsetzung dieses Konzepts muss nachgewiesen werden, dass die Lärmschutzbauteile (z.B. Lärmschutzfenster und Zwangsbelüftungen) die Einhaltung der zulässigen Grenzwerte gewährleisten.

Schallschutzwände bzw. -wälle sind im Plangebiet aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich.

Die Verkehrsmengen innerhalb des **planfeststellungsersetzenden Teils des Bebauungsplans** (Neuer Kreisverkehr) werden sich nur unmerklich verändern. Auf die Schallsituation hat dies keinen Einfluss. An der Einmündung der Joh.-Fuchs-Str. in die Stuttgarter Straße befindet sich derzeit eine Signalanlage. Aufgrund der erhöhten Störwirkung durch abbremsende und anfahrende Fahrzeuge im Bereich von lichtzeichengeregelten Kreuzungen ist hier nach RLS-90, je nach Abstand zur Kreuzung, ein Zuschlag von 1 – 3 dB(A) anzusetzen. Durch den geplanten Kreisverkehr wird der Verkehr flüssiger und der Zuschlag entfällt. Im Bereich des Kreisverkehrs ist somit eine gewisse Verbesserung zu erwarten.

Hinweis: Die DIN 4109 samt Beiblatt 1 ist in Baden-Württemberg als technische Baubestimmung nach §3 Abs. 3 LBO eingeführt und durch Abdruck im Gemeinsamen Amtsblatt öffentlich zugänglich (vgl. Bekanntmachung der Ausgabe November 1989 vom 06.11.1990 – GABI 1990, 831; berichtigt im August 1992- GABI 1993, 185

A11.2 Reflexionen

Um Reflexionen des von der Bahnstrecke ausgehenden Schalls an den Gebäudefassaden und somit eine Erhöhung der Beurteilungspegel in den südlichen Wohngebieten zu vermeiden, ist die südliche Fassade der Gebäude innerhalb des Bereichs SO1 Bereich A schallabsorbierend zu verkleiden.

A12 Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen und Bindungen für Bepflanzungen und Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern

A12.1 PFB 1 - Pflanzbindung Erhalt Einzelbäume

Ziel dieser Festsetzung ist der Erhalt stadtbildprägender Bestandsbäume mit den hochwertigen Funktionen für die Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften. Ein neu gepflanzter Baum benötigt viele Jahre, um eine Krone zu entwickeln, die die angestrebten Funktionen Klimaregulierung, Staubbindung, Verringerung des Wasserabflusses und Lebensraum für Vögel und Insekten erfüllt. Die im zeichnerischen Teil gekennzeichneten Einzelbäume sollen zur Erfüllung dieser Aufgabe und aufgrund ihrer hohen ökologischen Wertigkeit geschützt und erhalten werden.

A12.2 PFB 2 – Pflanzbindung Erhalt Feldhecke

Ziel dieser Festsetzung ist der Erhalt des Baum- und Strauchbestands mit den hochwertigen Funktionen für die Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften, Biotypen und Landschaft, Landschaftsbezogene Erholung.

A12.3 PFZ 1 – Pflanzzwang Einzelbäume

Die Pflanzzwänge dienen allgemein der Kompensation der Flächenversiegelung und garantieren somit die Grundwasserneubildung. Gleichzeitig dienen sie dem Klimaschutz und der Gestaltung des Gebietes.

Die Pflanzfestsetzungen dienen zum einen dem positiven städtebaulichen Erscheinungsbild des neuen Quartiers und zum anderen der Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Einer Erwärmung der Fläche wird durch Baumpflanzungen entlang der Erschließungsstraßen entgegengewirkt. Neben einer Verbesserung des Kleinklimas bewirken diese Bäume eine Reduzierung der Lärmimmission und tragen zur Sauerstoffproduktion bei.

Städtebaulich gliedern die Bäume den Straßenraum.

A12.4 PFZ 2 – Pflanzzwang Begrünung Straßenböschung

Die Festsetzung dient der gestalterischen Qualität im Plangebiet, der Verbesserung des Stadtklimas und der Drosselung des in das Kanalnetz abgeführten Niederschlagswassers.

A12.5 PFZ 3 – Pflanzzwang Einzelbäume an privaten offenen Stellplätzen

Die Festsetzung dient der gestalterischen Qualität im Plangebiet und ökologischen Belangen. Neben einer Reduzierung der Bodenversiegelung wird auch das Mikroklima im Plangebiet durch die Bepflanzung günstig beeinflusst.

A12.6 PFZ 4 – Pflanzzwang Öffentliche Grünflächen – Verkehrsgrün

Die Festsetzung dient der gestalterischen Qualität im Plangebiet, der Verbesserung des Stadtklimas und der Drosselung des in das Kanalnetz abgeführten Niederschlagswassers.

A13 Bedingte Festsetzungen / Festsetzung bis zum Eintritt bestimmter Umstände

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich Teilflächen, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn befinden. Bei diesen gewidmeten Flächen handelt es sich um planfestgestellte Flächen, welche derzeit für Bahnbetriebszwecke in Dienst genommen sind. Bahnanlagen werden nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz festgesetzt. Das Fachplanungsrecht über diese Fläche obliegt hier dem Eisenbahn-Bundesamt. Die Planungshoheit kann auf die Stadt durch eine Entwicklung der Fläche übergehen. Die festgesetzten Nutzungen werden erst nach Freistellung der Flächen von Eisenbahnbetriebszwecken bzw. im Falle vor Freistellung der Flächen bei Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen eines Baugenehmigungsantrages zulässig. Daher ist die bedingte Festsetzung bis zum Eintritt bestimmter Umstände notwendig.

15 Begründung zu den örtlichen Bauvorschriften

Mit dem Bebauungsplan „Bahnhof Ditzingen“ soll die Grundlage für die Errichtung des bereits im Rahmenplan vorgesehenen Einkaufszentrums geschaffen werden. Durch die Errichtung eines städtebaulich wichtigen Ensembles im zentralen Bereich mit charakteristischer Struktur und Wirkung auf die gesamte Stadt sowie die Herstellung des öffentlichen Raumes mit örtlicher Funktion für die Bewohner wird es ein zentraler Bestandteil der Stadt sein. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind geeignet, dieses Ziel umzusetzen und zu gewährleisten.

Der Planbereich liegt an exponierter und zentraler Stelle an der Nordseite der Bahnlinie. Die Stuttgarter Straße bildet die Grenze zwischen dem eher gewerblich genutzten Bereich im Südteil und dem eher von Wohn- und Mischnutzung geprägten Nordteil. Die zentrale Lage erfordert einen differenzierten Umgang mit den vorhandenen Raumkanten, Gebäudehöhen und der Oberflächengestaltung. Das künftige Nahversorgungszentrum wird weithin im gesamten Stadtteil sichtbar sein.

Auf den Bahnzwecken gewidmeten Flächen richten sich diese Bauvorschriften ausschließlich auf die dort zulässigen bahnfremden Nutzungen, um diese auch in ihrer Gestalt und Ausbildung steuern zu können.

B1 Äußere Gestaltung der baulichen Anlagen

B1.1 Dachgestaltung

Dachform / -neigung

Das Bahnhofsareal soll als modernes und dicht bebautes Areal errichtet werden. Die im Rahmenplan vorgesehenen neuen Baukörper sind in ihrer Tiefe und Nutzung prädestiniert für Flachdächer. Als Ensemble sollen sie zueinander einheitlich in Erscheinung treten und sich in der Dachform bewusst vom denkmalgeschützten ehemaligen Empfangsgebäude (Satteldach) absetzen und dieses so in Szene setzen.

B1.2 Technische Dachaufbauten

Aufgrund der topografischen Situation und der möglichen Proportionen der Gebäude können über die Dachflächen hinausragende haustechnische Anlagen aus der Umgebung einsehbar sein. Um den angestrebten hohen architektonischen Anspruch gerecht werden zu können, ist es daher notwendig haustechnische Anlagen welche über die Dachflächen hinausreichen, allseits umschlossen blickdicht ein zu hausen. Eine Überdachung bzw. Überdeckung erscheint aus städtebaulichen Gesichtspunkten nicht erforderlich. Dies soll den Dachaufbauten zu einem ruhigen, einheitlichen und somit zurückhaltenden Erscheinungsbild verhelfen.

B1.3 **Fassadengestaltung**

Im Rahmen des Wettbewerbs und der Rahmenplanung wurden in Abstimmung mit der Stadt klare Vorstellungen zur Fassadengestaltung entwickelt. Angesichts der Größe und Lage der geplanten Baukörper wird deutlich, dass deren Fassadengestaltung erheblichen Einfluss auf die städtebauliche Situation und Atmosphäre haben. Hieraus resultiert die Notwendigkeit ein Mindestmaß an Gestaltungssicherheit zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund werden die gewählten architektonischen Mittel der Fassadengliederung mit raumhohen Bauteilen in Festsetzungen übergeführt, ohne die Spielräume im Detail zu stark einzuschränken. Die Mindestangaben der transparent auszuführenden Fassadenflächen sollen die Gebäudefassaden in Richtung der öffentlichen Räume (ZOB, Bahn, Bahnhofsvorplatz sowie Arkadengang) durch Fensterflächen als offen und transparent erscheinen lassen. Dies trägt zu einer großzügigen und einladenden Atmosphäre bei und erhöht die soziale Kontrolle und somit die Sicherheit.

Um diese Wirkung und Funktion von Fensterflächen auch nach Realisierung des Vorhabens zu erhalten, werden einschränkende Maßnahmen als nicht zulässig festgesetzt. Demzufolge dürfen Fensterflächen nicht vollflächig verklebt werden. Damit soll insbesondere vermieden werden, dass die vorgesehenen Fensterflächen durch „Umgehungsmaßnahmen“ wie flächige Verklebungen ihre Funktion als Fensterfläche hinsichtlich Belichtung, Transparenz, Durchsicht und Sozialkontrolle verlieren.

Die Verkleidung der Obergeschossfassaden im Bereich SO1 Bereich A mit einer Lamellenstruktur soll sicherstellen, dass die dort geplanten Parkdecks und die darauf abgestellten Fahrzeuge abgeschirmt werden und nicht zu stark in Erscheinung treten.

B1.4 **Materialien / Farben**

Die Festsetzungen zu den zulässigen Materialien und der Anzahl an Farbtönen sollen ein einheitliches und hochwertiges architektonisches Erscheinungsbild gewährleisten. Entsprechend der im Rahmenplan entwickelten Prinzipien (s. Schemadarstellung 1 + 2) wird dabei in der Regel zwischen dem Erdgeschoss, welches die Funktion eines Sockels übernimmt und den darüber liegenden Geschossen differenziert.

Aufgrund der Nähe zu den bestehenden Bahngleisen ist es aus Sicherheitsgründen notwendig, Blendwirkungen und sicherheitsrelevante Beeinträchtigungen auszuschließen.

B1.5 Technische Anlagen an der Fassade

Um die klaren Prinzipien folgende Fassadengestaltung nicht durch die Dominanz technischer Anlagen in der Erscheinungsqualität zu beeinträchtigen, werden diese eingeschränkt bzw. ausgeschlossen. Außenliegende Verschattungsanlagen müssen sich dem flächenparallelen Ordnungsprinzip unterordnen. Vorstehende technische Anlagen wie Leitungen und Lüftungsanlagen würden das äußere Erscheinungsbild empfindlich stören und sind daher ausgeschlossen.

B2 Werbeanlagen

B2.1 Allgemein

Restriktionen in Bezug auf Werbeanlagen stellen immer eine Abwägung zwischen dem berechtigten Anspruch zu werben und dem gestalterischen Erscheinungsbild sowie der Außenwirkung des Quartiers dar.

Bei der Bebauung des Plangebiets wird großer Wert auf eine hochwertige architektonische Gestaltung gelegt. Insofern wurde im Zuge der Rahmenplanung und der Entwicklung entsprechender Gebädefassaden ein besonderes Augenmerk auf die Werbeanlagen gelegt. Insofern sind den textlichen Festsetzungen zur Präzisierung und Erläuterung entsprechende Schemadarstellungen anbei gestellt.

Der zulässige Umfang der Werbeanlagen soll auf ein ausgewogenes Maß beschränkt bleiben. Diesem Ansatz dient bereits die Beschränkung der Werbeanlagen auf die Stätte der Leistung. Aber auch die Vermeidung von über das Dach hinausragende Werbeanlagen stellt sicher, dass die Werbeanlagen im städtebaulichen Gefüge den Gebäuden klar untergeordnet sind.

Um den im Plangebiet ansässigen Gewerbetreibenden dennoch einen ausreichenden Raum zur Werbung zu lassen, sind in städtebaulich vertretbaren Bereichen entsprechende Anlagen zulässig.

Die Einschränkung dynamischer Lichteffekte und aus sich selbst heraus leuchtender Werbeanlagen (Leuchtreklame) zielt im Wesentlichen auf den Schutz von benachbarten Nutzungen (insbesondere Wohnnutzungen) vor störenden Leuchteinwirkungen und Lichtreflexen.

B2.2 Unselbständige Werbeanlagen

Die Festsetzungen zielen darauf ab, dass die Anordnung von Werbeanlagen in der Regel auf die Erdgeschossfassade beschränkt und die übrigen Fassaden davon befreit bleiben. Dies stellt ein Mindestmaß an Ordnung sicher und rückt die Werbeanlagen bewusst in die nah wirkenden Fassadenbereiche.

An den Obergeschossfassaden sind Werbeanlagen nur am wichtigsten Gebäude des Einkaufszentrums (SO1 Bereich A) in Richtung der Gleisanlagen und der Brücke der B295 und im Bereich der Zufahrt zulässig, um sich auch in diese Richtungen dem potentiellen Kunden adäquat zu präsentieren.

Alle Festsetzungen zur Anordnung dienen der Steuerung einer möglichst einheitlichen und ruhigen Außendarstellung.

B2.3 Selbständige Werbeanlagen

Zusätzlich zu den unselbständigen Werbeanlagen ist eine selbständige Werbeanlagen mit Wirkung zur B295 sowie insgesamt maximal fünf Fahnenmasten zulässig. Dies wird dem Bedarf des Einkaufszentrums gerecht, sich auch in Richtung der Straße und dem ZOB angemessen darzustellen und im Gegenzug die Fassaden der Obergeschosse zu diesen prominenten und zugleich gestalterisch sensiblen öffentlichen Bereichen von Werbeanlagen weitgehend freizuhalten.

B3 Anlagen für Müll, Anlagen für Einkaufswagen

Die Festsetzung soll zum einen optische Störungen der Anwohner vermeiden und zum anderen eine einheitliche Gestaltung des Außenbereichs erreichen.

B4 Anforderungen an die Gestaltung und Nutzung der unbebauten Flächen, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen

Einfriedungen werden mit Ausnahme in Richtung Bahngleise ausgeschlossen. Die Nutzung des Bahnhofsareals als Mobilitäts- und Nahversorgungszentrum wird durch maximale Durchlässigkeit und Offenheit geprägt sein. Sie ist nicht mit einer Abschottung und einer Unterbindung der Sichtbeziehungen durch Einfriedungen vereinbar. Daher können Einfriedungen nicht zugelassen werden. Im Übrigen sind die Freiflächen des Geltungsbereichs entweder als öffentlicher Platz oder als notwendige Stellplätze vorgesehen. Eine Einfriedung ist mit diesen Nutzungen ebenfalls nicht vereinbar. Ausgenommen davon sind sicherheitsrelevante Einfriedungen gegenüber und entlang der Gleisanlagen und Absturzsicherungen.

B5 Anlagen zum Sammeln, Verwenden und Versickern von Niederschlagswasser

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt ein Allgemeiner Kanalplan (AKP) vor (Planteil vom März 2002). Die Aktualisierung des AKP ist derzeit in Arbeit und mit den Festsetzungen des Bebauungsplans abgestimmt. Hieraus resultieren die Vorgaben zur Beschränkung des Regenwasserabflusses in das Kanalsystem auf maximal 35 l/s, ha entwässerter Fläche, das Regenwasserrückhaltvolumen wird ca. 700 m³ betragen. Dies entlastet die vorhandenen Abwasseranlagen, schont den Wasserhaushalt und reduziert die Überschwemmungsgefahren. Dies ist jeweils von jedem Vorhaben einzuhalten.

B6 Solarkollektoren und Photovoltaikmodule

Die Festsetzung dient der Gestaltung des Gebietes und soll eine größtmögliche Gestaltungsqualität sicherstellen.

B7 Außenantennen

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

Die Informationsfreiheit ist gewährleistet.

16 Flächenbilanz

Die geplanten Flächen innerhalb des ca. 1,95 ha großen Plangebietes verteilen sich folgendermaßen:

| | | |
|---|---------------------------------|---------------|
| Nettobaufläche gesamt: | ca. 8.815 m² | 45,1 % |
| davon SO1 Bereich A* | ca. 4.670 m ² | 23,9 % |
| davon SO1 Bereich B | ca. 2.155 m ² | 11,0 % |
| davon SO2 Bahn | ca. 1.990 m ² | 10,2 % |
| Verkehrsfläche, öffentlich* | ca. 5.036 m² | 25,8 % |
| Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung | ca. 3.940 m² | 20,2 % |
| Verkehrsgrün: | ca. 1.744 m² | 8,9 % |
| Gesamtfläche | ca. 19.535 m² | 100 % |

* Im Bereich des Brückenbauwerks Stuttgarter Straße / SO1 Bereich A gibt es eine vertikale Überlagerung der Festsetzungen. In der Flächenbilanz wurde diese Fläche (ca. 85 m²) sowohl unter SO1 Bereich A als auch unter den öffentlichen Verkehrsflächen eingerechnet. In der Gesamtfläche wurde diese jedoch nur einmal eingerechnet, damit eine Deckungsgleichheit mit der Abgrenzung des Geltungsbereichs besteht.

17 Auswirkungen des Bebauungsplans

Um einen ansprechenden Städtebau zu gewährleisten, werden mit den Investoren städtebauliche Verträge abgeschlossen, die die Grundstückseigentümer verpflichten, das Bauvorhaben auf dem Grundstück hinsichtlich der städtebaulichen Zielvorstellungen zu gestalten.

Hinweis: Gem. §13a Abs. 2 BauGB i.V.m. §13 Abs. 3 wird von der zusammenfassenden Erklärung nach §10 Abs. 4 abgesehen.

Ditzingen, den

.....

Ulrich Bahmer, Bürgermeister