

INHALT

Teil A

1	ALLGEMEINES	2
1.1	Anlass, Ziel und Zweck der Planung	2
1.2	Planungsgrundlagen / Planungsverfahren	2
1.3	Lage des Planungsgebiets / Geltungsbereich / Flächennutzungsplan	3
1.4	Bestehende Nutzungs-, Eigentums- und Rechtsverhältnisse	4
1.5	Altlastenverdachtsflächen	5
1.6	Bestehende Leitungen.....	5
2	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	6
2.1	Allgemeines städtebauliches Konzept.....	6
2.2	Verkehrerschließung.....	7
2.3	Entwässerung und Retentionsanlagen.....	7
2.4	Nutzungsgliederung.....	9
2.5	Grünordnerisches Konzept.....	10
3	PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN	12
3.1	Art der baulichen Nutzung	12
3.2	Großflächiger Einzelhandel	13
3.3	Vergnügungsstätten	14
3.4	Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl	15
3.5	Baugrenzen, Baulinien und überbaubare Flächen	16
3.6	Höhe baulicher Anlagen	16
3.7	Bauweise	17
3.8	Nebenanlagen und oberirdische Garagen	17
3.9	Grundstückerschließung, Stellplätze und Tiefgaragen.....	17
3.10	Geh-, Fahr- und Leitungsrecht.....	18
4	LÄRMSCHUTZ	18
4.1	Gewerbelärm	18
4.2	Verkehrslärm	19
4.3	Einwirkungen durch Rangierbetrieb	21
5	UMWELTBELANGE	22
5.1	Umweltverträglichkeit und umweltschützende Belange	22
5.2	Grünordnungsmaßnahmen	22
6	FLÄCHENBILANZ	23
7	BODENORDNUNG / UMSETZUNG	24
8	ERSCHLIEßUNGSVERTRAG.....	24
9	FOLGEKOSTEN.....	24

Teil B

1	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN ZUR GESTALTUNG.....	25
1.1	Dächer / Einfriedungen.....	25
1.2	Werbeanlagen	26
1.3	Stellplätze	26

Teil A

1 ALLGEMEINES

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Die Deutsche Bahn AG als bisherige Grundstückseigentümerin des Güterbahndareals beabsichtigt seit den 90er Jahren, die als Güterbahnhof genutzten Flächen im Norden Offenburgs für zukünftige Nutzungen städtebaulich zu entwickeln. Hieraus ergibt sich die Chance, diesen heute städtebaulich vernachlässigten und untergenutzten nördlichen Stadteingangsbereich einschließlich des unmittelbaren nördlichen Bahnhofsumfelds funktional und stadtgestalterisch aufzuwerten.

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans "Güterbahnhof-Süd" ist, im Rahmen der Gesamtentwicklung der Bahnflächen östlich und westlich der Rheintalbahn die überwiegend brachgefallenen und untergenutzten Flächen einer neuen Nutzung zuzuführen. Im Rahmen einer städtebaulichen und erschließungstechnischen Neuordnung sollen Sonderbauflächen für Einzelhandel sowie gemischte und gewerbliche Bauflächen entstehen. Auf den eingeschränkten Gewerbeflächen sollen vorwiegend Gewerbebetriebe wie Büro- und Dienstleistungsnutzungen, die das Wohnen nicht erheblich stören, angesiedelt werden – in den Mischgebieten sollen darüber hinaus auch Wohnnutzungen untergebracht werden. Mit der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes soll im Sinne der städtebaulichen Innenentwicklung ein attraktiver innerstädtische Standort reaktiviert, ein großes Flächenangebot mobilisiert und damit auch der Landschaftsverbrauch an anderer Stelle reduziert werden.

1.2 Planungsgrundlagen / Planungsverfahren

Zur Entwicklung der nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Flächen ist zwischen der Stadt Offenburg, der Aurelis Real Estate GmbH & Co KG als Erwerber eines Großteils der Flächen und der Deutschen Bahn AG im Dezember 2003 ein städtebaulicher Rahmenvertrag abgeschlossen worden. Mit dem Rahmenvertrag wurde ein städtebauliches Strukturkonzept als Grundlage für die weiteren Planungen zur städtebaulichen Neuordnung des Bereichs nördlich des Hauptbahnhofs Offenburg vereinbart.

Am 24.11.2003 hat der Gemeinderat beschlossen, für den Süden des Güterbahndareals westlich der Gleise das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans „Güterbahnhof-Süd“ einzuleiten.

Die Aufstellung dieses Bebauungsplans dient der planungsrechtlichen Steuerung der städtebaulichen Entwicklungsziele für das Konversionsareal des ehemaligen Güterbahnhofs. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans schließt die städtebaulich und erschließungstechnisch relevanten Randbereiche Post, Stellplatzflächen und Bahnwohnungen südlich der eigentlichen Güterbahnflächen in die städtebauliche Neuordnung mit ein.

Durch das Freiburger Planungsbüro Körber Barton Fahle wurde gemeinsam und in enger Abstimmung mit der Stadt Offenburg, der Aurelis Real Estate GmbH & Co KG und der DB Services Immobilien GmbH ein städtebauliches Strukturkonzept für den gesamten Bahnhofsbereich östlich und westlich der Bahntrasse erarbeitet. Das städtebauliche Strukturkonzept wurde insbesondere unter Berücksichtigung der städtebaulichen, erschließungstechnischen, landschaftsökologischen Entwicklungsziele und marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen entwickelt. Auf dieser Grundlage wurden vertiefende, integrierte städtebauliche Entwurfsvarianten erstellt.

Im Zusammenhang des Städtebaulichen Strukturkonzeptes und der städtebaulichen Entwürfe wurde insbesondere auch die Querung der Bahntrasse auf Höhe der Englerstraße planerisch grundsätzlich geklärt. Dazu wurden unterschiedliche Varianten und Anschlussmöglichkeiten zur Ausbildung der neuen Bahnquerung verglichen und diskutiert.

Am 05.07.2004 fand für die Öffentlichkeit eine frühzeitige Informationsveranstaltung statt. In der Zeit vom 12.01.2005 bis 14.02.2005 fand eine Offenlage nach § 3 (2) BauGB statt. Den Trägern öffentlicher Belange wurde vom 17.12.2004 bis 28.01.2005 gem. § 4 (2) BauGB Zeit zur Stellungnahme gegeben. Die vorgebrachten Stellungnahmen wurden in der weiteren Bearbeitung abgewogen und berücksichtigt.

Schon im Sommer 2006 hatte sich das Projekt eines Verbrauchermarktes in einem Teilbereich des Güterbahnareals konkretisiert. Um dieses zwischen dem Vorhabenträger, dem Grundstückseigentümer und der Stadt Offenburg abgestimmte Projekt zu ermöglichen, wurde der Bebauungsplan bereits geändert und für eine erneute Offenlage vorbereitet. Über die Ergebnisse der 2. Offenlage vom 24.07.2006 bis 25.08.2006 hat der Gemeinderat am 20.11.2006 entschieden.

Ende 2009 wird der Bebauungsplan um einen Ausschluss von Vergnügungsstätten ergänzt und in der Zeit vom 25.01.2010 bis 26.02.2010 in einer 3. Offenlage erneut ausgelegt. Nachdem mit Schreiben vom 16.03.2010 der Bescheid über die „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ auch für die Flächen im Norden des Plangebiets vorliegt, kann das Bebauungsplanverfahren durch Beschluss über die Ergebnisse der 3. Offenlage und durch Satzungsbeschluss am 10.05.2010 zum Abschluss gebracht werden.

1.3 Lage des Planungsgebiets / Geltungsbereich / Flächennutzungsplan

Der Geltungsbereich des Plangebiets umfasst große Teile des Güterbahnhofs Offenburg sowie den südlich angrenzenden Bereich mit bestehenden Wohn- und Postnutzungen.

Im Westen ist die Bundesstraße B3 (Okenstraße) in das Plangebiet einbezogen und bildet zugleich die westliche Grenze des Geltungsbereichs. Hier schließen die Mischgebietsflächen des benachbarten Bebauungsplans „Industriegebiet-Nord“ aus dem Jahr 1989 und die Allgemeinen Wohngebiete des Bebauungsplans „Rheinstraße“, zuletzt geändert 1994, an. Die Rheinstraße grenzt das Plangebiet nach Süden ab. Im Bebauungsplan „Vor dem Bahnhof II“ von 1993 sind südlich der Rheinstraße Mischgebiete festgesetzt. Im Osten wird das Plangebiet durch die Bahnlinie Karlsruhe-Basel begrenzt, wobei hier die nächstgelegene Lärmschutzwand die räumliche und funktionale Grenze des Geltungsbereichs definiert. Die geplante Verlängerung der Englerstraße stellt einen bedeutenden Verkehrsanschluss an das überörtliche Ver-

kehrnetz dar und bildet somit eine nördliche Grenze dieses Bebauungsplanabschnittes. Der geplante Knoten Englerstraße / Okenstraße liegt vollständig im Geltungsbereich.

Das Plangebiet liegt unmittelbar nördlich des Bahnhofs Offenburg ca. 900 m entfernt von der Innenstadt.

Der südliche Bereich entlang der verlängerten Hauptstraße ist durch unterschiedliche Postnutzungen gekennzeichnet, wobei teilweise die vorhandenen Nutzflächen untervermietet wurden oder auch leer stehen. Östlich davon befinden sich Pacht-/ Mietgärten und Stellplatzflächen, die vorwiegend von Mietern der Wohnhäuser entlang der Okenstraße genutzt werden.

Das übrige Gebiet ist geprägt durch die Verladegleise des Güterbahnhofs sowie durch einzelne gewerbliche Nutzungen. Die DB Fahrleitungsmeisterei ist als zu erhaltende Bahnanlage in die Planung zu integrieren.

Die Südhälfte des Gebiets „Güterbahnhof-Süd“ mit den Wohnhäusern und den Pachtgärten ist im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft seit seiner erstmaligen Aufstellung 1979 als „gemischte Baufläche“ dargestellt. Die restlichen Flächen sind als Bahnflächen dargestellt. Der Flächennutzungsplan der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Offenburg wird parallel zu diesem Bebauungsplanverfahren neu aufgestellt (Parallelverfahren). Dabei ist vorgesehen, die Flächen im nördlichen und östlichen Bereich des vorliegenden Bebauungsplanes als gewerbliche Bauflächen, den südlichen Bereich als gemischte Bauflächen im Flächennutzungsplan darzustellen. Der Nahversorgungsstandort soll zeitnah in einer Einzelfortschreibung des bestehenden Flächennutzungsplans (punktuelle Änderung) als Sonderbaufläche für einen „Verbrauchermarkt“ dargestellt werden. Somit werden die Inhalte des Bebauungsplans künftig „aus dem Flächennutzungsplan entwickelt“ sein.

1.4 Bestehende Nutzungs-, Eigentums- und Rechtsverhältnisse

Die Flächen des Plangebiets befinden sich überwiegend im Eigentum der Aurelis Real Estate GmbH & Co KG bzw. der Deutschen Bahn AG. Weitere Grundstückseigentümer sind die städtische Wohnungsbaugesellschaft sowie einzelne Privateigentümer.

An der Okenstraße und der Güterstraße befinden sich mehrere Mehrfamilienhäuser, in denen vorwiegend heutige oder frühere Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG wohnen. Diese Wohnhäuser werden daher oft als „die Eisenbahnerwohnungen“ bezeichnet. Der größere Teil der Häuser gehört einer Wohnungsbaugesellschaft, einzelne Häuser sind im Privatbesitz.

Östlich und nördlich an diese Wohnhäuser grenzt das Grundstück des Güterbahnhofs an, das durch die Aurelis Real Estate GmbH & Co KG erworben wurde. Auf dem Grundstück der Aurelis befinden sich Gartenparzellen, Garagen und einige Gebäude mit unterschiedlicher Nutzung. Die Gartenparzellen grenzen an die Grundstücke der vermieteten Wohnhäuser im Westen an. Weiter nördlich befinden sich Gleisanlagen.

Die Gartenparzellen sind an Anwohner und andere Bürger verpachtet oder vermietet. Mindestens ein Teil der Gärten ist dabei über die Eisenbahn-Landwirtschaft e.V., eine betrieblichen Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn AG und des Bundeseisenbahn-

vermögens, an Bahnmitarbeiter verpachtet. Ebenso sind, soweit bekannt, die vorhandenen Garagen und Bürogebäude an verschiedene Nutzer verpachtet oder vermietet.

Die ehemaligen Bahnflächen im Geltungsbereich wurden gemäß § 23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) weitgehend von Bahnbetriebszwecken freigestellt (vgl. 1.2 Planungsverfahren). Mit der Entwidmung ist in diesem Bereich die Planungshoheit vom Eisenbahnbundesamt an die Stadt Offenburg übergegangen. Die weiterhin verbleibenden Bahnflächen wurden im Bebauungsplan gekennzeichnet.

1.5 Altlastenverdachtsflächen

Bei der flächendeckenden historischen Erhebung altlastenverdächtiger Flächen im Ortenaukreis (1998) wurde eine orientierende Erkundung für einzelne Flächen im Geltungsbereich vorgeschlagen. Durch die im Jahr 1999 durchgeführte orientierende Untersuchung wurde der Verdacht auf Altlasten im Bereich der ehemaligen Tankstelle (Güterstraße 6) bestätigt und eine detaillierte Untersuchung empfohlen. Diese Untersuchung wurde durch den Eigentümer durchgeführt und dem Landratsamt Ortenaukreis vorgelegt. Nach Abstimmung im Genehmigungsverfahren nach § 33 BauGB wurde die Bodenbelastung durch Aushub beseitigt und ein Einzelhandelsmarkt auf dem Standort errichtet.

1.6 Bestehende Leitungen

Innerhalb des Plangebietes befindet sich eine Vielzahl an vorhandenen Kanälen, die durch die Bahn AG genutzt wurden und teilweise noch weiter genutzt werden können. Der Zustand von vielen Leitungen ist jedoch noch unbekannt. In sofern ist eine abschließende Aussage über die weitere Nutzung der Kanäle noch nicht möglich.

Der vorhandene, die Bahnstrecke querende Kanal der Stadtentwässerung in der Güterstraße DN 1200/1750 befindet sich in einem nutzungsfähigen Zustand. Der Kanal soll daher erhalten, in begrenztem Umfang als Vorflut genutzt und durch Leitungsrechte im Bereich privater Flächen gesichert werden.

Zur Vermeidung von Kabelschäden ist vor Beginn von Grabarbeiten Einsicht in die Kabelpläne der Versorgungsträger zu nehmen.

Die Wasserversorgungsleitungen und sonstige Versorgungsleitungen sind voraussichtlich im Rahmen der geplanten Erschließungsmaßnahmen vollständig zu erneuern.

Im Plangebiet befinden sich DB-Telematikkabel, die im Rahmen der Entwidmung in die zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen verlegt werden. Eine Versorgungsleitung des E-Werks Mittelbaden verläuft am Rande der Okenstraße innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche. Von einer Kennzeichnung der genannten Kabel im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans wird abgesehen. In Bereichen, in denen private Grundstücksflächen durch Kabeltrassen und Leitungen gequert werden, wird die Leitung im Bebauungsplan gekennzeichnet und die Trasse als eine mit einem Leitungsrecht zu belastende Fläche festgesetzt. Neben dem bereits genannten Kanal betrifft dies insbesondere ein Stromkabel (0,4 KV / 20 KV) der DB-Netz. Die Stromkabel der DB-Netz sind im Plan dargestellt.

2 STÄDTEBAULICHES KONZEPT

2.1 Allgemeines städtebauliches Konzept

Der Bebauungsplan „Güterbahnhof-Süd“ ist eine konsequente Weiterentwicklung des Städtebaulichen Strukturkonzeptes. Wichtige Erschließungs- und Neuordnungsvorgaben sind die geradlinige Verlängerung der Hauptstraße nach Norden wie auch eine Trassenfreihaltung zur Herstellung einer zukünftigen Bahnquerung auf Höhe der Englerstraße. Ein entsprechender Vorschlag aus dem Mehrlin-Projekt, auf diese Weise eine gewisse Entlastung der Okenstraße zu erreichen, wird damit aufgegriffen.

Das geplante innere Erschließungsnetz berücksichtigt weitgehend die vorhandene Bausubstanz und verläuft so, dass bestehende Nutzungen im Gebiet möglichst wenig durch den Straßenausbau beeinträchtigt werden.

Östlich der verlängerten Hauptstraße wird entlang der Bahnstrecke eine weitgehend geschlossene Bebauung angestrebt, die als Lärmschutzriegel wirken soll. Als Nutzung wird hier – auch abhängig von der geringen Grundstückstiefe - eine Büro- oder Dienstleistungsnutzung in Frage kommen.

Zwischen der verlängerten Hauptstraße und der Okenstraße (B3) wird im südlichen Bereich die bestehende Blockrandbebauung durch eine in ihrer Höhe entsprechende Bebauung ergänzt, die den Blockinnenbereich ebenfalls vom Lärm abschirmen soll. Im Blockinnenbereich können somit im Rahmen des Mischgebiets aufgelockerte, geschützte Wohneinheiten in Form von Zeilen und Punkthäusern hergestellt werden. Zu den bestehenden Wohnnutzungen entlang der Okenstraße wird durch eine öffentlichen Grünfläche eine Abstandsfläche hergestellt, wodurch im Blockinnenbereich an Stelle der Pachtgärten qualitätsvolle öffentliche Freiflächen für den Aufenthalt der heutigen und zukünftigen Quartiersbewohner entstehen.

Im Süden des Plangebiets wird ein Mischgebiet festgesetzt, in dem ein Parkhaus errichtet werden könnte, das den heutigen ebenerdigen Bahnparkplatz in diesem Bereich ersetzen und das Parkplatzangebot am Bahnhof erweitern würde.

In der Nordhälfte des Plangebiets werden die bisherigen Bahnanlagen neu geordnet und einer gewerblichen Nutzung zugeführt, die insbesondere den Ansprüchen dieser Stadteinfahrt wie auch der Nachbarschaft zu Wohnnutzungen gerecht wird. Im Übergang zu den südlichen Mischgebieten soll ein „Sondergebiet Verbrauchermarkt“ als Standort für einen Verbrauchermarkt, der insbesondere auch der Nahversorgung dient, entstehen.

Bei dem Verwaltungsgebäude „DB Schulungszentrum“ ehemals Hauptstraße 2 (Planstraße A) und der nördlich anschließenden Güterabfertigungshalle handelt es sich als Sachgesamtheit um ein Kulturdenkmal nach § 2 DSchG. Bei der Planung von Maßnahmen, die diese Gebäude betreffen, ist die Untere Denkmalschutzbehörde (Stadt Offenburg) frühzeitig zu beteiligen.

Insgesamt können durch die Reaktivierung dieser Flächen im Sinne zeitgemäßer städtebaulicher Innenentwicklung gut erschlossene innenstadtnahe, zum Teil brachliegende Flächen mit guter Anbindung an den Bahnhof und den öffentlichen Nahverkehr einer baulichen Nutzung zugeführt werden. Damit kann gleichzeitig der

Siedlungsdruck auf den Landschaftsraum im Außenbereich abgeschwächt und Erschließungsaufwand eingespart werden.

2.2 Verkehrserschließung

Die äußere Verkehrserschließung des Plangebiets erfolgt vorwiegend über die Bundesstraße B3 von Norden, die Hauptstraße von Süden und die Hauptzufahrten „Freiburger Straße“ und Englerstraße. Mit dem Ziel, die Stadteinfahrt neu zu ordnen und gestalterisch aufzuwerten, wurde die Bundesstraße B3 (Okenstraße) in den Geltungsbereich mit einbezogen. Entlang der neuen Stadteinfahrt wird ein unabhängiger Fuß- und Radweg geführt. Ein Grünstreifen mit Baumpflanzungen bildet das trennende und gestalterische Element zwischen dem motorisierten und dem nichtmotorisierten Verkehr. Mit einer außermittigen Fahrbahnmarkierung auf der Okenstraße im Bereich des Knotens Okenstraße/ Planstraße B wird eine mögliche Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch Linksabbieger vermieden.

Mit der Verlängerung der Hauptstraße soll ein wesentlicher Teil der bestehenden Verkehrsströme aufgenommen und die Okenstraße entlastet werden. Sie übernimmt damit parallel zur auf der Ostseite anbaufreien Okenstraße einerseits wesentliche Funktionen für den gesamtstädtischen Verkehr, andererseits gewährleistet sie die notwendige innere Erschließung der Baugebiete im Geltungsbereich.

Mit den festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen werden Flächen definiert, die die Herstellung eines angemessenen Straßenquerschnitts mit Alleebäumen, Fuß- und Radwegen und Stellplatzflächen ermöglichen. Damit kann allen Verkehrsteilnehmer entsprochen und dem Ziel begrünter Straßenräume Rechnung getragen werden. Sowohl aus ökonomischen Zwängen als auch im Sinne des vorübergehenden Erhalts einzelner Gebäude ist der Ausbau der Verkehrsflächen in zwei Stufen vorgesehen.

Für Fußgänger und Radfahrer entstehen durch den inneren öffentlichen Grünstreifen im südlichen Bereich sowie durch den nahezu querungsfreien Fuß- und Radweg entlang der Okenstraße und der verlängerten Hauptstraße (Planstraße A) sichere, attraktive Angebote.

Im Anschlussbereich an die Englerstraße wird im Bebauungsplan bereits eine Trasse als Option für eine zukünftige „Nordquerung“ der Bahnlinie freigehalten.

Einzelheiten der Erschließung werden in einem Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Offenburg und der Aurelis Real Estate GmbH & Co KG verbindlich geregelt.

2.3 Entwässerung und Retentionsanlagen

Die Planung sieht vor, die neu erschlossenen Gebiete zwischen Rheinstraße und Planstraße C im modifizierten Trennsystem zu entwässern (Vgl. Studie zur Regenwasserbewirtschaftung des Büro Hampf vom 09.11.2004). Regenwasser ist in die neu zu erstellende Regenwasserkanalisation, welche in Richtung Winkelbach führt, einzuleiten.

So lange keine Entwicklung nördlich der Englerstraße erfolgt und daher die Regenwasserkanalisation nicht bis zum Winkelbach weiter geführt werden kann, wird der neu zu errichtende Regenwasserkanal vorübergehend an die Mischwasser-

kanalisation angeschlossen (Vgl. Konzeptplan Nr. ÜP 13 des Büro Hampf vom 18.05.2006).

Zur Entlastung des Kanalnetzes und insbesondere zur Vermeidung von Überlastungen und Überschwemmungen der Vorflut Winkelbach im Bereich Bohlsbach sind Retentions- und Versickerungsanlagen auf den Baugrundstücken herzustellen. Diese Anlagen sollen darüber hinaus so gestaltet werden, dass gleichzeitig ökologischen Zielsetzungen wie der Verbesserung des Kleinklimas und der Grundwasserneubildung entsprochen werden kann.

Die genaue Ausführung, Dimensionierung und Lage der einzelnen Versickerungselemente hat in Abhängigkeit von der Parzellierung und Grundstücksnutzung im Plangebiet zu erfolgen, die derzeit noch nicht bekannt ist. Bisher steht auch noch nicht fest, ob überall im Plangebiet eine Versickerung möglich und zulässig ist, da die Bodenverhältnisse im Plangebiet möglicherweise unterschiedlich sind. Die Ausführung, Dimensionierung und Lage der Versickerungselemente ist daher in Abhängigkeit von Grundstücksgröße und -nutzung im Rahmen der jeweiligen Vorhabengenehmigung mit der Stadtentwässerung bzw. der Wasserbehörde abzustimmen. Eine Festlegung zur Art, Größe und Lage der einzelnen Versickerungselemente erfolgt im Bebauungsplan – mit Ausnahme der Baugebiete MI2/MI3/MI4 (siehe unten) - nicht.

Die Einleitung von Oberflächenwasser in die Regenwasserkanalisation ist für die einzelnen Grundstücke auf 17 l/s pro Hektar zu begrenzen.

In Gewerbegebieten bzw. im Sondergebiet Einzelhandel darf nur Wasser von Dach- und PKW-Parkierungsflächen versickert werden. Wasser, welches auf Straßen- und Hofflächen, deren Verschmutzungspotential nicht zuverlässig abgeschätzt werden kann anfällt, ist in die Regenwasserkanalisation einzuleiten. Gegebenenfalls ist auf dem jeweiligen Grundstück eine Rückhaltung zu errichten, um die oben genannte maximale Einleitmenge nicht zu überschreiten.

In den Mischgebieten MI2, MI3 und MI4 sowie in den eingeschränkten Gewerbegebieten GEe1 und GEe2 ist vorrangig sämtliches anfallende Oberflächenwasser auf dem jeweiligen Grundstück zu versickern, sofern dies nicht durch die Art der Flächennutzung ausgeschlossen ist und die Voraussetzungen für eine Versickerung gegeben sind. Die Notüberläufe der Versickerungsanlagen sind an die Regenwasserkanalisation anzuschließen.

In den eingeschränkten Gewerbegebieten GEe1 und GEe2 kann ein Anschluss des Notüberlaufs an den Regenwasserkanal nur erfolgen, so weit dies auf Grund der Parzellierung technisch möglich ist, da diese Baugebiete ganz bzw. teilweise südlich der Güterstraße liegen, der Regenwasserkanal aber erst nördlich der Güterstraße beginnt. So weit ein Notüberlauf in den Regenwasserkanal technisch nicht möglich ist, ist ein Notüberlauf in den Mischwasserkanal vorzusehen.

In den südlich der Güterstraße gelegenen Baugebieten MI2, MI3 und MI4 sind die Versickerungselemente so zu vernetzen, dass von jedem Versickerungselement innerhalb des Baugrundstücks eine durchgehende Verbindung bis zum Notüberlauf in den unmittelbar nördlich der Güterstraße beginnenden Regenwasserkanal besteht. Sofern in diesen Baugebieten Grundstücksteilungen erfolgen, muss eine Durchleitung des Regenwassers durch die Versickerungselemente in den einzelnen Grundstücken zum Notüberlauf gewährleistet sein. Um diese Vernetzung zu sichern, wird im Be-

bauungsplan die genaue Lage der zu vernetzenden Versickerungselemente festgelegt und über ein Leitungsrecht (R3) gesichert.

Versickerungsanlagen sind nach ATV-DVWK-A 138 zu planen, zu bauen und zu betreiben. Nach diesem Regelwerk ist als Bemessungsregen der 5-jährige Regen laut KOSTRA-Atlas des Deutschen Wetterdienstes zu wählen.

Rückhalteanlagen sind nach DIN 1986-100 bzw. DIN EN 12056-3 für einen 30-jährigen Regen, Dauerstufe 15 Minuten zu bemessen. Dessen Wert beträgt im Juli 2006 323 l/s*ha. Es ist jeweils der aktuelle Wert laut KOSTRA-Atlas zu verwenden.

Die Nutzung von Regenwasser ist zulässig, wird aber nicht bei der Bemessung der Retentionsanlage berücksichtigt.

Die Kombination von Retentionsanlagen mit Dachbegrünung ist zulässig. Die Dachbegrünung wird bei der Bemessung der Retentionsanlage entsprechend den Abflussbeiwerten nach ATV-DVWK-A 117 angerechnet.

Das Mischgebiet MI1 an der Okenstraße und Güterstraße ist bereits bebaut und an die dort vorhandene Mischwasserkanalisation angeschlossen. Die Entwässerung bleibt dort unverändert.

2.4 Nutzungsgliederung

Im Geltungsbereich des Planungsgebiets sollen insbesondere Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe sowie auch Wohnnutzungen im Rahmen von Mischgebieten in bahnhofsnahe Lage angesiedelt werden.

Entlang der Bahnlinie werden geschlossene Büro- und Dienstleistungszeilen vorgesehen, die den Bahnlärm abschirmen. Das südliche bahnhofsnahe Mischgebiet wird derart gegliedert, dass lärmunempfindlichere Nutzungen (Büro/Dienstleistung) an der verlängerten Hauptstraße einen zweiten Lärmschutzriegel bilden und zudem den Blockinnenbereich vom Verkehrslärm der verlängerten Hauptstraße abschirmen. Der Blockinnenbereich eignet sich dadurch auch für Wohnnutzungen und ergänzt die bestehenden Wohngebäude entlang der Okenstraße, die durch die genannte Lärmschutzbebauung ebenfalls vom Bahnlärm geschützt werden und eine erhebliche Lärmreduktion erfahren.

Entsprechend der Staffelung im benachbarten Bebauungsplan „Industriegebiet-Nord“ wird das Plangebiet nach Norden hin von Mischgebiet zu Gewerbegebiet abgestuft. Zwischen Mischgebiet und Gewerbegebiet wird ein Sondergebiet Verbrauchermarkt zur Einrichtung eines Marktstandorts festgesetzt.

Die Mischgebiete und Gewerbegebiete sollen für ein breites Spektrum an Unternehmen einen attraktiven Standort bieten. Dennoch werden allerdings Einschränkungen getroffen, insbesondere mit dem Ziel des Ausschlusses von zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten, der Ansiedlung zusätzlicher Lärmquellen und der Flächeninanspruchnahme durch Lagerplätze.

Im Norden des Plangebiets soll ein Verbrauchermarkt entstehen, der in der Nachbarschaft zu den Mischgebieten auch den Anforderungen der Nahversorgung gerecht

wird. Zum Schutz der Wohnnutzung und eines positiven Images – auch im Hinblick auf gewerbliche Investitionen - werden Vergnügensstätten ausgeschlossen.

2.5 Grünordnerisches Konzept

Das grünordnerische Konzept dient der aufeinander abgestimmten Begrünung und damit Gestaltung des Gebietes. Aufgrund der Lage des Gebiets und seiner bisherigen Nutzung ergeben sich drei wesentliche Anforderungen an die Gestaltung:

- Charakterisierung der Stadteingangssituation von Norden her
- Verknüpfung des Gebietes mit dem Altstadt kern und dem Bahnhofsareal
- Attraktive Gestaltung und damit Aufwertung des Gebietes

Stadteingangssituation

Durch die Lage in Norden von Offenburg und der parallel zum Entwicklungsgebiet führende B 3 stellt die Entwicklungsfläche das nördliche Stadteingangsareal und „Tor zur Stadt“ dar. Im derzeitigen Zustand wird der Eintritt in das Stadtgebiet nicht deutlich gemacht, da die Nord-Süd-Achse geradlinig und ohne sich im Querschnitt wesentlich zu verändern in die Stadt führt. Auch die anliegenden Nutzungen haben keinen innerstädtischen Charakter.

In der Planung wird der Straßenquerschnitt der Okenstraße nördlich der Güterstraße einseitig begrünt und mit einem Geh- und Radweg versehen. Angestrebt wird eine einheitliche, konsistente und grundstücksübergreifende Gesamt-Gestaltung, um für die Stadteingangssituation einen Rahmen zu schaffen und dem Besucher einen positiven Eindruck zu vermitteln.

Die Begrünung soll eine Verknüpfung zwischen dem Straßenraum und dem Gebiet herstellen, ohne dass der Blick auf die anschließende Bebauung ablenkt oder verhindert wird. Dies erfordert eine offene, niedere Bepflanzung mit wenigen und betont schlichten Arten, z. B. Kriechspindel und Lorbeerkirsche (*Euonymus fortunei* „Vegetus“, *Prunus laurocerasus* „Otto Luyken“). Beide Arten sind niederwüchsig, immergrün und dicht und geschlossen wachsend. Sie bieten aufgrund ihrer unterschiedlichen, aber harmonischen Grünabstufungen und differierenden Blattformen ganzjährig einen ansprechenden Aspekt zusätzlich zu der temporären Blüh- und Fruchtphase. Angestrebt wird, den Grünstreifen zwischen der Straße und dem sie begleitenden Geh- und Radweg durchgängig mit diesen beiden Arten in wechselnden Mischungen zu bepflanzen. Durch die einheitliche Bepflanzung wird der Geh- und Radweg von der Straße abgesetzt, wobei durch die Niederwüchsigkeit der Arten keine Einschränkung des Sichtbezugs erfolgt.

Eine raumbildende Begrünung erfolgt durch die Bepflanzung mit Bäumen. Auch hier dient die Beschränkung auf eine Baumart der einheitlichen Gestaltung. Als Baumarten stehen Spitzahorn (Sorte) oder Linde (Sorte) zur Auswahl, die - um den Blick auf die Fassaden zu gewährleisten - in einen Abstand von ca. 15 m gepflanzt werden. Beide Sorten sind sehr gut für den Straßenraum geeignet und bieten gerade in dieser Wiederholung als Baumreihe einen reizvollen optischen Rahmen. Die Bepflanzung mit Bäumen wiederholt sich auf den Grünstreifen der privaten Grundstücke, wobei dort kein Pflanzort festgelegt ist und auch mit z.B. Vogelkirsche, Vogelbeere und Rosskastanie zusätzliche Arten zur Auswahl stehen.

Gebietsgestaltung

Derzeit ist aufgrund der vorhandenen Nutzungen (Schrotthalden, Brachflächen, Gewerbeschuppen, etc.) das Erscheinungsbild des Untersuchungsgebietes negativ geprägt. Die grünordnerische Gestaltung soll das Gebiet in sich gliedern und einen einheitlichen Rahmen bieten, ohne die individuelle Gestaltung der einzelnen Grundstücke zu sehr einzuschränken oder zu beeinträchtigen

Straßenbegrünung:

- Erschließungsstraßen: Für die Nord-Süd-Achsen stehen dieselben Arten zur Auswahl, die schon für die Okenstraße vorgeschlagen wurden (Spitzahorn oder Linde), relativ schlichte Bäume, die durch ihre Größe und ihren markanten Wuchs mit dicht geschlossener Krone wirken.
- Verbindungsstraßen: Zur Charakterisierung erhalten die Ost-West-Straßen zusätzlich zu dem geringeren Straßenquerschnitt eine abweichende Gestaltung. Für die Ost-West-Achsen werden kleine bis mittelgroße Bäume mit hohem Zierwert vorgeschlagen, die durch ihren Blühaspekt oder eine besondere Herbstfärbung bestechen, wie z. B. Rote Kastanie, Chinesische Birne oder Tulpenbaum. Bei den Verbindungsstraßen ist für jeden Straßenzug eine andere Baumart zu wählen, um jedem Straßenzug ein typisches Gepräge zu geben. Daher ist auch pro Straßenzug nur eine Baumart zulässig, wobei eine Ausnahme in den Einmündungsbereichen („Torsituationen“) möglich ist.

Innerhalb der Straßenzüge können die Bäume entweder

- streng gliedern und parallel zu beiden Seiten in demselben Abstand gepflanzt werden oder
- aufgelockert bzw. versetzt gepflanzt werden.

Die Pflanzbeete entlang der Straßen und im Bereich der Straßeneinmündungen werden mit immergrünen und gut harmonisierenden Arten, z. B. Kriechspindel und Lorbeerkirsche (*Euonymus fortunei* „Vegetus“, *Prunus laurocerasus* „Otto Luyken“) in variierendem Mischungsverhältnis bepflanzt. Die dichten, niedrigwüchsigen Gebüsche betonen und unterstützen die Straßenführung, ohne die Sicht zu behindern.

Gewerbe- und Sondergebiete: Im Bereich der Gewerbe- und Sondergebiete ist auch auf den privaten Grundstücken auf mindestens 20% der Fläche eine Bepflanzung mit immergrünen und gut harmonisierenden Arten (z. B. *Euonymus fortunei* „Vegetus“ und *Prunus laurocerasus* „Otto Luyken“) vorgesehen. Um im Bereich der geplanten Gewerbegebiete karge, ungestaltete Wandflächen zu vermeiden, wird zusätzlich vorgeschlagen mind. 25 % der Außenwände durch Rankgewächse zu begrünen.

Mischgebiet: Im Bereich der Mischgebiete ist entlang der Geh- und Fahrbereiche eine Bepflanzung mit Bäumen vorgesehen: Die gärtnerische Gestaltung der privaten Grünflächen ist freigestellt. Entlang der Geh- und Fahrwege werden kleine bis mittelgroße Bäume mit einer kegelförmigen, lichten Krone vorgeschlagen. Fast alle zur Auswahl stehenden Bäume weisen einen besonders ansprechenden Blüh- oder Fruchtaspekt auf. Zur Auswahl stehen z.B. Zierbirne, Zierkirsche und Säulen-Eberesche.

Öffentliche Grünfläche: Im Bereich der bestehenden Gärten ist eine öffentliche Grünanlage geplant, die den Mietern der bestehen bleibenden Bebauung weiterhin den

Blick ins Grüne bieten kann. Vorrangig soll der Bereich ein Anziehungspunkt für die Naherholung der dort wohnenden oder dort arbeitenden Bevölkerung sein. Geplant ist eine extensiv gepflegte Anlage mit einer abwechslungsreichen Bepflanzung aus Büschen, Bäumen sowie offenen Rasenflächen. Durch die Festlegung einer Mischung aus groß- bis kleinkronigen Bäumen sowie Strauchpflanzungen ergibt sich die Möglichkeit einer horizontalen und vertikalen Gliederung. Die Lage der Pflanzflächen ist so zu wählen, dass eine optimale Abschirmung gegenüber den angrenzenden Erschließungsstraßen und der Bebauung erreicht wird. Eine Festlegung auf bestimmte Sorten von Bäumen oder Büschen erfolgt nicht, um die Gestaltungsmöglichkeiten nicht einzuschränken. Eine in ihren optischen und olfaktorischen Reizen abwechslungsreiche und vielseitige Bepflanzung ist anzustreben.

Erschlossen wird die Grünfläche sowohl von Norden her über die Güterstraße bzw. Planstraße A als auch von Süden her über die Rheinstraße. Zur Optimierung der Erholungseignung sollten Möglichkeiten geschaffen werden, den Aufenthalt in der Grünanlage zu verlängern, dies geschieht durch Sitz- und Ruhebereiche. Wesentlich für die Nutzung der Anlage ist auch die Beachtung der Sicherheitsbedürfnisse eventueller Nutzer durch eine ausreichende Ausleuchtung des Weges.

Einbindung des Gebietes

Das Güterbahnhof-Areal grenzt unmittelbar nördlich an den Bahnhof, der nur ca. 5 - 8 Minuten Gehzeit von der historischen Altstadt und dem Kernbereich der Stadt entfernt liegt. Das Bahnhofsumfeld ist stadtbauhistorisch durch gründerzeitliche Stadtentwicklungen ab dem Ende des 19. Jahrhunderts entstanden. Weiter nach Westen schließt sich der zentrale Bereich der Nordweststadt an. Doch bisher ist der Bahnhofsbereich eine Art nördlicher Endpunkt für den Fußgängerverkehr.

Die grünordnerische Gestaltung soll die Attraktivität des Gebietes erhöhen und eine ansprechende einladende Kulisse schaffen. Durch die Durchgrünung des Gebietes und die Gestaltung der öffentlichen Grünfläche bietet es Anziehungspotential für den Fußgängerverkehr aus der Altstadt, wertet den kargen Bahnhofsbereich auf und bietet auch Aufenthaltsqualitäten für Spaziergänger und Besucher des Bahnhofes.

3 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

3.1 Art der baulichen Nutzung

Die Baugebiete werden als Sondergebiet Verbrauchermarkt, Gewerbegebiete, eingeschränkte Gewerbegebiete und Mischgebiete festgesetzt. Eine Abstufung der Nutzungen wird insbesondere im Hinblick auf den Bahnlärm vorgenommen.

In der südlichen Hälfte des Plangebiets soll zur Abschirmung des Bahnlärms entlang der Bahnlinie eine geschlossene Bebauung (Lärmschutzriegel) entstehen. Angesichts der hohen Belastungen durch den Bahnlärm eignen sich die Baugebiete östlich der verlängerten Hauptstraße (Planstraße A) nur für gewerbliche Nutzungen. Um gleichzeitig die Ansiedlung zusätzlicher Lärmemittenten an diesem Standort auszuschließen werden diese Flächen als eingeschränkte Gewerbegebiete festgesetzt, in denen Betriebe, die das Wohnen erheblich stören, unzulässig sind.

Im Süden des Plangebiets werden die vom Bahnlärm abgeschirmten Bereiche westlich der verlängerten Hauptstraße den Darstellungen des Flächennutzungsplans entsprechend als Mischgebiete festgesetzt. Diese Mischgebietsflächen werden wiederum derart gegliedert, dass die lärmempfindlicheren Wohnnutzungen vorrangig im ab-

im abgeschirmten Innenbereich entstehen, während gewerbliche Nutzungen in einer zweiten Lärmschutzbebauung entlang der verlängerten Hauptstraße und an der Rheinstraße konzentriert werden. Zur Festsetzung dieser Gliederung werden im innen gelegenen Mischgebiet Gewerbebetriebe nur ausnahmsweise zugelassen, sofern sie als nicht störend einzustufen sind; in den Mischgebieten sind entlang der Hauptverkehrsstraßen Wohnungen im EG und im 1. OG nur ausnahmsweise zulässig.

Zur Sicherung der durch das städtebauliche Konzept vorgesehenen Lärminderung wurde zudem festgesetzt, dass Wohnnutzungen im MI2 jeweils erst dann zulässig sind, wenn eine abschirmende Bebauung (Lärmschutzriegel) im vorgelagerten Bereich des Baugebiets MI3 hergestellt wurde.

Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevanten Sortimenten werden entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss über das Einzelhandelskonzept der Stadt Offenburg weitgehend ausgeschlossen, um eine Beeinträchtigung der Innenstadtfunktionen zu vermeiden. Eine Ausnahme stellt das Sondergebiet Verbrauchermarkt nördlich der Güterstraße dar. Hier soll ein Nahversorgungsstandort ausgebildet werden, an den der bestehende Verbrauchermarkt aus der Helmholtzstraße verlagert und gleichzeitig erweitert und modernisiert werden kann. Die Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen wurde gutachterlich überprüft und bewertet (vgl. 3.2 Großflächiger Einzelhandel).

Aus Gründen des Lärmschutzes sowie der Stadtgestaltung werden selbständige Lagerplätze in Gewerbegebieten und eingeschränkten Gewerbegebieten ausgeschlossen. Die hochbauliche Einfassung der Straßenräume ist ein wesentlicher Aspekt bei der Gestaltung einer qualitätsvollen stadträumlichen Eingangssituation. Auch zur Abschottung der Lärmquellen wird eine hochbauliche Nutzung ausdrücklich gefordert. Diese soll als weitgehend geschlossener Lärmschutzriegel hergestellt werden. Darüber hinaus können Lagerplätze selbst auch zu Lärmbelästigungen und zu Beeinträchtigungen des Stadtbildes führen (z. B. Autohöfe, Heiz- und Baumateriallagerplätze, Schottlagerplätze).

Mit dem Ziel, einerseits Tankstellen nahe der Bundesstraße B3 zu platzieren und andererseits entlang der Bahnlinie eine lärmschutzwirksame Bebauung zu realisieren, werden Tankstellen im Gewerbegebiet GE3 und in den eingeschränkten Gewerbegebieten entlang der Bahnlinie ausgeschlossen.

Betriebswohnungen sind wegen möglichen Beeinträchtigungen durch den Bahnlärm im Gewerbegebiet GE3 und in den eingeschränkten Gewerbegebieten ausgeschlossen.

3.2 Großflächiger Einzelhandel

Mit der Ausweisung „Sondergebiet Verbrauchermarkt“ sollen die Voraussetzungen für die Verlagerung, Erweiterung und Modernisierung des bestehenden Verbrauchermarktes mit bislang 2.300 m² Verkaufsfläche der in der Helmholtzstraße geschaffen und ein Nahversorgungsstandort im Bereich der Nordweststadt von Offenburg so in dauerhaft wirtschaftlicher Form erhalten bleiben.

Diese Umsiedlung und Neuausweisung von Einzelhandelsflächen wurde durch die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) begleitet und auf das Zentrenkonzept der Stadt Offenburg abgestimmt.

Entsprechend der gutachterlichen Stellungnahme ist die Verlagerung von der Helmholtzstraße an die Okenstraße zu empfehlen. Der Standort in der Helmholtzstraße ist kein besonders attraktiver Standort. Die Verlagerung an die wesentlich verkehrsgünstigere Standortlage an der Okenstraße wird somit am Altstandort keine empfindliche städtebauliche oder versorgungsstrukturelle Lücke hinterlassen. Der neue Standort befindet sich durch die Nähe zu den bestehenden Wohnlagen in integrierter Lage und kann eine Versorgungsfunktion für die Nordweststadt (4.600 Einwohner), die derzeit über kein Stadtteilzentrum verfügt, übernehmen. Zum Kerneinzugsgebiet werden auch die nördlichen Ortsteile Bohlsbach, Bühl, Griesheim und Windschlag mit weiteren 7.400 Einwohnern gehören. Weitere Kaufkraftzuflüsse aus dem nördlichen Umland sind durch die verkehrsgünstige Lage an der B3 zu erwarten.

Insgesamt sollen die Verkaufsflächen gegenüber dem bisherigen Markt in der Helmholtzstraße um 550 m² erweitert werden. Die Ausweitung der Flächen für Lebensmittel durch Konzessionäre im Vorkassenbereich wird durch den Gutachter GMA als unkritisch bewertet. Die Ausweitung des Nonfood-Anteils liegt mit 350 m² in einem verträglichen Rahmen, so dass keine negative Auswirkungen auf die Offenburg-er Innenstadt zu erwarten sind.

Zum Schutz des innerstädtischen Einzelhandels wurden innenstadtrelevante Nonfood-Sortimente beschränkt auf max. 950 m² Verkaufsfläche im Bereich des Marktes und auf einzelne Einheiten im Bereich der Shopzone mit einer Gesamtverkaufsfläche von 250 m². Dabei handelt es sich insbesondere um branchenübliche Randsortimente wie Drogerieartikel, Haushaltswaren, Schreibwaren, Zeitschriften und Saisonartikel. Zur Vermeidung unausgewogener Präsenz einzelner Warengruppen und somit zum Schutz des Einzelhandels in der Innenstadt wurden darüber hinaus die Verkaufsflächen der einzelnen Einheiten jeweils beschränkt.

3.3 Vergnügungsstätten

Vergnügungsstätten in Form von Spielhallen etc. würden an einem so wichtigen Ort wie dem Bahnhof (Ankommen in der Stadt, verlassen der Stadt, und in diesem Zusammenhang Präsentation der Stadt als ersten Eindruck den Besucher wie auch Anwohner bekommen wenn sie das Bahnhofsgelände verlassen) und seinem Umfeld der Gesamtstadt ein negatives Image verleihen. Auf dem Grundstück der bisherigen Postfiliale sowie auf den nördlich und westlich angrenzenden Grundstücken, also den eingeschränkten Gewerbegebietsflächen und der Mischgebietsfläche ist die Ansiedlung von Vergnügungsstätten städtebaulich unerwünscht, da dies die Realisierung des Planungsziels einer Wohnnutzung im Rahmen eines Mischgebiets im Baublock zwischen Rheinstraße, Okenstraße, Güterstraße und verlängerter Hauptstraße erschweren würde. Investoren würden von einem durch Vergnügungsstätten geprägten und als negativ empfundenen Umfeld abgeschreckt, dort in die Sanierung und den Neubau von Wohngebäuden zu investieren. Die Ansiedlung von Büro- und Dienstleistungsnutzungen würden erschwert, wie auch die Ansiedlung von Wohnbebauung (Trading down – Effekt). Bei fehlenden Sanierungsmaßnahmen wäre letztlich eine Abwertung des Quartiers und ein Leerstand von Wohnungen zu be-

fürchten. Dies würde auch den Sanierungszielen des angrenzenden Sanierungsgebiets Nordweststadt entgegenstehen.

3.4 Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl

Die im Süden des Plangebiets überwiegend festgesetzten Grundflächenzahlen von 0,6 und Geschossflächenzahlen von 1,2 orientieren sich an den Nutzungsmaßen der bestehenden Wohngebäude, an den Festsetzungen in angrenzenden Bebauungsplänen und an der innerstädtischen, bahnhofsnahe Lage.

Die Obergrenzen der BauNVO wird im Bereich der verlängerten Hauptstraße im GEE1 entsprechend § 17 (2) BauNVO überschritten. Die Herstellung eines möglichst geschlossenen, min. 9 m hohen Lärmschutzriegels ist vorrangiges städtebauliches Ziel dieser Bebauung. Die Lärmschutzbebauung entlang der verlängerten Hauptstraße dient sowohl der Öffentlichkeit als auch der Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den geschützten Bereichen. Die vorherrschenden geringen Grundstückstiefen erfordern zur Erzielung dieser Gebäudehöhen eine deutliche Überschreitung der Geschossflächenzahl. Angesichts der unmittelbar angrenzenden Verkehrsflächen (Hauptstraße, Bahngleise) werden hier auch bei hoher baulicher Nutzung gute Belichtungsverhältnisse gewährleistet. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sowie Beeinträchtigungen des Verkehrs sind nicht zu erwarten.

Im MI2 wird die GRZ auf 0,4 festgesetzt, wodurch der funktionalen Gliederung des Mischgebiets entsprochen wird und für Wohnnutzungen günstige Belichtungsverhältnisse im Blockinnenbereich entstehen.

Im weiter nördlich gelegenen Gewerbegebiet GE4 wird die GFZ auf 2,0 festgelegt, womit einerseits eine Abstufung der städtebaulichen Dichte zum Stadtrand hin erreicht wird, andererseits weiterhin eine relativ hohe Grundstücksausnutzung ermöglicht wird.

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GEE2, in den Gewerbegebieten GE3 und GE4 und im Sondergebiet darf entsprechend § 19 (4) Satz 3 BauNVO die zulässige Grundfläche durch die Stellplätze mit ihren Zufahrten bis zu einer Grundflächenzahl von GRZ = 0,9 überschritten werden. Diese Überschreitung des Höchstwertes nach § 17 BauNVO von 0,8 ist zulässig, da die Stellplätze und Zufahrten in wasserdurchlässiger Bauweise hergestellt werden und somit der Versiegelungsgrad von max. 80% eingehalten bleibt.

Bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche sind die Grundstücksflächen in vollem Umfang einschließlich der privaten Grünflächen als maßgebend im Sinne § 19 (3) Satz 2 BauNVO zu berücksichtigen. Der Nachweis unversiegelter Flächen kann auch durch private Grünflächen erbracht werden, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem jeweiligen Baugebiet stehen, da diese im Hinblick auf den Erhalt der natürlichen Funktionen des Bodens für das jeweilige Baugebiet relevant sind und einer städtebaulichen Durchgrünung und Offenhaltung von unbebauten Freiräumen wesentlich beitragen.

3.5 Baugrenzen, Baulinien und überbaubare Flächen

Die planzeichnerisch festgesetzten Baugrenzen definieren Baufenster, die insbesondere im nördlichen Bereich große Gestaltungsspielräume für die Platzierung und Ausbildung der Gebäude offen lassen.

In den Mischgebieten MI1, MI2 und MI3 werden die Baufenster auf Bautiefen von 14 m reduziert, um eine regelmäßige räumliche Gliederung von Freifläche und überbaubarer Fläche zu erreichen. Im MI4 wird eine größere Gebäudetiefe festgelegt, um bei Bedarf auch den Bau eines Parkhauses zu ermöglichen.

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GEe1 beschränkt sich die maximale Bautiefe auf die sehr geringe Tiefe der bestehenden Grundstücke zwischen Hauptstraße und Bahnfläche.

Nördlich der Güterstraße rücken die Baugrenzen von den Grundstücksgrenzen deutlich ab, damit die Herstellung eines städtebaulich wirksamen Grünstreifens zur Nutzungsgliederung und Freiflächengestaltung gewährleistet werden kann. Entlang der Erschließungsstraßen werden auf diesen Flächen grünordnerische Maßnahmen wie Baumpflanzungen festgesetzt.

Entlang der Okenstraße werden Baulinien festgesetzt mit dem Ziel, die entstehende Bebauung möglichst in einer raumprägenden Bauflucht an die Okenstraße heranzurücken. Die Möglichkeit, von diesen Baulinien um 5 m nach hinten abzuweichen, eröffnet der Gebäudeanordnung größere Nutzungs- und Gestaltungsfreiheit innerhalb der Baufenster. Die Baulinien entlang der Güterstraße und entlang der verlängerten Hauptstraße dienen dazu eine einheitliche Bauflucht zu gewährleisten.

Die bestehenden Gebäude innerhalb der Baugebiete genießen grundsätzlich Bestandsschutz, auch wenn diese teilweise außerhalb der überbaubaren Flächen liegen. Eine Ausnahme stellen diejenigen Gebäude dar, die im Konflikt mit den geplanten öffentlichen Verkehrsflächen stehen. Im Sinne des öffentlichen Interesses – der Herstellung einer funktionsfähigen Haupteerschließungsstraße – beabsichtigt der Grundstückseigentümer, zwei Gebäude zu entfernen.

3.6 Höhe baulicher Anlagen

Die Gliederung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhen orientiert sich an der umgebenden Bebauung. Eine Geschoszahl wird nicht festgesetzt, da die Volumen der Baukörper durch die getroffenen Festsetzungen ausreichend bestimmt sind und damit der Ausnutzung dieser Bauvolumen durch individuelle Gebäudekonzeptionen größere Spielräume geboten werden.

Entlang der verlängerten Hauptstraße und der Rheinstraße wird durch die Bestimmung einer minimalen Traufhöhe von 9 m eine Mindesthöhe festgesetzt, um einen möglichst effektiven Lärmschutzriegel herzustellen. Mit der Festsetzung einer Mindesthöhe im MI1 wird zudem sichergestellt, dass sich die zukünftige Bebauung der Traufhöhe des Gebäudebestands an der Okenstraße annähert.

Mit der Festsetzung einer maximalen Traufhöhe in den Mischgebieten sowie in den Gewerbegebieten GE1 und GE2 entlang der verlängerten Hauptstraße wird vermieden, dass die entstehenden Raumkanten wesentlich von den gewünschten

Raumproportionen bzw. von den bestehenden Raumkanten der Bestandsgebäude abweichen.

Um die Ausstattung der Gebäude mit notwendigen zusätzlichen Gebäudeteilen wie z. B. Aufzugsturm, Klimaanlage, u. a. nicht zu beeinträchtigen, werden Überschreitungen der maximalen Gebäudehöhe in geringem Umfang zugelassen.

3.7 Bauweise

Als abweichende Bauweise ist im MI4, im Sondergebiet Verbrauchermarkt sowie in den Gewerbegebieten und eingeschränkten Gewerbegebieten die offene Bauweise festgesetzt, wobei auch Gebäudelängen über 50 m zulässig sind, da in Abhängigkeit von der Gebäudekonzeption auch größere Gebäudelängen möglich sein können.

Im MI3 wird zur Herstellung eines geschlossenen Lärmschutzriegels die geschlossene Bauweise festgesetzt.

3.8 Nebenanlagen und oberirdische Garagen

Nebenanlagen und oberirdische Garagen sind grundsätzlich nur innerhalb der überbaubaren Grundflächen zulässig, um die Konzeption einer grünen Gliederung und Freiflächengestaltung zu den benachbarten Nutzungen zu ermöglichen. Um den Bau von Nebenanlagen in Bestandssituationen nicht auszuschließen, gilt diese Festsetzung nicht im Mischgebiet MI1.

3.9 Grundstückerschließung, Stellplätze und Tiefgaragen

Die überbaubaren Grundstücksflächen bieten große Gestaltungsspielräume, die die Integration von Stellplätzen und Tiefgaragen ermöglichen. Um die Herstellung ausreichender Stellplatzflächen zu ermöglichen, werden im MI2 außerdem Flächen für Tiefgaragen und oberirdische Stellplätze festgesetzt. Auf den übrigen Grundstücksflächen sind Stellplätze und Tiefgaragen zur Wahrung funktionsfähiger Freiflächen ausgeschlossen. Um die Errichtung von Stellplätzen und Tiefgaragen in Bestandssituationen nicht auszuschließen, gilt diese Festsetzung nicht im Mischgebiet MI1.

Stellplätze sind in einer wasserdurchlässigen Oberflächenbefestigung herzustellen und mit Baumpflanzungen zu durchgrünen. Damit wird neben den gestalterischen Anforderungen im Rahmen der Möglichkeiten auch ökologischen Aspekten wie der Grundwasserneubildung entsprochen. Bei Flächen, die aus funktionalen Gründen eine andere Befestigung erfordern (z.B. Lieferverkehr, Befahrbarkeit mit Einkaufswagen, Abstellflächen für Lkw, Kfz-Wartungsflächen, Flächen, auf denen die Lagerung oder der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen erfolgt), wird auf eine wasserdurchlässige Oberflächenbefestigung verzichtet.

Die Zu- und Abfahrtsbreite von Grundstückszufahrten je Grundstück wird eingeschränkt, um den Verkehrsfluss auf den Erschließungsstraßen nicht unnötig zu beeinträchtigen und um das Erscheinungsbild der Straßenbegrenzung als weitgehend durchgängig begrünte Zone zu gewährleisten. Die Breite von insgesamt 8 m bei Grundstücken mit einer Frontlänge bis zu 50 m ermöglicht eine komfortable Zu- und Abfahrt bzw. die getrennte Anordnung von Zu- und Abfahrt beispielsweise bei Gebäudeumfahrungen im Einrichtungsverkehr. Durch die Zulässigkeit einer weiteren Zu-

und Abfahrt von 6 m ist eine optimale Erschließung auch größerer Grundstücke möglich.

Aus verkehrsfunktionalen Zwängen werden Grundstückszufahrten insbesondere entlang der Okenstraße sowie im Bereich der Planstraße C ausgeschlossen.

3.10 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht

Die festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte R1 sichern für den Fall einer kleinteiligen Parzellierung die Erschließung der Bauflächen hinter dem Lärmschutzriegel westlich der verlängerten Hauptstraße und ermöglichen den Zugang zur öffentlichen Grünfläche.

Durch die Einschränkung der Überbaubarkeit im Bereich der festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte R1 wird gewährleistet, dass ein weitgehend geschlossener Lärmschutzriegel gebaut werden kann, während die Zufahrt durch Festsetzung einer Mindest-Durchfahrtshöhe auch für LkWs (z. B. Möbelwagen) möglich bleibt.

Mit dem Leitungsrecht R2 wird ein bestehender Kanal gesichert.

Das Leitungsrecht R3 zugunsten der Grundstückseigentümer der Mischgebiete MI2, MI3 und MI4 dient der Vernetzung der Versickerungselemente und gewährleistet eine Durchleitung des Regenwassers der einzelnen Grundstücke zum Notüberlauf in den unmittelbar nördlich der Güterstraße beginnenden Regenwasserkanal.

4 LÄRMSCHUTZ

Zur Ermittlung und Beurteilung der Schallschutzbelange wurde das Büro FIRU (Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH) aus Kaiserslautern eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse des Gutachtens (Stand Juli 2004) wurden in den Bebauungsplan integriert.

Mit der Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfs zur 2. Offenlage wurden im Zusammenhang mit dem neu festgesetzten Sondergebiet Einzelhandel weitere Festsetzungen zum Lärmschutz getroffen. Wie der Gutachter bestätigt, ist das Bebauungsplankonzept auch nach dieser Überarbeitung im Hinblick auf den Lärmschutz unbedenklich und es bedarf keiner weiteren Untersuchung zum Lärmschutz.

4.1 Gewerbelärm

Das Sondergebiet Einzelhandel wird umgeben von überwiegend lärmunempfindlichen gewerblichen Nutzungen. Um vermeidbare Lärmbelastungen der Wohnnutzungen südlich der Güterstraße auszuschließen, wurden emittierende Anlagen und technische Vorkehrungen wie Lüfter, Kühlaggregate etc. im südlichen Bereich des Sondergebiets SO1 ausgeschlossen. Darüber hinaus muss die Anlieferung an der Nord- oder Ostseite des Gebäudes erfolgen und ist nach Süden hin abzuschirmen, um die schutzwürdigen Nutzungen im Süden vor dem Lärm der Andienungsvorgänge zu schützen. Die Stellplätze werden in der Regel während der Tageszeiten genutzt, so dass während der Nachtstunden keine Lärmbelastungen durch Parkungsverkehr zu erwarten sind. Durch die südliche Baulinie wird gewährleistet, dass das Ge-

bäude die südlichen Nutzungen vor dem Lärm des Parkierungsverkehrs schützt. Wohngebiete sind durch den zusätzlichen Kundenverkehr nicht betroffen, da die Zufahrt zu den Stellplätzen von der Bundesstraße B3 über die Planstraße B erfolgt.

4.2 Verkehrslärm

Für die Beurteilung von Verkehrslärmeinwirkungen in der städtebaulichen Planung können die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 herangezogen werden. Die Orientierungswerte dienen der angemessenen Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung. Sie sind keine Grenzwerte; von ihnen kann insbesondere in vorbelasteten Bereichen abgewichen werden. Wenn im Rahmen der Abwägung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, ist ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z. B. Grundrissorientierung, passiver Schallschutz) vorzusehen und planungsrechtlich zu sichern.

Weiterhin können als Anhaltswerte zur Beurteilung von Verkehrslärmeinwirkungen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) herangezogen werden. Die 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges verbindlich anzuwenden. Sie gibt mit ihren Immissionsgrenzwerten verbindliche Obergrenzen der Verkehrslärmbelastungen für ihren Anwendungsfall - den Bau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen - vor. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sind Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Entsprechende verbindliche Grenzwerte, die beim Heranrücken einer störempfindlichen Nutzung an einen bestehenden Verkehrsweg einzuhalten sind, fehlen. Bei der Planung einer störempfindlichen Nutzung im Einwirkungsbereich eines bestehenden Verkehrsweges können die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV als Anhaltswerte für die Obergrenzen der Verkehrslärmbelastungen angesehen werden, die im Rahmen der Abwägung beim Überwiegen anderer Belange ohne die Festsetzung von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen noch zugelassen werden können.

Tabelle 1: Immissionswerte zur Beurteilung von Verkehrslärmeinwirkungen

Gebietsart	Orientierungswert DIN 18005 [dB(A)]		Immissionsgrenzwert 16. BImSchV [dB(A)]	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Mischgebiet	60	50	64	54
Gewerbegebiet	65	54	69	59

Die im Rahmen der vorbereitenden städtebaulichen Planungen zum Bebauungsplan angestellten Analysen der Verkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet ohne Neubebauung führten zu dem Bebauungskonzept, das den Festsetzungen des Bebauungsplans zugrunde liegt. Dieses Bebauungskonzept sieht entlang der Bahn eine Riegelbebauung mit lärmunempfindlichen Nutzungen vor.

Im südlichen Teil des Plangebiets wird diese Riegelbebauung geschlossen ausgeführt. Westlich der Hauptstraße wird parallel zum ersten Gebäuderiegel eine weitere Riegelbebauung vorgesehen. Durch diese Riegelbebauung wird sowohl der Bahnlärm als auch der Straßenverkehrslärm der Hauptstraße wirkungsvoll abgeschirmt.

Unter Berücksichtigung dieser Bebauungsstruktur wird in den geplanten Mischgebieten MI2 und MI3 der Immissionswert Tag von 64 dB(A) eingehalten. Im Mischgebiet MI2 wird darüber hinaus der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete von 60 dB(A) eingehalten und z.T. deutlich unterschritten.

Überschreitungen des Immissionswerts Tag von 64 dB(A) sind an den Fassaden der bestehenden Gebäude entlang der Okenstraße im Mischgebiet MI1 zu verzeichnen. Diese Überschreitungen werden vom Straßenverkehrslärm der Okenstraße verursacht.

Im Nachtzeitraum wird der Richtwert von 54 dB(A) im Inneren des Mischgebiets MI2 in den unteren Geschossen eingehalten. In den oberen Geschossen sind hier geringfügige Überschreitungen um bis zu 2 dB(A) zu verzeichnen.

Größere Überschreitungen der Richtwerte von 54 dB(A) für Mischgebiete und 59 dB(A) für Gewerbegebiete werden insbesondere für die der Bahn zugewandten Fassaden der Gewerbegebiete GEe1 und des Mischgebiets MI3 (obere Geschosse) sowie für das Mischgebiet MI1 und die der Okenstraße zugewandten Fassaden der bestehenden Bebauung berechnet.

Durch die Verwirklichung des geplanten Bebauungskonzepts werden im Tagzeitraum in weiten Teilen des Plangebiets die Verkehrslärmeinwirkungen auf - bezogen auf die geplanten Nutzungen - verträgliche Werte gemindert. Im Nachtzeitraum liegen die Verkehrslärmeinwirkungen in Teilen des Plangebiets auch nach Verwirklichung des Bebauungskonzepts oberhalb der mit den geplanten Nutzungen verträglichen Immissionswerte.

Der erforderliche Schutz gegen Verkehrslärmeinwirkungen wird im Bebauungsplan durch die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen sichergestellt.

Mit den Festsetzungsmöglichkeiten des § 9 (2) Nr. 2 BauGB wird sichergestellt, dass die geplante Lärmschutzbebauung zwischen der jeweiligen überbaubaren Grundstücksfläche und der öffentlichen Verkehrsfläche errichtet wird, bevor die zu schützende Bebauung westlich der verlängerten Hauptstraße verwirklicht wird. Dennoch wird für die schutzbedürftige Bebauung ein passiver Lärmschutz festgesetzt, der die Zumutbarkeit der Geräuscheinwirkungen in den Aufenthaltsräumen auch ohne Verwirklichung der Lärmschutzbebauung sicherstellt.

Hierzu werden von den Verkehrslärmeinwirkungen, die ohne Berücksichtigung der Abschirmung der geplanten Neubebauung im Plangebiet berechnet werden, maßgebliche Außenlärmpegel im Sinne der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ abgeleitet und Mindestanforderungen an die Schalldämmung von Außenbauteilen von schutzbedürftigen Räumen festgesetzt. Der maßgebliche Außenlärmpegel ist nach DIN 4109 bei Straßen- und Schienenverkehrslärmeinwirkungen der um 3 dB(A) erhöhte Beurteilungspegel für den Tagzeitraum.

Da die Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109 für den Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr erfolgt, im vorliegenden Fall jedoch der Bahnlärm in der Nacht von 22.00 bis 6.00 Uhr teilweise zu höheren Beurteilungspegeln führt als im Tagzeitraum, wird für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegel der um 5 dB(A) erhöhte Beurteilungspegel für die Nacht zugrunde gelegt. Die Differenz von 5 dB(A) entspricht der mittleren Differenz, die nach VDI 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren

Zusatzeinrichtungen“ zwischen den Anhaltswerten für die anzustrebenden Innenpegeln in Wohnräumen am Tag und Schlafräumen in der Nacht anzusetzen ist.

Von den Festsetzungen zum passiven Lärmschutz kann abgewichen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, dass wegen der abschirmenden Wirkung bereits verwirklichter Bebauung, geringere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

4.3 Einwirkungen durch Rangierbetrieb

Für die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen des nächtlichen Rangierbetriebs im Rangierbahnhof werden die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 herangezogen. Die Orientierungswerte dienen der angemessenen Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung. Sie sind keine Grenzwerte; von ihnen kann insbesondere in vorbelasteten Bereichen abgewichen werden. Wenn im Rahmen der Abwägung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, ist ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z. B. Grundrissorientierung, passiver Schallschutz) vorzusehen und planungsrechtlich zu sichern.

Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm entsprechen für die beiden Gebietsarten MI und GE den Orientierungswerten der DIN 18005.

Tabelle 2: Immissionswerte zur Beurteilung von Gewerbelärmeinwirkungen

Gebietsart	Orientierungswert DIN 18005 [dB(A)]		Immissionsrichtwert TA Lärm [dB(A)]	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Mischgebiet	60	45	60	45
Gewerbegebiet	65	50	65	50

Durch den Rangierbetrieb in der Nacht werden an einzelnen den Lärmquellen zugewandten Fassaden die Orientierungswerte von 45 dB(A) in Mischgebieten bzw. 50 dB(A) in Gewerbegebieten überschritten. Die Überschreitungen betragen in den Mischgebieten weniger als 5 dB(A). Jeder bestehende bzw. geplante Baukörper in den Mischgebieten weist mindestens zwei Fassaden auf, an denen der Orientierungswert unterschritten wird. Damit ist sichergestellt, dass in den Mischgebieten Wohngebäude mit Schlafräumen an der bezogen auf den Rangierlärm „ruhigen“ Gebäudeseite errichtet werden können.

Die Einwirkungen des Rangierbetriebs liegen in allen Immissionsorten mit Überschreitungen des Orientierungswerts deutlich - um mindestens 8 dB(A) - unter den Einwirkungen des Bahn- und Straßenverkehrs. Der aufgrund der Verkehrslärmeinwirkungen festgesetzte passive Schallschutz wirkt auch gegenüber den Einwirkungen des Rangierbetriebs.

Mit den Möglichkeiten der Grundrissorientierung und den festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen werden in Schlafräumen Innenpegel erreicht, die auch bezogen auf die Geräuscheinwirkungen des Rangierbetriebs, als verträglich einzustufen sind.

5 UMWELTBELANGE

5.1 Umweltverträglichkeit und umweltschützende Belange

Parallel zum Bebauungsplan „Güterbahnhof-Süd“ wurde ein Umweltbericht mit integrierter Bearbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie grüngestalterischen Hinweisen erstellt. Der Umweltbericht wird dem Bebauungsplan beigefügt.

Das Büro Gaede und Gilcher, Freiburg liefert mit dem Umweltbericht eine Grundlage zur landschaftsplanerischen Beurteilung und Bewertung der zu erwartenden Eingriffe und somit wichtiges Abwägungsmaterial. Neben der Darstellung der Bestands-situation und der Bewertung der Eingriffe enthält der Umweltbericht auch Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich absehbarer erheblicher Beeinträchtigungen. Daher wird hinsichtlich der Bewertung der einzelnen Schutzgüter und hinsichtlich einer detaillierten Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung auf den Umweltbericht verwiesen, der der Begründung zum Bebauungsplan als Anlage beigefügt wird.

5.2 Grünordnungsmaßnahmen

Die im Grünordnungsplan vorgeschlagenen grünordnerischen und landschaftsplanerischen Maßnahmen wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen. Folgende wesentliche zusammengefasste Maßnahmen wurden festgesetzt:

- Begrünung und Freihaltung einer Fläche F1 zur Gliederung der Baugebiete
- Festsetzung einer 7 m breiten privaten Fläche (Fläche F2) die zu min. 20% zu bepflanzen ist, um den Straßenraum grüngestalterisch einzufassen sowie zur Verbesserung des Wasserhaushaltes und des Kleinklimas.
- Festsetzung eines 6 m breiten privaten Grünstreifens (Flächen F3) der naturnah zu gestalten und zu min. 40% zu bepflanzen ist als städtebaulich bedeutendes Element im Zusammenhang mit der Gestaltung der Stadteinfahrt sowie zur Verbesserung des Wasserhaushaltes und des Kleinklimas.
- Festsetzung einer öffentlichen naturnahen Grünflächen (Fläche F4) mit gestaltrelevanten Bäumen und Sträuchern für die Naherholung.
- Festsetzung einer Mindest-Bepflanzung von Baugrundstücken durch großkronige Laubbäume oder hochstämmige Ostbäume als Lebensraum, zur Verbesserung des Kleinklimas und somit zur Kompensation der Eingriffe.
- Festsetzung einer Mindest-Bepflanzung von PKW-Stellplatzflächen von Gewerbe- und Sondergebieten durch großkronige Laubbäume oder hochstämmige Ostbäume als Lebensraum, zur Verbesserung des Kleinklimas und somit zur Kompensation der Eingriffe.
- Verbot unbeschichteter kupfer-, zink- oder bleigedekter Dächer, um Belastungen des Bodens und des Grundwassers durch den Eintrag schwermetallhaltiger Bestandteile zu vermeiden.
- Ausführung von Wegflächen, Stellplätzen, Zufahrten und Hofflächen mit einer wasserdurchlässigen Oberflächenbefestigung als Beitrag zur Grundwasserneubildung. Ausgenommen sind Flächen die aus funktionalen Gründen eine andere Befestigung erfordern.

- Begrünung von mindestens 25 % der Fassadenlänge durch Rankgewächse bei Gewerbegebäuden, die neu hergestellt werden, im Sinne des grünordnerischen Gesamtkonzeptes zur einheitlichen städtebaulichen Gestaltung, zur Vermeidung dominanter Fassadenflächen und zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse.
- Festsetzung von Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum und entlang der Erschließungswege im MI2, als Ausgleichsmaßnahme, zur Reduktion der kleinklimatischen Beeinträchtigung und zur Gestaltung des öffentlichen Raums.
- Festsetzung von Baumpflanzungen und Begrünungsmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum zur einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raums und zur Reduktion der kleinklimatischen Beeinträchtigung.
- Festsetzung und Gestaltung einer 500 m² großen Ausgleichsfläche (Fläche F5) für die Mauereidechse, um das langfristige Überleben der Mauereidechse im Plangebiet zu gewährleisten. Entwicklungsziel ist „Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines artenreichen Trockenbiotops“.
- Erhalt von wertvollen Einzelbäumen zur Eingriffsminimierung.
- Überdeckung und Bepflanzung nicht überbauter Tiefgaragenflächen als Teil des grüngestalterischen Gesamtkonzeptes sowie zur Verbesserung des Wasserhaushalts und des Kleinklimas.

Die erheblichen Eingriffe in Bezug auf die Fauna können nicht vollständig innerhalb des Gebiets kompensiert werden, da der große Ausgleichsflächenbedarf im Widerspruch zu dem Städtebaulichen Konzept des Bebauungsplans steht. Zur vollständigen Kompensation diese Eingriffe, sind Maßnahmen auch auf Flächen außerhalb des Plangebiets erforderlich. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird durch vertragliche Regelungen gesichert.

- Herstellen der Durchgängigkeit für die Mauereidechse bei bestehenden Lärmschutzwänden, um das langfristige Überleben der Mauereidechse im Plangebiet zu gewährleisten. Aus Gründen der Standfestigkeit wird vom Vorschlag des Gutachters hinsichtlich der Anzahl der Durchlöcherungen abgewichen.
- Festsetzung und Gestaltung einer Ausgleichsfläche südlich Windschlag (gemäß Anlage) für die Mauereidechse als Leitart dieses Lebensraumes. Entwicklungsziel ist „Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines artenreichen Trockenbiotops“.

Zusätzlich wäre es sinnvoll bei neu zu bauenden Lärmschutzwänden auf Bahnflächen nahe des Geltungsbereichs die Durchgängigkeit für die Mauereidechse zu berücksichtigen, um das langfristige Überleben der Mauereidechse im Plangebiet zu gewährleisten. Ob diese Maßnahme durchgeführt werden kann, ist im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu prüfen.

6 FLÄCHENBILANZ

Flächenanteile im Geltungsbereich		Fläche	Anteil*	
Bahnfläche	ca.	13.905 m ²	11.8%	10.7%
Nettobauland/priv. Grünflächen	ca.	75.610 m ²	64.1%	58.2%
Private Grünfläche	ca.	4.530 m ²	3.8%	3.5%
Öffentliche Grünfläche	ca.	3.744 m ²	3.2%	2.9%
Öffentliche Verkehrsfläche (neu)	ca.	20.096 m ²	17.0%	15.5%
Geltungsbereich ohne Okenstraße	ca.	117.885 m²	100.0%	
Öffentliche Verkehrsfläche (Okenstraße)	ca.	12.115 m ²		9.3%
Geltungsbereich gesamt	ca.	130.000 m²		100.0%

Flächenanteile der Baugebiete		Fläche	GRZ	überb. GR	GFZ	GF
Mischgebiet MI1	ca.	10.260 m ²	0.6	6.156 m ²	1.2	12.312 m ²
Mischgebiet MI2	ca.	12.460 m ²	0.4	4.984 m ²	1.2	14.952 m ²
Mischgebiet MI3	ca.	4.660 m ²	0.6	2.796 m ²	1.2	5.592 m ²
Mischgebiet MI4	ca.	3.090 m ²	0.6	1.854 m ²	1.2	3.708 m ²
Sondergebiet Verbrauchermarkt	ca.	11.240 m ²	0.8	8.992 m ²	1.6	17.984 m ²
Gewerbegebiet GEe1	ca.	2.600 m ²	1.0	2.600 m ²	5.0	13.000 m ²
Gewerbegebiet GEe2	ca.	6.270 m ²	0.8	5.016 m ²	2.4	15.048 m ²
Gewerbegebiet GE3 (incl. DB Schulung)	ca.	5.650 m ²	0.8	4.520 m ²	2.4	13.560 m ²
Gewerbegebiet GE4	ca.	19.300 m ²	0.8	15.440 m ²	2.0	38.600 m ²
Summe Nettobauland	ca.	75.530 m²		52.358 m²		134.756 m²

7 BODENORDNUNG / UMSETZUNG

Die Umsetzung des Bebauungsplans setzt eine Neuordnung der vorhandenen Grundstücke insbesondere im Hinblick auf die Sicherung der öffentlichen Verkehrs und Grünflächen voraus. Auf der Basis der Konzeption des Bebauungsplans sollen in einem Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Offenburg und der Aurelis Real Estate GmbH & Co KG die Übertragung der öffentlichen Flächen an die Stadt geregelt werden.

8 ERSCHLIEßUNGSVERTRAG

Zur Sicherung der Erschließungsmaßnahmen wird zwischen der Stadt Offenburg und der Aurelis Real Estate GmbH & Co KG ein Erschließungsvertrag abgeschlossen.

9 FOLGEKOSTEN

Im genannten Erschließungsvertrag sollen die technischen Ausbaustandards festgelegt und die Kosten zur Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen der Aurelis Real Estate GmbH & Co KG übertragen werden. Die Umsetzung der baulichen Maßnahme wird für die Stadt Offenburg somit voraussichtlich kostenneutral sein. Die Stadt Offenburg wird aber künftig für die Unterhaltung der neu gebauten Straßen und Grünflächen verantwortlich sein.

Teil B

1 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN ZUR GESTALTUNG

1.1 Dächer / Einfriedungen

Um ein einheitliches Erscheinungsbild im öffentlichen Straßenraum herzustellen, sind in den Mischgebieten MI3 und MI4 sowie in den eingeschränkten Gewerbegebieten GEE1 und GEE2 Geschosse oberhalb der maximalen Traufhöhe als zurückgesetzte Attikageschosse auszubilden. Das Attikageschoss wird sowohl den Anforderungen der geforderten städtebaulichen Gestaltqualität als auch den Bauformen zeitgemäßer Architektur gerecht und ermöglicht dabei eine optimale Ausnutzung und wirtschaftliche Herstellung des Dachgeschosses. Durch das Zurückspringen tritt das oberste Geschoss für den Betrachter weniger in Erscheinung, wodurch der Straßenraum optisch aufgeweitet wird und günstige stadträumliche Proportionen geschaffen werden.

Mit dem Ausschluss von mehrgeschossigen und gestapelten Attikageschossen wird sichergestellt, dass der Gebäudekopf gegenüber dem Hauptbaukörper eine untergeordnete Rolle einnimmt.

Um den historischen Bestand zu erhalten werden im MI1 nur Satteldächer und Walmdächer zugelassen. Mit der Einschränkung der zulässigen Dachneigungen wird das Erscheinungsbild an den historischen Bestand angepasst und überdimensionale Dachflächen werden vermieden.

In den Mischgebieten MI3 und MI4, im Sondergebiet Verbrauchermarkt sowie in allen Gewerbegebieten und eingeschränkten Gewerbegebieten sind nur Flachdächer und flachgeneigte Dächer zulässig. Diese Dachform wurde gewählt, da sie sowohl den Anforderungen zeitgemäßer Gewerbearchitektur als auch der in den Mischgebieten MI3 und MI4 städtebaulich gewählten Bauform des Attikageschosses (Staffelgeschoss) entsprechen. Höhere Dachneigungen (Pulldächer) werden ausgeschlossen, um das in Erscheinungtreten hoher Wandflächen oberhalb der Traufhöhe zu vermeiden.

Im MI2 werden neben Flachdächern und flachgeneigten Dächern zudem auch Satteldächer zugelassen, um einerseits eine größere Gestaltungsfreiheit zu gewährleisten und andererseits Dachformen der benachbarten historischen Gebäude im MI1 aufgreifen zu können.

Die Vorschriften zur Einfriedung, zur Gestaltung unbebauter Flächen dienen wie auch die Festsetzungen zur Dachform einer optisch ansprechenden Einbindung der geplanten Baukörper und Grundstücksflächen in den Standort.

1.2 Werbeanlagen

Werbeanlagen sind im Sinne einer städtebaulichen Ordnung nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, die jedoch einen großen Handlungsspielraum bieten. Werbeanlagen auf den privaten Grünflächen entlang der Okenstraße sind unzulässig. Zudem müssen sich Werbeanlagen dem Gebäude unterordnen und von der Traufe einen Abstand von mindestens einem Meter einhalten. Damit wird einem unerwünschten „Werbewildwuchs“ entgegen gewirkt und der Anforderung an eine hohe städtebauliche Qualität insbesondere im Bereich der neu gestalteten Stadteinfahrt Rechnung getragen.

1.3 Stellplätze

Auf eine Erhöhung der nach Landesbauordnung geforderten Anzahl privater Stellplätze für Wohnungen wird aufgrund der günstigen Lage zum Öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Bahn) verzichtet.

Anlage

- Umweltbericht, Gaede Gilcher, April 2010

Offenburg, den

Die Oberbürgermeisterin
Edith Schreiner

fahlestadtplaner

Schwabentorring 12, 79098 Freiburg
Fon 0761/36875-0, Fax 0761/36875-17
info@fahle-freiburg.de, www.fahle-freiburg.de

Der Planverfasser