

**BEBAUUNGSPLAN NR. 146  
„GÜTERBAHNHOF-NORD 1“**

**OFFENBURG**

**BEGRÜNDUNG**

**ENTWURF**

**STADT OFFENBURG**

**Mai 2013**

**DEZERNAT II STABSSTELLE STADTPLANUNG**

**501.5110.263.1.-146**

## INHALT

### Teil A

1	ALLGEMEINES .....	3
1.1	Anlass der Planung .....	3
1.2	Ziel und Zweck der Planung .....	3
1.3	Planungsverfahren .....	4
1.4	Flächennutzungsplan .....	4
1.5	Lage des Plangebiets / Geltungsbereich .....	4
1.6	Bestehende Nutzungen .....	4
1.7	Altlastenverdachtsflächen .....	5
2	KONZEPTION .....	5
2.1	Städtebau und Verkehr .....	5
2.2	Entwässerung .....	6
2.3	Grünordnung .....	7
3	PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN .....	7
3.1	Art der baulichen Nutzung .....	7
3.2	Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl .....	8
3.3	Baugrenzen, Baulinien und überbaubare Flächen .....	8
3.4	Höhe baulicher Anlagen .....	9
3.5	Bauweise .....	9
3.6	Nebenanlagen und oberirdische Garagen .....	9
3.7	Grundstückerschließung, Stellplätze und Tiefgaragen .....	9
4	UMWELTBELANGE .....	10
4.1	Umweltverträglichkeit und umweltschützende Belange .....	10
4.2	Grünordnungsmaßnahmen .....	10
5	FLÄCHENBILANZ .....	11
6	BODENORDNUNG / UMSETZUNG .....	11
7	ERSCHLIEßUNGSVERTRAG .....	11
8	FOLGEKOSTEN .....	12
1	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN ZUR GESTALTUNG .....	13
1.1	Dächer / Einfriedungen .....	13
1.2	Werbeanlagen .....	13

## Teil A

### 1 ALLGEMEINES

#### 1.1 Anlass der Planung

Im Jahr 2003 hat der Gemeinderat ein städtebauliches Strukturkonzept beschlossen, wie die nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Flächen des ehemaligen Ausbesserungswerks und des Güterbahnhofsareals an der Okenstraße künftig städtebaulich entwickelt werden sollen. Für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs entlang der Okenstraße war eine abschnittsweise Entwicklung mit 4 Abschnitten vorgesehen.

Zur Umsetzung des städtebaulichen Strukturkonzepts hat die Stadt Offenburg im Dezember 2003 mit den jeweiligen Eigentümern der Areale, auf der einen Seite der Deutschen Bahn AG für das Ausbesserungswerk und auf der anderen Seite der „aurelis asset GmbH“ (nachfolgend aurelis) für die Entwicklung des Güterbahnhofs einen städtebaulichen Rahmenvertrag abgeschlossen.

Die im städtebaulichen Strukturkonzept vorgesehenen ersten beiden Entwicklungsabschnitte wurden im Rahmen des Bebauungsplans „Güterbahnhof-Süd“ überplant und im Jahr 2010 als Satzung beschlossen. Vorausgegangen war der Abschluss eines Erschließungsvertrags mit der aurelis im Jahr 2006, der die Umsetzung der Planungsziele sichert und im Detail die Herstellung der Erschließungsanlagen sowie der öffentlichen Grün- und Ausgleichsflächen regelt.

Nachdem das Bebauungsplanverfahren „Güterbahnhof-Süd“ abgeschlossen ist und umfangreiche bauliche Entwicklungen durch diverse Gewerbebetriebe sowie durch die Erschließung seitens der aurelis stattfanden, sollen jetzt die planungsrechtlichen Grundlagen für die Entwicklung des sich nördlich anschließenden Güterbahnhofsareals geschaffen werden.

#### 1.2 Ziel und Zweck der Planung

Das Areal Güterbahnhof Nord I schließt unmittelbar an den Bebauungsplan Güterbahnhof-Süd an. Mit der Bebauungsplanaufstellung soll der ursprünglich 3. Bauabschnitt des Strukturkonzepts planungsrechtlich umgesetzt werden. Dieser Abschnitt umfasst sowohl brachliegende Flächen als auch die Papierlager- und Umschlaghalle der ETG und einen Teil der südlich angrenzenden Lagerhalle.

Entsprechend dem fortgeschriebenen städtebaulichen Strukturkonzept soll das Bebauungsplangebiet unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzungen für gewerbliche Nutzungen entwickelt werden.

Ziel der Aufstellung dieses Bebauungsplans ist es, die nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Flächen neu zu erschließen und dort neue bauliche Nutzungen zu ermöglichen bzw. vorhandene Nutzungen in ihrem Bestand städtebaulich zu sichern. Die Hauptstraße soll gemäß dem Strukturkonzept nach Norden verlängert werden und mit einem weiteren Anschluss an die Okenstraße nördlich der Straße „Am Holderstock“ geführt werden. Entlang der Okenstraße soll ein Grünstreifen und verbreiteter Rad- und Gehweg vorgesehen werden.

Des Weiteren soll die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben - wie in allen anderen Offenburger Gewerbegebieten - auf der Grundlage des vom Gemeinderat beschlossenen Einzelhandelskonzepts gesteuert werden. Auch die Empfehlungen des Gutachtens zur Entwicklung einer Vergnügungskonzeption für die Stadt Offenburg, welches vom Gemeinderat beschlossen wurde, werden berücksichtigt.

### **1.3 Planungsverfahren**

Am 11.10.2010 hat der Gemeinderat beschlossen, für den Bereich „Güterbahnhof-Nord 1“ das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes gemäß § 2 BauGB einzuleiten. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und Bürger fand vom 27.12.2012-25.01.2013 statt.

### **1.4 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Offenburg stellt die Flächen als gewerbliche Bauflächen sowie als Bahnanlagen dar. Der Bebauungsplan ist demnach aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

### **1.5 Lage des Plangebiets / Geltungsbereich**

Das Plangebiet liegt an der Bundesstraße B3 (Okenstraße) und umfasst eine ca. 4,6 ha große Teilfläche des Güterbahnhofs Offenburg. Es befindet sich in ca. 900 m Entfernung nördlich des Bahnhofs.

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- im Süden durch die Planstraße C (ohne das Straßenflurstück, da dieses bereits im angrenzenden Bebauungsplan „Güterbahnhof Süd“ enthalten ist)
- im Westen durch die Okenstraße (einschließlich Straßenflurstück)
- im Osten durch die westliche Lärmschutzwand der Rheintalbahn
- im Norden durch die Gemarkungsgrenze Offenburg/Bohlsbach.

Das Plangebiet ist mit Ausnahme der weiterhin bestehenden Bahnnutzung im östlichen Plangebiet bereits durch das Eisenbahnbundesamt von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

### **1.6 Bestehende Nutzungen**

Ein großer Teil der Flächen im Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Güterbahnhof-Nord 1“ liegt momentan brach. Nur der östliche Bereich entlang der

Bahnanlage wird durch eine Spedition (ETG) genutzt. Diese Nutzung soll auch nach der Entwicklung und öffentlichen Erschließung durch die Aurelis weiter bestehen. Zukünftig stehen noch rund 1,9 Hektar Fläche für neue gewerbliche Nutzungen zur Verfügung.

Das Bebauungsplangebiet wurde zum größten Teil von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Der östliche Bereich hinter der bestehenden Spedition und die Zufahrt sind eisenbahnrechtlich gewidmet und auch im Bebauungsplan als Bahnanlage festgesetzt. Ein weiteres Grundstück (FlstNr. 9105) ist noch eisenbahnrechtlich gewidmet. Dieses Grundstück kann erst von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden, wenn die Planstraße D als Straße gewidmet ist und so die öffentliche Erschließung der Bahnanlage gewährleistet ist. In dem Bebauungsplan wird deshalb festgesetzt, dass eine andere Nutzung des Grundstücks mit der Flurstücknummer 9105 als die Nutzung als Bahnanlage unzulässig ist, bis das Grundstück von Bahnbetriebszwecken freigestellt ist.

### **1.7 Altlastenverdachtsflächen**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist durch die vorangegangene Nutzungen der Untergrund in einigen Bereichen verunreinigt. Die betreffenden Altlastenstandorte sind in der Planzeichnung gekennzeichnet.

- Altstandort "AS Tanklager Nitag (Objekt Nr. 00762)
- Altstandort "AS Spedition Becht & Gehringer" (Objekt Nr. 05112)
- Altstandort "AS Schrottlagerplatz LL18" (Objekt Nr. 06743)
- Altstandort "AS Lagerplätze 10 und 11" (Objekt Nr. 06744)
- Altstandort "AS Betriebstankstelle Zeller & Gmelin" (Objekt Nr.06745)

Sämtliche Altstandorte sind hinsichtlich des Wirkungspfades "Boden - Grundwasser" auf Beweisniveau BN 2 auf "B = Belassen zur Wiedervorlage" mit dem Kriterium "Entsorgungsrelevanz" eingestuft. Dies bedeutet, dass derzeit keine Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen bezüglich des Schutzgutes Grundwasser vorliegen. Erdarbeiten müssen aber von einem in Fragen der Entsorgung erhöht schadstoffhaltigen Aushubmaterials erfahrener Ingenieurbüro begleitet werden. Die Verwertung anfallenden, erhöht schadstoffhaltigen Aushubs ist mit dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, abzustimmen.

## **2 KONZEPTION**

### **2.1 Städtebau und Verkehr**

Die städtebauliche Planungs- und Erschließungskonzeption berücksichtigt die bisherigen Entwicklungen und Bestandsnutzungen im Bereich Güterbahnhof-Nord und entspricht dem fortgeschriebenen Strukturkonzept. Im Osten des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet sich ein bestehender Betrieb (ETG). Der Bebauungsplan setzt an dieser Stelle ein Industriegebiet fest, um den bestehenden Betrieb zukünftig planungsrechtlich zu sichern.

Die westlichen Baufelder entlang der Okenstraße liegen momentan zum größten Teil brach. Diese sollen zukünftig gewerblichen Nutzungen dienen und dementsprechend als Gewerbegebiete festgesetzt werden.

Die Gestaltung der Stadteinfahrt entlang der Okenstraße ist bei der Entwicklung des Güterbahnhofsareals ein wichtiges Thema. Im Bereich des Bebauungsplans „Güterbahnhof-Nord 1“ wird der Radweg hinter den Bestandsbäumen entlang geführt. Die Grünfläche mit den Bestandsbäumen grenzt direkt an die Okenstraße. Es können im Bereich des Bebauungsplangebiets von den 14 bestehenden Straßenbäumen, 9 erhalten bleiben. Um die Systematik des südlich angrenzenden bestehenden Bebauungsplans „Güterbahnhof-Süd“ weiter zu verfolgen, wird östlich des Radwegs eine private Grünfläche festgesetzt. Diese Festsetzung dient der Eingrünung des zukünftigen Gewerbegebiets, welches sich im Stadteingangsbereich befindet.

Die Gliederung und Dimensionierung der Verkehrsflächen orientiert sich an den bereits ausgebauten Erschließungsanlagen, so dass eine übergangslose Fortführung der Erschließung aus dem Bauabschnitt Süd möglich ist. Ein zusätzlicher Anschluss über die Planstraße E an die Okenstraße / B3 soll hergestellt werden. Er würde auch im Falle eines weiterhin möglichen Brückenbauwerkes im Bereich Planstraße C eine Anbindung der inneren Erschließung an die Okenstraße sicher stellen. Am nördlichen Ende der inneren Erschließung ist eine Wendeanlage vorgesehen, die auch für Sattelschlepper ausreichend dimensioniert wurde. Die Wendeanlage wurde auch auf die speziellen Bedürfnisse des ansässigen Unternehmens (ETG) und deren Spezialfahrzeuge abgestimmt. Für die bestehenden Gebäude östlich der Planstraße D und der Ladestraße der Deutschen Bahn AG wurden ausreichend große Zufahrten in der Planung berücksichtigt.

Die Verkehrserschließung berücksichtigt auch die Anforderungen der Fußgänger und Radfahrer und setzt das Erschließungssystem aus dem südlichen Teil nach Norden fort.

## **2.2 Entwässerung**

Durch das Büro Kirn Ingenieure aus Pforzheim wurde eine Erschließungsstudie (Teilerschließung Hauptgüterbahnhof Offenburg - Bauabschnitt Nord, Pforzheim, 10/2011) vorgelegt. Das darin niedergeschriebene Entwässerungskonzept wird dem Bebauungsplan zu Grunde gelegt.

Das Entwässerungskonzept sieht für die Ableitung des Wassers ein Trennsystem vor. Der Schmutzwasserkanal wird in der Okenstraße mit dem Bestand zusammen geschlossen.

Die privaten Grundstücke versickern Niederschlagswassers von gering belasteten Flächen (z.B. Dachflächen) dezentral und dürfen das Niederschlagswasser der weiteren Flächen mit maximal 17 l/(s\*ha) in den Regenwasserkanal einleiten, welcher auch die Abflüsse von den Straßen aufnimmt. Der Regenwasserkanal mündet in den Winkelbach.

Da der Winkelbach sowohl hydraulisch als auch umwelttechnisch nicht in der Lage ist, das anfallende Niederschlagswasser ungedrosselt und unbehandelt aufzunehmen, erfolgt eine Regenwasserbehandlung mittels eines unterirdischen Regenklärbeckens und eine Zwischenspeicherung in einem Stauraumkanal, von welchem das Wasser gedrosselt in den Winkelbach abgegeben wird.

### **2.3 Grünordnung**

Das grünordnerische Konzept dient dem naturschutzrechtlichen Ausgleich und der Gestaltung des Gebietes. Aufgrund der Lage des Gebiets und seiner bisherigen Nutzung ergeben sich auch in diesem Entwicklungsabschnitt zwei wesentliche Anforderungen an die Gestaltung:

- Betonung der Stadteingangssituation von Norden her
- Attraktive und einheitliche Gestaltung des Güterbahnhofsareals und damit Aufwertung des Gebietes

## **3 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN**

### **3.1 Art der baulichen Nutzung**

Aufgrund der bestehenden Nutzung durch die Firma ETG wird an der Bahnlinie ein Industriegebiet festgesetzt. Entsprechend der Staffelung im benachbarten Bebauungsplan „Industriegebiet-Nord“ wird das übrige Plangebiet als Gewerbegebiet festgesetzt.

Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevanten Sortimenten werden entsprechend dem Einzelhandelskonzept der Stadt Offenburg ausgeschlossen, um eine Beeinträchtigung der Innenstadtfunktionen zu vermeiden.

Betriebswohnungen sind wegen möglicher Beeinträchtigungen durch den Bahnlärm in den Gewerbegebieten ausgeschlossen.

Gemäß den Empfehlungen des „Gutachtens zur Entwicklung einer Vergnügungsstättenkonzeption für die Stadt Offenburg“ vom 04.05.2011 werden Vergnügungsstätten in den Gewerbegebieten des Bebauungsplangebietes ausgeschlossen. In diesem Gutachten, welches durch den Gemeinderat am 30.05.2011 als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen wurde und eine Leitlinie für den Umgang mit Vergnügungsstätten in Offenburg darstellt, lautet die Begründung für die Empfehlung, Vergnügungsstätten in den gewerblichen Gebieten auszuschließen wie folgt: „Durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten, insbesondere von Spielhallen außerhalb der allgemeinen Zulässigkeit, besteht die Gefahr einer Störung des sensiblen Bodenpreisgefüges, da sie in der Lage sind, andere Betriebe mit deutlich höherem Investitionsbedarf und geringerer Ertragsstärke zu verdrängen.“ Gemäß den Ausführungen des Gutachters bieten die Flächenreserven die Chance einer Stabilisierung und Stärkung der gewerblichen Nutzung. Die

Ansiedlung von Vergnügungsstätten ist hinsichtlich der Entwicklungsperspektiven nicht verträglich.

Diese Begründung ist bei Tanzlokalen und Diskotheken nicht immer gegeben, weshalb diese auch ausnahmsweise zugelassen werden können. In der Regel sind von Diskotheken / Tanzlokale keine Auswirkungen auf das Bodenpreisgefüge zu befürchten, außerdem weisen die Gewerbelagen eine geringere Lärm-Sensibilität auf. Für eine Ansiedlung sind standortspezifische Nachweise zur Verträglichkeit erforderlich, die u.a. die Aspekte Lärm- und Verkehrsbelastung berücksichtigen.

### **3.2 Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl**

In den Baugebieten wird im Sinne des Flächensparens und in Anlehnung an die Obergrenzen der BauNVO die GRZ auf 0,8 festgesetzt. Im Gewerbegebiet wird entsprechend dem südlich angrenzenden Entwicklungsabschnitt die GFZ auf 2,0 festgelegt, womit eine relativ hohe Grundstücksausnutzung ermöglicht wird. Im Industriegebiet kann die Obergrenze der GFZ von 2,4 ausgeschöpft werden. Hierbei wurde berücksichtigt, dass das große Gebäudevolumen als Lärmschutzriegel sinnvoll erscheint und auf mehreren Etagen erschlossen werden könnte.

In den Gewerbegebieten und im Industriegebiet 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 kann zugelassen werden, da die Stellplätze in wasserdurchlässiger Bauweise hergestellt werden und somit der Versiegelungsgrad von max. 80% eingehalten bleibt.

### **3.3 Baugrenzen, Baulinien und überbaubare Flächen**

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

Die Baugrenzen rücken 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.

### **3.4 Höhe baulicher Anlagen**

Die Gliederung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhen orientiert sich an der umgebenden Bebauung. Eine Geschosszahl 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.

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.

### **3.5 Bauweise**

Als abweichende Bauweise ist die offene Bauweise festgesetzt, wobei auch Gebäudelängen über 50 m zulässig sind, da in Abhängigkeit von der Gebäudekonzeption auch größere Gebäudelängen möglich sein können.

### **3.6 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.

### **3.7 Grundstückerschließung, Stellplätze und Tiefgaragen**

Die überbaubaren Grundstücksflächen bieten große Gestaltungsspielräume, die die Integration von Stellplätzen ermöglichen. Um die Herstellung ausreichender Stellplatzflächen zu ermöglichen, werden im Industriegebiet außerhalb des Baufensters Flächen für oberirdische Stellplätze festgesetzt. Auf den übrigen nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Stellplätze zur Wahrung funktionsfähiger Freiflächen ausgeschlossen.

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 Einkaufswägen, 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 ins-

gesamt 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 Zufahrtsbreite von insgesamt maximal 14 m ist eine optimale Erschließung auch größerer Grundstücke beispielsweise durch eine weitere Zu- und Abfahrt möglich.

Aus verkehrsfunktionalen Gründen und im Sinne der Verkehrssicherheit werden Grundstückszufahrten insbesondere entlang der Okenstraße, Kreuzungsbereichen sowie entlang der Planstraße C ausgeschlossen.

## **4 UMWELTBELANGE**

### **4.1 Umweltverträglichkeit und umweltschützende Belange**

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

Der Umweltbericht bietet eine Grundlage zur landschaftsplanerischen Beurteilung und Bewertung der zu erwartenden Eingriffe und somit wichtiges Abwägungsmaterial. Neben der Darstellung der Bestandssituation 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 beigelegt wird.

### **4.2 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 Eingrünung der Bauflächen
- Festsetzung einer 7 m breiten privaten Fläche (Fläche F2), die zu großen Anteilen zu begrünen bzw. gärtnerisch anzulegen ist, zur Einfassung der Gewerbestandstücke sowie zur Verbesserung des Wasserhaushaltes und des Kleinklimas.
- Festsetzung einer Mindestbepflanzung von Baugrundstücken durch großkronige Laubbäume als Lebensraum, zur Verbesserung des Kleinklimas und somit zur Kompensation der Eingriffe.

## BEGRÜNDUNG

Seite 11 von 13

- Festsetzung einer Mindest-Bepflanzung von PKW-Stellplatzflächen von Gewerbe- und Industriegebieten durch großkronige Laubbäume als Lebensraum, zur Verbesserung des Kleinklimas und somit zur Kompensation der Eingriffe.
- Verbot unbeschichteter kupfer-, zink- oder bleigedeckter Dächer, um Belastungen des Bodens und des Grundwassers durch den Eintrag schwermetallhaltiger Bestandteile zu vermeiden.
- Ausführung von Wegflächen und Stellplätzen 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 als Ausgleichsmaßnahme, zur Reduktion der kleinklimatischen Beeinträchtigung und zur Gestaltung des öffentlichen Raums.
- Erhalt von Einzelbäumen zur Eingriffsminimierung.

## 5 FLÄCHENBILANZ

Geltungsbereich	4,62 ha	100 %
öffentliche Verkehrsfläche	1,18 ha	25,5 %
Bahnfläche	0,39 ha	8,5 %
Industriegebiet (GI)	1,48 ha	32 %
Gewerbegebiet (GE)	1,38 ha	29,8 %
private Grünfläche	0,19 ha	4,2 %

## 6 BODENORDNUNG / UMSETZUNG

Die Umsetzung des Bebauungsplans setzt eine Neuordnung der vorhandenen Grundstücke insbesondere im Hinblick auf die Sicherung der öffentlichen Verkehrs und der 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.

## 7 ERSCHLIEßUNGSVERTRAG

Zur Sicherung der Erschließungsmaßnahmen wird zwischen der Stadt Offenburg und der aurelis ein Erschließungsvertrag abgeschlossen.

## **8 FOLGEKOSTEN**

Im genannten Erschließungsvertrag sollen die technischen Ausbaustandards festgelegt und die Kosten zur Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen der aurelis 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, Grünflächen und für die technische Infrastruktur verantwortlich sein.

## Teil B

### 1 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN ZUR GESTALTUNG

#### 1.1 Dächer / Einfriedungen

Dachaufbauten sind aus blendfreiem Material herzustellen, da durch Reflektionen unerwünschte Lichteffekte und damit verbundene Beeinträchtigungen entstehen können. Zum Schutz des Ortsbildes werden Einfriedungen in der Höhe auf 2,0 begrenzt. Um das Erscheinungsbild nicht negativ zu beeinträchtigen werden Einfriedungen aus Stacheldraht ausgeschlossen.

#### 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 und der Planstraße C sind unzulässig. Zudem müssen sich Werbeanlagen dem Gebäude unterordnen und von der Traufe einen Abstand von mindestens 0,5 m 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.

#### Anlage

- **Umweltbericht**  
Gaede Gilcher  
Freiburg, Juni 2013

Offenburg, den

Die Oberbürgermeisterin  
Edith Schreiner

**fsp**.stadtplanung

Fahle Stadtplaner Partnerschaft  
Schwabentorring 12, 79098 Freiburg  
Fon 0761/36875-0, [www.fsp-stadtplanung.de](http://www.fsp-stadtplanung.de)

Der Planverfasser