



Stadt

# Weinsberg

Landkreis Heilbronn

## Bebauungsplan

# „Heilbronner Fußweg“

Stadtteil Weinsberg

## Begründung

gem. § 9 Abs. 8 BauGB

Stand: 13.12.2016

KOMMUNALPLANUNG ■ TIEFBAU ■ STÄDTEBAU

Dipl.-Ing. (FH) Guido Lysiak

Dipl.-Ing. Jürgen Glaser

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. Steffen Leiblein

Beratende Ingenieure und freie Stadtplaner

Eisenbahnstraße 26 74821 Mosbach Fon 06261/9290-0 Fax 06261/9290-44 info@ifk-mosbach.de www.ifk-mosbach.de



## INHALT

<b>1.</b>	<b>Anlass und Planungsziele</b>	<b>1</b>
1.1	Planerfordernis	1
1.2	Ziele und Zwecke der Planung	1
<b>2.</b>	<b>Plangebiet</b>	<b>1</b>
2.1	Lage und Abgrenzung	1
2.2	Bestandssituation	2
2.3	Seitheriges Planungsrecht	3
<b>3.</b>	<b>Übergeordnete Planungen</b>	<b>3</b>
3.1	Vorgaben der Raumordnung	3
3.2	Flächennutzungsplan	4
3.3	Schutzgebiete	4
<b>4.</b>	<b>Bauflächenbedarfsnachweis</b>	<b>6</b>
<b>5.</b>	<b>Plankonzept</b>	<b>7</b>
5.1	Städtebaulicher Entwurf	7
5.2	Ver- und Entsorgung	10
5.3	Plandaten	11
<b>6.</b>	<b>Planinhalte</b>	<b>12</b>
6.1	Planungsrechtliche Festsetzungen	12
6.2	Örtliche Bauvorschriften	15
6.3	Nachrichtliche Übernahmen	17
<b>7.</b>	<b>Auswirkungen der Planung</b>	<b>17</b>
7.1	Umwelt, Natur und Landschaft	17
7.2	Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote	18
7.3	Immissionen	21
7.4	Verkehr	23
<b>8.</b>	<b>Angaben zur Planverwirklichung</b>	<b>24</b>

# 1. Anlass und Planungsziele

## 1.1 Planerfordernis

Die Erforderlichkeit zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Heilbronner Fußweg“ ergibt sich aus der in den letzten Jahren stark gestiegenen Nachfrage nach Wohnbaugrundstücken in Weinsberg und in der umgebenden Raumschaft. Gleichzeitig ist es erforderlich, Weinsberg gemäß den Vorgaben der Regionalplanung als Siedlungsstandort zu stärken (vgl. Plansätze 2.1.1 und 2.2.1 Regionalplan).

Die Stadt Weinsberg verfügt derzeit im Bereich der Kernstadt nur noch über wenige Baugrundstücke für Wohnnutzung. Neben dem mittlerweile nahezu komplett belegten Gebiet „Hirschberg Mitte/Ost“ ist das Entwicklungsgebiet „Heilbronner Fußweg“ das letzte kernstadtnahe Gebiet, das für Wohnbauzwecke zur Verfügung gestellt werden kann.

## 1.2 Ziele und Zwecke der Planung

Übergeordnetes Ziel der Stadt Weinsberg ist es, nur Wohnbauland in zentraler und gut angebundener Lage für die anhaltende Nachfrage nach Wohnbauplätzen zu entwickeln. Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung liegt deshalb auf der Innenentwicklung sowie der Entwicklung zentrennaher Baugebiete wie dem Gebiet „Heilbronner Fußweg“.

Die Zielsetzung lässt sich im Plangebiet hervorragend umsetzen: Das Baugebiet fügt sich in arrondierender und damit flächensparender Weise in den bestehenden Siedlungskörper ein und verfügt über eine optimale Anbindung an den schienengebundenen ÖPNV in innenstadtnaher Lage.

Das Baugebiet soll dabei die Nachfrage nach Wohnraum unterschiedlichster Nutzergruppen abdecken. Es sollen deshalb neben Einzel- und Doppelhäusern auch flächensparende Hausgruppen (Reihenhäuser) sowie unterschiedlichste Formen des mehrgeschossigen Wohnungsbaus (Mehr-Generationen-Haus, Mietwohnungsbau, Betreutes Wohnen, Familienwohnen, etc.) realisiert werden. Ziel ist es, nachhaltige, attraktiv gestaltete und in der Bewohnerstruktur gemischte Wohnquartiere zu entwickeln.

# 2. Plangebiet

## 2.1 Lage und Abgrenzung

Das Entwicklungsgebiet „Heilbronner Fußweg“ liegt mit Anbindung an bestehende Wohnbauflächen am westlichen Siedlungsrand von Weinsberg.

Maßgebend ist der Geltungsbereich, wie er in der Planzeichnung des Bebauungsplanes gem. § 9 Abs. 7 BauGB festgesetzt ist. Umfasst sind folgende Flurstücke ganz oder teilweise (t):

3564 (t), 3564/2, 3564/3, 3564/4, 3564/5, 3564/6, 3564/7, 3564/8, 3564/9, 3564/10, 3565/2, 3567/4, 3567/7, 3568/1 (t), 3568/4, 3570, 3571, 3573, 3576, 3578/1, 3578/2, 3580, 3582, 3583, 3585, 3588/2, 3589, 3590 (t), 3591 (t), 3595, 3596 (t), 3597/1, 3597/2, 3598/1, 3598/2, 3598/3, 3599, 3600, 3601, 3602, 3603, 3604, 3606/1, 3606/2, 3606/3, 3607/1, 3607/2, 3608, 3609, 3610, 3611, 3612/2, 3612/3 (t), 3613/2, 3614/2, 3615/2, 3616/2, 3618/2, 3621, 3632/1, 3633, 3634, 3635, 3639 (t), 3640 (t), 3641 (t), 3674 (t), 3709 (t).

Die Größe des Plangebiets beträgt ca. 11,13 ha.

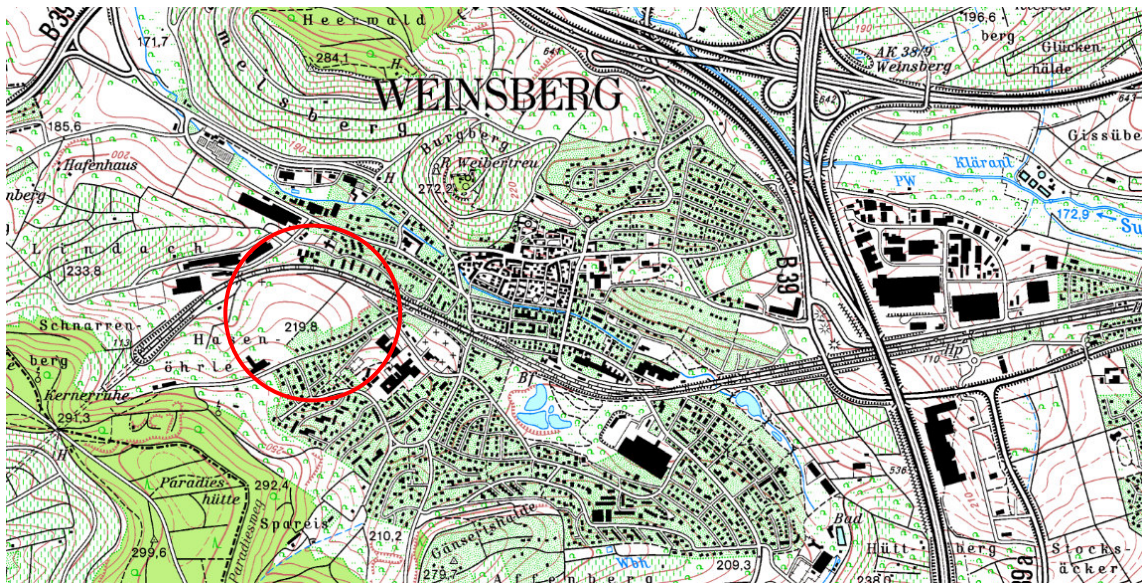


Abb. 1: Auszug aus der Topografischen Karte TK 25 (Quelle: Landesvermessungsamt, Ausgabe 2010)

## 2.2 Bestandssituation

### Grün- und Freiflächen

Das Plangebiet wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. In diesen Bereichen befinden sich demgemäß keine Gehölz- oder Baumstrukturen. Entlang der Eisenbahnstrecke der DB Netz AG haben sich im Böschungsbereich eine typische Ruderalvegetation und Gehölzbestände entwickelt. Diese befinden sich allerdings zum größten Teil schon außerhalb des Geltungsbereichs. In dem durch einen Geländeabbruch deutlich vom übrigen Baugebiet abgetrennten Bereich im Osten (Flst. Nr. 3564/2, 3564/3, 3564/9 und 3564/2) finden sich als Obstbaumwiesen genutzte Grundstücke. Am Westrand am Übergang zur offenen Landschaft finden sich erste Streuobstbestände, welche nahtlos in die auch als Erholungsraum dienenden wertvollen Gehölz- und Streuobstwiesenstrukturen im Gewann "Hasenöhrle" übergehen.

### Topographie und Bodenverhältnisse

Das Entwicklungsgebiet liegt auf einer mit ca. 5-13 % zum Stadtseebach nach Nordosten und Nordwesten geneigten Kuppe. Der tiefste Punkt des Geländes liegt bei ca. 189,00 m ü.NN. der höchste 224,00 m ü.NN. Im Bereich der Rossäckerstraße ist ein durch Böschungen geprägter Höhenversatz von bis zu 5,00 m vorhanden.



### Altlastensituation

Für das Plangebiet wurde durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst des RP Stuttgart eine multitemporale Luftbildauswertung mit Luftbildern durchgeführt. Die Luftbildauswertung hat keinen Anhaltspunkt für das Vorhandensein von Bombenblindgängern innerhalb des Untersuchungsgebiets ergeben. Daher sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Sonstige Altblagerungen oder -verdachtsflächen sind nach derzeitigem Kenntnisstand im Plangebiet nicht vorhanden.

### 2.3 Seitheriges Planungsrecht

Für das Plangebiet besteht bisher kein Bebauungsplan, das Areal befindet sich planungsrechtlich im Außenbereich nach § 35 BauGB.

## 3. Übergeordnete Planungen

### 3.1 Vorgaben der Raumordnung

Bei der Planung sind die folgenden raumordnerischen Vorgaben zu beachten:

#### Landesentwicklungsplan 2002 und Regionalplan Heilbronn-Franken 2020

Weinsberg zählt zum Verdichtungsraum „Mittlerer Neckar“ an der Landesentwicklungsachse Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim und ist als Unterzentrum mit mittelzentralen Funktionen ausgewiesen. Die Stadt ist gemäß den Aussagen des Landes- und Regionalplanes als solches weiterzuentwickeln. Des Weiteren ist Weinsberg ein verstärkt zu entwickelnder Siedlungsbereich, durch den die Entwicklungsachse weiter ausgeprägt und aufgegliedert werden soll.

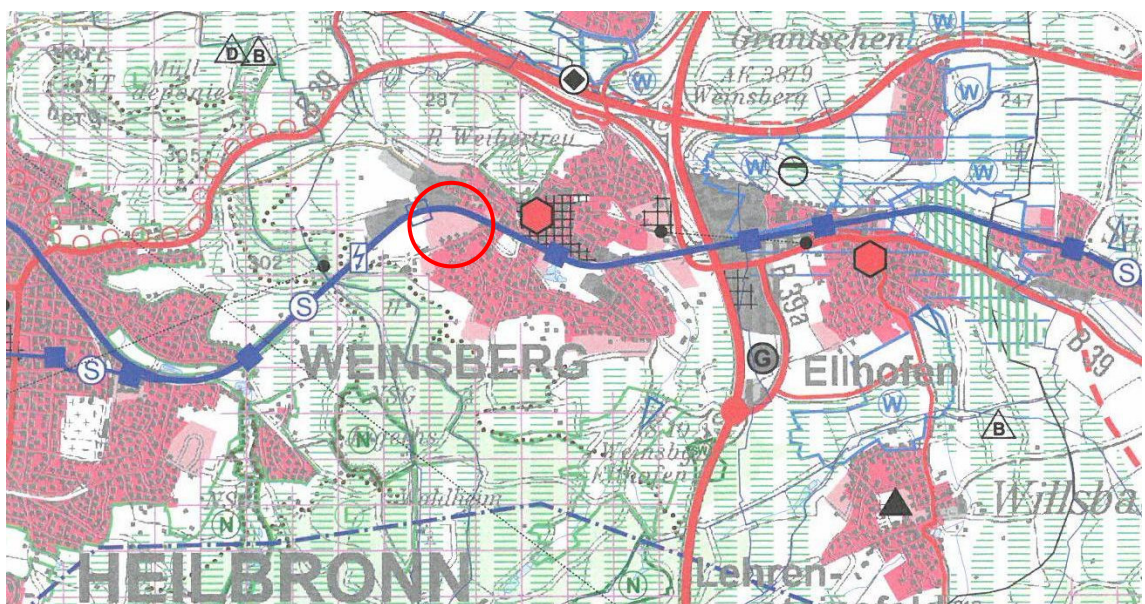


Abb. 2 Auszug aus der Raumnutzungskarte dem Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 (Quelle: Verband Heilbronn-Franken)

Das Plangebiet selbst ist als "Siedlungsfläche Wohnen und Mischgebiet - geplant" im Regionalplan dargestellt. Im Wohnungsbau ist für Gemeinden der Raumkategorie von Weinsberg als raumordnerisches Ziel eine Mindest-Bruttowohndichte von 50 Einwohnern pro Hektar Bruttobauland anzustreben.

### 3.2 Flächennutzungsplan

Das komplette Plangebiet ist in der 3. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes „Raum Weinsberg“ aus dem Jahr 2005 als geplante Wohnbaufläche dargestellt. Dem Entwicklungsgrundsatz des § 8 Abs. 2 BauGB wird damit entsprochen.

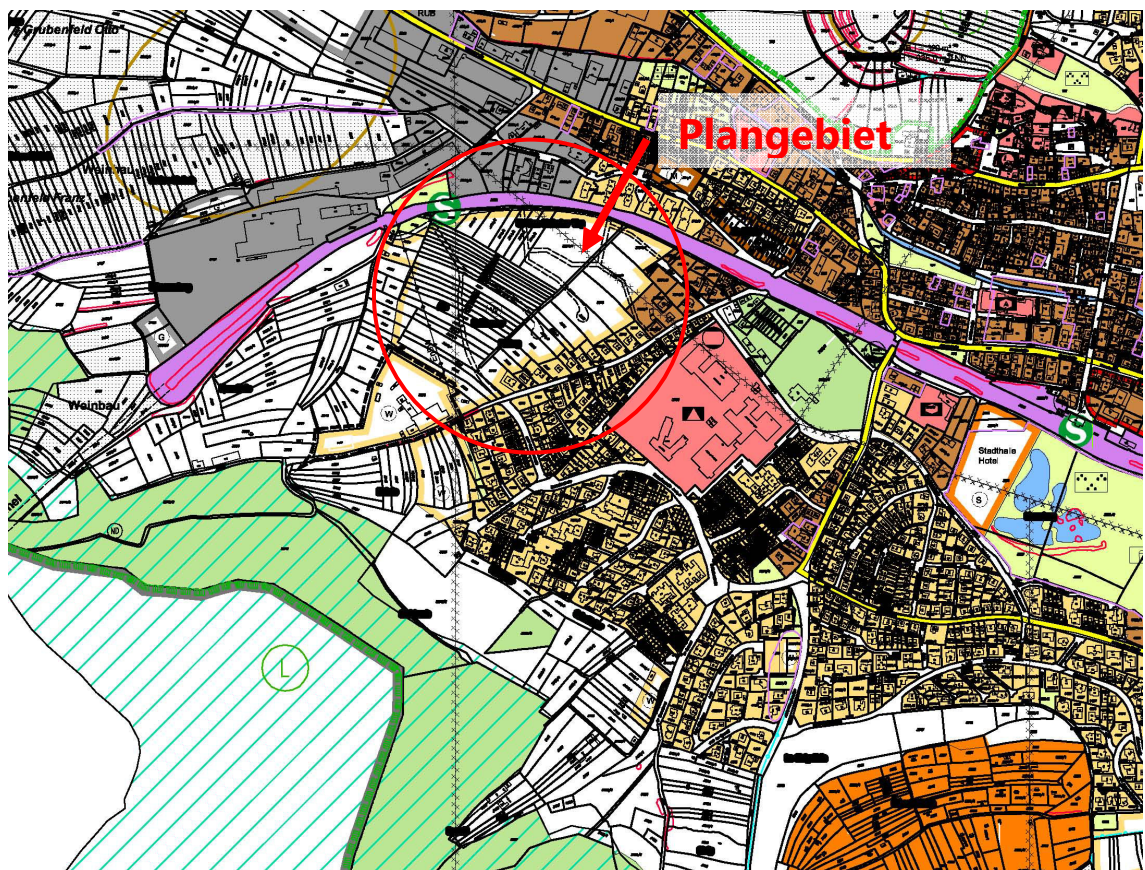


Abb. 3 Auszug aus dem Flächennutzungsplan

### 3.3 Schutzgebiete

Von der Planung werden die folgenden Schutzgebietsausweisungen nach dem Naturschutz- oder Wasserrecht berührt:

#### **Landschaftsschutzgebiet „Burgberg mit Weibertreu“**

Das Schutzgebiet befindet sich nordöstlich des Plangebiets in ca. 330 m Entfernung. Eine Beeinträchtigung durch das Baugebiet ist nicht zu erwarten.

#### **Landschaftsschutzgebiet „Galgenberg - Schweinsberg - Staufenberg“**

Das Schutzgebiet befindet sich südwestlich des Plangebiets in ca. 430 m Entfernung. Eine Beeinträchtigung durch das Baugebiet ist nicht zu erwarten.



## FFH-Gebiet „Löwensteiner und Heilbronner Berge“

Das Schutzgebiet befindet sich südwestlich des Plangebiets in ca. 250 m Entfernung. Eine Beeinträchtigung durch das Baugebiet ist nicht zu erwarten.

## Gesetzlich geschützte Biotope

Im Plangebiet befinden sich lt. Offenlandkartierung Baden-Württemberg von 1995 folgende geschützte Biotope, welche durch die Planung verloren gehen:

- „Feldgehölz I westlich Weinsberg“.
- Schlehenhecke am östlichen Rand des Flurstücks 3621
- Feldhecke am Nordrand des Gartengrundstücks Nr. 3634.

Die folgenden Biotope befinden sich lt. Offenlandkartierung im Umfeld des Plangebiets; eine Beeinträchtigung durch das Baugebiet ist nicht zu erwarten:

- „Feldgehölze an der Bahn in Weinsberg“ (6821-125-0045), wenige Meter nordöstlich des Geltungsbereichs.
- „Feldhecken I westl. Weinsberg“ (6821-125-0057), ca. 5 m südlich des Geltungsbereichs; die dort kartierte Teilfläche wurde zwischenzeitlich jedoch gerodet.



Abb. 4 Schutzgebiete (Quelle: Daten- und Kartendienst der LUBW)

Bei der Erarbeitung des Grünordnerischen Beitrags und der Umweltprüfung wurden die heutigen Biotopstrukturen aktuell erfasst und dabei erhebliche Abweichungen zur Kartierung von 1995 festgestellt. Details hierzu können dem Grünordnerischen Beitrag entnommen werden.

## 4. **Bauflächenbedarfsnachweis**

Das Plangebiet ist aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan entwickelt. Eine Plausibilitätsprüfung des Bauflächenbedarfes nach dem Hinweispapier des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23.05.2013 wird demnach nicht erforderlich.

Unabhängig davon ist aber im Sinne der gesetzlichen Planungsleitlinie einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung (§ 1 Abs. 5 BauGB) und der gesetzlichen Bodenschutzklausel (§ 1a Abs. 2 BauGB) die Inanspruchnahme von bisher landwirtschaftlicher Flächen für die Siedlungsentwicklung zu begründen. Die geplante Baugebietsentwicklung "Heilbronner Fußweg" ist vor diesem Hintergrund wie folgt begründet:

- Die Stadt Weinsberg betreibt seit Jahren eine umfangreiche Innenentwicklung (Stadtquartier Schwabstraße, Dorffinnenentwicklung „Grantschen“ etc.). Trotz dieser verstärkten Innenentwicklung ist die Nachfrage nach Grundstücken durch Private, Wohnungsunternehmen und Bauträger ungebrochen und kann im Rahmen der Innenentwicklung nicht mehr abgedeckt werden.
- Frei verfügbare Baugrundstücke ("Baulücken") sind im gesamten Stadtgebiet nicht mehr vorhanden.
- Seit Beginn 2011 (Zensusjahr) ist ein deutlicher Bevölkerungszuwachs von ca. 630 Einwohnern zu verzeichnen, sodass die aktuelle Bevölkerungszahl (3. Quartal 2015) bei 11.929 Einwohnern liegt. Dies wird durch die jüngsten Prognosen des Statistischen Landesamtes vom Dezember 2015 nochmals bestätigt: Besaß die Stadt Weinsberg Ende 2014 rund 11.600 Einwohner, ist bis zum Jahr 2020 mit einem Zuwachs um rund 650 Einwohner und bis zum Jahr 2030 mit einem weiteren Zuwachs um rund 180 Einwohner auf dann insgesamt 12.420 Einwohner zu rechnen. Der Trend des Bevölkerungszuwachses ist ungebrochen; die jetzige Einwohnerzahl übersteigt bereits die Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamtes für das Jahr 2015 um rund 150 Einwohner!
- Die Siedlungserweiterung ist kein "Ausgreifen" in den offenen Landschaftsraum, sondern stellt gewissermaßen eine „Arrondierung“ zwischen Bestand „Wohnen der Zukunft“, Steinbruchweg und Eisenbahnstrecke der DB Netz AG dar. Allein die Lage ermöglicht im Sinne einer nachhaltigen "Stadt der kurzen Wege" attraktive fußläufige Verknüpfungen zwischen Wohnen und Bildung (Ausbau Bildungscampus mit Ganztagesgrundschule, Gymnasium, Verbundschule, Sportanlagen etc. - Fußweg 5 min), Wohnen und Versorgung (Innenstadt mit Einzelhandel - Fußweg 5 min), Wohnen und Arbeiten (1.000 Arbeitsplätze in fußläufiger Entfernung - Tendenz steigend).
- Der Wohnbaustandort besitzt eine hervorragende Anbindung an den schienengebundenen ÖPNV. Die Bahnhaltestelle "Weinsberg-West" befindet sich direkt am Nordrand des Plangebiets. Die landes- und regionalplanerisch geforderte Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an den Hauptachsen des öffentlichen Personennahverkehrs kann damit in geradezu idealer Weise realisiert werden.



## 5. Plankonzept

### 5.1 Städtebaulicher Entwurf

Bereits 1992 wurden im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs erste planerische Ideen für das Gebiet "Heilbronner Fußweg" entwickelt. Darauf aufbauend wurde 2005/06 ein detailliertes städtebauliches Konzept ausgearbeitet. Dieses wurde in den vergangenen Jahren nur noch punktuell modifiziert und qualifiziert weiterentwickelt.

Im Rahmen eines intensiven Bürgerbeteiligungsprozesses mit Workshopveranstaltungen wurde Ende 2014/Anfang 2015 das Plankonzept nochmals überarbeitet. Dabei wurde eine Vielzahl von Anregungen aus der Bürgerschaft aufgegriffen und in die Planung eingearbeitet. Am Ende des Prozesses steht eine zeitgemäße städtebauliche Konzeption, welche auch den heutigen ökologischen und klimabezogenen Anforderungen Rechnung trägt.

Die wesentlichen Teilaspekte der Planung werden nachfolgend erläutert:

#### **Nutzungen**

Das Plangebiet wird gemäß der übergeordneten Zielsetzung als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Neben den unterschiedlich strukturierten Wohnquartieren sollen um den Stadtplatz an der Bahnhaltestelle als Gebietsauftakt ergänzende Nutzungen wie etwa Bäckereifiliale, Café, Läden zur Gebietsversorgung, Einrichtungen zur Kinderbetreuung gebündelt werden.

#### **Bebauung**

Die Wohnbebauung wird in unterschiedliche Wohnquartiere untergliedert, welche durch Grünzüge strukturiert und über Fußwege miteinander verknüpft werden:

- Entlang der Eisenbahnstrecke der DB Netz AG soll eine bogenförmige, dreigeschossige, nach Süden ausgerichtete Bebauung entstehen. Gegenüber der Eisenbahnstrecke der DB Netz AG ergibt sich damit ein gewisser lärmindernder Effekt. Hier wird eine Durchmischung von barrierefreien Eigentumswohnungen, Mietwohnungsbau oder sozialem Wohnungsbau angestrebt. Am Stadtplatz soll dabei zur städtebaulichen Akzentuierung punktuell eine viergeschossige Bebauung entstehen.
- Im direkten Anschluss sind Reihen- und Doppelhäuser in Ost-West-Orientierung vorgesehen. Im Zusammenspiel mit der mehrgeschossigen Bebauung ergeben sich attraktive, nach Süden geöffnete Wohnquartiere.
- In der zentralen Kernzone des Wohngebiets sind ein- bis zweigeschossige Einzel- und Doppelhäuser für den individuellen Wohnungsbau geplant. In Anlehnung an die natürliche Geländeform wird dabei eine prägnante, bogenförmige Baustruktur ausgebildet.
- Der Übergang nach Osten zur bestehenden kleinteiligen Bebauung am Steinbruchweg und an der Rossäckerstraße wird in Anlehnung an den Bestand von einer reinen Einzelhausbebauung in aufgelockerter ein- bis zweigeschossiger Bauweise gebildet.

- Die geplante Bebauung westlich der Schlesienstraße lehnt sich baustrukturell an das südlich angrenzende neue Wohnquartier "Wohnen der Zukunft" an und gewährleistet eine Verknüpfung mit dem sich westlich anschließenden Landschafts- und Erholungsraum. Dementsprechend werden entlang der Schlesienstraße zwei- bis dreigeschossige Gebäude für den Geschosswohnungsbau vorgesehen und fingerförmig nach Westen zur offenen Landschaft mit einer kleinteiligen Bebauung fortgeführt. Am Westrand erfolgt eine Ergänzung mit attraktiven Einzelhausplätzen in dreigeschossiger Bauweise; am nördlichen Gebietsrand wird ein bis zu viergeschossiges Gebäude entstehen können.

## **Verkehr**

Das innergebietliche Verkehrsnetz wird wie folgt nach seiner Funktion gegliedert und gestaltet:

- Die Haupteerschließung für den gebietsinternen Verkehr bilden die Verlängerung der Rossäckerstraße im Norden und die Verlängerung der Schlesienstraße im Westen des Plangebiets (Wohnsammelstraßen). Beide Straßen werden mit der nordwestlich gelegenen Lindichstraße verknüpft. Aufgrund ihrer Sammelfunktion werden Rossäckerstraße und Schlesienstraße mit einer Breite von 6,00 m bzw. 6,50 m sowie mit beidseitigen Gehwegen von 1,50 bzw. 2,00 m Breite vorgesehen. Letztere werden durch Grün- und Parkstreifen von der Fahrbahn abgesetzt. Zur gestalterischen Aufwertung und Verkehrsberuhigung erhalten beide Straßenzüge einen alleenartigen, intensiv bepflanzten Charakter mit punktuellen Fahrbahneinengungen durch vorgezogene Baumquartiere. Ebenso sollen Pflasterstreifen zu einer Gliederung und Verkehrsberuhigung beitragen.
- Die weitere innere Erschließung der einzelnen Quartiere erfolgt über 5,50 m bzw. 4,00 m breite Wohn- bzw. Anliegerwege im Mischungsprinzip ohne separate Gehwege. Die Straßen werden jeweils durch kleine Aufweitungen und Quartiersplätze gegliedert. Diese dienen zum einen dem Aufenthalt und als Quartiersmittelpunkt und zum anderen ergibt sich ein geschwindigkeitsmindernder Effekt. In weiten Teilen ist die Befahrung durch das Müllfahrzeug gewährleistet. An den kurzen Stichstraßen im Norden (Planstraße 8 und 9) ist die Müllentsorgung an der Rossäckerstraße vorgesehen.
- Das Grundgerüst der Verkehrserschließung wird durch ein attraktives Fuß- und Radwegenetz ergänzt. Im Norden wird hierzu entlang der Eisenbahnstrecke der DB Netz AG ein kombinierter Fuß- und Radweg geführt. Er verknüpft das Gebiet mit der Bahnhaltestelle, der Innenstadt und in der Weiterführung mit dem Landesfernradweg entlang des Stadtseebachs. Aus dem Kern des Wohngebiets wird zudem ein Fußweg direkt zum Stadtplatz und zur Bahnhaltestelle geführt. Eine weitere Ost-West gerichtete Fußwegeverbindung ist zur Verknüpfung bzw. Gliederung der einzelnen Quartiere vorgesehen. Eine spätere Weiterführung zum Bildungscampus im Osten und zur freien Landschaft im Westen wird dabei offengehalten.

Die Parkierung im öffentlichen Raum wird entlang der Schlesien- und Rossäckerstraße in Form von Längsparkständen gebündelt. Am Bahnhaltepunkt werden zudem

Park+Ride-Stellplätze als Senkrechtparker konzentriert. Hier wäre auch eine Anknüpfung von E-Mobil- und Carsharingkonzepten denkbar. Im Rahmen der Ausgestaltung des Stadtplatzes sind am Bahnhaltepunkt ergänzend Fahrradabstellplätze angedacht. Ziel ist es, den Bereich zu einer echten "Verkehrsdrehscheibe" für die unterschiedlichen Verkehrsarten zu machen.

In den einzelnen Wohnquartieren werden punktuell weitere öffentliche Parkplätze angeordnet. Diese sind nur für Besucher und Anlieferungsverkehr vorgesehen. Der private Stellplatzbedarf ist auf den Baugrundstücken abzudecken.

Gemäß einer Verkehrsuntersuchung des Büros Modus Consult Ulm ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden umliegenden Straßennetzes inklusive der bestehenden Bahndurchlässe bzw. -übergänge ausreichend, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen aus dem Gesamtgebiet zusätzlich abzuwickeln. Zur Gewährleistung einer voll funktionsfähigen äußeren Verkehrsanbindung und zur Entlastung des bestehenden Straßennetzes im südlichen Stadtbereich ist aber die Bahnüberführung an der Lindichstraße umzubauen.

Nach Abstimmung mit der Deutschen Bahn wird die Planung des "EÜ Lindich" über ein separates fachrechtliches Verfahren (Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren) durchgeführt und beim Eisenbahnbundesamt (EBA) beantragt. Im Rahmen der Vorabstimmung konnte eine Reduzierung der geplanten lichten Gesamtbreite des Straßendurchlasses von rund 11,25 m auf 9,50 m erreicht werden. Die lichte Höhe wird ca. 4,50 m betragen.

Der neue Durchlass ermöglicht für das gesamte südliche Stadtgebiet eine Entlastung und eine verbesserte Anbindung an die L 1101 (s. dazu auch Kapitel 7.4). Des Weiteren kann der kombinierte Fuß- und Radweg am Nordrand des Plangebiets mit dem nördlich angrenzenden Siedlungsbereich verknüpft werden. Ein Antrag nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde hierfür parallel zum Bebauungsplanverfahren vorbereitet und mit dem RP Stuttgart abgestimmt.

### **Freiraum**

Das Freiraumkonzept verfolgt einerseits das Ziel einer Vernetzung des Gebiets mit dem angrenzenden Landschaftsraum. Andererseits dient es der Gliederung und Strukturierung des Wohngebiets. Es besteht aus folgenden wesentlichen Elementen:

- Entlang der Eisenbahnstrecke der DB Netz AG ein begrünter Ost-West gerichteter Grüngürtel, der sich im Nordwesten zum Landschafts- und Naherholungsraum öffnet.
- Eine zentrale Ost-West gerichtete Grünfuge, welche sich zwischen die verdichtete Bebauung an der Rossäckerstraße und den zentralen Bereich mit individuellem Wohnungsbau legt.
- Am westlichen Gebietsrand als "Landschaftsterrasse" und Spielzone konzipierte Grünfinger, welche das Quartier westlich der Schlesienstraße mit dem Landschaftsraum verzahnen.
- Intensive Bepflanzung der Hauptstraßenzüge und Pflanzflächen auf den Privatgrundstücken zur weiteren kleinteiligen Grünvernetzung.



## **Klimaschutz und Energie**

Klimaschutz hat auch eine städtebauliche Dimension und ist daher bei der Erstellung von Bauleitplänen gem. § 1a Abs. 5 BauGB verstärkt zu berücksichtigen. Die klimabezogenen Ermittlungen und Bewertungen sind dabei Bestandteil der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und sind im Umweltbericht dargestellt.

Dem Klimaschutz und der Klimaanpassung kommt in der bauleitplanerischen Abwägungsentscheidung kein Vorrang vor anderen Belangen zu. Das Gewicht des Klimaschutzes bestimmt sich aufgrund der konkreten Planungssituation.

Folgende klimabezogene Maßnahmen werden im Bebauungsplan vorgesehen:

- Ost-West gerichtete Grünzüge, Freiräume, Pflanzflächen zur Durchlüftung und Verknüpfung des Siedlungskörpers mit dem Landschaftsraum (Kaltluftschneisen).
- Baumpflanzungen auf den Baugrundstücken bzw. im Straßenraum zur Verbesserung des Kleinklimas.
- Dachbegrünung zum klimatischen Ausgleich und Verbesserung des Kleinklimas in den verdichteten Bebauungszonen an der Rossäcker- und Schlesienstraße.
- Überwiegende Ausrichtung der Gebäudestellung auf Süden bzw. Südwesten zur möglichst optimalen Nutzung von Solarenergie im Sinne des Klimaschutzes und zur Förderung regenerativer Energien.

Weitergehende zwingende Vorgaben zum Einsatz erneuerbarer Energien im Rahmen des Bebauungsplanes über die ohnehin schon strengen fachgesetzlichen Vorgaben hinaus werden nicht für sinnvoll erachtet. Wie die Erfahrung zeigt, sind innovative Formen der Energieversorgung wie zum Beispiel BHKW eher im Rahmen freiwilliger Vereinbarungen auf Block- oder Quartiersebene zu realisieren.

## **5.2 Ver- und Entsorgung**

Die Wasserversorgung des Baugebiets kann insgesamt durch die Anbindung an das bestehende Versorgungsnetz sichergestellt werden. Der Wasserdruck und die Wassermenge sind ausreichend. Der Aufbau von versorgungstechnischen Ringsystemen wird im Zuge der Erschließung angestrebt.

Im Allgemeinen Kanalisationsplan der Stadt Weinsberg aus dem Jahre 2007 (aufgestellt vom Ingenieurbüro Dr. Ellen Witte) ist die Fläche des gesamten Entwicklungsgebiets enthalten. Um eine Überlastung der bestehenden Kanäle durch die Erschließung zu verringern, wurde das modifizierte Mischsystem für die vorgegebene Situation untersucht mit dem Ergebnis, dass aufgrund der Topographie der westliche Teil mit einer Fläche von ca. 7,50 ha in diesem System entwässert werden kann.

Durch dieses modifizierte Mischsystem werden die Niederschlagswassermengen von den Dachwässern des westlichen Teiles direkt über eine Regenwasserableitung einem Regenrückhaltebecken am Bahndurchlass „Lindichstraße“ zugeführt, das durch ein Drosselbauwerk einen  $Q_{ab}=75$  l/s über eine geplante Regenwasserleitung dem Vorfluter Stadtseebach zuleitet. Die äußere Erschließung über die RW-Leitung wird zu einem spä-

teren Zeitpunkt ausgeführt, die Ableitung erfolgt bis dahin provisorisch an den Mischwasserkanal.

Der anfallende Schmutzwasserabfluss aus dem Baugebiet mit den Niederschlagswassermengen von den Straßen- und Hofflächen soll über eine geplante Schmutzwasserleitung der bestehenden Mischwasserkanalisation zugeführt werden.

Der östliche Teilbereich wird aus topographischen Gründen komplett im konventionellen Mischsystem entwässert. Der Anschluss an das bestehende Netz erfolgt im Bereich der Rossackerstraße. Die Einrichtung von Zisternen zur Regenwassernutzung und Brauchwassernutzung wird generell empfohlen.

Die Entwässerungskonzeption wurde mit dem Landratsamt Heilbronn vorabgestimmt und wird von der dort zuständigen Fachbehörde mitgetragen.

Die Stromversorgung des Baugebiets erfolgt im Kabelnetz. Nach Abstimmung mit dem zuständigen Versorgungsträger sind im Plangebiet 2 Umspannstationen und 10 Kabelverteilerschränke erforderlich. Die abgestimmten Standorte wurden in den Planentwurf übernommen.

### 5.3 Plandaten

Die Flächen innerhalb des Plangebiets verteilen sich wie folgt:

#### Flächenbilanz

Gesamtfläche des Plangebiets	111.291 m <sup>2</sup>	
Nettobauland Wohnen	76.209 m <sup>2</sup>	68,5 %
Verkehrsflächen	26.815 m <sup>2</sup>	24,1 %
davon: Straßenfläche (inkl. Gehweg)	17.478 m <sup>2</sup>	65,2 %
Verkehrsgrün im Straßenraum	1.325 m <sup>2</sup>	4,9 %
Fußwege	3.111 m <sup>2</sup>	11,6 %
Verkehrsgrün	4.579 m <sup>2</sup>	17,1 %
Feldweg	322 m <sup>2</sup>	1,2 %
Versorgungsflächen	82	0,1 %
Grünflächen	8.185 m <sup>2</sup>	7,3 %
davon: Öffentliche Grünflächen/Retention	4.367 m <sup>2</sup>	53,4 %
Kinderspielplätze	1.921 m <sup>2</sup>	23,5 %
Privatgrün	1.897 m <sup>2</sup>	23,2 %

#### Städtebauliche Kennwerte

Wohnbaugrundstücke neu (unverbindliche Aufteilung)	154
davon: Einfamilienhäuser [EH]	74
Doppelhäuser [DH]	22
Reihenhäuser [RH]	33
Mehrfamilienhäuser [MFH]	25

Wohneinheiten (WE)*	ca. 315 - 390
Einwohnerzahl	ca. 660 - 820
Bruttowohndichte **	ca. 60 - 74
Öffentliche Parkplätze	ca. 108

\* Annahme: 1,5 Wohneinheiten je EFH / 1 WE je DH und RH / 6-9 WE je MFH und 2,1 Einwohner je WE  
\*\* Einwohner je Hektar Bruttobauland

## 6. Planinhalte

Mit dem Bebauungsplan werden planungsrechtliche Festsetzungen nach § 9 BauGB sowie örtliche Bauvorschriften nach § 74 LBO getroffen. Im Folgenden werden die wesentlichen Regelungen begründet.

### 6.1 Planungsrechtliche Festsetzungen

#### Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der geplanten Nutzung wird das Plangebiet als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Zulässig sind dabei Wohngebäude sowie der Versorgung des Gebiets dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften wie auch nicht störende Handwerksbetriebe.

Um vor allem um den Stadtplatz an der Rossäckerstraße auch ergänzende und dem Wohngebiet dienende Nutzungen zu ermöglichen (s. dazu auch Kapitel 5.1), bleiben die nach § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke ausnahmsweise zulässig.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden nicht Bestandteil des Bebauungsplanes, da sie dem angestrebten Gebietscharakter eines urbanen attraktiven Wohngebiets widersprechen und der innergebietliche Straßenraum auf diese verkehrsintensiven Nutzungen nicht ausgelegt ist.

#### Maß der baulichen Nutzung

Gemäß dem unter 5.1 beschriebenen städtebaulichen Konzept sollen abwechslungsreiche Wohnquartiere mit einer differenzierten Bebauung entstehen. Dementsprechend werden die Grundflächenzahlen und die Zahl der Vollgeschosse für das Plangebiet differenziert festgesetzt:

- In den Bereichen mit überwiegender Ein- und Doppelhausbebauung erfolgt die Festsetzung einer Grundflächenzahl von 0,4 sowie von maximal zwei bzw. drei zulässigen Vollgeschossen (Nutzungsschablonen 1-5).
- Die kettenartige Bebauung am Übergang zum bestehenden neuen Wohnquartier "Wohnen der Zukunft" am Steinbruchweg erfordert eine Grundflächenzahl von 0,45 sowie von maximal drei zulässigen Vollgeschossen (Nutzungsschablone 6).



- Für die verdichtete Bebauung entlang der Schlesien- und Rossäckerstraße erfolgt orientiert an den bereits konkretisierten Bebauungskonzepten eine stärkere Feingliederung mit Grundflächenzahlen von 0,4 bis zu 0,6 sowie maximal zulässigen Vollgeschossen von II-IV (Nutzungsschablonen 7-13). Entlang der Rossäckerstraße wird die Geschossigkeit zur Schaffung einer durchgängigen markanten städtebaulichen Raumkante zwingend festgesetzt (Nutzungsschablonen 8 und 9).

Mit der überwiegenden Festsetzung einer Grundflächenzahl von 0,4 wird im Sinne eines flächensparenden Bauens eine effektive Ausnutzung des Baulandes sichergestellt. Des Weiteren können nur so die raumordnerischen Vorgaben zur Siedlungsdichte (s. Kapitel 3.1) erfüllt werden.

Entlang der Rossäcker- und Schlesienstraße werden die Obergrenzen der Baunutzungsverordnung für Allgemeine Wohngebiete überschritten. Durch diese Erhöhung soll gemäß dem städtebaulichen Konzept (s. Kapitel 5.1) u.a. unterschiedliche Wohnformen des verdichteten Wohnungsbaus ermöglicht, das Baugebiet durch ein "bauliches Rückgrat" attraktiv gegliedert und durchmischt werden und auch im Sinne raumordnerischer Vorgaben eine Verdichtung der Siedlungsstruktur im Umfeld des schienengebundenen Nahverkehrs erreicht werden.

Durch die Öffnung der verdichteten Strukturen nach Süden (Rossäckerstraße) bzw. nach Süden und Westen (Schlesienstraße) sowie der Ausweisung großzügiger Grün-, Spiel- und Freiraumzonen im direkten Umfeld werden dabei die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt können vermieden werden.

Die Bedürfnisse des Verkehrs können befriedigt werden und öffentliche Belange stehen der Überschreitung nicht entgegen (vgl. § 17 Abs. 2 BauNVO).

### **Höhenlage und Höhe baulicher Anlagen**

Die Höhenlage von Gebäuden wird durch maximale Erdgeschossfußbodenhöhen (EFH) bezogen auf das Straßenniveau festgesetzt. Abweichungen nach unten sind zulässig.

Gemäß der angestrebten städtebaulichen Struktur und baulichen Gliederung (s. Kapitel 5.1) wird die Höhe der Gebäude durch die Zahl der Vollgeschosse teilweise zwingend vorgegeben (Rossäckerstraße) oder als Maximalwert festgesetzt. Zusätzlich wird die Gebäudehöhe unter Berücksichtigung der Zahl der Vollgeschosse durch maximale Trauf- und Firsthöhen bzw. Gebäudehöhen bei Flachdachgebäuden begrenzt. Die Trauf-, First- und Gebäudehöhen beziehen sich dabei auf die festgelegten Erdgeschossfußbodenhöhen.

### **Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen und Stellung der baulichen Anlagen**

Entsprechend der angestrebten Nutzung und Bebauungsstruktur (s. Kapitel 5.1) werden folgende Bauweisen festgesetzt:

- Entlang der Rossäckerstraße und westlich der Schlesienstraße eine besondere Bauweise, die nur Einzelhäuser mit einer maximalen Gesamtlänge von 30 m aber

mit seitlichen Grenzabständen im Sinne der offenen Bauweise zulässt. Damit soll eine gegliederte, nicht riegelartig wirkende Bebauung gesichert werden.

- Für die südlich anschließende Zone wird eine Doppel- und Reihenhausbebauung festgesetzt.
- Für den östlichen Rand im Übergang zur Bestandsbebauung sowie westlich der Schlesienstraße am Übergang zur offenen Landschaft ist nur eine Einzelhausbauweise zulässig.
- Der zentrale Bereich des Plangebiets ist für eine Mischung aus Doppel- und Einzelhausbebauung vorgesehen.

Um eine möglichst flexible Grundstücksnutzung und die Anpassung an die Topographie zu gewährleisten, werden die überbaubaren Grundstücksflächen durchgehend durch großzügige Baugrenzen parallel zu den Straßenräumen definiert.

Zur klaren räumlichen Definition und Fassung des Straßenraumes wird die Gebäudeausrichtung auf den Baugrundstücken teilweise vorgegeben. Erfolgt keine zeichnerische Festsetzung, ist die First- und Gebäudehaupttrichtung senkrecht oder parallel zu den Baugrenzen zulässig.

### **Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden**

Die Anzahl der zulässigen Wohneinheiten wird in den Bereich mit Einfamilien-, Doppel- und Reihenhausbebauung begrenzt. Hier soll eine zu starke Verdichtung vermieden werden, da u. a. der sparsam dimensionierte Verkehrsraum nicht darauf ausgelegt ist. Für Einfamilienhäuser werden deshalb maximal zwei Wohneinheiten, je Doppelhaushälfte oder Reihenseinheit eine Wohneinheit festgelegt.

### **Verkehrsflächen**

Die öffentlichen Straßenräume werden dem städtebaulichen Konzept folgend (s. Kapitel 5.1) differenziert festgesetzt. Die detaillierte Straßenraumaufteilung ist dabei unverbindlich.

### **Bahnflächen**

Die Eisenbahnüberführung an der Lindichstraße (EÜ „Lindich“) soll zur Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverkehrsanbindung des Plangebiets und zur verkehrlichen Entlastung des gesamten Weinsberger Südens auf eine lichte Breite von ca. 9,50 m aufgeweitet werden.

Nach Abstimmung mit der Deutschen Bahn wird die Planung des "EÜ Lindich" über ein separates fachrechtliches Verfahren (Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren) durchgeführt und beim Eisenbahnbundesamt (EBA) beantragt. Der Bereich des neuen „EÜ Lindich“ wird deshalb aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes herausgenommen. Mit einer Umsetzung der Maßnahme ist nach heutigem Kenntnisstand in etwa 5-6 Jahren zu rechnen.

### **Grünflächen**

Die festgesetzten Grünflächen ergeben sich aus dem unter 5.1 dargelegten Freiflächenkonzept. Wesentliches Ziel ist eine attraktive Durchgrünung des Baugebiets und eine Verknüpfung mit dem Landschaftsraum sowie die Realisierung innergebietlicher Ausgleichsmaßnahmen.

Die aus der Bestandssituation abgeleitete Ausweisung einer privaten Grünfläche am nordöstlichen Gebietsrand dient der Sicherung dieser privaten Freifläche.

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

Es werden folgende Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung der Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft festgesetzt:

- Versickerungsfähige Oberflächenbefestigung
- Insektenschonende Straßen- und Außenbeleuchtung
- Dachbegrünung
- Ausschluss unbeschichteter metallischer Dacheindeckungen
- Getrennte Regenwasserableitung
- ökologisch hochwertige Gestaltung und Bepflanzung der großen Verkehrsgrün- und öffentlichen Grünflächen.

### **Pflanzgebote und Pflanzbindungen**

Die vorgesehenen Pflanzgebote entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und auf den privaten Grundstücksflächen dienen der Gliederung und Durchgrünung des Baugebiets (s. auch Kapitel 5.1) sowie dem Ausgleich der planbedingten Eingriffe. Entlang der Eisenbahnstrecke der DB Netz AG wirkt die Bepflanzung zusätzlich als Abschirmung und zur Eingrünung des Plangebiets.

## **6.2 Örtliche Bauvorschriften**

Nach § 9 Abs. 4 BauGB können die Länder durch Rechtsvorschriften bestimmen, dass auf Landesrecht beruhende Regelungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden können. Eine solche Regelung ist in § 74 LBO enthalten und berechtigt den Erlass von örtlichen Bauvorschriften.

### **Anforderungen an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen**

Die Zulässigkeit der Dachformen leitet sich aus der Umgebungsbebauung bzw. der angestrebten Gliederung des Plangebiets ab:

- Begrünte Flachdächer im Quartier entlang der Rossäckerstraße und westlich der Schlesienstraße zur Schaffung einer einheitlichen, prägnanten Gestaltung an den "Außenrändern" des Plangebiets.



- Satteldächer entlang der östlichen Plangebietsgrenze zur Schaffung eines harmonischen Übergangs zur Bestandsbebauung am Steinbruchweg und an der Rossäckerstraße.
- Freigabe der Dachformen im zentralen Bereich zur Berücksichtigung moderner, individuell geprägter Gestaltungswünsche.

Weitere gestalterische Vorgaben werden zu Dachaufbauten, Farbwahl bei Dacheindeckungen und Fassaden getroffen, um eine verträgliche Gesamtgestaltung der Baukörper zu gewährleisten.

### **Werbeanlagen**

Zur Wahrung einer hohen Gestaltungsqualität und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Stadtbildes sind im Gebiet sich bewegende Werbeanlagen sowie Lichtwerbungen mit Lauf-, Wechsel- und Blinklicht wie auch Werbeanlagen für Fremdwerbungen unzulässig.

### **Einfriedigungen und Stützmauern**

Zur Wahrung eines einheitlichen Straßenraumcharakters und zur Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen werden zur Höhe und Gestaltung von Einfriedigungen und Stützmauern beschränkende Regelungen getroffen.

### **Aufschüttungen und Abgrabungen**

Zur Vermeidung zu starker Veränderungen der gewachsenen prägenden Geländetopographie und zur Vermeidung nachbarlicher Beeinträchtigungen werden grundstücksbezogene Aufschüttungen und Abgrabungen auf maximal je 1,5 m begrenzt. In einzelnen im Plan entsprechend gekennzeichneten Bereichen sind aufgrund der topographischen Situation davon abweichend umfänglichere Niveauangleichungen zwischen Gebäude und Straßenraum erforderlich und zulässig.

### **Abfallbehälter**

Zur Wahrung einer hohen Gestaltungsqualität und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Stadtbildes sind Abfallbehälter und Sammelstandorte für Abfallbehälter so anzuordnen oder durch bauliche Maßnahmen bzw. Bepflanzungen zu verdecken, dass sie vom öffentlichen Verkehrsraum nicht einzusehen sind.

### **Außenantennen und Niederspannungsfreileitungen**

Zur Wahrung einer hohen Gestaltungsqualität im Wohnquartier und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Stadtbildes sind pro Gebäude nur eine Außenantenne oder eine Satellitenempfangsanlage zulässig. Aus denselben Gründen und zur Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen sind Niederspannungsfreileitungen im Plangebiet unzulässig.

### **Stellplatzverpflichtung für Wohnungen**

Um dem hohen örtlichen Motorisierungsgrad ausreichend Rechnung zu tragen und Konflikte durch Parksuchverkehr im Plangebiet zu vermeiden, wird von der Möglichkeit, eine höhere Stellplatzverpflichtung festzusetzen, Gebrauch gemacht.

Nach Angaben des statistischen Landesamtes kommen in Weinsberg auf 10 Einwohner annähernd 6 Pkw. Es ist somit mit einer weit über dem Ansatz der Stellplatzverpflichtung der LBO liegenden Kfz-Dichte zu rechnen. Da zusätzlich das Straßenprofil nicht geeignet ist, neben den Parkplatzflächen für Besucher noch weiteren ruhenden Verkehr aufzunehmen, ist die Ausweisung ausreichender Stellplätze auf den Baugrundstücken unumgänglich.

Der Stellplatzschlüssel wird deshalb für Wohnungen von 60-85 m<sup>2</sup> Grundfläche auf 1,5 Kfz-Stellplätze pro Wohnung und für Wohnungen über 85 m<sup>2</sup> Grundfläche auf 2,0 Kfz-Stellplätze pro Wohnung erhöht.

### **6.3 Nachrichtliche Übernahmen**

Es wurden zu folgenden Themen Hinweise in den Bebauungsplan übernommen:

- Bodenfunde
- Altlasten
- Bodenschutz
- Grundwasserfreilegung
- Anschluss an den Abwasserkanal
- Baugrunduntersuchung
- Baufeldräumung und Gehölzrodung
- Haltevorrichtungen und Leitungen für Beleuchtungskörper
- Herstellung des Straßenkörpers
- Nachweis und Herstellung der Grundstücksbepflanzung
- Abbau von Steinsalz
- Bahnimmissionen

## **7. Auswirkungen der Planung**

### **7.1 Umwelt, Natur und Landschaft**

Zur Ermittlung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung ist gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen und diese in einem Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten.

Der Umweltbericht wurde nach Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrades der Umweltprüfung nach der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung ausgearbeitet.

Es wurde ein umfassendes Grün- und Ausgleichskonzept in die Planung integriert und ein breit gefächertes Maßnahmenbündel festgesetzt (s. dazu Kapitel 5.1 und 6.1).

Nach den Bestandserhebungen durch das Büro für Umweltplanung - Simon sind bezüglich aller Schutzgüter planbedingte Beeinträchtigungen zu erkennen, die erheblich und damit Eingriffe im Sinne der Naturschutzgesetze sind.

Beim Schutzgut Pflanzen und Tiere kann ein Teil des Ausgleichs für die Eingriffe innerhalb des Gebiets geschaffen werden. Wirksam sind hier vor allem die Gehölzpflanzungen in den Grünflächen und am Rand der Bauflächen. Nach dem Ausgleich innerhalb des Geltungsbereichs verbleibt ein Kompensationsdefizit von 153.950 Ökopunkten.

Beim Schutzgut Boden ist ein Kompensationsdefizit von 799.744 Ökopunkten auszugleichen. Dies ist nur durch Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs möglich.

Insgesamt entsteht ein **Kompensationsdefizit von 953.694 Ökopunkten**, das außerhalb des Geltungsbereichs ausgeglichen werden muss. Hierfür werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Maßnahme "Stöcklesberg": Anpflanzung Feldhecke und Anlegen Obstbaumweise
- Maßnahme „Bodenausgleich“: Bodenverbesserung auf Ackerflächen
- Maßnahme Ökokonto: Renaturierung des Wetterischbachs im Stadtteil Grantschen
- Maßnahmen Extensivierungsflächen Wald: Extensivierung von insgesamt 11 Flächen mit Aufgabe der Nutzung zum Erhalt bzw. zur Schaffung wertvoller Waldbestände

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen werden gleichzeitig die Eingriffe in die Schutzgüter Klima und Luft sowie Wasser kompensiert. Das Landschaftsbild wird durch die festgesetzten Anpflanzungen im Gebiet landschaftsgerecht wiederhergestellt. Anpflanzungen in den Bau-, Verkehrs- und Grünflächen tragen wesentlich zur Durchgrünung des von weitem einsehbaren Gebiets bei.

Im Nordwesten des Plangebiets werden eine Schlehen- und eine Feldhecke, welche als geschützte Biotope nach § 33 NatSchG einzustufen sind, von der Planung betroffen. Hierfür wurde eine naturschutzrechtliche Ausnahme beantragt. Als gesonderter erforderlicher Ausgleich wird im Zuge der Maßnahme Stöcklesberg eine 500 m<sup>2</sup> große Feldhecke gepflanzt.

Weitere Einzelheiten können den umweltbezogenen Gutachten bzw. dem Umweltbericht entnommen werden.

## 7.2 Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote

Zur Prüfung der Vollzugsfähigkeit der Planung wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Dabei wurde unter Einbeziehung der in Baden-Württemberg aktuell vorkommenden Tier- und Pflanzenarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie und der in Baden-Württemberg brütenden europäischen Vogelarten geprüft, ob die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG tangiert sein könnten.

Die entsprechenden Erhebungen im Plangebiet durch das Büro für Umweltplanung - Simon zeigen folgende Ergebnisse:

### Europäische Vogelarten

Die Vögel des Gebiets wurden sowohl 2013 als auch 2014 erfasst. Zum Zeitpunkt der Erhebung 2013 umfasste der Geltungsbereich des Bebauungsplans nur etwa die Hälfte des jetzigen Plangebiets, die Vogelerfassung beschränkte sich auf den Nordteil des Gebiets. Nach der Erweiterung des Plangebiets um die südlichen Flächen wurden die Vö-

gel im darauffolgenden Jahr im gesamten Geltungsbereich und der näheren Umgebung erneut erfasst.

Die vier Begehungen 2013 lagen zwischen Mitte April und Anfang Juni, die drei Begehungen 2014 fanden zwischen Mitte Mai und Mitte Juni statt. Dabei wurden im Geltungsbereich und der näheren Umgebung insgesamt 42 Vogelarten festgestellt.

Von diesen wurden 19 Arten in mindestens einem der beiden Erfassungsjahre als Brutvögel bewertet. Weitere 23 Arten wurden als Nahrungsgäste eingestuft.

In den Ackerflächen, die den Großteil des Untersuchungsgebiets einnehmen, ist die Feldlerche mit einem Revier die einzige Brutvogelart. Die Freibrüter nutzen die Obstwiesen, Hecken, Gebüsche, Gestrüppe und die baumbestandenen Gärten am Ost- und Westrand des Plangebiets. Hier finden in Höhlen älterer Obstbäume auch Höhlen- und Halbhöhlenbrüter Brutmöglichkeiten. Die Saumstrukturen der Gehölze eignen sich für Bodenbrüter. Die Nischenbrüter brüten überwiegend an Gebäuden außerhalb des Geltungsbereichs, einige der Schuppen im Geltungsbereich sind jedoch ebenfalls für sie geeignet.

Die Rote Liste bewertet elf der Brutvogelarten mit c4. Das heißt, es gibt bei ihnen keine deutlichen Bestandsab- oder -zunahmen und sie sind auch nicht sehr selten. Sieben der Brutvogelarten stehen auf der Vorwarnliste und werden deshalb mit b3 bewertet. Bei den an sich nicht seltenen Arten sind starke Bestandsabnahmen oder starke Arealverluste zu beobachten.

Die Feldlerche wird in der Roten Liste als gefährdet (a3) bewertet. Die Art ist ebenfalls nicht selten, ihre Bestände nehmen allerdings sehr stark ab.

Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Bundesnaturschutzgesetz können bezüglich der Nahrungsgäste ausgeschlossen werden. Die Nahrungsgäste können Bauarbeiten ausweichen und daher nicht getötet oder verletzt werden. Da sie das Gebiet nur zur Nahrungsaufnahme aufsuchen oder überfliegen und in der Umgebung geeignete Acker-, Streuobst-, Garten- und Grünlandflächen reichlich vorhanden sind, kann davon ausgegangen werden, dass sie während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten nicht erheblich gestört werden. Ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden nicht beeinträchtigt, da sie außerhalb des Geltungsbereichs liegen.

Um die Verletzung und Tötung von Vögeln und eine Störung von Vögeln, die im Geltungsbereich brüten, oder die Zerstörung von Nestern mit Eiern zu vermeiden, sind Bäume und Sträucher im Vorfeld von Baumaßnahmen jeweils in der Zeit von Oktober bis Februar komplett zu räumen. Die krautige Vegetation ist vom Anfang der Vegetationsperiode bis zum Baubeginn alle zwei Wochen zu mähen, um zu verhindern, dass Bodenbrüter Nester anlegen. Durch diese Vermeidungsmaßnahmen ist mit keinen Bruten mehr im Baufeld und damit auch mit keinen Störungen zu rechnen.

Durch die Bebauung des Gebiets, die mit der Rodung teilweise älterer Obstbäume und kleiner Gehölzstrukturen, dem Abräumen sonstiger Vegetation und dem Abriss von Schuppen verbunden ist, gehen Brutplätze von Frei- und Bodenbrütern sowie von Nischen-, Höhlen- und Halbhöhlenbrütern verloren. In der privaten Grünfläche im Nordosten bleiben einige Obstbäume erhalten. In den ausgedehnten Obstwiesen westlich des Plangebiets gibt es ausreichend Ausweichmöglichkeiten für Frei-, Nischen-, Höh-



len- und Halbhöhlenbrüter sowie die meisten Bodenbrüter. Zudem sind im Gebiet zahlreiche Baum- und Strauchpflanzungen vorgesehen, wodurch mittelfristig wieder neue Brutmöglichkeiten für Freibrüter entstehen. Vorsorglich werden aber fünf Nistkästen für Höhlenbrüter aufgehängt und zehn Nisttaschen für Frei- und Nischenbrüter angelegt (CEF-Maßnahme).

Durch die Bebauung geht auch ein Brutrevier der Feldlerche verloren. Da das Offenland um Weinsberg zumeist für den Weinanbau genutzt wird und die übrigen Flächen sehr intensiv bewirtschaftet werden, sind als Fortpflanzungsstätten geeignete Flächen eher rar. Um die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Feldlerche im räumlichen Zusammenhang sicherzustellen, werden als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) auf einem ausreichend großen und geeigneten Acker Schlag zwei Lerchenfenster angelegt.

Weitere Details können der artenschutzrechtlichen Prüfung entnommen werden.

### **Tier- und Pflanzenarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie**

In einem ersten Schritt wurde geprüft, welche der in Baden-Württemberg aktuell vorkommenden Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie im Wirkraum des Bebauungsplans überhaupt vorkommen bzw. betroffen sein können. Fast alle Arten konnten nach dieser überschlägigen Prüfung ausgeschlossen werden. Nur für einige Fledermausarten und die Zauneidechse konnte nicht ausgeschlossen werden, dass sie den Geltungsbereich zumindest als Teillebensraum nutzen.

- Fledermäuse

Für Arten wie die Breitflügelfledermaus, die Fransenfledermaus, das Graue Langohr und die Zwergfledermaus sind die Randflächen des Plangebiets mit den kleinen Obstwiesen wahrscheinlich Teil ihres Jagdgebiets. Die Obstwiesen entfallen bis auf die Fläche im Nordosten, die als private Grünfläche erhalten bleibt. Durch den Verlust dieser kleinen Teilflächen ihres Jagdgebiets werden sich die Erhaltungszustände der lokalen Populationen nicht verschlechtern.

Strukturen, die von Fledermäusen als Winterquartier oder Wochenstube genutzt werden können, sind im Untersuchungsbereich nicht vorhanden, da es keine Bäume mit größeren Höhlen gibt und auch die Gebäude nicht geeignet sind. An einigen der Obstbäume gibt es wahrscheinlich kleine Höhlen und andere Strukturen, die von Fledermäusen als Einzelquartiere genutzt werden können. Zudem können die Breitflügel- und die Zwergfledermaus auch Spalten und Hohlräume an Gebäuden als Einzelquartiere nutzen. Die Bäume im Geltungsbereich dürfen als Vermeidungsmaßnahme zum Schutz der Vögel nur im Zeitraum Oktober bis Februar gefällt werden. Damit ist auch sichergestellt, dass keine Fledermäuse, die Strukturen an den Obstbäumen nutzen, verletzt oder getötet werden, da die Fledermäuse dann in ihren Winterquartieren sind.

Es wird zudem empfohlen, vor Umbaumaßnahmen oder Abrissarbeiten an Gebäuden die jeweils betroffenen Gebäude bzw. Gebäudeteile auf das Vorkommen von Fledermäusen zu überprüfen und die Fledermäuse ggf. zu bergen.

Das Entfallen der Obstbäume, die Fledermäusen als Ruhestätte dienen, führt nicht zu einem Verlust der ökologischen Funktion der Ruhestätten, da es in der näheren Umge-

bung eine große Zahl solcher Strukturen gibt. Vorsorglich werden fünf Fledermauskästen aufgehängt.

- Zauneidechse

Im Jahr 2013 wurden bei zwei Begehungen (28.05. und 23.08.2013) und im Jahr 2014 bei drei Begehungen (20.05., 06.06. und 19.06.2014) die relevanten Strukturen nach Reptilien abgesucht.

Im Jahr 2013 konnte eine Zauneidechse am Einschnitt der Bahnlinie nördlich des Geltungsbereichs nachgewiesen werden. Im Jahr 2014 gelang kein Nachweis von Zauneidechsen, es gab jedoch den Hinweis einer Anwohnerin, dass im Vorgarten des Grundstücks Nr. 3585 im Südosten des Geltungsbereichs in manchen Jahren Zauneidechsen vorkommen.

Zudem wurden bei den Begehungen 2014 insgesamt drei Blindschleichen nachgewiesen. Eine im Nordwesten des Grundstücks Nr. 3589 unter einem Farbeimerdeckel und zwei unter Sperrmüll nördlich der kleinen Scheune auf Flurstück Nr. 3635.

Der Fundort an der Bahn liegt außerhalb des Geltungsbereichs. Im Norden des Geltungsbereichs wird die Verlängerung der Rossäckerstraße mit einem nördlich parallel zum Gebietsrand verlaufenden Geh- und Radweg neu gebaut. Die unmittelbar an die Bahnflächen angrenzenden Flächen werden zu einem schmalen Streifen Verkehrsgrün. Da die für die Zauneidechse geeigneten Flächen außerhalb des Geltungsbereichs liegen, ist ausgeschlossen, dass dort lebende Zauneidechsen bei den Bauarbeiten getötet oder verletzt werden und dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten entfallen. Möglichen Störungen durch die Bauarbeiten können die Zauneidechsen entlang der Bahnlinie ausweichen. Für die an der Bahn lebenden Zauneidechsen kann das Eintreten von Verbotstatbeständen ausgeschlossen werden.

Weitere Details können der artenschutzrechtlichen Prüfung entnommen werden.

### **7.3 Immissionen**

Während im Süden bestehende Wohnbebauung an das Plangebiet angrenzt, befindet sich nördlich des Plangebiets die Eisenbahnstrecke der DB Netz AG und daran anschließend das ca. 5 ha große Gewerbegebiet „Lindach II“. Daher wurde durch BS Ingenieure, Ludwigsburg eine umfassende Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan erstellt. Untersucht wurden dabei

- die Einwirkungen des Schienenverkehrs der Bahnstrecke auf das Plangebiet,
- die Einwirkungen durch den planbedingten zusätzlichen Straßenverkehr bei der angrenzenden bestehenden Wohnbebauung in der Schlesienstraße und
- die Lärmimmissionen aus dem Gewerbegebiet "Lindach II" sowie die Möglichkeiten der planerischen Konfliktbewältigung.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen.

#### **Immissionen durch Schienenverkehr**

Es wurden die Emissionsberechnungen alternativ für die Fälle mit und ohne Berücksichtigung des Schienenbonus (Abzug von 5 dB(A)) durchgeführt. Durch die Einwirkungen

der Eisenbahnstrecke Heilbronn - Öhringen kommt es insbesondere nachts im nördlichen Teil des Plangebiets zu Überschreitungen der schalltechnischen Anforderungen. Es sind deshalb geeignete Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Aus städtebaulichen Gründen (topographische Situation in Verbindung mit den geplanten Gebäudehöhen) und aus Gründen der Verhältnismäßigkeit scheiden aktive Schallschutzmaßnahmen aus.

Die Lärmpegelbereiche wurden flächenhaft und für die einzelnen Gebäudefassaden für die Fälle mit und ohne Schienenbonus ermittelt. Die flächenhafte Darstellung (siehe Schalltechnische Untersuchung Plan 5463-05 und -06) zeigt, dass

- für den Fall mit Schienenbonus der Lärmpegelbereich IV im östlichen Bereich an der Nordfassade einzelner Gebäude erreicht wird. In Teilbereichen ist in der ersten Gebäudereihe der Lärmpegelbereich III erreicht;
- für den Fall ohne Schienenbonus der Lärmpegelbereich V im östlichen Bereich an einzelnen Gebäuden erreicht wird. In Teilbereichen ist in der ersten Gebäudereihe der Lärmpegelbereich IV erreicht. Der Lärmpegelbereich III wird an einzelnen Gebäuden bis zu einem Abstand von ca. 125 m zur Schienenstrecke erreicht.

Unter dem Aspekt, den Schallimmissionsschutz für das Plangebiet möglichst weitgehend zu gestalten, empfiehlt die Schalltechnische Untersuchung, die Beurteilungspegel ohne Schienenbonus der weiteren Planung zu Grunde zu legen. Diese wurden dementsprechend in den Planentwurf übernommen.

Der erforderliche Schallschutz wird deshalb durch folgende passive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet:

- Für die Bereiche mit Überschreitung der schalltechnischen Anforderungen wurden die Lärmpegelbereiche zur Dimensionierung der passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 ausgewiesen. Bei Neuplanungen oder baulichen Änderungen wird empfohlen, schützenswerte Räume wie zum Beispiel Büro oder Wohnräume an den geräuschabgewandten Gebäudeseiten unterzubringen. Falls dies nicht möglich ist, muss ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an den Außenbauteilen (passiver Lärmschutz) sichergestellt werden. Außerdem sind zum Schutz gegen Außenlärm – auch unabhängig von Pegelüberschreitungen und von der Gebietsausweisung – die Anforderungen an die Luftschalldämmung der Außenbauteile durch Angabe der Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 festzulegen. Der Schutz von Wohnräumen ist ab Lärmpegelbereich III nachweispflichtig.
- Gemäß VDI 2719 ist bei Außengeräuschpegeln von über 50 dB(A) im Zeitbereich nachts eine schalldämmende, eventuell fensterunabhängige Lüftungseinrichtung notwendig. In jeder Wohnung ist dann wenigstens ein zum Schlaf geeigneter Raum mit Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Zur Lüftung in Räumen, die nicht zum Schlafen benutzt werden, kann die Stoßlüftung verwendet werden. Demnach sind im nördlichen Bereich und entlang der Schienenstrecke Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Die betroffenen Bereiche sind den Plänen 5463-02 und -04 der Schalltechnischen Untersuchung (Pegelwerte > 50 dB(A)) zu entnehmen und wurden in den Planentwurf übernommen.

### **Verkehrsimmissionen an der Bebauung Schlesienstraße/Steinbruchweg**

Durch das geplante Baugebiet kommt es im Bereich der angrenzenden Bestandsbebauung Schlesienstraße / Steinbruchweg zu einer Funktionsänderung der Straßen nach der 16. BImSchV. Die schalltechnischen Anforderungen der 16. BImSchV sind dabei erfüllt. Schallschutzmaßnahmen werden somit hier nicht erforderlich.

### **Immissionen Gewerbe**

Im Rahmen der Untersuchung der Gewerbeimmissionen aus dem Gebiet "Lindach II" wurden auch die aktuellen Umstrukturierungs- und Entwicklungsabsichten des dort ansässigen Betriebes mit einbezogen.

Um einerseits die dort angestrebte Ausweisung eines Mischgebiets für eine Teilfläche, als auch ein konfliktfreies Nebeneinander mit den ausgewiesenen Wohnbauflächen im Plangebiet "Heilbronner Fußweg" zu ermöglichen, sollen die Gewerbefläche im Gebiet "Lindach II" nach DIN 45691 kontingentiert werden. Diese Kontingentierung gewährleistet, dass die Grenzwerte der TA Lärm eingehalten werden und dass das geplante Wohngebiet keinen unzumutbaren gewerblich bedingten Schallimmissionen ausgesetzt ist.

Gleichzeitig kann aufgrund der bestehenden Nutzungsstrukturen im Gewerbegebiet „Lindach II“ mit hoher Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die vorhandenen gewerblichen Nutzungen nicht eingeschränkt werden.

Das erforderliche Änderungsverfahren für den Bebauungsplan "Lindach II" wurde durch einen entsprechenden Aufstellungsbeschluss bereits eingeleitet.

Weitere Einzelheiten sind der Schalltechnischen Untersuchung von BS Ingenieure zu entnehmen.

## **7.4 Verkehr**

Verkehrsbedingte Auswirkungen ergeben sich zum einen durch den Baustellenverkehr in der Phase der Erschließung und Aufsiedlung des Baugebiets und zum zweiten später durch den wohngebietstypischen Zu- und Abfahrtsverkehr.

### **Zu- und Abfahrtsverkehr Wohngebiet**

Die zuletzt genannten verkehrlichen Auswirkungen auf das bestehende Verkehrswegebnetz bei einer plangerechten Nutzung des Wohngebiets wurden vom Büro Modus Consult Ulm untersucht. Danach ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden umliegenden Straßennetzes inklusive der bestehenden Bahndurchlässe bzw. -übergänge ausreichend, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen aus dem Gesamtgebiet zusätzlich abzuwickeln. Nach Umbau des Bahndurchlasses an der Lindichstraße ergibt sich nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen zudem eine deutliche Entlastung für das bestehende Straßennetz im südlichen Stadtbereich.

### **Baustellen- und Verkehrsmanagement**

In der 1. Phase der Erschließung und Aufsiedlung sollen durch ein umfassendes Baustellen- und Verkehrsmanagement erhebliche Belastungen und Beeinträchtigungen für die benachbarten Wohngebiete südlich des Plangebiets vermieden werden. Der beste-



hende Bahndurchlass an der Lindichstraße ist für die Abwicklungen des überwiegenden Teils des Baustellenverkehrs ausreichend dimensioniert. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen und Vorkehrungen vorgesehen:

- Umfangreiches Bodenmanagement zur Vermeidung des Abtransportes des im Rahmen der Tiefbauarbeiten anfallenden Bodenaushubs (geschätzt 16.000-20.000 m<sup>3</sup>). Weitgehende Wiederverwendung des Erdmaterials innerhalb des Baugebiets und Abtransport möglicher „Restmengen“ nach Fertigstellung des neuen Bahndurchlasses an der Lindichstraße.
- Einmalige Anlieferung von schwerem Gerät über Bestandsstraßen. Danach verbleibt dieses bis zum Abschluss der Tiefbauarbeiten im Plangebiet.
- Der Baubeginn erfolgt von der Lindichstraße aus im Nordwesten in Richtung Süden und Osten ins Zentrum des Plangebiets. Die bestehenden Wohngebiete werden möglichst lange von der Baumaßnahme nicht direkt tangiert.

Im Rahmen der Ausschreibung der öffentlichen Baumaßnahmen (Tiefbau) sollen die wesentlichen Eckpunkte des Baustellen- und Verkehrsmanagements verbindlich geregelt werden.

## 8. Angaben zur Planverwirklichung

Nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens soll im direkten Anschluss die Gebietserschließung erfolgen. Nach heutigem Kenntnisstand wird eine Realisierung ab 2017 angestrebt.

Aufgestellt:

Weinsberg, den

DIE STADT:

DER PLANFERTIGER :

**IFK – INGENIEURE**  
**Leiblein - Lysiak - Glaser**  
**Eisenbahnstraße 26, 74821 Mosbach**  
**E-Mail: [info@ifk-mosbach.de](mailto:info@ifk-mosbach.de)**