

Stadt Hüfingen

Bebauungsplan „Bahnhofstraße“

Begründung

Entwurf nach Abwägung

Stand: 31.05.2010

kommunalPLAN
stadtplaner + architekten

kommunalPLAN GmbH Tuttlingen
Tel.: 07461 / 73050 - Fax: 73059
e-mail: info@kommunalplan.de

Projekt: 0644

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS UND ZIEL DER PLANAUFSTELLUNG.....	3
1.1	Ausgangssituation und Planungsanlass	3
1.2	Ziele und Zwecke der Planung	3
1.3	Bebauungsplanverfahren	3
2	BESTEHENDES PLANUNGSRECHT	3
2.1	Landesplanung und Regionalplanung	3
2.2	Flächennutzungsplanung	4
2.3	Sanierungsplanung	5
3	PLANERISCHE AUSGANGSSITUATION	5
3.1	Lage und städtebauliche Einordnung des Plangebietes	5
3.2	Geländeverhältnisse und räumliche Merkmale des Plangebietes	5
3.3	Eigentumsverhältnisse im Plangebiet	6
3.4	Erschließung / ruhender Verkehr im Plangebiet	6
3.5	Bebauungsstruktur im Plangebiet und in der Nachbarschaft	6
3.6	Freiraum- und Grünstruktur im Plangebiet	6
3.7	Gewässerschutz	6
3.8	Gefahrenverdächtige Flächen und Altlasten	6
4	PLANUNGSKONZEPT.....	7
4.1	Planungsziele	7
4.2	Bebauung und Nutzung	7
4.3	Verkehr	9
4.4	Freiraumstruktur	10
4.5	Technische Infrastruktur	10
4.6	Lärmschutz	10
5	FLÄCHENBILANZ	10
6	BEGRÜNDUNG DER PLANUNGSRECHTLICHEN FESTSETZUNGEN.....	11
6.1	Art der baulichen Nutzung	11
6.2	Maß der baulichen Nutzung	11
6.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen	12
6.4	Garagen, Carports, Stellplätze und Nebenanlagen	12
6.5	Gemeinbedarfsflächen	13
6.6	Verkehrsflächen	13
6.7	Öffentliche Grünflächen	13
6.8	Pflanzgebote und Pflanzbindungen	13
6.9	Lärmschutz	13
6.10	Herstellung des Straßenkörpers	13
6.11	Kennzeichnung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen verunreinigt sind	14
6.12	Sichtfelder	14
7	BEGRÜNDUNG DER ÖRTLICHEN BAUVORSCHRIFTEN	14
7.1	Dachgestaltung	14
7.2	Werbeanlagen	15
7.3	Intensive Dachbegrünung	15
7.4	Gestaltung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke	15
7.5	Sonstige bauordnungsrechtliche Bestimmungen	15
7.6	Kenntnisgabepflicht	15
7.7	Stellplatznachweis	16

8	ABWÄGUNG DER BELANGE	16
8.1	Information der Öffentlichkeit	16
8.2	Öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden	16
9	AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	16
10	PLANVERWIRKLICHUNG	18
11	VERFAHRENSABLAUF	18
12	RECHTSGRUNDLAGEN	18

1 Anlass und Ziel der Planaufstellung

1.1 Ausgangssituation und Planungsanlass

Die Fläche zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem ehemaligen ZG-Lagergebäude / Bahnhofstr. 12 wurde von der Stadt Hüfingen erworben. Es handelt sich hier um die frühere Verladerampe und Verladefläche für Güterzüge zwischen der Bahnhofstraße und der Bahnlinie, mit einer Tiefe von ca. 18 m und einer Länge von ca. 270 m, unweit des Hüfinger Stadtzentrums. Im Eigentum der Stadt befinden sich außerdem die Fläche zwischen dem Stellwerk und dem Bahnhofsgebäude sowie die Baulücke an der Donaueschinger Straße, ebenfalls beide in der Nähe des Hüfinger Stadtzentrums.

Der Baubestand südlich der genannten Flächen ist durch Mischnutzung mit Gewerbeanteilen geprägt. Die größtenteils brachliegenden Flächen des Planungsareals sollen jetzt der Bebauung zugeführt werden.

1.2 Ziele und Zwecke der Planung

Das Ziel der Stadt Hüfingen besteht darin, diese brachliegenden Flächen einer zukunftsfähigen Nutzung zuzuführen, die einen Beitrag zur Innenentwicklung des Hüfinger Stadtzentrums darstellt.

Zentrales Planungsziel ist die Baureifmachung der ehemaligen Verladerampe für eine architektonisch anspruchsvolle Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten. Die ehemalige Verladerampe soll dabei auf der einen Seite die Entfaltung der Bauherren und Investoren zulassen, auf der anderen Seite jedoch einen anspruchsvollen städtebaulichen Rahmen bilden, für eine kostengünstige, flächensparende und südorientierte Bebauung.

1.3 Bebauungsplanverfahren

Der Bebauungsplan „Bahnhofstraße“ wird als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ gem. § 13a BauGB im „beschleunigten Verfahren“ durchgeführt.

Das Plangebiet erfüllt die nachstehenden Kriterien, die zur Wahl des „beschleunigten Verfahrens“ notwendig sind:

- die Fläche dient der Nachverdichtung und der Qualitätsverbesserung des Wohnungsbestandes als Maßnahme der Innenentwicklung (§13a Abs. 1)
- die zulässige Grundfläche gem. § 19 Abs. 2 BauNVO ist kleiner als 20.000 qm
- es sind keine erheblichen Umweltauswirkungen (§ 2 Abs. 4 Satz 4 BauGB) in der Abwägung zu berücksichtigen
- eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-Gesetz ist nicht erkennbar
- es gibt keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Schutzgütern gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB
- es besteht kein Erfordernis eines Ausgleichs im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 für Eingriffe, die durch die Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind.

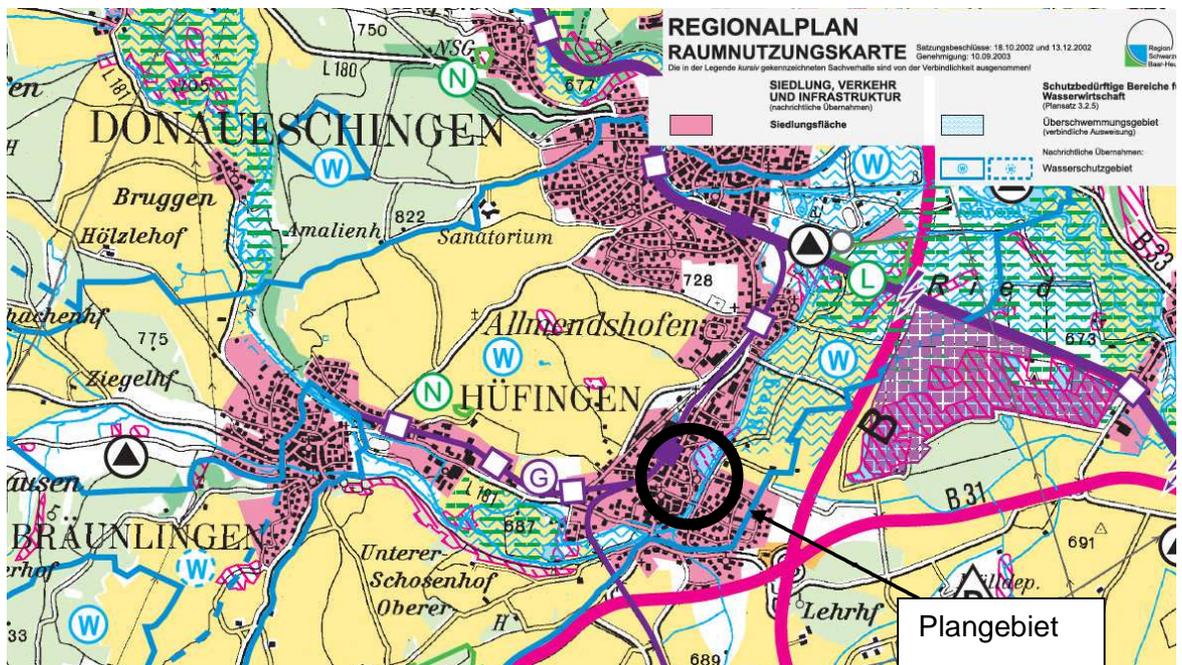
Danach kann der Bebauungsplan im „beschleunigten Verfahren“ aufgestellt werden. Es gelten die Vorschriften des § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB.

2 Bestehendes Planungsrecht

2.1 Landesplanung und Regionalplanung

Die Stadt Hüfingen liegt an der zentralen Entwicklungsachse Villingen-Schwenningen-Donaueschingen – Schaffhausen gemäß Landesentwicklungsplan.

Im Regionalplan Schwarzwald-Baar-Heuberg ist Hüfingen als Kleinzentrum ausgewiesen, Kleinzentren sollen in ihrem Verflechtungsbereich den Grundversorgungsbedarf decken. Hüfingen zählt weiterhin durch seinen Status als Zentraler Ort zum regionalen Siedlungsbereich, welcher vorrangig in den Kernorten ausgewiesen werden soll. Mit der Planung werden mithin die Ziele der Regional- und Landesplanung unterstützt.



Auszug aus Raumnutzungskarte

2.2 Flächennutzungsplanung

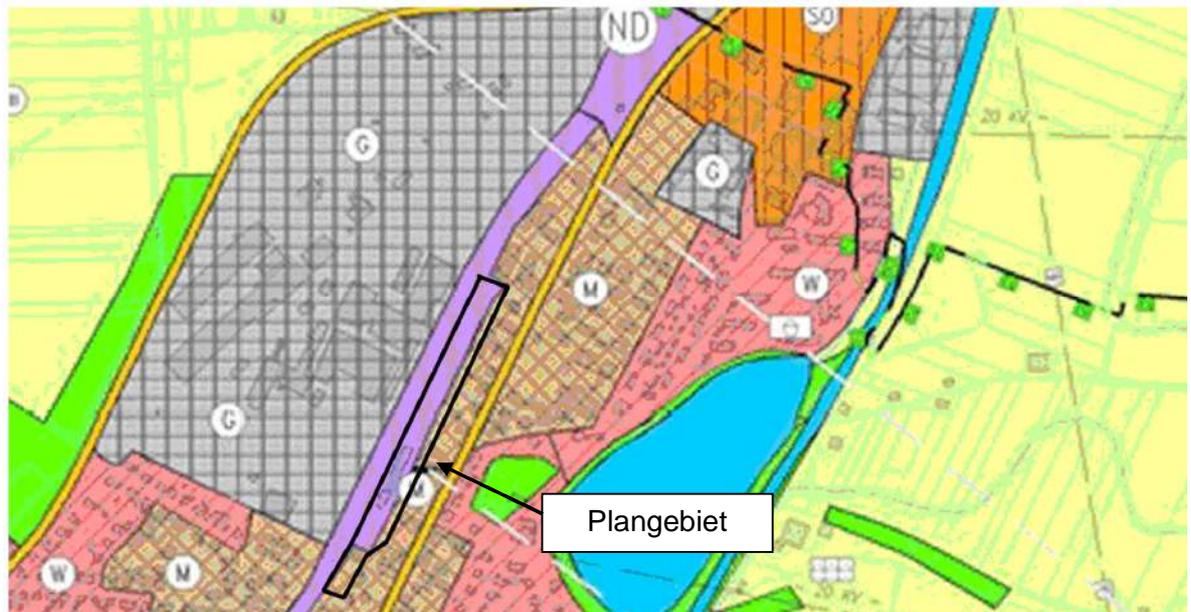
Im Flächennutzungsplan 2020 vom 18.01.2002 ist der Bereich der ehemaligen Verladestation noch als Verkehrsfläche „Bahnanlagen“ (Fläche der Deutschen Bahn) bezeichnet.

Die südlich und östlich angrenzenden Bauflächen an der Bahnhofstraße und an der Donaueschinger Straße sind als gemischte Bauflächen dargestellt.

Mit der vorliegenden Umplanung des ehemaligen Verladebereiches zu „Mischgebiet“ weicht der Bebauungsplan von den Darstellungen des Flächennutzungsplans ab.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 wird der Bebauungsplan vor dem Flächennutzungsplan geändert. Der Flächennutzungsplan wird im Wege der Berichtigung angepasst. Die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets wird nicht beeinträchtigt.

Mit der Festsetzung MI erfolgt eine funktionale Einbindung der funktionslosen Grundstücke in die Umgebungsstruktur.



Planbereich und Umgebung im FNP Hüfingen (Quelle: VWG Donaueschingen)

2.3 Sanierungsplanung

Der südliche Teil des Plangebiets gehört zum Sanierungsgebiet „Unterstadt“ in Hüfingen. Dies betrifft die Flurstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nördlich der Weitengasse und südlich des ehemaligen Verladeareals sowie des Hotels.

Für das Sanierungsgebiet gilt das vereinfachte Verfahren gemäß § 142 Abs. 4 BauGB. Der nördliche Teil des Plangebiets soll in das Sanierungsgebiet „Unterstadt“ einbezogen werden. Dazu hat die Stadt im Herbst 2009 einen Förderantrag auf zusätzliche Mittel gestellt.

3 Planerische Ausgangssituation

3.1 Lage und städtebauliche Einordnung des Plangebietes

Der Planungsraum ist durch seine integrierte, innerstädtische Lage geprägt.

Das Plangebiet liegt zentral in Hüfingen, knapp 450 Meter nördlich vom alten Stadtkern entfernt. 250 m östlich befindet sich der Kofenweiher.

Durch die Lage in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof verfügt das Baugebiet über eine fußläufig erreichbare Anbindung an den ÖPNV. Durch die Bahnhofstraße und die Donaueschinger Straße (L 171) ist das Quartier erschlossen. Die L 171 bindet das Quartier auch an überörtlichen Straßen B 27 und B 31 an.

Ansonsten wird die nähere Umgebung im Norden, Osten und Süden durch eine gewachsene Mischgebietsstruktur mit Gewerbebetrieben bestimmt, während im Westen die Bahnlinie das Plangebiet begrenzt und sich ein Gewerbegebiet mit einem Sägewerk anschließt.

3.2 Geländeverhältnisse und räumliche Merkmale des Plangebietes

Fläche des Planungsraums ca. 13.489 qm

Höhenlage ca. 685 m ü.NN

Länge Nord – Süd: ca. 505 m

Länge West – Ost: ca. 32 m (durchschnittlich)

Das Plangebiet stellt sich im Prinzip als lang gestreckter Streifen entlang der Bahnlinie.

Topographisch ist das Gebiet insgesamt als flach anzusehen. Im nördlichen Bereich des Plangebiets befinden sich einige Böschungen, Absätze und Stützmauern mit einem Höhenunterschied zwischen 0.6 und 1.2 m.

3.3 Eigentumsverhältnisse im Plangebiet

Die Flurstücke im Plangebiet befinden sich mit Ausnahme des Flst. Nr. 42 an der Weitengasse in kommunalen oder öffentlichen Eigentum. Dies gilt auch für die Flurstücke zwischen Stellwerk und Bahnhof und der Baulücke an der Donaueschinger Straße.

3.4 Erschließung / ruhender Verkehr im Plangebiet

Die Erschließung des Quartiers bzw. der Gebäude erfolgt zur Zeit über die Bahnhof- und Donaueschinger Straße, zum anderen über einen Fußweg östlich des ehemaligen Stellwerks, über den die außerhalb des Plangebiets liegenden Garagen südlich der Planstraße A erschlossen werden.

Westlich des Plangebiets liegen die Bahntrasse und der Bahnhof, welcher als Haltepunkt für den Ringzug und die Regionalzüge der DB fungiert. Die Stadt Hüfingen liegt außerdem an einer Hauptstrecke (Donaueschingen – Freiburg) des schienengebundenen Güterverkehrs.

Der Bahnhofsvorplatz ist ausgebaut. Für Park + Ride und Bike + Ride sind entsprechende Anlagen vorhanden.

3.5 Bebauungsstruktur im Plangebiet und in der Nachbarschaft

Im Plangebiet befinden sich drei Gebäude. Im äußersten Süden liegt das ehemalige Stellwerk, etwas weiter nördlich ein Wohnhaus und in Verlängerung des Bahnhofs mit Schulmuseum der ehemalige Bahn-Lagerschuppen, der aktuell von der Stadt zu Lagerzwecken genutzt wird. Vorgesehen ist aber, nach seinem Abbruch, diese Fläche der neuen Mischbebauung MI 2 zuzuführen.

Das alte Stellwerk soll erhalten bleiben und in eine öffentliche Nutzung integriert werden.

Die Umgebungsbebauung ist westlich des Plangebiets, jenseits der Gleise, durch ein Sägewerk geprägt und östlich der Bahnhofstraße durch Mischbebauung mit Haupt- und Nebengebäuden, die teils von der Donaueschinger Straße, teils auch von der nördlichen Bahnhofstraße erschlossen werden.

3.6 Freiraum- und Grünstruktur im Plangebiet

Eine Freiraumstruktur im klassischen Sinn mit den öffentlichen Raum strukturierenden Freiflächen (Parks o.ä.) ist im Plangebiet nicht vorhanden. Zwar stellt das ehemalige Verladeareal eine temporäre Freifläche dar; diese wird jedoch durch den Bebauungsplan überplant und ist in ihrem jetzigen Zustand auch nicht erhaltenswert.

Primär ist das Plangebiet durch seine alleeartige Grünstruktur im Bereich der Bahnhofsstraße und unweit des Hotels charakterisiert, welche im Zuge der Planung erhalten und punktuell ergänzt wird.

3.7 Gewässerschutz

Das Plangebiet liegt im Wasserschutzgebiet Zone III/FTA (TB Schaafäcker). Die in der entsprechenden Rechtsverordnung festgesetzten Bestimmungen sind einzuhalten.

3.8 Gefahrenverdächtige Flächen und Altlasten

Im Plangebiet befindet sich die Altlastenverdachtsfläche „AS Abfüllanlage Fa. Shell“ (s. Kennzeichnung in der Planzeichnung). Abfallrechtlich relevante Untergrundverunreinigungen sind hier nachgewiesen.

Erdarbeiten in diesem Bereich sind fachgutachterlich zu überwachen und zu dokumentieren. Eine Aushubentsorgung hat auf Grundlage von chemischen Analysen auf Grundlage der gültigen abfallrechtlichen Bestimmungen zu erfolgen. Die Dokumentation ist dem Amt für Wasser- und Bodenschutz zu übermitteln.

Auch außerhalb der Verdachtsfläche sind Untergrundverunreinigungen möglich, besonders im Hinblick auf die lange Nutzung als Bahnfläche. Über farbliche oder geruchliche Auffälligkeiten ist das Amt für Wasser und Bodenschutz generell umgehend zu informieren.

Die vorgenannten Belange und Anregungen des Amtes für Wasser- und Bodenschutz werden im Zuge der Freilegung und Baureifmachung der Grundstücke berücksichtigt.

4 Planungskonzept

4.1 Planungsziele

Mit dem Bebauungsplan „Bahnhofstraße“ sollen für den Planungsraum die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung geschaffen werden.

Wesentliche Planungsziele sind:

- Baureifmachung der ehemaligen Verladerampe für eine Mischnutzung von individuellen Gebäuden für Wohnen und Arbeiten.
- Neubebauung der Baulücke an der Donaueschinger Straße für Wohn-, Geschäfts- und Hotelnutzungen.
- Neubebauung im Bereich des ehemaligen Stellwerks für Wohnen und Gemeinbedarf einschließlich neuer Erschließung.
- Ausbau der Bahnhofstraße mit Parkstreifen und Baumpflanzungen.
- Ausbau des bestehenden Fuß- und Radweges von der Weitengasse aus.

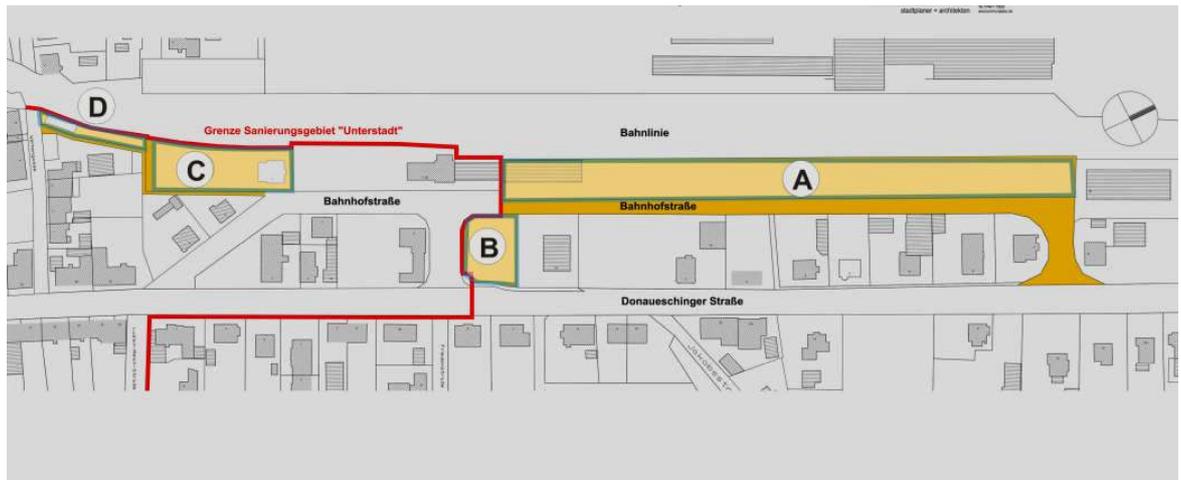
4.2 Bebauung und Nutzung

Im Vorfeld wurden städtebauliche Entwürfe in Alternativen entwickelt und mit dem Gemeinderat diskutiert.

Der nachstehende Entwurf wurde als Grundlage für die weitere Planung beschlossen:



Die Handlungs- und Veränderungsbereiche innerhalb des Plangebietes sind nachstehend schematisch dargestellt:

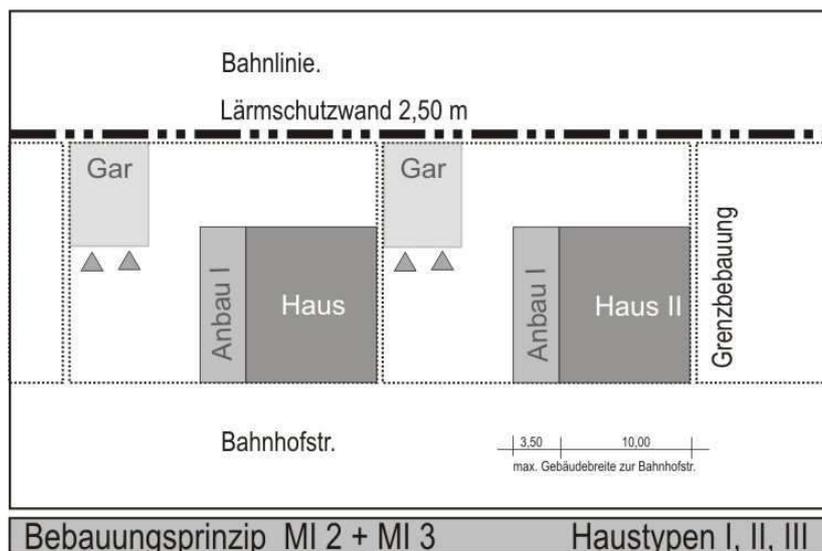


Zentrales Element dieses Konzeptes ist die Bebauung des ehemaligen Ladebereiches zwischen Bahnhofstraße und Bahnanlage (Bereich A).

Ziel ist es, eine bauliche Gesamtanlage durch Addition von gestalteten Einzelhäusern in aufeinander abgestimmter Südorientierung zu errichten.

Gebäudeplanung:

- Einzelhausbebauung mit einseitiger Grenzbebauung
- unterschiedliche Dachformen wie Flachdach, Pultdach oder Satteldach
- benachbarte Häuser sind gestalterisch, insbesondere bezüglich der gewählten Dachform, aufeinander abzustimmen
- Nutzung für Wohnen und Dienstleistungen sowie nicht störendes Gewerbe
- Stellplätze auf dem Grundstück
- Abgrenzung zur Bahn durch eine bis 3 m hohe Lärmschutzwand
- insgesamt sind bis zu 11 Bauplätze mit Größen von 380 – 450 qm möglich.



Bebauungsschema im Bereich A

Die Baulücke an der Ecke Bahnhofstraße / Donaueschinger Straße gegenüber dem Hotel Frank soll mit einem Wohn- und Geschäftshaus bebaut werden (Bereich B).

Durch giebelständige Anordnung des Gebäudes soll im Zusammenspiel mit dem Hotel Frank die Blickachse von der Donaueschinger Straße auf den Bahnhof akzentuiert werden.

Die Erschließung des Areals erfolgt von der Bahnhofstraße aus.

Dies gilt auch für den ruhenden Verkehr, der als Tiefgarage unter dem Gebäude oder ebenerdig auf der Nordseite des Gebäudes organisiert werden kann.

Gebäudeplanung:

- Bebauungsmöglichkeit für ein III-geschossiges Wohn- und Geschäftshaus
- Nutzung für Beherbergungsgewerbe möglich
- Satteldach, giebelständig zur Donaueschinger Straße
- Stellplatznachweis auf dem Grundstück mit angestrebter Tiefgarage oder EG-Parken auf der Nordseite.

Die Gartenfläche des Bereichs C soll einer Bebauung für zwei freistehende Einfamilienhäuser zugeführt werden. Das bestehende II-geschossige Wohngebäude kann erhalten bleiben.

Zur Erschließung der Bauplätze erfolgt eine Verbreiterung des vorhandenen Fußweges und ein Ausbau als befahrbarer Wohnweg für die Anlieger bzw. die Garagen auf dem Flst. Nr. 40.

Möglich ist eine II-geschossige Bebauung mit Satteldach und Garage auf dem Grundstück. Zum Schutz der östlichen Angrenzer wird die Höhe dieser Bebauung angemessen begrenzt.

Das „Restgrundstück“ beim alten Stellwerk (Bereich D) ist räumlich sehr beengt. Unter Beibehaltung des bestehenden Fuß- und Radweges wird die Fläche für eine Sonderbebauung für öffentliche Zwecke im Anschluss an das Stellwerk als „Gemeinbedarfsfläche“ ausgewiesen.

Öffentliche Stellplätze sind an der Weitengasse vorgesehen.

4.3 Verkehr

Die geplante Verkehrsstruktur basiert auf der vorhandenen Erschließung (Bahnhofstraße und Fußweg im südlichen Bereich des Plangebietes). Ein Teil des jetzigen Fußwegs wird zu einer Wohnstraße (Planstraße A) für die Anlieger einschließlich der Garagen auf Flst. Nr. 40 erweitert. Hieran schließt sich ein großzügig dimensionierter Fußweg an, welcher die Planstraße A mit der Weitengasse verbindet und die Gemeinbedarfsfläche auch fußläufig erschließt.

Im nördlichen Teil der Bahnhofstraße ist gemäß STVO ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 30 vorgesehen. Mit dieser Geschwindigkeit wird sowohl dem Bedürfnis nach Ruhe der Anwohner als auch der Notwendigkeit von Kunden- und Lieferverkehr Rechnung getragen.

Der Verkehrsraum ist 10 m breit und wird mit Rücksichtnahme auf den bestehenden Großbaumbestand differenziert gestaltet.

Zur neuen Gebäudezeile des Bereichs A wird ein 2,00 m breiter Gehweg angelegt. Die Fahrbahn passt sich an die Vorgaben der des östlichen Straßenrandes mit vorgesehenen Parkplätzen, Baumquartieren und Grundstückszufahrten an.

Insgesamt ist eine verkehrsberuhigende Gestaltung vorgesehen.

Die Planstraße A zur Erschließung der Baufläche C wird als verkehrsberuhigter Bereich bzw. als Mischverkehrsfläche ausgebaut.

Die notwendigen Stellplätze für die baulichen Anlagen sind auf den jeweiligen Grundstücken nachzuweisen.

4.4 Freiraumstruktur

Die einseitige, lückenhafte Baumreihe der Bahnhofstraße wird durch punktuelle Baumpflanzungen ergänzt. Daneben wird eine Freiraumstruktur mit Quartiersgrünflächen geschaffen, die Zäsuren zwischen den Baugebieten MI 2 und MI 3 schaffen und damit deren Ensemblewirkung verstärken. Die öffentliche Grünfläche zwischen den Gebieten MI 2 und MI 3 dient darüber hinaus der Sicherung der dort liegenden Leitung. Weiterhin wird am südlichen und nördlichen Ende des Plangebiets der Übergang zur angrenzenden Nachbarbebauung akzentuiert.

Private Freiflächen treten in den Bereichen MI 2 und MI 3 zur straßenhingewandten Seite eher funktional als Hoffläche in Erscheinung, im Gebiet MI 1 als Vorgärten und Gärten und im Gebiet MI 4 als repräsentativer Eingangsbereich.

4.5 Technische Infrastruktur

Die vorhandenen Ver- und Entsorgungsanlagen (Abwasser, Elektrizität, Kabel) werden mit genutzt, bzw. im Zuge der Erschließung im südlichen Planungsbereich (Planstraße A und Fußweg) erweitert.

4.6 Lärmschutz

Das Plangebiet ist betroffen durch Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Gewerbelärm. Durch eine schalltechnische Untersuchung des Büros Heine + Jud (Anlage zur Begründung) werden notwendige aktive und passive Schutzmaßnahmen definiert.

Im Bereich des aktiven Lärmschutzes ist eine 2,5 m bis 3,0 m hohe, bepflanzte Schallschutzwand zwischen Bahntrasse und vorgesehener Bebauung geplant. Sie dient im Bereich der Baugebiete MI 2 und MI 3 auch der Gestaltung der Freibereiche (Hofbildung).

Darüber hinaus sind in den Baufeldern MI 1, MI 2 und MI 3 passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Für das Baufeld MI 4 sind passive Lärmschutzmaßnahmen gegen den Verkehrslärm zur Donaueschinger Straße erforderlich.

Dabei dürfen Innengeräuschpegel von 30 dB(A) nachts in Schlafräumen und 40 dB(A) tags in Wohn- und sonstigen Räumen, die dem ständigen Aufenthalt von Menschen dienen, nicht überschritten werden. Sofern diese Pegel nicht durch eine geeignete Grundrissgestaltung eingehalten werden können, sind schallschützende Außenbauteile zu verwenden. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bzw. des Bekanntgabeverfahrens ist vom Bauherrn/Antragsteller als Bestandteil der Bauvorlagen der auf den Einzelfall abgestellte Nachweis der Erfüllung der konkreten erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erbringen. Grundlage hierfür bildet die Schallschutzuntersuchung des Büros Heine + Jud, Stuttgart (828/1 vom 11.03.2010).

5 Flächenbilanz

Gesamtfläche Bebauungsplangebiet ca. 13.500 qm = 100 %

Bauflächen	MI 1 ca.	1.301 m ²	
MI – Mischgebiet	MI 2 ca.	2.116 m ²	
	MI 3 ca.	2.598 m ²	
	MI 4 ca.	943 m ²	
Summe MI	ca.	6.958 m ²	52 %
Gemeinbedarfsfläche	ca.	284 m ²	2 %
Verkehrsflächen			
Öffentliche Verkehrsfläche	ca.	5.192 m ²	
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	ca.	540 m ²	

Summe Verkehrsflächen	ca.	5.732 m ²	42 %
Öffentliche Grünflächen	ÖF 1 ca.	107 m ²	
	ÖF 2 ca.	155 m ²	
	ÖF 3 ca.	92 m ²	
	ÖF 4 ca.	172 m ²	
Summe öffentlicher Grünflächen	ca.	526 m ²	4%

6 Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung

Der Flächennutzungsplan stellt für diesen Bereich Hüfingens gemischte Bauflächen dar. Der zwischenzeitlich funktionslose Verladebereich wurde bereits „entwidmet“ und steht für eine Neuordnung zur Verfügung. Mit der Festsetzung als Mischgebiet wird die vorhandene städtebauliche Nutzung der Umgebung aufgenommen und unter Berücksichtigung der kommunalen Planungsziele für den Planungsraum fortgeschrieben.

In den Baugebieten MI 2, MI 3 und MI 4 (Mischgebiete) werden Gartenbaubetriebe, Tankstellen sowie Vergnügungsstätten aller Art ausgeschlossen. Eine gehaltvolle Mischnutzung in zentraler Lage würde durch den Flächenbedarf und die Emissionen der genannten Nutzungen sehr erschwert. Im Baugebiet MI 1 werden zusätzlich Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes ausgeschlossen, da der Störgrad dieser Nutzungen aufgrund des geringen Abstands der Nachbarn dort zu bodenrechtlichen Spannungen (Nutzungskonflikte durch Verkehrsaufkommen) führte.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Grundflächenzahl (GRZ)

Im Bebauungsplan werden Grundflächenzahlen von max. 0,6 gemäß § 17 BauNVO in den Gebieten MI 1, MI 2 und MI 3 festgesetzt. Überschreitungen durch bauliche Anlagen unter der Geländeoberfläche sind unter den benannten Bedingungen zulässig. Hiermit wird eine angemessene Baustruktur und Dichte für die gewünschte Mischnutzung erreicht und gleichzeitig den Investoren und Eigentümern eine größtmögliche Grundstücksausnutzung gewährt.

Im Baugebiet MI 4 ist die GRZ auf 0,5 beschränkt worden, da die geplante Höhe des Gebäudes größere Abstandsflächen erfordert und für die Torsituation und das Ortsbild ein gut proportionierter Achsenraum an dieser Stelle benötigt wird. Gleichzeitig wird die nordseitige Abstandsfläche des Grundstücks eventuell zur Nutzung für Stellplätze benötigt.

Insgesamt wird somit dem Grundsatz eines ressourcenschonenden Umgangs mit Grund und Boden Rechnung getragen.

Zahl der Vollgeschosse / Höhe der baulichen Anlagen

Die Festsetzungen zur Geschossigkeit und den Gebäudehöhen dienen zur Realisierung der angestrebten städtebaulichen Nutzung und unterstützen die geplanten Proportionen der Baukörperentwicklung.

Für die Baufelder MI 2 und MI 3 werden zwingend zwei Vollgeschosse festgesetzt, um die geplante Höhenwirkung des städtebaulichen Ensembles zu unterstützen und auf der anderen Seite Probleme mit der Besonnung / Verschattung aufgrund der einseitigen Grenzbebauung zu minimieren.

Für das Baufeld MI 1 wird die Gebäudehöhe auf maximal zwei Vollgeschosse begrenzt. Die maßgeblichen Höhenfestsetzungen für den Trauf- und Firstbereich wurden in der Form begrenzt, dass das zweite Vollgeschoss durch den Ausbau des Dachgeschosses ermöglicht wird. Mit der Begrenzung der Gebäudehöhen wird in diesem Bereich des

Planungsareals den Belangen der westlich angrenzenden Nachbarbebauung Rechnung getragen.

Im Bereich des Baufeldes MI 4 wird durch die Festsetzung von maximal drei Vollgeschossen zum einen dem Raumbedarf der dort angestrebten Geschäfts- und Dienstleistungsbebauung Rechnung getragen, zum anderen erlaubt die stadträumliche Situation in diesem Bereich ein erhöhtes Bauvolumen.

6.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Überbaubare Grundstücksflächen

Mit den im zeichnerischen Teil festgesetzten flächenhaften Baufenstern sowie den getroffenen Festsetzungen zur Bauweise soll die angestrebte Baukörperanordnung ermöglicht werden, ohne die Grundstückszuschnitte vorab festlegen zu müssen.

Im Gebiet MI 1 werden nur Baugrenzen festgesetzt. Die städtebauliche Lage rechtfertigt eine Flexibilität bei der Gebäudeanordnung.

In den Baufeldern MI 2, MI 3 sowie MI 4 werden zudem Baulinien festgesetzt. Damit soll insbesondere das angestrebte Bebauungsmuster des städtebaulichen Konzeptes und die Wirkung der geplanten Bauzeile an der Bahnhofstraße als städtebaulich-architektonisches Ensemble unterstützt werden.

Bauweise

Durch die Festsetzung der abweichenden Bauweise als „einseitige Grenzbebauung“ wird das angestrebte Bebauungsmuster des städtebaulichen Konzeptes in den Rechtsplan übernommen. Die Bauweise ermöglicht eine effiziente Nutzung und Bebauung der Grundstücke. Mit der einseitigen Grenzbebauung und der Begrenzung der Gebäudebreite wird die Verschattung minimiert, soweit es bei Einzelgebäuden und unter Berücksichtigung einer ökonomischen Ausnutzung von Grund und Boden sowie der damit zusammenhängenden Wirtschaftlichkeit des Bauens möglich ist. Durch die Anordnung der Hauptgebäude an der nördlichen Grundstücksgrenze ergibt sich für die Freiflächen eine günstige Süd- bzw. Westausrichtung.

Mit der offenen Bauweise in den Gebieten MI 1 und MI 4 wird die bauliche Struktur des Umfeldes aufgenommen, damit wird ein möglichst harmonisches Einfügen der neuen Baukörper bezweckt.

Stellung baulicher Anlagen

Die Ausrichtung der Gebäude in Ost-Westrichtung begünstigt auch eine solare Nutzung der Dachflächen und erhöht die städtebauliche Energieeffizienz potentiell.

6.4 Garagen, Carports, Stellplätze und Nebenanlagen

Mit der Zielsetzung eines geordneten Siedlungsbildes und der Sicherung der Quartiersqualität werden in allen Baugebieten Festsetzungen zur Lage und Anordnung von Stellplätzen, Garagen und Tiefgaragen getroffen.

Im Baugebiet MI 4 wird eine Fläche für eine Tiefgarage vorgesehen, die an dieser Stelle den notwendigen Stellplatzbedarf freiraumverträglich lösen kann. Ebenerdiges Parken auf dem Grundstück ist möglich von der Nordseite, hilfsweise durch Inanspruchnahme des angrenzenden Grundstücks.

In den Baufenstern MI 2 und MI 3 sind Carports und Garagen an die südwestliche Grundstücksrückseite anzuordnen, um eine größtmögliche Besonnung und Nutzungsqualität der Gebäude und privaten Freiflächen sowie der Hofflächen sicher zu stellen.

Im Gebiet MI 1 sind die Garagen bzw. Carports an die nordwestliche Grundstücksecke zu bauen. Hiermit wird einerseits sichergestellt, dass auch Fahrzeuge mit größeren Schleppkurven bei relativ schmaler Erschließung in die Garage einfahren können, gleichzeitig werden die Freiräume im Süden freigehalten.

6.5 **Gemeinbedarfsflächen**

Unter Einbeziehung des erhaltungswürdigen Stellwerk-Gebäudes wird die Fläche zwischen Bahngleis und Fuß- / Radweg für den Bau einer öffentlichen, sozialen bzw. kulturellen Einrichtung als Gemeinbedarfsfläche festgesetzt.

6.6 **Verkehrsflächen**

Straßenverkehrsflächen

Die dargestellten öffentlichen Verkehrsflächen geben im Westlichen die bestehende Erschließungssituation wieder. Sie gewährleisten eine leistungsfähige und angemessene Erschließung für alle Verkehrsarten. Vorgesehen ist ein temporeduzierter Ausbau für den Anliegerverkehr.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung dient als Wohnstraße für die angrenzende Neubebauung (MI 1). Sie soll als Mischverkehrsfläche für alle Verkehrsarten ausgebaut werden.

Der anschließende Fuß- und Radweg sichert die gut frequentierte Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Weitengasse.

An der Weitengasse dienen öffentliche Stellplätze dem Bedarf der angrenzenden Nutzung.

Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt

Um die angestrebte Grundstücksnutzung des Baufeldes MI 4 mit einem qualitätsvollen Vorplatz zum öffentlichen Raum zu sichern, wird der Ein- und Ausfahrtsbereich durch die Festsetzung von Verbotflächen definiert vorgegeben.

6.7 **Öffentliche Grünflächen**

Die Neubebauung an der Bahnhofstraße soll sich als eigenständiges, städtebauliches Ensemble von der vorhandenen Baustruktur abheben. Die festgesetzten Grünflächen schaffen hierzu eine Zäsur zu den jeweils angrenzenden Bebauungen und gliedern das Plangebiet in Abschnitte.

6.8 **Pflanzgebote und Pflanzbindungen**

Die vorhandenen Bäume prägen im Bereich des Hotels die Blickbeziehung zum Bahnhof. Im Bereich der Bahnhofstraße dienen sie zur Eingrünung des Straßenraums und verleihen der Bahnhofstraße neben schattenspendenden und kleinklimatischen Effekten einseitigen Alleecharakter. Wo möglich, werden punktuell Baumstandorte zur Ergänzung der Allee festgesetzt.

6.9 **Lärmschutz**

Das Plangebiet ist mit Gewerbe-, Straßen- und Schienenlärm belastet. Die Ergebnisse des Gutachtens von Heine + Jud (Anlage) fließen in die Festsetzungen zum Schutz der Wohnnutzung ein. Auf die Ausführungen und Begründungen in diesem Gutachten wird verwiesen (s. auch Ziffer 4.6).

6.10 **Herstellung des Straßenkörpers**

Die Festsetzung dient der Gewährleistung des fachgerechten Straßenbaus nach dem Stand der Technik. Daher sind in einem seitlichen Abstand von 0,50 m zu den öffentlichen Verkehrsflächen entsprechende bauliche Maßnahmen zulässig.

6.11 Kennzeichnung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen verunreinigt sind

Die im Bodenschutz- und Altlastenkataster verzeichnete Altlastenverdachtsfläche „AS Abfüllanlage Fa. Shell“ wird im Bebauungsplan gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB nachrichtlich gekennzeichnet.

6.12 Sichtfelder

Die im Plan eingetragenen Freihaltezonen sind zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtfelder für den Straßenverkehr freizuhalten.

7 Begründung der örtlichen Bauvorschriften

Ziel der Örtlichen Bauvorschriften ist es, in positiver Weise Einfluss auf die Gestaltung der baulichen Anlagen und der Freiflächen zu nehmen. Die Festsetzungen sind im Hinblick auf die besondere städtebauliche Lage des Plangebietes, insbesondere der Baufelder MI 2, MI 3 und MI 4 sowie zur allgemeinen Ortsbildgestaltung erforderlich.

7.1 Dachgestaltung

Die unterschiedlichen Dachformen und Dachneigungen, die Stellung der baulichen Anlagen und die Dachgestaltung wurden so festgesetzt, dass sich die Neubebauung harmonisch in die Umgebungsbebauung einfügt.

Mit den differenzierten Festsetzungen für die Baufelder MI 2 und MI 3 soll eine architektonisch abgestimmte Gruppenbebauung mit ablesbarer individueller Qualität als Ensemble erreicht werden.

Die städtebaulich maßgebliche Struktur wird bei niedrigen Gebäuden (zwei bis drei Geschosse) durch die Hauptdächer bestimmt.

In den Gebieten MI 2 und MI 3 sind flach geneigte Sattel-, Pult oder Flachdächer vorgeschrieben, wobei die zuerst begonnene Dachform innerhalb eines Baufeldes weitergeführt werden muss; d.h. die Dachformen sind aufeinander abzustimmen. Auf diese Weise soll ein moderner architektonischer Akzent gesetzt und gleichzeitig das geplante städtebauliche Ensemble gegenüber der eher traditionellen Bebauung auf der Ostseite der Bahnhofstraße hervorgehoben werden.

Mit den getroffenen Festsetzungen zur Dachneigung soll in den Baufeldern MI 2 und MI 3 eine moderne architektonische Gestaltung der Bauzeile unterstützt werden (zweigeschossige Bebauung mit relativ flachem Dach – kein Ausbau des Daches als drittes Geschoss).

In den Baufeldern MI 4 sowie MI 1 sind steilere Dachneigungen festgesetzt. Im Gebiet MI 1 soll so ein Dachausbau zum zweiten Vollgeschoss ermöglicht werden.

Im Gebiet MI 4 verlangt die geplante Höhenentwicklung des Gebäudes ein steileres Dach, damit dieses überhaupt wahrgenommen wird.

Dachaufbauten werden in den Baufeldern MI 2, MI 3 und MI 4 ausgeschlossen, um eine einheitliche, moderne Dachlandschaft, basierend auf der Entwicklungsstudie Bahnhofstraße, zu gewährleisten. Im Gebiet MI 1 ist die vorgesehene Bebauung traditioneller in Anlehnung an die Nachbarbebauung, entsprechend sind hier Dachaufbauten möglich, wobei jedoch auf die Proportionalität der Gauben im Verhältnis zum Dach Wert gelegt wird und die Mindestabstände zu den Bauteilen des Hauptbaukörpers fixiert werden.

Über die getroffenen Vorgaben zur Dacheindeckung soll verhindert werden, dass ortsfremde und untypische Materialien und Farbgebungen für die das Orts- und Landschaftsbild prägenden Dächer verwendet werden. Im den Gebieten MI 2 und MI 3 ist zusätzlich auch auf die Ensemblewirkung durch Abstimmung der Farben zu achten, hier

spielt neben der gestalterischen Wirkung des Einzelgebäude auch die Gesamtwirkung des Ensembles eine tragende Rolle.

Auch Solaranlagen sollten sich in das Ortsbild einfügen, da prominent in Erscheinung tretende Aufbauten die sonstigen gestalterischen Vorgaben konterkarieren können, wie die Problematik von Solaranlagen auf denkmalgeschützten Gebäuden zeigt.

7.2 Werbeanlagen

Durch die getroffenen Regelungen sollen Sichtbeeinträchtigungen und eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch die Gestaltung der Werbeanlagen ausgeschlossen werden.

7.3 Intensive Dachbegrünung

Zur Vermeidung eines unnötig hohen Versiegelungsgrades, als stadtökologischer Beitrag sowie zur Erhöhung des Grünanteils und der Verbesserung der Wohnumfeldqualitäten wird die Dachbegrünung von Tiefgaragen und Nebenanlagen sowie Carports und Garagen mit Dachneigung bis max. 10° festgesetzt. Dies mildert die gestalterische Dominanz größerer Nebenanlagen, sofern diese nicht anderweitig z.B. als Terrasse genutzt werden.

7.4 Gestaltung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke

Stellplätze, Zufahrten und vergleichbare Anlagen sind mit wasserdurchlässigen Materialien zu errichten, so dass der Versiegelungsgrad der Grundstücke so gering wie möglich gehalten wird. Dies dient der Förderung eines städtebaulich ansprechenden Ortsbildes und soll auch ein Mindestmaß an Durchgrünung des Innenstadquartiers sicherstellen.

Einfriedungen sollen dem Charakter der Stadt Hüfingen entsprechen. Sie sind daher in der Höhe und in der Auswahl der Materialien beschränkt. So wird gleichzeitig Privatsphäre geschaffen und das Ortsbild gewahrt. Zur Wahrung der Verkehrssicherungspflicht ist der Bereich der festgesetzten Gemeinbedarfsfläche zu den Bahnanlagen durch eine Einfriedung ohne Öffnung abzugrenzen.

Vorgartenzonen sind zu begrünen bzw. als Gärten zu nutzen. Durch die Begrünung privater Freiflächen wird der kleinstädtische Charakter des Ortsbildes bewahrt und die Qualität des Wohnumfeldes erhöht.

Damit das Ortsbild nicht durch sichtbare Abstellplätze von Mülltonnen beeinträchtigt wird, sind die entsprechenden Lagerplätze einzugrünen.

7.5 Sonstige bauordnungsrechtliche Bestimmungen

Durch die getroffenen Regelungen zum Ausschluss von Niederspannungsfreileitungen sowie die Einschränkungen zu Satelliten- und Antennenanlagen soll eine qualitätsvolle Gestaltung der bauliche Anlage und der Freiflächen unterstützt werden. Die Bestimmungen sind im Hinblick auf die besondere städtebauliche Lage des Plangebietes zur Ortsbildgestaltung erforderlich.

Insgesamt geben die Bestimmungen einen Rahmen vor, innerhalb dessen ein geordnetes Erscheinungsbild des Plangebietes und eine harmonische Einbindung in das Stadtbild von Hüfingen gewährleistet sind.

7.6 Kenntnigabepflicht

Mit den Festsetzungen zur Kenntnigabepflicht soll sichergestellt werden, dass „Verunstaltungen“ präventiv vermieden werden können.

7.7 Stellplatznachweis

In den Baufeldern MI 1 und MI 4 ist von einem erhöhten Stellplatzbedarf auszugehen. Diesem wird durch die Festsetzung von 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit Rechnung getragen.

8 Abwägung der Belange

8.1 Information der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit hatte Gelegenheit vom 01.03. bis 12.03.2010 sich gem. § 13a Abs. 3 Nr. 2 über die Vorplanung zu informieren.

Von den Anwohnern des Hauses Bahnhofstr. 4 wurden Anregungen zur Planung gegeben:

- Einspruch gegen die Bebauung im Baufenster MI 1 mit zwei Einfamilienhäusern
- die Belastung durch Lärm und Jugendliche ist schon hoch und nimmt durch die Bebauung und Erschließung noch zu
- durch die Neubebauung erfolgt eine Verschattung der Abendsonne.

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 24.03.2010 darüber beraten und die öffentlichen und privaten Belange wie folgt abgewogen:

- an der geplanten Bebauung mit zwei Einfamilienhäusern wird festgehalten, da die „zusätzliche Umfeldbelastung“ im Innenbereich zumutbar ist und keine Beeinträchtigung darstellt.
- Zur Reduzierung der Verschattung werden die zulässigen Bauhöhen im MI 1 um zwei Meter von einer Firsthöhe bisher 10 m auf 8 m und einer Traufhöhe von bisher 6,5 m auf 4,5 m reduziert.

8.2 Öffentliche Auslegung und Beteiligung der Behörden

Das Beteiligungsverfahren nach § 3 (2) bzw. § 4 (2) BauGB wurde in der Zeit vom 15.04.2010 bis 17.05.2010 durchgeführt. Sowohl von Seiten der Öffentlichkeit, als auch von den Behörden wurden Stellungnahmen zur Planung vorgebracht.

Sämtliche Anregungen und Hinweise wurden protokolliert und in der Abwägungstabelle zusammengestellt (s. Anlage).

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens waren keine planinhaltlichen Änderungen oder Ergänzungen der Festsetzungen des Bebauungsplans erforderlich. Die vorgebrachten Stellungnahmen konnten durch redaktionelle Ergänzungen bzw. durch die Aufnahme von Hinweisen berücksichtigt werden.

Für eine ausführliche Darstellung der eingegangenen Stellungnahmen und deren planerischen Berücksichtigung wird auf die beiliegende Abwägungstabelle verwiesen.

9 Auswirkungen der Planung

Mit dem Bebauungsplan-Verfahren werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung einer Wohn- und Mischnutzung im Innenbereich geschaffen.

In Folge der Planungsumsetzung sind folgende Auswirkungen zu erwarten:

- Aufwertung einer innerstädtischen Brache
- Aktivierung eines attraktiven Standortes für ein differenziertes Bauplatzangebot für Wohnen und Arbeiten als Mischnutzung
- Schließung von Baulücken

- Aufwertung des Bahnhofumfeldes
- Beitrag zur Stadtsanierung.

Durch die Konversion einer Bahnfläche mit einem städtebaulichen Ensemble und der Schließung von Baulücken erfolgt eine städtebauliche Aufwertung der jetzt minder genutzten Brachflächen. Die Festsetzungen sichern eine angemessene städtebauliche Entwicklung hinsichtlich der Nutzung und Gestaltung des Areals.

Städtebauliche Konflikte sind mit dieser Planung nicht vorgegeben, da nachbarschaftlichen Konflikten durch die Anpassung erlaubten Nutzungen gerade auch im südlichen Bereich des Plangebietes vorgebeugt wird.

Immissionsschutz

Mit der Planung der Bebauung in unmittelbarer Nachbarschaft zur angrenzenden Bahnanlage bedürfen der Ansatz der Konfliktbewältigung und die Ermittlung eventueller Störwirkungen sowie entsprechender Maßnahmen besonderer Sorgfalt. Hierzu ist ein immissionsschutzrechtliches Gutachten zur Bewertung des potenziell einwirkenden Verkehrs- und Gewerbelärms auf die Bauflächen erstellt worden. Die Zulässigkeit der Vorhaben ist somit vorbehaltlich des Nachweises der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit bzw. hinreichender Maßnahmen zur angemessenen Beachtung der Grenz- bzw. Richtwerte zu sehen.

In diesem Sinne wurden im Bebauungsplan entsprechende Vorgaben getroffen, um mögliche Konflikte auszuschließen.

Verkehrssituation

Negative Auswirkungen auf die Verkehrssituation sind nicht erkennbar.

Die Bahnhofstraße ist aufgrund ihrer früheren Nutzung zur gewerblichen Andienung des Ladegleises ausreichend dimensioniert und kann den neuen Anliegerverkehr aus der Neubebauung gut aufnehmen.

Die Straße wird verkehrsberuhigt ausgebaut und erhält Längsparkstände.

Fremdverkehre sind aufgrund der parallel verlaufenden Donaueschinger Straße nicht zu erwarten.

Die Andienungsfunktion für den Bestand bleibt uneingeschränkt erhalten.

Auswirkungen auf die Umwelt

Durch die Konversion sind keine wesentlichen Umweltgüter betroffen. Im Zuge des Bebauungsplan-Verfahrens wird keine formelle Umweltprüfung durchgeführt, da die Vorprüfung im Rahmen der Verfahrensvorbereitung ergab, dass der Bebauungsplan keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Abs. 4 Satz 4 in der Abwägung zu berücksichtigen wären.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass der Siedlungsraum im Zuge der Neubebauung eher aufgewertet wird.

Finanzielle Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt

Die Realisierung des Bebauungsplans erfolgt im Rahmen des laufenden Sanierungsverfahrens „Unterstadt“. Förderfähige Erschließungs- und Freilegungsarbeiten werden über das LSP gefördert.

Alle bebaubaren Flächen sind im Eigentum der Stadt Hüfingen.

Nach Reprivatisierung der erschlossenen Bauflächen ist davon auszugehen, dass die entstandenen Kosten wieder ausgeglichen sind.

Sonstige Auswirkungen

Durch Zuwachs von Einwohnern in unmittelbarer Nähe des Zentrums von Hüfingen wird das städtische Leben in Hüfingen und auch die Finanzkraft Hüfingens mittelfristig gestärkt, die städtische Infrastruktur wird besser ausgelastet.

10 Planverwirklichung

Da die Bauflächen in Eigentum der Stadt Hüfingen sind und veräußert werden, sind konventionelle Plansicherungsinstrumente BauGB §§ 14 – 28 BauGB nicht notwendig. Die Verwirklichung wird zusätzlich erleichtert, da das gesamte Plangebiet im Sanierungsgebiet Unterstadt liegt.

Die Herstellung von Erschließungsanlagen im südlichen Teil des Plangebiets ist notwendig, da die vorhandenen Wege zu einer Wohnstraße umgewidmet bzw. erweitert werden. Hierfür sind Grundstücksteilkäufe gegenüber vom ehemaligen Stellwerk erforderlich. Ebenso müssen dort Parkplätze geschaffen werden, sofern das ehemalige Stellwerk umgenutzt wird. Daneben wird auch die Bahnhofstraße umgebaut.

11 Verfahrensablauf

Verfahrensdaten

- | | | |
|--|-----|------------|
| • GR-Aufstellungsbeschluss | | 30.04.2009 |
| • Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses und der frühzeitigen öffentlichen Informationsmöglichkeit | | 25.02.2010 |
| • Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 13a Abs. 3 Nr. 2 | vom | 01.03.2010 |
| | bis | 12.03.2010 |
| • GR Entwurfs- und Offenlagebeschluss | | 24.03.2010 |
| • Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung | | 07.04.2010 |
| • Öffentliche Auslegung und Behördenbeteiligung | vom | 15.04.2010 |
| | bis | 17.05.2010 |
| • GR Abwägung | | 24.06.2010 |
| • GR Satzungsbeschluss | | 27.06.2013 |
| • Rechtskraft durch öffentliche Bekanntmachung | | 03.07.2013 |

12 Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. 2004 I S.2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21.12.2006 (BGBl. 2006 I S. 3316) m.W.v. 01.01.2007

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)

Planzeichenverordnung (PlanzVO) vom 18.12.1990.

Landesbauordnung (LBO) für Baden-Württemberg vom 08.08.1995 (GBl. 1995 S. 617), zuletzt geändert durch Art. 1 des Landes vom 10.11.2009 (GBl. Nr.1 9, S. 615) und Artikel 9 des Gesetzes vom 17.12.2009 (GBl. Nr. 23, S. 809) in Kraft getreten am 01.03.2010.

Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24.07.2000 (GBl. S. 582, ber. S. 698) zuletzt geändert 14 Oktober 2008 (GBl. S. 343, 354).