

Gemeinde Sinzheim

Begründung zum Bebauungsplan

„Im Niederfeld“

Pforzheim, den 28.10.2005 /08.09.2006
/19.09.2007 /16.07.2008 /15.10.2008



(Dipl.-Ing. Dieter Reininghaus)

INHALT

	Seite
1	Vorbemerkungen zur neuen Auslegung im Sommer 20081
2	Ausgangssituation1
3	Bestandssituation2
4	Vorgaben übergeordneter Planungen3
5	Städtebauliche Konzeption.....3
6	Erschließung5
7	Immissionsschutz.....6
8	Bauliches Konzept – Textfestsetzungen9
9	Umweltbelange.....11
10	Bodenordnung und Umsetzung11
11	Statistik – Flächenbilanz12
12	Anlagen.....12

1 Vorbemerkungen zur neuen Auslegung im Sommer 2008

Die intensiven Bemühungen zur Vermarktung der Bauplätze in dem Baugebiet haben zu der Erkenntnis geführt, dass insbesondere die Bauplätze, welche unmittelbar entlang der Bahntrasse und der gut vier Meter hohen Lärmschutzwand liegen, schwierig zu bewerten sind.

Daher wurde der planerische Entschluss gefasst, entlang der Bahn bzw. des begleitenden Radwegs zunächst eine elf Meter breite Grünzone zu schaffen – als bepflanzter Wall, welcher die „harte“ Wirkung der Lärmschutzwand mildert, zugleich aber auch bewirkt, dass die Bebauung auf ca. 25 Meter Abstand zur Lärmschutzwand rücken kann.

Damit gelangt die Bebauung (bei einer kleinen Ausnahme in der Südwest-Ecke) aus dem Bereich entlang der Bahnstrecke heraus, welcher mit besonderen Vorkehrungen zum Immissionsschutz für Schall- und Erschütterungen belegt ist. Gleichzeitig wird es möglich, die Gärten der Grundstückszeile entlang der Bahn in westlicher Richtung auf das öffentliche Grün hin zu orientieren und nicht zur innergebietlichen Erschließungsstraße.

Aus dieser konzeptionellen /städtebaulichen Änderung resultieren eher räumliche Verschiebungen in der Lage der Straße sowie der Grundstücke als Veränderungen in der Anordnung und Qualität der Erschließungsanlagen sowie künftiger Hochbauten.

Ziel soll sein, nunmehr mit den vorhandenen Bauplatz-Interessenten und mit einer Zwischenfinanzierung durch die Gemeinde die Erschließung des Gebiets noch in 2008 durchzuführen. Damit kann ein wichtiger Schritt der „Innenentwicklung“ in der Gemeinde Sinzheim vollzogen werden.

2 Ausgangssituation

Der Nordrand des Siedlungsgebiets von Sinzheim ist – von Norden/ Baden-Baden her kommend – von gewerblicher Nutzung geprägt. Dort, wo das „ursprüngliche“ Siedlungsgebiet der Ortslage beginnt und im Flächennutzungsplan Mischbauflächen ausgewiesen sind, wurde zur besseren Vertei-

lung des innerörtlichen Verkehrs – insbesondere zu den Ortsteilen Litzlung und Kartung westlich der Bahnstrecke – ein Kreisell gebaut.

An diesen Kreisell setzt auch die Straße „Im Niederfeld“ an und stellt damit zugleich die wichtigste Verbindung zwischen Plangebiet und örtlichem Hauptstraßennetz dar.

Ursprüngliche Intention war es, bestehende und neu mögliche Bebauung zwischen der Straße „Im Niederfeld“ im Nordosten sowie der Bahnhofstraße im Südsüdwesten insgesamt durch Bebauungsplan neu zu ordnen. Damit sollte gewissermaßen im Nordteil des Gesamt-Plangebiets ein „Außenbereich im Innenbereich“ erschlossen und im Südteil eine „Nachverdichtung“ betrieben werden.

Grundsatz der Baugebietsentwicklung ist von der Gemeinde aus, dass die Entwicklungskosten (Bebauungsplan, Umweltplanung etc.) von den Eigentümern getragen werden. Da die Eigentümer im Südteil zu geringe Chancen für eine Umsetzung der Planung sehen bzw. die Kostentragung nicht unterzeichnet haben, wird zur öffentlichen Auslegung nurmehr der nördliche Teil des Baugebiets in der verbindlichen Bauleitplanung weiter voran getrieben. **Der Südteil ist also nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplans „Im Niederfeld“.**

Um die Aufschließung als Baugebiet zu betreiben, hat die Gemeinde Sinzheim die Weber-Consulting Beratungs GmbH als Erschließungsträgerin mit der Entwicklung des Gesamt-Baugebiets beauftragt.

3 Bestandssituation

An der Nordgrenze des Plangebiets wurde vor wenigen Jahren ein Gasthaus errichtet. Es schließen sich nach Süden hin ackerbaulich genutzte Flurstücke an. Sodann folgen zwei mit je einem Wohnhaus bestandene größere Grundstücke, die von der Bahntrasse im Nordwesten bis zur Hauptstraße im Südosten durchgehen. Diese bereits wohnbaulich genutzten Grundstücke gehören nicht mehr zum Geltungsbereich des Bebauungsplans, da hier – ohne den zuvor mit konzipierten Südteil des Baugebiets – kein städtebaulicher Regelungsbedarf besteht.

Im Osten werden die bebauten Bestandsgrundstücke an der Hauptstraße mit in den Geltungsbereich einbezogen, um den dortigen Bewohnern eine Erweiterung ihrer Grundstücke nach Westen zu ermöglichen.

Im Norden wurde zur öffentlichen Auslegung im Herbst 2007 das bisherige Bahngrundstück westlich des gewerblichen Betriebs Im Niederfeld Nr. 8 mit aufgenommen, um auf dem bislang brach liegenden Grundstück eine auf Lagerzwecke konzentrierte gewerbliche Nutzung zu ermöglichen.

4 Vorgaben übergeordneter Planungen

Der am 07.04.2006 genehmigte Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Sinzheim/ Hügelsheim stellt für das Plangebiet „Im Niederfeld“ Mischbauflächen dar.

Damit ist der Bebauungsplan aus dem wirksamen Flächennutzungsplan gemäß § 8 Absatz 2 Baugesetzbuch entwickelt.

5 Städtebauliche Konzeption

Aufgabenstellung für die im Bebauungsplan dargestellte städtebauliche Konzeption ist es, die nördliche Teilfläche sinnvoll neu zu erschließen und eine Bebauung zu ermöglichen, welche der spezifischen Situation und Lage entspricht.

Schon zu einem früheren Zeitpunkt musste der planerische Gedanke aufgegeben werden, eine durchgängige Straßenverbindung von der Straße „Im Niederfeld“ im Nordosten bis hin zur Bahnhofstraße im Süden zu schaffen. Hierfür hätte es der „Durchschneidung des „Riegels“ der beiden bebauten Grundstücke am heutigen Südrand des Plangebiets bedurft (Flurstücke 483 und 483/1) – was keine Zustimmung bei den Eigentümern fand.

Zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans hat der Gemeinderat Folgendes in die planerischen Überlegungen eingestellt: Vor dem Hintergrund, dass die Eigentümer im Südteil des Plangebiets keine großen Chancen für die Vermarktung ihrer Grundstücke sehen, möchten sie nicht in Verfahrenskosten für Bauleitplanung und Baulandumlegung sowie Steuerung investieren. Aus diesem Grund wird nunmehr zur öffentlichen Auslegung **der Südteil aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans „Im Niederfeld“ heraus genommen.**

Da es sich bei dem Plangebiet auf Grund der Rahmenbedingungen nicht um eine „1 A-Lage“ handelt, bedarf es besonderer Überlegungen, welches bauliche Nutzungsprogramm hier zweckmäßig ist. Es konnte ein Bauträger gewonnen werden, der bereit ist, im wesentlichen Doppelhäuser zu errichten und dafür entsprechende Grundstücksflächen anzukaufen.

Aufgrund zu beengter Verhältnisse wurde dafür die ursprüngliche Absicht aufgegeben, parallel zur Bahntrasse zwei 8er-Hausgruppen planerisch vorzubereiten.

Inzwischen erfolgte ganz im Norden eine Erweiterung des bisherigen Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Für das dortige etwa dreieckig geformte Flurstück gibt es Nutzungsinteressen von beiden Seiten: vom Gewerbebetrieb östlich der Verlängerung „Im Niederfeld“ (beabsichtigte Nutzung: Lagerfläche sowie Gebäude zum Unterstellen von Fahrzeugen) sowie vom gastronomischen Betrieb südlich (beabsichtigte Nutzung: Stellplätze). Daneben muss die Straße „Im Niederfeld“ hier eine Wendeanlage erhalten und ist eine Verbindung zum Radweg vorzusehen.

Die planerische Lösung für diesen Bereich wurde von der Gemeindeverwaltung basierend auf Gesprächen mit den Beteiligten ausgearbeitet und wurde als Bebauungsplan-Inhalt mit öffentlich ausgelegt.

Da diese Nordspitze bislang durch den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Bahnstrecke belegt ist, aber gemäß Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG nicht mehr benötigt wird, erfolgt durch den Bebauungsplan somit also eine Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, um die Normenkollision aufzulösen.

Die Grünkonzeption im Baugebiet sieht westlich des Gaststättenbetriebs den Kinderspielplatz vor. Dieser ist notwendig, weil im näheren Umfeld keine Spielmöglichkeiten für Kinder bestehen, die im neuen Baugebiet „Im Niederfeld“ zu erwarten sind. Durch einen kleinen Weg wird der Spielplatz an die Straße zur inneren Erschließung des Gebiets angebunden.

Dieser Fußweg liegt zugleich im Bereich des Leitungsrechts für den großen Kanal DN 1500 (Dorfbach), welcher diagonal von Südosten nach Nordwesten das Plangebiet durchschneidet. Aufgrund des großen Durchmessers ist ein Leitungsrecht von 6 m Breite erforderlich, um im Bedarfsfall Erneuerungsmaßnahmen durchführen zu können.

Für Leitungsrechte werden diverse Flächen im Plangebiet von Bebauung frei gehalten. Das gilt auch für einen Geländestreifen rückwärtig der Hauptstraßen-Bebauung.

6 Erschließung

Der Nordteil des Plangebiets wird an die bestehende Straße „Im Niederfeld“ im Nordosten angebunden. Die Straße zur inneren Erschließung wurde ursprünglich mit 6,00 m Breite geplant – als Mischfläche in Pflaster gestaltet. Aufgrund der Abstimmungen mit der Gemeindeverwaltung im Zug der Erschließungsplanung ist nunmehr eine Breite von 5,75 m als Grundstück geplant; nach Abzug randlicher Bordsteine ergibt sich die „Fahrflächenbreite“ zu ca. 5,50 m. Gemäß üblichem Ausbau in der Gemeinde soll die Straße ggf. nur in einem Streifen in bituminöser Decke befestigt werden. Details werden mit Verwaltung und Gemeinderat rechtzeitig vor der Ausführung abgestimmt.

Entlang der inzwischen mit insgesamt vier Gleisen ausgebauten Schnellbahnstrecke Karlsruhe – Basel ist der vorhandene Rad- und Fußweg zu beachten. Da dieser zumindest regionale Bedeutung hat, soll er nach dem Willen des Gemeinderats nun nicht mehr – wie noch ursprünglich vorgesehen – in das Baugebiet hinein verlegt und mit einer Erschließungsstraße kombiniert werden (um Flächen zu sparen).

Der Radweg wird nun weiterhin linear und parallel zur Lärmschutzwand mit in der Regel 3 m Breite planerisch vorgesehen. Er wird nur dort auf 2 m Breite verschmälert, wo Vorkragungen der Lärmschutzwand (sowie an einer Stelle ein großen Kanal-Kontroll-Rost) in das Plangebiet hinein ragen.

Die zur öffentlichen Auslegung neu und basierend auf Überlegungen von Gemeinderat und Verwaltung erarbeitete Führung der Erschließungsstraße folgt parallel dem Grundstück der Gaststätte im Norden, um sodann auf eine Parallele zur Bahntrasse nach Südwesten zu schwenken. In die „Tiefe“ des Baugebiets nach Osten erschließt ein weiterer kurzer Stichweg die verbleibenden Bauflächen.

Durch das Verschieben des parallel zur Bahnlinie verlaufenden Abschnitts der neuen Erschließungsstraße nach Osten wird zur Erschließung der Baugrundstücke an der Südflanke des Baugebiets ein parallel zu diesem Rand führender Wegeabschnitt erforderlich. Beide „Äste“ dieses Wegs messen lediglich rund 20 m Länge. Eine gesonderte Wendeanlage am östlichen oder westlichen „Ast“ macht daher keinen Sinn. Um dennoch den Müllfahrzeugen keinerlei Rückwärtsfahrt zuzumuten, wurde im Einmündungsbereich der Erschließungsstraße wieder eine Fläche für das Aufstellen der Müllsammelbehältnisse am Abfuhrtag eingeplant. Damit kann der beschriebene Wegeabschnitt parallel des Südrands des Gebiets selbst als gut geeignete Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge fungieren.

7 Immissionsschutz

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans wurde die Erarbeitung eines schalltechnischen Gutachtens erforderlich, in dem die Geräuscheinwirkungen aufgrund des Schienenverkehrs der angrenzenden Schienenstrecken der Deutschen Bahn zu untersuchen waren (Verkehrslärm im Plangebiet):

Auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Im Niederfeld“ wirken die westlich des Plangebiets gelegenen Schienenstrecken der Deutschen Bahn, die Rheintalbahn Karlsruhe – Basel und die Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel ein, deren schalltechnischen Auswirkungen auf das Plangebiet zu untersuchen und zu bewerten waren.

Bei den schalltechnischen Berechnungen wurden die aktiven Schallschutzmaßnahmen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel durchgeführt wurden, entsprechend ihrer Lage und Höhe berücksichtigt.

Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrs erfolgte anhand der **DIN 18005 Teil 1 'Schallschutz im Städtebau'** vom Juli 2002 in Verbindung mit dem **Beiblatt 1 zu DIN 18005 'Schallschutz im Städtebau' Teil 1** 'Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung' vom Mai 1987.

Die Berechnungen haben ergeben, dass der maßgebliche Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete am Tag (6.00 – 22.00 Uhr) von 60 dB(A) weitgehend eingehalten wird. Im Bereich der der Schienenstrecke nächstgelegenen Baufenster wird der maßgebliche Orientierungswert in der Größenordnung von bis zu 5 dB(A) überschritten.

Im Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 – 6.00 Uhr) wird der maßgebliche Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete von 50 dB(A) im gesamten Plangebiet deutlich überschritten. Die höchsten Geräuscheinwirkungen liegen im Bereich der der Schienenstrecke nächstgelegenen Baufensters in der Größenordnung von bis zu 65 dB(A) vor.

Somit wird der Wert von 60 dB(A) in der Nacht, der als untere Schwelle zur Gesundheitsgefahr herangezogen wird, überschritten.

Aufgrund der Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte ist für die schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Plangebiets ein Schallschutzkonzept zu erarbeiten.

Zur Erarbeitung des Schallschutzkonzepts wurden die folgenden grundsätzlichen Möglichkeiten auf ihre Wirksamkeit und ihre Verhältnismäßigkeit geprüft:

- **Städtebauliche Maßnahmen wie das Einhalten von Mindestabständen und eine differenzierte Baugebietsausweisung**

Das Abrücken der geplanten Gebäuden von der Schienenstrecke der Deutschen Bahn bzw. die Ausweisung des Plangebiets oder Teile davon, beispielsweise als Gewerbegebiet, ist aus wirtschaftlichen und aus städtebaulichen Gesichtspunkten nicht erwünscht.

- **Prüfung einer Grundrissorientierung**

Aufgrund der Höhe der Geräuscheinwirkungen von mehr als 60 dB(A) in der Nacht im Bereich des der Schienenstrecke nächstgelegenen Baufensters wird vom Gutachter empfohlen, in diesem Bereich eine Grundrissorientierung in der Art vorzusehen, dass keine Fenster von in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen (Schlaf- und Kinderzimmer) an den der Schienenstrecke zugewandten Fassaden zulässig sind.

- **Prüfung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile und Einbau von schalldämmten Lüftern in Schlaf- und Kinderzimmern)**

Für die Aufenthaltsräume von schutzwürdigen Nutzungen, an denen Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 am Tag oder in der Nacht vorliegen, sind passive Schallschutzmaßnahmen (Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile und Einbau von schalldämmten Lüftern in Schlaf- und Kinderzimmern) durchzuführen.

Im vorliegenden Fall sind bei der Errichtung und der Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen die Außenbauteile der Aufenthaltsräume mindestens entsprechend den Anforderungen des jeweiligen Lärmpegelbereichs nach der DIN 4109 auszubilden. Die erforderlichen Schalldämmmaße sind in Abhängigkeit von der Raumnutzungsart und Raumgröße im Baugenehmigungsverfahren auf Basis der DIN 4109 nachzuweisen.

Die zur Dimensionierung passiver Schallschutzmaßnahmen erforderlichen Lärmpegelbereiche der DIN 4109 werden unter Berücksichtigung freier Schallausbreitung im Bebauungsplan festgesetzt.

Wird im Baugenehmigungsverfahren der Nachweis erbracht, dass im Einzelfall geringere Lärmpegelbereiche an den Fassaden vorliegen, können die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile entsprechend den Vorgaben der DIN 4109 reduziert werden.

Des Weiteren sind für in der Nacht zum Schlafen genutzte Aufenthaltsräume (Schlaf- und Kinderzimmer) schalldämmte Lüfter oder gleichwertige Maßnahmen bautechnischer Art einzubauen, die eine ausreichende Belüftung sicherstellen.

Im Bebauungsplan werden die folgenden Schallschutzmaßnahmen planungsrechtlich festgesetzt:

- **Grundrissorientierung in der Art, dass keine Fenster von in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen (Schlaf- und Kinderzimmer) an den der Schienenstrecke zugewandten Fassaden zulässig sind.**
- **Ausbildung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen gemäß den im Bebauungsplan festgesetzten Lärmpegelbereichen der DIN 4109.**
- **Einbau von schallgedämmten Lüftern für in der Nacht zum Schlafen genutzte Aufenthaltsräume.**

Neben dem Schallschutz ist auch der **Erschütterungsschutz** zu beachten. Hierzu wurde eine erschütterungstechnische Immissionsprognose durchgeführt. Der vollständige Prüfbericht der Firma IBS, Frankenthal, liegt der Gemeindeverwaltung vor und war Grundlage für planerische Überlegungen, wie der Erschütterungsschutz gewährleistet werden kann.

Von den Erschütterungen /Vibrationen der Bahn betroffen ist vor allem die erste Gebäudezeile entlang der Bahnstrecke. Ausgelöst werden die besonders zu berücksichtigenden Vibrationen vor allem durch nächtlich fahrende Güterzüge. Eine im Prüfbericht vorgeschlagene Maßnahme hat den Einbau eines Glasmattensystems in einen Erdschlitz zum Gegenstand und würde mit rund 1 Mio. Euro Kosten eine wirtschaftliche Erschließung des Baugebiets unmöglich machen.

Daher wurden mittels eines bodenphysikalisch spezialisierten Baugrundgutachters alternative und vor allem kostengünstigere Möglichkeiten gesucht, gefunden und gutachtlich dargelegt. Das im Baugrund ab grob 2,50 m Tiefe vorhandene abgestufte Sandgemisch puffert die Vibrationen hinreichend ab. Mit Kellergeschoss errichtete Gebäude können durchweg auf diesem Sandgemisch gegründet werden. Dazu muss ein Arbeitsraum von mindestens 0,60 m Breite seitlich der Gebäude mit einem derartigen Sandgemisch aufgefüllt und mittelstark verdichtet werden (85% Proctor-Dichte), um auch nach der Seite hin die Bebauung gegen die Übertragung von Vibrationen zu schützen. Eine entsprechende Festsetzung zum Erschütterungsschutz wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

8 Bauliches Konzept – Textfestsetzungen

In dem immissionsschutztechnischen Zusammenhang ist auch die Festsetzung des Baugebietstyps an erster Stelle zu diskutieren. Aus der Mischbauflächendarstellung gemäß wirksamem Flächennutzungsplan ließen sich Dorfgebiet respektive Mischgebiet als Baugebietstyp ableiten. Da konkret mit der Ansiedlung von Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe **nicht** zu rechnen ist, kommt nach planerischer Auffassung allein das Mischgebiet in Betracht – dies vor folgendem Hintergrund:

1. Das Plangebiet weist typische Mischgebiets-Nutzungen auf: Gaststätte in der Nord-Spitze, Kfz- Betrieb nahe der Südost-Ecke, Einzelhandelsgeschäft mit deutlich über das Plangebiet hinausgehendem Einzugsgebiet in der Südost-Ecke.
2. Darüber hinaus wird das Plangebiet von seinen Rändern her sehr stark von Nutzungen/ Immissionen beeinflusst: viergleisige Bahntrasse im Westen, daran westlich anschließend Gewerbegebiet, „Hauptschlagader“ (Hauptstraße) im Osten, weitere Misch- und gewerbliche Nutzungen im angrenzenden Umfeld.
3. Diese starke Durchdringung macht es unmöglich, die Ausweisung z.B. eines allgemeinen Wohngebiets in Erwägung zu ziehen; denn man kann sich – gemäß bekannter Grundregel des Immissionsschutzes – nicht an den Plangebietsrand stellen und z. B. auf die zu erwartende Wohnbebauung im „nördlichen Innenbereich“ schauen, ohne gleichzeitig in nordwestlicher oder nördlicher Richtung zu schauen, wo sich die misch- und gewerblichen Nutzungen anschließen.
4. Die für die wohnbauliche Nutzung vorgesehenen Teilflächen fügen sich somit nahtlos in den Mischgebiets-Gesamt-Kontext.

Als Art der baulichen Nutzung wird also für den größten Teil des Plangebiets ein Mischgebiet gemäß § 6 Baunutzungsverordnung festgesetzt. Da es für die Ausnahmen gemäß § 6 Baunutzungsverordnung sowie für die allgemein zulässigen Nutzungen – wie Verwaltungen, Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten – keinen Bedarf gibt, werden diese ausgeschlossen.

Die in Richtung einer gewerblichen Nutzung tendierenden Nutzungsarten sollen sich gegebenenfalls ihre Flächen und Möglichkeiten in den Gewerbegebieten der Gemeinde suchen. Allein der Gewerbebetrieb Im Niederfeld Nr. 8 soll sich vorwiegend mit Lagerflächen in die Nordspitze des Geltungsbereichs hinein ausdehnen können. Diese Lagerflächen-Nutzung lässt keine immissionsschutz-technischen Konflikte mit der angrenzend im Plangebiet festgesetzten Mischnutzung erwarten. Ergänzend ist die Unterbringung von

Fahrzeugen in baulichen Anlagen von maximal 7,50 m Firsthöhe vorgesehen.

Folgende Begründungen seien im Einzelnen für getroffene Festsetzungen gegeben:

1. **GRZ 0,4 bis 0,6:** In den vorwiegend für die Wohnfunktion vorgesehenen Teilen des Plangebiets genügt bei der intendierten Doppelhaus-Bebauung die übliche GRZ von 0,4; in den offenkundig etwas dichter genutzten Teilen des Plangebiets ist die für Mischgebiet übliche GRZ von 0,6 hingegen notwendig: für eine Hausgruppe, für das Grundstück der Gaststätte, für die Bebauung auf der Hauptstraßen-Ostseite. Das Gewerbegebiet Ordnungsbereich 2 erhält als GRZ eine Festsetzung von 0,8, wie sie üblich und auch vorliegend erforderlich ist.
2. **Maß der baulichen Nutzung:** wird definiert durch die Festsetzung von maximal zulässiger Trauf- sowie Firsthöhe und der maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse. Dadurch soll die Anpassung an die Umgebungsbebauung – zum Beispiel entlang der Hauptstraße – erzielt werden.
3. **Bauweise:** differenziert in den drei verschiedenen Ordnungsbereichen gemäß dem sich abzeichnenden Bedarf festgesetzt: Einzel- und Doppelhäuser in den Ordnungsbereichen 1a und 1b, offene Bauweise unter Einschluss von Reihenhäusern/ Hausgruppe im Ordnungsbereich 1c und wiederum Festsetzung einer offenen Bauweise für den gastronomischen Betrieb im Ordnungsbereich 1d sowie die gewerbliche Nutzung im Ordnungsbereich 2.
4. **Wohneinheiten:** Das Baukonzept sieht im wesentlichen Einzel- und Doppelhäuser vor und soll nicht durch Mehrfamilienhäuser mit hohen Wohnungszahl „unterbrochen“ werden. Dafür würde auch die Dimensionierung der Verkehrsfläche (5,75 m Breite) nicht hinreichend sein.
5. **Dachneigung:** In Anpassung an das üblichen Maß in der Ortslage: 28° bis maximal 45°.
6. **Katalog an bauordnungsrechtlichen Festsetzungen:** Um ortsangepasste Gebäude zu erreichen, zugleich aber auch modernere Bauweisen mit z. B. Pult- oder Tonnendächern zu ermöglichen.
7. **Festsetzungen zur Dachgestaltung:** damit die Dächer nicht zu stark in Aufbauten aufgelöst werden und damit nicht zu mächtige Gebäude-Kubaturen entstehen. Flachdächer sollen aus ökologischen Gründen (Lebensraum und Regenwasser-Speicherung) mit mindestens 8 cm Vegetationsschicht begrünt werden.

8. **Zahl der Stellplätze:** Die Mindestzahl wird erhöht auf 1,5 je Wohnung. Dies resultiert aus der Erfahrung, dass heutzutage sozusagen jeder Erwachsene einen eigenen Pkw nutzt und auf dem Grundstück abstellen können sollte. Zudem sind die Verkehrsflächen im Plangebiet mit 6,00 m Breite als Mischflächen geplant, so dass hierdurch die Zahl der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum eingeschränkt ist.

9 Umweltbelange

Aufgrund der aktuellen Vorgaben des BauGB wurde ein Scoping-Termin am 04.05.2005 in der Gemeindeverwaltung durchgeführt. Als Ergebnis wird ein gesonderter Umweltbericht mit allgemeinverständlicher Zusammenfassung vorgelegt.

Der Grünordnungsplan ist gemäß den einschlägigen Vorgaben ausgearbeitet und den Unterlagen zum Bebauungsplan beigelegt.

10 Bodenordnung und Umsetzung

Die Gemeinde Sinzheim hat durch Vergabe der Projektentwicklung an die Weber-Consulting Beratungs GmbH als Erschließungsträgerin ein freiwilliges Bodenordnungsverfahren vorgegeben. Dieses soll in Form der amtlichen Umlegung abgewickelt/ abgeschlossen werden. Vorab ist beabsichtigt, die für den Bauträger erforderlichen Teilflächen im Westen des nördlichen Teilgebiets durch notariellen Kaufvertrag (mit allen betroffenen Grundstückseigentümern) in das Eigentum des Bauträgers zu überführen.

Die Umsetzung der Erschließung wird durch Erschließungsvertrag auf die Erschließungsträgerin übertragen. Die Erschließungsträgerin hat sich durch Kostentragungsverträge mit den Eigentümern die Refinanzierung zu sichern.

11 Statistik – Flächenbilanz

Flächenangaben

(verringertes) Gesamt-Plangebiet ca. 12.000 m²

Grundstücksanzahl 25 Stück

12 Anlagen

Grünordnungsplan vom 27.09.2007

Eingriffs-Ausgleichsbilanz vom 27.09.2007

Umweltbericht vom 27.09.2007

Bestandsplan zum Grünordnungsplan vom 08.05.2006

Entwurfsplan zum Grünordnungsplan vom 04.05.2006

Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan vom 19.05.2006;
mit anhängender Ergänzung vom 18.08.2006 zum neuen Planentwurf

Erschütterungstechnische Untersuchung vom 08.01.2007

Baugrundgutachten vom 29.01.2007

Ergänzung zum Baugrundgutachten vom 21.03.2007

2. Ergänzung zum Baugrundgutachten vom 21.08.2007

Sinzheim, 16. Oktober 2008

.....
Metzner
Bürgermeister

