

STADT SCHWETZINGEN

Amt: 61 Städtebau u.
Architektur
Datum: 04.12.2012
Drucksache Nr. 1277/2012/1

Beschlussvorlage

Sitzung Technischer Ausschuss am 29.11.2012

- nicht öffentlich -

Sitzung Gemeinderat am 19.12.2012

- öffentlich -

Bebauungsplan Nr. 73, vorhabenbezogener Bebauungsplan "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" Aufstellungsbeschluss und Auslegungsbeschluss, Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs.2 BauGB und der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadt Schwetzingen beschließt die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan "Markgrafenstraße Nord" auf Grundlage des Beschlusses des Gemeinderates vom 03.06.2005. Der Aufhebungsbeschluss ist ortsüblich bekannt zu machen.
2. Die Stadt Schwetzingen beschließt gem. § 2 Abs. 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert am 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509) die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" in der vorgeschlagenen Variante (3-geschossige Bebauung entlang der Marstallstraße). Der Bebauungsplan trägt die Bezeichnung Nr. 73 Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße". Der Aufstellungsbeschluss ist ortsüblich bekannt zu machen.
3. Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" wird aufgrund der vorliegenden Voraussetzungen als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13 a BauGB aufgestellt. Damit kann das vereinfachte Verfahren gem. § 13 BauGB zur Aufstellung des Bebauungsplanes zum Tragen kommen. Im vereinfachten Verfahren wird von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen. Zudem wird im vereinfachten Verfahren von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2 a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Art umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen.
4. Die Stadt Schwetzingen beschließt zur Darlegung und Erörterung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.
5. Die Stadt Schwetzingen beschließt die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB von der Auslegung zu benachrichtigen und zur Äußerung aufzufordern.
6. Die Wahl der Verfahrensart und deren Folgen, sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit nach Ziff. 4 dieses Beschlussvorschlages ist ortsüblich bekannt zu machen.

Erläuterungen:

In der Gemeinderatssitzung am 27.09.2012 wurde der Grundsatzbeschluss zum städtebaulichen Entwurf gefasst mit der Maßgabe ein Bauleitplanverfahren einzuleiten. Die Vorhabenträgerin, die Ostermayer Wohnbau GmbH, hat den Antrag auf Einleitung eines Verfahrens zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gestellt. Dieser Antrag umfasst die Grundstücke Flst.-Nr. 567, 568/7, 505/4, welche im Bereich zwischen Markgrafenstraße und Südtangente liegen. Die genaue Lage und die Flurstücke sind in Anlage A und B dargestellt.

Die Grundstücke liegen im Quartier zwischen Markgrafenstraße, Südtangente und Dr.-Valentin-Gaa-Straße. Östlich der benannten Grundstücksflächen fließt – verdolt – der Leimbach, welcher etwa die östliche Grundstücksgrenze bildet. Jenseits der Südtangente schließt sich ein großflächiger Vollsortimenter (REWE-Markt) an. Im Übrigen schließt sich nördlich, westlich und südlich überwiegend Wohnbebauung an, durchsetzt durch vereinzelte, wenige der Gebietsversorgung dienende Läden bzw. nicht störende Gewerbebetriebe.

Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" schafft die Stadt Schwetzingen die planerischen Voraussetzungen zur Errichtung von 49 Wohneinheiten, bestehend aus einem an der Markgrafenstraße 7 gelegenen Stadthaus sowie sieben Stadtvillen mit durchgrünem Innenbereich und gemeinsamer begrünter Tiefgarage.

Für den in Rede stehenden Bereich existiert schon ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan "Markgrafenstraße Nord". Der Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB wurde im Rahmen der Gemeinderatssitzung am 16.06.2005 durch den Gemeinderat der Stadt Schwetzingen gefasst. Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" beschließt die Gemeinde den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan "Markgrafenstraße Nord" aufzuheben.

Im Rahmen der Gemeinderatssitzung am 27.09.2012 wurde der städtebauliche Entwurf "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" unter den Gesichtspunkten städtebauliches Konzept, Architektur, Nutzungskonzept, Stadtvillen, Freiflächen, Lärmschutz, Stellplätze, etc. bereits beraten und diskutiert. Die Verwaltung wurde auf Grundlage des vorliegenden städtebaulichen Entwurfs durch den Gemeinderat damit beauftragt, ein Bauleitplanverfahren einzuleiten.

Mit der Umsetzung der Planung ist die Etablierung eines generationenübergreifenden, zentrumsnahen Wohnens vorgesehen. Sämtliche Wohnungen werden barrierefrei über Aufzüge erreichbar sein und zwar bis in die Tiefgarage. Mit der Planung werden damit insbesondere die Erwartungen und Bedürfnisse an Generationen übergreifendes Wohnen berücksichtigt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes wird durch die folgenden Ausgangspunkte initiiert:

1. Nutzung einer innerstädtischen, bereits teilweise bebauten Fläche,
2. Schaffung weiterer innerstädtischer, zentrumsnaher und generationenübergreifender Wohnangebote,
3. Schließung einer Baulücke durch neuwertige, innerstädtische, nachfragegerechte und generationenübergreifende Wohnangebote.

Die zentrumsnahe Lage des Grundstücks umrandet durch dreiseitige Wohnbebauung legt es nahe, den dortigen Bereich mit einer Wohnbebauung zu überplanen. Hierfür spricht insbesondere auch die nur von der Markgrafenstraße sinnvoll herstellbare Erschließbarkeit der Grundstücksflächen. Diese Zielstellung setzt sich jedoch in Konflikt zu der hohen vorhandenen Lärmbelastung des dortigen Wohnquartiers. Andererseits würde die Etablierung einer für die vorhandene Geräuschvorbelastung weniger stöempfindlichen gewerblichen Nutzung zu einer weiteren Verschlechterung der Lärmsituation der Bestandswohnbauten beitragen.

Lärmsituation:

Die zur Klärung der Verträglichkeit der Wohnnutzung mit der bekannten Lärmbelastung des Gebiets durchgeführte schalltechnische Untersuchung bestätigt, dass das Plangebiet stark lärmbeaufschlagt ist, vornehmlich durch den Schienenverkehr der benachbarten Bahnstrecke Mannheim-Rastatt.

Hier wurden durch das Ingenieurbüro BS Ingenieure Emissionspegel tags von 72,3 dB(A) bis 75,6 dB(A) und nachts von 74,7 dB(A) bis 77,9 dB(A) unter Berücksichtigung des sog. Abzugs für Schienenverkehr (Schienenbonus) ermittelt.

Auch der starke Straßenverkehr auf der Südtangente belastet das Plangebiet mit Verkehrslärmemissionen. Hier wurden Emissionspegel tags von 65,4 dB(A) bis 66,4 dB(A) und nachts von 55,3 dB(A) bis 56,3 dB(A) ermittelt.

Demgegenüber treten die Geräuschemissionen des benachbarten Gewerbegebiets jenseits der Südtangente weniger stark in Erscheinung, obgleich zur sicheren Seite abschätzend ein immissionswirksamer flächenbezogener Schalleistungspegel tags wie nachts von 60 dB(A) angenommen.

Pegelbestimmend ist damit sowohl tags wie nachts primär der Schienenverkehr, wenngleich der Straßenverkehr auch eine bedeutende Rolle spielt und insbesondere tags als besonders störend empfunden werden wird. Solches insbesondere auch mit Rücksicht darauf, dass auch die Markgrafenstraße stark verkehrsbelastet ist und für den dortigen Bereich Emissionspegel tags von 60 dB(A) und nachts von 49,7 dB(A) errechnet werden.

Dies führt insgesamt dazu, dass ohne (passive) Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der schalltechnischen Anforderungen der DIN 18005 im Zeitbereich tags von bis zu ca. 11 dB(A) und im Zeitbereich nachts von bis zu ca. 16 dB(A) vorliegen.

Wegen der genauen zu erwartenden Emissionen wird auf Anlage 11 verwiesen.

Hieraus folgt, dass ohne aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen eine Wohnbebauung am Standort rechtlich unzulässig ist. Wirksame und ausreichende Schutzwirkung erreichende aktive Schallschutzmaßnahmen entlang des Bahngleises bzw. der Südtangente sind nach Auffassung des Schallgutachters nicht möglich bzw. aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht umsetzbar.

Es wurde deshalb untersucht, ob über sonstige aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen eine Verbesserung der Geräuschbelastung erreicht werden kann, damit eine, der Innenstadtlage entsprechende angemessene Aufenthaltsqualität im Freien, wie auch im Inneren der Gebäude erreicht wird.

Gegenstand der Untersuchung waren hier mehrere Maßnahmen aktiven Schallschutzes in Form einer Lärmschutzeinrichtung zwischen den Gebäuden 1 bis 3 entlang der Südtangente. Diese Lärmschutzeinrichtung wirkt als Riegel zwischen Schallemissionsquelle und Immissionsort und ergänzt den passiv durch bauliche Schutzmaßnahmen an den Gebäuden vorgesehenen Schallschutz.

Das Ergebnis der Untersuchung kommt nun in der auch vom Vorhabenträger aufgenommenen Zielstellung zum Ausdruck. Der Vorhabenträger hat zur Verbesserung der Schallsituation im Plangebiet die Integration der Schallschutzwand in die Gebäude vorgeschlagen durch Ausbildung einer sog. Laubengangarchitektur. In der Annäherung von möglichst optimalem Schallschutz und optimaler städtebaulicher Architektursprache wurden zuletzt die zu erwartenden Pegel bei einer Bebauung ohne Lärmschutzwand, einer Lärmschutzeinrichtung mit 10 m Höhe und einer Lärmschutzeinrichtung mit 13 m Höhe errechnet.

Mit dem Ziel die zu erwartende Lärmbelastung nach der sicheren Seite abzuschätzen hat das Ingenieurbüro BS Ingenieure die Gesamtpegel resultierend aus Gewerbelärm, Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm dargestellt und die zu erwartenden Immissionspegel an insgesamt 110 Immissionsorten zusammengefasst.

Hieraus ergibt sich insgesamt Folgendes:

Beschreibung und Auswirkungen der diversen Schallschutzmaßnahmen:

Durch die Ausbildung einer Riegelbebauung entlang der Markgrafenstraße und die Ausbildung von durch den Laubengang und Schallschutzwand verbundene Baukörper 1 bis 3 entlang der Südtangente wird im Quartierinnenbereich eine Lärmbelastung erreicht, wie sie für Innenstadtlagen typisch ist. Hierbei wird für die Mehrzahl aller Immissionsorte gewährleistet, dass die nach DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete vorgegebenen Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete im Erdgeschossbereich und damit auch auf der grünen Freifläche deutlich unterschritten oder nur wenig überschritten werden. Die 10 m hohe Schallschutzvariante führt hierbei zu einer Verbesserung von ca. 3 – 7 dB(A), sodass eine spürbare Verbesserung erreicht wird.

Durch die Erhöhung der Schallschutzmaßnahme von 10 m auf 13 m würde sich nochmals eine geringfügige Verbesserung um ca. 1 – 2 dB(A) erzielen lassen.

Aus schalltechnischer Sicht ist durch eine Erhöhung der mit 10 m bereits sehr hohen Maßnahme auf 13 m keine weitere markante, sich großflächig darstellende Verbesserung zu erwarten, weil die beabsichtigte Bebauung nach Norden und Süden seitlichen Schalleinfall ermöglicht. Eine weitergehende Ausbildung einer Schallschutzwand an der Nord- und Südseite des Plangebiets würde jedoch zu einer Ghettoisierung des Bereichs beitragen, weshalb dies aus städtebaulichen Gründen ausscheidet.

Die Berechnung der Gesamtpegel aus Verkehr und Gewerbe zeigt, dass in weiten Teilen des Plangebietes insbesondere im Lärmschatten der Gebäude gerichtet zur Bahntrasse und Südtangente die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete im Zeitbereich tags zwar deutlich überschritten werden, jedoch die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete in der weit überwiegenden Mehrzahl der Immissionsorte für den Tageszeitraum eingehalten werden. Diese Werte zeigen, dass das Plangebiet jedenfalls im Tageszeitraum einem typischen Lärmpegel ausgesetzt wird, wie er in Innenstadtlagen häufig auftritt. Für den Tageszeitraum – auch im 2. und 3. Obergeschoss – ist deshalb festzustellen, dass keine städtebaulichen Missstände trotz der Vorbelastung des Gebietes bestehen. Auch ist ein Aufenthalt im Freien in diesen Bereichen bei eingeschränkter Ruhe möglich. Für den Tagzeitraum wird also bei der Ausbildung einer 10 m hohen Schallschutzmaßnahme ausreichender Schallschutz erreicht.

Der Gesamtlärmpegel nachts aus Verkehrs- und Gewerbelärm erreicht im Plangebiet in vielen Fällen das Maß des Gesamtpegels tags und überschreitet diesen sogar an einzelnen Immissionsorten. Solches ist hauptsächlich dem Schienenverkehr auf der Bahnstrecke Mannheim - Rastatt nachts zuzuschreiben. In dieser Hinsicht unterscheidet sich das geplante Wohngebiet nicht von einer Vielzahl anderer Ortslagen in Schwetzingen.

Diese starke Verlärmung des Quartiers insbesondere in den Nachtstunden, ausgelöst durch den Gütertransport auf der benachbarten Bahnstrecke, lässt sich weder durch die Lärmschutzvariante mit 10 m Höhe, noch durch die Lärmschutzvariante mit 13 m Höhe in der Form abschirmen, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 nachts für allgemeine Wohngebiete mit 40 dB(A) oder nachts für Mischgebiete mit 45 dB(A) eingehalten werden.

Diese Orientierungswerte der DIN 18005 beruhen auf der Überlegung, dass der für Wohngebiete maßgebliche Nachtwert in jedem Falle und der für Mischgebiete maßgebliche Orientierungswert nachts ungestörten Schlaf auch bei leicht gekipptem Fenster ermöglicht.

Dies führt dazu, dass ein wesentlicher Teil der Wohnungen nachts nicht ohne passiven Schallschutz auskommt. Der Schallgutachter hat die zu erzielenden Schallschutzverbesserungen bei einer Lärmschutzwand mit 10 m Höhe und einer Lärmschutzwand von 13 m Höhe in sog. Differenzkarten dargestellt. Naturgemäß ist es so, dass direkt hinter der Schallschutzwand die höchste Verbesserungswirkung eintritt (vgl. Anlage C).

Bezogen auf eine zusätzliche 4. Geschosslage bei den geplanten Gebäuden 1 - 3 und einer Gebäudehöhe von nunmehr 13,00 m und einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzmaßnah-

me auf eine Höhe von ebenfalls 13,00 m stellt der Gutachter fest, dass deutliche Pegelminderungen zu verzeichnen sind. Demnach ergeben sich direkt hinter der Lärmschutzmaßnahme Minderungen von **9 - 11 dB(A)** und im Freibereich von **2 - 6 dB(A)**. Dabei nimmt der Bereich der Pegelminderung von **4 - 5 dB(A)** eine beachtliche Fläche ein (vgl. Anlage D).

Auswirkungen von Schallschutzmaßnahmen auf den Städtebau:

Die betrachteten Varianten zur Umsetzung einer Lärmschutzmaßnahme unterscheiden sich aus städtebaulicher und stadtgestalterischer Sicht insbesondere in Bezug auf die Geschossigkeit und die Gebäudehöhen der Gebäude 1 - 3 – mit 3 Geschosslagen gegenüber 4 Geschosslagen - sowie in Bezug auf die Höhe der Lärmschutzmaßnahme in Form eines Laubengangs mit einer Höhe von 10,00 m gegenüber einer Höhe von 13,00 m.

Mit der Umsetzung einer der jeweiligen vorgenannten Varianten geht damit auch eine teilweise Änderung des ursprünglichen städtebaulichen Konzeptes, bezogen auf die drei östlichen Punkthäuser einher, so dass die Öffnung zwischen den Punkthäusern nunmehr durch die geplante sehr transparente Schallschutzmaßnahme geschlossen wird (vgl. Vorhaben- und Erschließungsplan Stand: 29.11.2012).

Um die Offenheit und Maßstäblichkeit des städtebaulichen Entwurfs zu erhalten hat die Verwaltung vorgeschlagen sehr transparente und filigran wirkende Lärmschutzwände zwischen den Punkthäusern entlang des Leimbaches vorzusehen.

Das Gesamterscheinungsbild erfährt hierdurch eher eine gestalterische Aufwertung, bedingt durch den nun entstehenden offenen-geschlossenen städtebaulichen Rhythmus, der sich auch im Nachtdesign positiv auswirken wird.

In Abwägung der städtebaulichen, gestalterischen und lärmschutztechnischen Belange empfiehlt die Verwaltung eine Lärmschutzmaßnahme in Form eines sehr transparenten Laubengangs mit einer Gesamthöhe von 10,00 m zwischen den Gebäuden 1 - 3 in Verbindung mit 3 Geschosslagen für die Gebäude 1 - 3 als Schallschutzmaßnahme umzusetzen.

Trotz Lärmschutzwand (unabhängig von einer Ausgestaltung in 10 m oder 13 m Höhe) wird ein Schallschutzniveau von 45 dB(A) nicht erreicht, sodass ohne passiven Schallschutz am Gebäude ungestörtes Wohnen und Schlafen nicht möglich. Deshalb sieht der Bebauungsplan Regelungen des passiven Schallschutzes zusätzlich vor.

Im Plangebiet werden mit Ausnahme der Immissionsorte, welche unmittelbar dem Schienenverkehr und der Südtangente zugeordnet sind, tags wie nachts die von der Rechtsprechung vorgegebenen absolut einzuhaltenden Richtwerte zum Gesundheitsschutz unterschritten. Die hohen Nachtwerte stellen deshalb kein Planungsverbot dar. Um die Anforderungen an eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und insbesondere gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten, fordert die Rechtsprechung, dass eine planende Kommune bauliche und technische Möglichkeiten ausschöpfen muss, um möglichst die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 zu erreichen.

Solches ist jedoch aufgrund des Lärmeintrags in das Plangebiet von Nord und Süd nicht umsetzbar. Durch die Ausbildung einer 10 m hohen Lärmschutzwand wird für den Nachtbereich erreicht, dass 32 der 110 betroffenen Immissionsorte zumindest das Schutzniveau nach der 16. BImSchV mit 49 dB(A) erfährt. Durch die 13 m Variante der Lärmschutzwand erhöht sich die Zahl der das Schutzniveau nach der 16. BImSchV einhaltenden Immissionsorte auf 47 Stück.

Alles in Allem aber wird nicht erreicht, dass für den wesentlichen Teil der Wohnungen auf passiven Schallschutz verzichtet werden kann und somit ungestörter Schlaf auch bei Fensterlüftung möglich wird.

Die Lärmforschung setzt die sog. Hörbarkeitsschwelle bzw. Merkbarekeitsschwelle bei einer Pegeldifferenz von 2 dB(A) an. Bei der Gegenüberstellung der gemittelten Gesamtpegel aller Immissionsorte für den Nachtbereich zwischen einer 10 m hohen Schallschutzeinrichtung

und einer 13 m hohen Schallschutzeinrichtung ergibt sich, dass für 23 Immissionsorte eine merkliche Verbesserung der Lärmbelastung eintritt.

Bei dieser Sichtweise darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die sog. Merkbarekeitsschwelle für Erhöhungen des Lärmpegels auf sog. Dauergeräusche bezogen dargestellt wird. Bei Beurteilung der sog. Einzelgeräusche (beispielsweise bei einem vorbeifahrenden Güterzug) wird die Lärmschutzwand, je höher sie ist, verhältnismäßig deutlich stärker wirksam. Insoweit spricht dieser Gesichtspunkt für eine Ausbildung einer 13 m hohen Lärmschutzwand, weil diese Lärmschutzeinrichtung absolut betrachtet den besten Lärmschutz aller Varianten mit sich bringt.

Da im konkreten Fall insbesondere durch den Schienenverkehr nachts die Lärmsituation bestimmt wird, Schienenverkehrsgeräusche aufgrund der Einzelvorbeifahrten der Züge kein Dauergeräusch darstellen, wird vom Schallgutachter die Ausbildung einer 13 m hohen Lärmschutzwand empfohlen. Der Schallgutachter führt hierzu aus, dass die Minderung von Einzelgeräuschen einerseits auch bei geringeren – auf ein gemittelttes Geräusch bezogenen – Pegelminderungen als spürbar und positiv empfunden wird, andererseits die Lärmschutzmaßnahmen die Pegel der Einzelvorbeifahrten im höheren Maße, als sich dieses im gemittelten Beurteilungspegel ausdrückt, mindern. Folglich wird es deshalb so sein, dass die 13 m hohe Lärmschutzwand nicht nur objektiv die beste zu erwartende Lärminderung mit sich bringt, sondern auch subjektiv als am besten wirksam durch die Bewohner befunden werden wird.

Die Ausbildung einer 13 m hohen Lärmschutzwand ist also aus schalltechnischer Sicht zu empfehlen.

Diese schalltechnische Referenz steht im Widerspruch zu der vorliegenden städtebaulichen Situation. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist bei einem Überschreiten der Orientierungswerte der DIN 18005 um teils deutlich mehr als 10 dB(A) zu prüfen, ob aus städtebaulichen Gründen eine Erhöhung der Lärmschutzwand ausgeschlossen werden kann. Lassen sich erhebliche städtebauliche Gründe darstellen, ist es gerechtfertigt, auf weitergehenden Schallschutz zu Gunsten der Bewohner des Plangebietes zu Gunsten städtebaulicher Zielsetzung zu verzichten.

Die Herstellung einer 13 m hohen Schallschutzwand geht aus städtebaulichen Gründen einher mit einer viergeschossigen Bebauung, weil jede andere Ausbildung der Schallschutzwand weit mehr störend wirken würde, weil die Schallschutzwand nicht in die Gebäude integriert werden würde.

Die Art der Architektursprache des Vorhabens führt jedoch bereits bei Ausbildung einer zweigeschossigen Bebauung mit Penthousegeschoss dazu, dass Dreigeschossigkeit deutlich zu Tage tritt. Entlang der Südtangente findet sich bislang keine viergeschossige Bebauung im dortigen Bereich. Auch die Schallschutzriegelbebauung entlang der Hans-Kahrman-Straße weist lediglich drei Geschosse auf. Die Bebauung im Süden im Bereich der Dr.-Valentin-Gaa-Straße zeigt eine Bebauung mit zwei Vollgeschossen und 40 – 45 Grad geneigten Satteldächern, sodass diese Häuser optisch sich lediglich als zweigeschossige Bebauung präsentieren.

Die städtebauliche Zielsetzung der Planung der vergangenen Jahre im dortigen Bereich war es, die viergeschossige Bauweise der nördlich stehenden SÜBA-Bauten als Fehlentwicklung im dortigen Bereich nicht zu wiederholen. Deshalb wurde der Bebauungsplan für den Bereich der Dr.-Valentin-Gaa-Straße dahingehend geändert, dass die Bauhöhe auf eine zweigeschossige plus Dach und dreigeschossige Bebaubarkeit reduziert wurde.

Entlang der Südtangente tritt die Wirkung der Geschossigkeit stärker in Erscheinung, weil die Gebäude den Quartiersrand darstellen. Diese Massivität der Bebauung wird durch die rund 62 m umfassende Bauzeile (3-Punkthäuser verbunden durch Laubengänge und Schallschutzeinrichtung) verstärkt, trotz der von der Stadtplanung vorgesehenen Transparenz der Schallschutzwand, um die Wirkung des Einzelhauscharakters zu erhalten bzw. trotz Lärmschutzeinrichtung zu unterstreichen.

Städtebauliche Zielsetzung ist es ferner, die hohe Verdichtung östlich des Plangebiets in Richtung Südtangente aufzulösen, was erfordert, dass die Geschossigkeit Richtung Osten abnimmt.

Städtebauliche Empfehlung:

Die Ausbildung eines viergeschossigen Gebäudes, verbunden mit einer dann 13 m hohen Lärmschutzwand führt zu einer städtebaulich unerwünschten übertriebenen Bauhöhe und gleichzeitig zu einer weitergehenden Verdichtung des Plangebiets, welche unter Berücksichtigung der Stellplatzflächen und des hierdurch induzierten Fahrverkehrs vermieden werden soll (vgl. Anlage E). Eine dreigeschossige Bebauung entlang der Südtangente stellt deshalb aus Sicht der Stadtplanung das wünschenswerte Maximalmaß der Bauhöhe im dortigen Bereich dar.

Aus diesen Gründen empfiehlt die Verwaltung in der Bauleitplanung lediglich entlang der Markgrafenstraße eine III+D Bebauung (Wirkung = 4-geschossig) vorzunehmen. Im Anschluss daran lautet die Bebauungsempfehlung II+D (Wirkung = 3-geschossig) in Punkthaus-Charakteristik. Dies entspricht auch dem städtebaulichen Entwurf im Grundsatzbeschluss vom 27.09.2012, jetzt allerdings mit der von der Verwaltung vorgeschlagenen filigranen und transparenten Lärmschutzeinrichtung zwischen den drei Punkthäusern am Leimbach.

Soweit der Stadtrat hiervon abweichend den Bewohnern weitergehenden Lärmschutz zukommen lassen möchte und die vorgenannten städtebaulichen Belange zu Gunsten besseren Lärmschutzes im Plangebiet zurückstellt, wären die baulichen Anlagen entlang der Südtangente in viergeschossiger Bauweise auszuführen. Insoweit sei auf Anlage D verwiesen. Dort ist eine Bildanimation der viergeschossigen Bauweise nebst Laubengängen und transparenten Lärmschutzwänden dargestellt.

Aufgrund der innerörtlichen Lage und der geringen Größe des Plangebietes - die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO beträgt weniger als 20.000 m² - kann die Aufstellung des Bebauungsplanes nach § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung erfolgen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" kann dementsprechend im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt werden. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird entsprechend von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4, von dem Umweltbericht nach § 2a, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen. Des Weiteren wird § 4c BauGB nicht angewendet. Eine Überwachung von erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung des Bebauungsplans eintreten, erfolgt entsprechend nicht. Die Umweltbelange werden jedoch im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sachgerecht ermittelt, bewertet und in die Abwägung eingestellt.

Der Planbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" in der Gemarkung Schwetzingen umfasst den in der Anlage dargestellten Bereich sowie die aufgeführten Flurstücke.

Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" ergibt sich aus der Planzeichnung (Anlage A zum Beschluss) und der Listung der betroffenen Flurstücke (Anlage B zum Beschluss).

Ergänzende Erläuterung resultierend aus der TA-Sitzung am 29.11.2012:

Anlässlich der Vorstellung des Bebauungsplanes und der Erläuterung der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung vom 14.11.2012 durch Herrn Dipl.-Ing. Schröder, wurde dieser vom technischen Ausschuss gebeten, die im Plangebiet zu erwartenden Pegelwerte der Immissionsbelastung nachts darzustellen. Hierzu hat Herr Dipl.-Ing. Schröder mehrere Rasterkarten erstellt, welche

- die Immissionsbelastung resultierend aus Verkehr und Gewerbe **ohne** Lärmschutzmaßnahme (Plan 09)
- die Immissionsbelastung resultierend aus Verkehr und Gewerbe **mit** einer Lärmschutzmaßnahme von 10 m Höhe (Plan 10)
- die Immissionsbelastung resultierend aus Verkehr und Gewerbe **mit** einer Lärmschutzmaßnahme von 13 m Höhe (Plan 11)

im Bebauungsplangebiet farblich aufzeigen. Bezugspunkt ist auf Höhe 2 m über Gelände. Diese Rasterkarten sind als **Anlage 13 (Plan 09, 10 und 11)** beigefügt.

Will man die exakten Berechnungsergebnisse vergleichen mit diesen Rasterkarten, so ist auf die Übersicht Gesamtpegel, Tabelle 1 S. A 48 der schalltechnischen Untersuchung vom 14.11.2012, zu verweisen.

Diese Rasterkarten geben in etwa auch gleichzeitig die zu erwartenden Gesamtpegel im Tagbereich wieder.

Ergänzend zu den Darstellungen in der Beschlussvorlage lässt sich aus den Rasterkarten Nachfolgendes entnehmen:

(1) Pegelwerte nachts ohne Lärmschutzmaßnahme

Dieser Karte ist zu entnehmen, dass insbesondere die Gebäude entlang der Südtangente an drei Fassadenseiten stark lärmbeaufschlagt/verlärm sind. Die hiervon in östlicher Richtung stehenden beiden mittleren Gebäude (Gebäude 4 und 5) werden von zwei Seiten stark lärmbeaufschlagt/verlärm.

(2) Pegelwerte nachts mit einer Lärmschutzmaßnahme von 10 m Höhe

Durch die Ausbildung einer Lärmschutzeinrichtung zwischen den Gebäuden 1 bis 3 wird erreicht, dass die Gebäude entlang der Südtangente (Gebäude 1, 2 und 3) eine deutliche Lärmmentlastung hinter der Lärmschutzeinrichtung erfahren. Solches führt dazu, dass bei diesen Gebäuden lediglich noch bei den beiden randständig stehenden Gebäuden zwei Fassaden stark lärmbeaufschlagt sind (Gebäude 1 und 3). Das Gebäude 2 ist lediglich noch mit einer Fassadenseite stark lärmbeaufschlagt.

Die vorstehend genannten mittleren Gebäude 4 und 5 erfahren eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation, obgleich nach wie vor zwei Fassadenseiten stark lärmbeeinträchtigt sind. Insgesamt verbessert sich die Lärmsituation im Plangebiet.

(3) Pegelwerte nachts mit einer Lärmschutzmaßnahme von 13 m Höhe

Im Vergleich zur Lärmschutzmaßnahme mit 10 m erbringt die Lärmschutzmaßnahme mit 13 m Höhe einen noch weitergehenden Schutz für das gesamte Plangebiet, insbesondere jedoch für die Gebäude 4 und 5.

Allgemeines:

Insgesamt verbessert sich die Lärmsituation im Bebauungsplangebiet bereits durch die 10 m hohe Lärmschutzwand soweit, dass eine weitgehend störungsfreie Kommunikation trotz des vorhandenen Außenpegels im konzeptionell wichtigen und begrüntem Freibereich möglich ist. Solches spielt v.a. für die Außenbereichsnutzung (Aufenthalt auf dem Balkon oder der Terrasse und im begrüntem inneren Freibereich) eine zentrale Rolle und stellt den maßgebenden Grund für die Forderung der Stadtverwaltung nach aktivem Lärmschutz dar. Naturgemäß nimmt die Wirkung der Lärmschutzeinrichtung in Richtung Markgrafenstraße ab.

Die Lärmrasterkarten zeigen die Lärmbelastung auf 2 m Höhe, also im Bereich des Erdgeschosses der Gebäude. Die Lärmbeaufschlagung nimmt mit zunehmender Höhe der Gebäude zu. Näheres kann der S. A 48 der schalltechnischen Untersuchung vom 14.11.2012 entnommen werden.

Deutlich wird aus den Lärmrasterkarten, dass nächtliche Immissionswerte von kleiner 45 dB(A) auch bei Ausbildung einer 13 m hohen Lärmschutzeinrichtung zwischen den Gebäuden 1, 2 und 3 nicht erreicht werden, sodass auf die Ausbildung von zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen verbunden mit einer schalldämmenden, evtl. fensterunabhängigen Lüftungseinrichtung nicht verzichtet werden kann.

Bei gekippten Fenstern ist somit weder bei Ausbildung einer 10 m hohen noch bei der Ausbildung einer 13 m hohen Schallschutzeinrichtung ungestörter Schlaf in weiten Teilen des Plangebiets (der überwiegenden Mehrzahl der betroffenen Immissionsorte) nicht möglich. Denn im Plangebiet werden – wie im unmittelbaren Umfeld entlang der Bahnlinie Mannheim-Rastatt im ganzen übrigen Stadtgebiet auch - nahezu flächendeckend nächtliche Pegelwerte von 45 dB(A) deutlich überschritten. Die Bewohner werden also auf geschlossene Fenster nachts nicht verzichten können (wollen).

Anlagen:

Anlagen zur Beschlussvorlage

Anlage A: Planteil zum Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße"

Anlage B: Flurstücke im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße"

Anlage C: Differenzkarte Verkehr + Gewerbe Lärmschutz H = 10,00 m (LS 5) vs ohne LS

Anlage D: Differenzkarte Verkehr + Gewerbe Lärmschutz H = 13,00 m (LS 6) vs ohne LS

Anlage E: Darstellung 4-geschossige Alternativbebauung Marstallstraße

Anlagen zum Bebauungsplan:

Anlage 1: Textliche Festsetzungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" - (FIRU mbH), Stand: Entwurf

Anlage 2: Planzeichnung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße" (FIRU mbH), Stand: Entwurf

Anlage 3: Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 "Zentrumnahes Wohnen Markgrafenstraße", Stand: Entwurf

Anlage 4: Vorhaben- und Erschließungsplan, Blatt 1, Grundriss, Freiflächen, Grenzanschlüsse

- Anlage 5:** Vorhaben- und Erschließungsplan, Blatt 2, Ansichten, Schnitte, Tiefgaragen, Übersicht
- Anlage 6:** Vorhaben- und Erschließungsplan, Blatt 3, textliche Erläuterung
- Anlage 7:** Faunistische Bestandserfassung und Artenschutzrechtliches Gutachten, September 2012
- Anlage 8:** Artenschutzrechtliche Ersteinschätzung
- Anlage 9:** Zusammenfassung Vegetation / Pflanzen
- Anlage 10:** Geotechnischer Bericht, September 2012
- Anlage 11:** Schalltechnische Untersuchung, Bauvorhaben Markgrafenstraße Schwetzingen, 14. November 2012
- Anlage 12:** Anhang zur Schalltechnischen Untersuchung

Ergänzend neu resultierend aus TA-Sitzung am 29.11.2012:

Anlage 13: Plan 09, Plan 10 und Plan 11 zur Schalltechnischen Untersuchung

Die Anlagen A bis E und die Anlagen 1 bis 12 wurden mit den Unterlagen zur TA-Sitzung am 29.11.2012 versendet.

Oberbürgermeister:

Amtsleiter:

Sachbearbeiter/in: