

Vorhaben- und Erschließungsplan Bahnstraße Stadt Bensheim

Begründung

Inhalt:

1. Planungsgegenstand

- 1.1. Veranlassung des Vorhaben- und Erschließungsplanes
- 1.2. Plangebiet
- 1.3. Planerische Ausgangssituation
- 1.4. Rechtsgrundlagen

2. Planinhalt

- 2.1. Planungsvorbereitung
- 2.2. Nutzungsfestsetzungen zum Vorhaben
- 2.3. Erschließung
- 2.4. Immissionsschutz / Altlasten

3. Auswirkungen des Vorhaben- und Erschließungsplanes

- 3.1. Auswirkungen auf das Wohnraumangebot
- 3.2. Auswirkungen auf die Verkehrssituation
- 3.3. Städtebauliche Auswirkungen
- 3.4. Auswirkungen auf Natur und Landschaft
- 3.5. Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt

4. Verfahren und Abwägung

Dieser Abschnitt wird erst nach Durchf. der TöB- und Bürgerbeteiligung angefügt

5. Anlagen

- 5.1. Umwelttechnische Untersuchung vom 19.01.94
- 5.2. Schalltechnische Untersuchung vom 31.03.95
- 5.3. Übersichtsplan
- 5.4. Bestandsplan zum Grünordnungsplan (M: 1:500)
- 5.5. Höhenschnitt

006-31-002-2975-VE-01-00

1. Planungsgegenstand

1.1. Veranlassung des Vorhaben- und Erschließungsplanes

Durch die Aufgabe zweier gewerblich genutzter Flächen der Fa. Willmes und des angrenzenden Schlachthofes stehen im Bereich der Bahnstraße rund 3 ha derzeitige Gewerbeflächen zur Überplanung an. Für den Bereich wurde eine Flächennutzungsplanänderung eingeleitet, welche zur Festsetzung von Wohnbauflächen sowohl im Bereich der Fa. Willmes als auch für das Schlachthofgelände führen soll.

Die Wesbau-Baubetreuungsgesellschaft mbH plant im Bereich der Fa Willmes als Vorhabenträger die Schaffung dringend benötigten Wohnraums durch Erstellung von ca. 260 Eigentumswohnungen.

Die Stadt Bensheim unterstützt das Vorhaben, da durch die Schaffung neuen Wohnraums auf ehemaligen Gewerbeflächen die Inanspruchnahme von Wohnbauflächen im Außenbereich reduziert werden kann. Der Planbereich liegt zudem zentrumsnah und ist somit mit allen wesentlichen Infrastruktureinrichtungen versorgt.

Als Instrument zur Baurechtschaffung wurde ein Vorhaben- und Erschließungsplan gewählt. Dieser ist hinsichtlich seiner Aussagen an einem Bebauungsplan orientiert, schafft aber nicht wie ein Bebauungsplan ein vorhabenunabhängiges Baurecht, sondern verpflichtet den Vorhabenträger zur Realisierung des Bauvorhabens innerhalb bestimmter Fristen.

1.2. Plangebiet

Das Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplanes, nachfolgend kurz „Geltungsbereich“ genannt, umfaßt eine Gesamtfläche von ca. 2,3 ha. Innerhalb des Geltungsbereiches liegen folgende Parzellen:

Flur 18, Flurstücke Nr. 155, 156/13, 156/15, 156/18, 156/20, 157/1, sowie teilweise die Flurstücke Nr. 153/2, 154, 159/1, 630, 631 und 714.

Der Geltungsbereich liegt zwischen der Bundesbahnstrecke Bensheim-Darmstadt und der Wilhelmstraße. In Nord-Süd-Richtung wird der Bereich durch das Schlachthofgelände und die Bebauung an der Mozartstraße begrenzt.

Der überwiegende Teil des Geltungsbereichs stellt sich mit den Gebäuden und Lagerflächen der Fa. Willmes als eine annähernd vollständig versiegelte Gewerbefläche dar.

Die Flurstücke Nr. 154, 155, 630 und 631 sind derzeit im Besitz der Stadt Bensheim. Die Flächen stehen jedoch nach vertraglicher Regelung sowie Vorabstimmung für die Bebauung durch ein Parkhaus sowie für die Verlegung der Bahnstraße zur Verfügung. Die für die Bahnstraße erforderlichen Flächen im Bereich der derzeitigen Gewerbefläche werden im Rahmen des Erschließungsplanes planerisch gesichert. Die Fläche 153/2 (Schlachthofgelände) befindet sich ebenfalls im Besitz der Stadt. Bei der betroffenen Teilfläche handelt es sich um einen Teil der Erschließungsstraße zwischen Bahnstraße und Wilhelmstraße.

Die Fläche 159/1 ist im Eigentum des Kreises Bergstraße und soll zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Sporthalle oder alternativ mit Wohngebäuden bebaut werden. In der aktuellen Planung dient der überplante Bereich der Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der Wohnbaufläche.

Die Parzelle 714 befindet sich im Besitz der Bundesbahn. In diese Fläche wird nur in kleinen Randbereichen zur Schaffung des Parkhauses eingegriffen. Ein Ortstermin mit Vertretern der Bundesbahn führte zum Ergebnis, daß die Flächen von der Bundesbahn angekauft werden können oder ein Gestattungsvertrag über die Nutzung der beanspruchten Flächen abgeschlossen werden muß. Zu verlegende Kabel der Bahn gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.

Alle übrigen Parzellen wurden durch den Vorhabenträger erworben. Es handelt sich um das bisherige Firmengelände Willmes.

1.3. Planerische Ausgangssituation

Das Plangebiet liegt innerhalb des rechtskräftigen Flächennutzungsplanes der Stadt Bensheim. Der Geltungsbereich ist im FNP als Gewerbefläche dargestellt. Durch eine bereits eingeleitete Änderung des FNP wird für die betroffenen Flächen „Wohnbaufläche“ festgesetzt. Der Inhalt des V+E-Planes deckt sich insoweit mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Die bisherige Nutzung als Gewerbefläche ist durch die unmittelbare Nachbarschaft von Wohnbauflächen als störend einzustufen. Eine Entwicklung der Gewerbebetriebe ist aufgrund mangelnder Erweiterungsflächen sowie aus Gründen des Emissionsschutzes nicht möglich.

Für das Plangebiet bestehen keine Bebauungspläne. Es liegt jedoch ein Aufstellungsbeschluß für einen B-Plan sowie eine Veränderungssperre vor. Der Bebauungsplan kann später den Bereich des V+E-Planes aussparen, oder die Festsetzungen übernehmen.

Im Regionalen Raumordnungsplan ist das Gebiet als „Siedlungsfläche, Bestand“ ausgewiesen. Die Schaffung von Wohnraum durch „Gewerbeflächenrecycling“ entspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

1.4. Rechtsgrundlagen

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Aufstellung eines Vorhaben- und Erschließungsplanes für das Plangebiet nach § 7 BauGB-MaßnG sind gegeben. Die vorgesehene Wohnbebauung kann auf Grundlage des § 34 BauGB nicht genehmigt werden, da umfangreiche Änderungen gegenüber dem derzeitigen Bestand sowie der umgebenden Bebauung vorgesehen sind. Zur Schaffung des Baurechts ist entweder ein Bebauungsplan oder ein Vorhaben- und Erschließungsplan erforderlich.

Die geplante Wohnbebauung wird durch die Stadt Bensheim unterstützt, da durch Neubebauung von Gewerbebrachen die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen reduziert werden kann. Das Vorhaben dient der Schaffung dringend benötigten Wohnraumes.

Der Vorhabenträger hat einen Vorhaben- und Erschließungsplan vorgelegt und verpflichtet sich, die vorgesehenen baulichen Anlagen und die erforderlichen Erschließungsanlagen innerhalb einer noch festzulegenden Frist durchzuführen. Der Vorhabenträger ist auch wirtschaftlich in der Lage, die Erschließung und das Vorhaben zu realisieren und kann dies durch eine Finanzierungsbestätigung einer der deutschen Bankenaufsicht unterliegenden Bank nachweisen.

Es sind keine eigentumsrechtlichen Hindernisse zur Realisierung der Planung zu erkennen, da der Vorhabenträger Eigentümer der überwiegenden Grundstücke des Geltungsbereiches der Satzung über den V+E-Plan ist und Vorgespräche mit Bundesbahn, Kreis Bergstraße und Stadt Bensheim zeigten, daß die hauptsächlich für den Bau der Erschließungsanlagen benötigten Flächen für die Nutzung entsprechend dem V+E-Plan zur Verfügung stehen. Das Vorhaben ist, wie im weiteren Verlauf der Begründung noch dargestellt, mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und mit den Grundsätzen des § 1 BauGB vereinbar.

2. Planinhalt

2.1. Planungsvorbereitung

Der Vorhaben- und Erschließungsplan soll die rechtliche Grundlage für die geplante Wohnbebauung schaffen. Hierzu wurden bereits seit mehr als einem Jahr Vorgespräche mit der Stadt Bensheim, aber auch mit betroffenen Trägern öffentlicher Belange geführt. Letzteres erfolgte u.a. auch in den Gesprächen mit den TöB um die geplante Umsiedlung des Schlachthofes und der Fa. Willmes. Von seiten der beteiligten TöB wurden bisher keine grundsätzlichen Bedenken gegen eine Wohnbebauung am vorgesehenen Standort geäußert.

Durch das Büro Welker, Heppenheim, wurde ein Bebauungskonzept erarbeitet, welches sich an den Ausnutzungsvorgaben der Stadt orientiert. Um eine möglichst hochwertige Wohnbebauung zu realisieren, werden Einzelhäuser im Villenstil vorgesehen, die sich an der Bebauung entlang der Darmstädter Straße orientieren. Zugunsten einer weitgehenden Entsiegelung der Grundstücke und um städtebaulich sinnvolle Proportionen der Baukörper zu erzielen, werden die Einzelhäuser mit vier Vollgeschossen und ausgebautem Dach (kein Vollgeschoß) vorgesehen. Bei gleicher Wohnfläche können so größere Grünflächen zwischen den Gebäuden angelegt werden als bei einer niedrigeren Bebauung.

Das Bebauungskonzept berücksichtigt ökologische Belange in hohem Maße. Gegenüber dem derzeitigen Zustand wird eine deutliche Aufwertung des Wertes der Fläche für den Naturhaushalt erreicht. Die Versiegelung wird verringert, was sich auf das Biotoppotential, aber auch auf das Kleinklima positiv auswirkt.

Die geplante Nutzung beschränkt sich ausschließlich auf Wohnbebauung, selbstverständlich unter Berücksichtigung des Stellplatzbedarfs (Tiefgarage, bzw. Parkhaus).

Ein sich aus der Nähe zur Bahnstraße ergebender Konflikt betrifft die Schallausbreitung im Plangebiet. Hier sind zur Einhaltung der Orientierungswerte nach DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Als Teil dieser Maßnahmen ist eine mehrgeschossige Parkgarage entlang der Bahn vorgesehen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme steigt mit der Höhe des Bauwerkes sowie der Nähe zum Bahngleis.

Die Konzeptvorgaben sind im vorliegenden V+E-Plan berücksichtigt und in eine Darstellung mit planungsrechtlicher Verbindlichkeit übertragen worden. Vor Satzungsbeschluß, nach erfolgter Trägerbeteiligung, ist ein Durchführungsvertrag zu schließen, der neben Details der Vorhabenrealisierung auch die Kostenübernahme aller Erschließungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger regelt. Weiterhin werden im Vertrag auch Ausführungsfristen geregelt. Nach Ablauf dieser Fristen kann die Stadtverordnetenversammlung den V+E-Plan ohne Entschädigungsanspruch für den Vorhabenträger aufheben, sofern dieser seinen vertraglich vereinbarten Verpflichtungen nicht nachgekommen ist.

2.2. Nutzungsfestsetzungen zum Vorhaben

Die Planung sieht eine Wohnbebauung vor. Die Festsetzung der Fläche im V+E-Plan erfolgt in Form eines allgemeinen Wohngebietes nach § 4 BauNVO. Innerhalb des Geltungsbereiches sind von den nach § 4 BauNVO zulässigen Nutzungen jedoch folgende Nutzungen unzulässig:

- Schank- und Speisewirtschaften
- Handwerksbetriebe
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- Gewerbebetriebe
- Tankstellen
- Gartenbaubetriebe

Anlagen für die Hausverwaltung sollen als Ausnahme nach § 4 BauNVO zulässig sein.

Als Maß der baulichen Nutzung werden folgende Festsetzungen getroffen:

- GRZ = 0,3
- GFZ = 1,2
- Zulässige Zahl der Vollgeschosse = 4
- Das Dachgeschoß kann ausgebaut werden, ist jedoch als Vollgeschoß unzulässig
- bei der Berechnung der GRZ und GFZ ist das Grundstück der Parkgarage mit zur Gesamtgrundstücksfläche hinzuzuzählen. Die Berücksichtigung der Stellplätze und Garagen bei der Berechnung der GRZ und GFZ richten sich nach den Bestimmungen der BauNVO

Die Grundstücksgrößen sind durch den Plan nicht vorgegeben. Es sind innerhalb des Geltungsbereiches bis zu 260 Eigentumswohnungen vorgesehen und zulässig. Dabei ist eine Realteilung der Grundstücke vorgesehen, so daß Eigentümergemeinschaften auf 20 - 30 Wohnungseigentümer begrenzt sind.

Der Stellplatzbedarf ergibt sich zu maximal 390 Stellplätzen. Von diesen sind ca. 305 im Parkhaus an der Bahnstraße auf drei Parkebenen vorgesehen. Weitere 57 Stellplätze sind in einer überdeckten Garage an der Ostseite des Geltungsbereiches vorgesehen. Für die überdeckte Garage ist eine Grundfläche von 1.900,00 m² (incl. überbauter Straße), für das Parkhaus Bahnstraße incl. Rampen eine Fläche von 2.850,00 m² zulässig. Die verbleibenden ca. 30 Stellplätze werden als ebenerdige Besucherstellplätze an der Bahnstraße vorgesehen.

Das Parkhaus an der Bahn kann auf Höhe des Schlachthofgeländes weitergeführt werden. Zu diesem Zweck ist die nördliche Rampe als Zufahrt geplant, die südliche als Ausfahrt. Von der Zufahrtsrampe aus sind Zufahrten zu den Parkebenen des Schlachthofparkhauses möglich. Eine entsprechende Anbaumöglichkeit zugunsten der Stadt wird im Durchführungsvertrag festgesetzt.

Die nicht überbaubaren Flächen, auch die Fläche über der überdeckten Garage, sind mit Ausnahme der Erschließungsflächen als zusammenhängende Gartenflächen auszubilden. Dabei sind an den im Plan vorgesehenen Stellen standortgerechte groß- und kleinkronige Bäume vorgesehen. Die übrigen Gartenbereiche werden als gärtnerisch gepflegte Anlagen vorgesehen. Zur Verbesserung des ökologischen Wertes der Flächen sind an ausgewählten Stellen Pflanzungen von standortgerechten Sträuchern vorgesehen. Die Standorte für sonstige Sträucher oder Baumpflanzungen mit nicht standortgerechten Pflanzen sind nicht festgesetzt.

Die Lage und Größe der Erschließungsflächen berücksichtigt die Forderungen der DIN 14090 „Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“, insbesondere die Forderung nach Anleiterbarkeit der Wohnungen. Die privaten Wege innerhalb der Grünflächen sind so herzustellen, daß das Oberflächenwasser versickern kann. Die Flächen für die Rettungsfahrzeuge sind, sofern Privatflächen, durch Grunddienstbarkeit öffentlich zugänglich zu machen. Die Gestaltung der Wege richtet sich nach den Festsetzungen des Erschließungsplanes.

2.3. Erschließung

VERKEHR:

Die verkehrliche Anbindung erfolgt über die Bahnstraße sowie eine neu herzustellende Verbindung zwischen Bahnstraße und Wilhelmstraße.

Die Bahnstraße wird in ihrer Lage durch das Parkhaus verschoben. Sie entspricht im Bereich der Fa. Willmes nach Verschiebung der aktuellen Lage vor dem Schlachthofgelände und der Fortführung zum Grenzweg. Die Straße wird als Gegenverkehrsfahrbahn mit 5,00 m Breite und zusätzlich einseitigem Gehweg von 1,50 m Breite geplant. Ab der Mozartstraße sollte die Bahnstraße als Tempo-30 Zone ausgewiesen werden, was bisher wegen der Lage als Sackgasse und der gewerblichen Nutzung nicht erforderlich war.

Die Planstraße A zwischen Bahnstraße und Wilhelmstraße soll vor allem den gebietsinternen Verkehr aufnehmen. Dieser wird sich überwiegend aus Pkw, Fußgängern und Radfahrern zusammensetzen. Die Fläche wird als verkehrsberuhigter Bereich „Mischfläche“ vorgesehen. Diese wird durchgehend gepflastert. Im Bereich der überdeckten Garage verläuft die öffentliche Verkehrsfläche unter der Überdeckung, um einen weiteren Verkehrsberuhigungsaspekt zu erzielen. Die Durchfahrt wird so für den Lkw-Verkehr gesperrt, was aus Emissionsschutzgründen vorgesehen wird. Die lichte Durchfahrtshöhe wird jedoch mit mindestens 2,30 m festgesetzt, so daß Pkw und Kleinbusse ungehindert passieren können. (Zum Vergleich: Parkhäuser weisen üblicherweise eine lichte Höhe von 2,00 bis 2,15 m auf) Durch die Überdeckung wird das lärmbelastete Eckhaus (Planung) sowie das angrenzend bestehende Wohnhaus zumindest teilweise vor Verkehrslärm geschützt. Das gleiche gilt für die später auf dem Schlachthofgelände liegende Wohnbebauung.

Die Rettungswege für die Feuerwehr werden durch Grunddienstbarkeit öffentlich zugänglich gemacht. Die sonst nur für Fußgänger vorgesehenen Wege werden mit wasserdurchlässigem Material gedeckt bzw. in die angrenzenden Grünflächen entwässert.

KANALISATION:

Die Schmutz- und Regenwasserentsorgung erfolgt über den Hauptsammler des Abwasserverbands Mittlere Bergstraße, der im Geltungsbereich mit DN 1800 verlegt ist. Als Zuleitungen zu diesem Kanal sind kleinere Kanäle DN 300 - 500 vorgesehen. Die genaue Dimensionierung erfolgt entsprechend den geltenden Regelwerken und wird im Durchführungsvertrag vor Satzungsbeschluß festgelegt. Der Sammler des Abwasserverbandes wird durch das Parkhaus überdeckt. Eine entsprechende Vereinbarung soll noch zwischen Verband und Vorhabenträger abgeschlossen werden. Hierbei ist an eine Risikobewertung und finanzielle Entschädigung des Verbands gedacht. Genauer regelt der Durchführungsvertrag. Das Parkhaus wird so gegründet, daß eine Schädigung des Kanals durch Erhöhung der Auflast ausgeschlossen wird. Die Kanalschächte bleiben frei zugänglich. Kleinere Reparaturen sind somit möglich. Auch bietet sich der Kanaldurchmesser für Sanierungen von innen an. Für den Fall einer notwendigen Verlegung des Sammlers wird im Straßenraum der Bahnstraße eine entsprechende Trasse freigehalten.

Die anfallende Schmutzwassermenge wird mit ca. 30.000 m³/a (siehe Trinkwasserbedarf) deutlich höher sein, als der bisherige Schmutzwasseranfall des Gewerbebetriebes. Allerdings reduziert sich der als Bemessungsfall maßgebende Regenwasserabfluß durch die weitgehende Entsiegelung des Geländes. Der Spitzenabfluß bei einem 15-minütigen Starkregen aus der Fläche wird gegenüber bisher 190 l/s zukünftig nur noch 150 l/s betragen. Nicht eingerechnet sind hierbei zusätzliche Einsparungen durch Zisternen. Weitere Nachweise für die Abwasserbeseitigung können daher entfallen. Die Kläranlage des Abwasserverbandes weist noch ausreichende Reserven zur Beseitigung des anfallenden Schmutzwassers auf. Sanierungen an bestehenden Kanälen sind aufgrund der Planung nicht erforderlich. Der Schmutzwasserablauf des Schlachthofs muß, falls bis Baubeginn kein neues Bebauungskonzept für diesen Bereich vorliegt, umgelegt werden. Die Maßnahme ist im Erschließungsplan berücksichtigt. Die Anschlußpunkte an den Abwassersammler sind im Plan dargestellt.

TRINKWASSERVERSORGUNG:

Der künftige Trinkwasserverbrauch wird über die Leitung in der Bahnstraße gesichert. Die vorhandene Leitung DN 100 wird mit gleichem Durchmesser in das Gebiet hinein verlängert. Ein Ringschluß zur Leitung in der Wilhelmstraße ist vorgesehen, um die Versorgungssicherheit zu erhöhen. Der künftige Wasserbedarf kann wie folgt abgeschätzt werden:

$$550 \text{ E} * 150 \text{ l/EW} * d * 365 \text{ d/a} = \text{rd. } 30.000 \text{ m}^3/\text{a}$$

Durch den bestehenden Anschluß an die Riedgruppe Ost ist die Wasserversorgung sichergestellt. Ausreichende Förderrechte liegen vor.

Die durch das WWA geforderte Tabelle über den aktuellen und über Bebauungspläne abgedeckten zukünftigen Wasserverbrauch liegt dem Begründungsexemplar des WWA als Anlage bei.

VERSORGUNG MIT ELEKTRISCHER ENERGIE:

Die Stromversorgung des Gebietes wird über das vorhandene Netz des GGEW gewährleistet. Die im Betriebsgelände vorhandenen Trafostationen werden abgebrochen. Entsprechend den noch festzulegenden Erfordernissen sind neue Stationen innerhalb der Flächen möglich. Aus gestalterischen Gründen sollten diese in die geplante Wohnbebauung oder die Gemeinschaftsgaragen integriert werden. Absprachen mit dem Versorgungsträger sind noch erforderlich und werden vor Satzungsbeschluß zu Festsetzungen innerhalb des Durchführungsvertrages führen.

STRASSENBELEUCHTUNG:

Die Straßenbeleuchtung für die Bahnstraße sowie die Planstraße A erfolgt nach DIN 5044 und wird eingestuft als Wohnstraße mit Anliegerverkehr. Vorgesehen sind Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von ca. 4,00 m, um den Beleuchtungscharakter der reinen Erschließungsfunktion anzupassen. Als Leuchtentyp wird z.B. die Leuchte „Kleine Glocke“ der Fa. Siemens oder ein vergleichbares Model gewählt. Näheres regelt der Durchführungsvertrag. Die Errichtung der Beleuchtung erfolgt im Zuge der Fertigstellung der Straßen.

Für die Wohnwege werden den Anforderungen an die Beleuchtung von Fußwegen entsprechende Leuchten ausgewählt.

GAS:

Die Versorgung des Gebietes mit Gas ist über das vorhandene Versorgungsnetz des GGEW gewährleistet. Als Heizenergie wird Gas festgesetzt. Es wird noch geprüft, inwieweit zentrale Feuerungseinrichtungen für die Versorgung mehrerer Gebäude möglich sind. Die im Bereich der Bahnstraße vorhandene Gashochdruckleitung wird wegen des Parkhauses verlegt. Die neue Trasse ist im Erschließungsplan dargestellt. Ebenso dargestellt sind die Trassen für die Gasleitungen im Baugebiet.

FERNMELDEVERSORGUNG; BREITBANDKABEL:

Die Versorgung mit Fernsprechan schlüssen und Breitbandkabel erfolgt über die Telekom. Es sind ca. 300 Fernsprechhauptanschlüsse herzustellen. Entsprechende Gespräche werden derzeit geführt. Die bestehenden Kabel in der Bahnstraße werden verlegt. Trassen für neue Kabel sind im Einvernehmen zwischen Telekom und Vorhabenträger festzulegen.

NICHT ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN: PRIVATE GARTENFLÄCHEN:

Die als „Nicht überbaubare Grundstücksflächen, hier. Private Gartenfläche“ ausgewiesenen Grundstücksteile werden nach Fertigstellung der Gebäude abschnittsweise erstellt und für die Privatflächen den Eigentümergemeinschaften zur Pflege übergeben. Die öffentlichen Grünanlagen (öG) werden ebenfalls durch den Vorhabenträger erstellt und bis zur Übergabe der Erschließungsflächen an die Stadt durch diesen gepflegt. Es handelt sich bei letzteren jedoch lediglich um die Zufahrtsbereiche auf dem Kreisgelände sowie die Vorflächen vor dem Schlachthof.

2.4. Immissionsschutz / Altlasten

Die unmittelbare Nähe des Baugebietes zur Bahntrasse erfordert aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen. Hierbei sind zweierlei Anforderungen aus Sicht des gesunden Wohnens gegeben. Zum einen sind die Freibereiche gegen Lärm abzuschirmen, um insbesondere spielende Kinder zu schützen, zum anderen ist in den Wohnungen ein verträglicher Schallpegel zu gewährleisten.

Für die Freibereiche dient die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ als Orientierungsgrundlage. Sie gibt für den Tageszeitraum einen Orientierungswert von 55 dB(A), für den Nachtzeitraum einen Wert von 45 dB(A) vor. Die schalltechnische Untersuchung des Büros Gruschka vom 31.03.95 bestimmt die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung dieser Werte in den Freibereichen. Dazu ist als aktive Maßnahme eine Schallschutzwand an der Bahn erforderlich. Im Bereich des Parkhauses ersetzt dieses die Wand. Aufgrund des großen Platzbedarfs sind Lärmschutzwälle nicht möglich. Die bahnzugewandte Parkhauswand wird hochabsorbierend ausgeführt, so daß die gegenüberliegende Bahnseite nicht durch Reflexionen belastet wird.

Im Bereich des Parkhauses müssen Kabel der Bundesbahn verlegt werden. Die entsprechenden Maßnahmen wurden am 17.02.95 vor Ort mit der Bahn besprochen. Ein Ankauf der erforderlichen Bundesbahnflächen wurde vorbehaltlich einer Entbehrlichkeitsprüfung positiv bewertet. Der Abstand zwischen Gleismitte und Parkhaus wird auf 7,00 m festgelegt. An den Rampen ist dieser etwas geringer, liegt jedoch immer deutlich über dem durch die Bahn geforderten Mindestabstand von 4,00 m.

Die Höhe des Parkhauses wird durch die Anforderungen an den Schutz der Freizeiteiche bestimmt. Hierbei sind im Spielplatz- und Innenbereich des Wohngebietes die Orientierungswerte der DIN 18005 für den Tageszeitraum eingehalten. Als Höhe wird ein Wert von 5,00 m über Schienenoberkante erforderlich. Gemäß schalltechnischer Untersuchung ergeben sich zwei Möglichkeiten für den Schallschutz. In Variante A bildet das Parkhaus den südlichen Abschluß der Lärmschutzwand. In Variante B wird die Lärmschutzwand nach Süden verlängert. In dieser Variante kann gegenüber Variante A einiger Aufwand im passiven Schallschutz eingespart werden. Allerdings wird die Lärmschutzwand auch in den Bereich des denkmalgeschützten ehem. Schrankenwärterhauses verlängert. Nach Beteiligung der Träger öffentlicher Belange soll hier eine Abwägung der Belange erfolgen.

Die im Plan dargestellte Überstandslänge im Bereich des Schlachthofgeländes sollte mit der dortigen Bebauung realisiert werden. Die Flächen Schlachthof und Wesbau beeinflussen sich gegenseitig, so daß ab Ende Parkhaus der Schallschutz zu Lasten der Schlachthofbebauung zu rechnen ist. Entsprechendes regelt der Durchführungsvertrag.

Für den Schutz der Wohnungen sind über die aktive Maßnahmen hinaus noch passive Schutzvorkehrungen insbesondere für die Obergeschosse zu treffen. Hier werden Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 ermittelt, aus denen sich die erforderlichen Maßnahmen ableiten lassen. Die genauen Maßnahmen werden im Durchführungsvertrag bestimmt und mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Zu den schalldämmenden Maßnahmen zählen auch schalldämmte Lüftungseinrichtungen, welche zur Dauerlüftung in die Aufenthaltsräume eingebaut werden, sofern nicht eine Belüftung über gekippte Fenster möglich ist. Schallschutzfenster sind entsprechend den Lärmpegelbereichen vorzusehen.

In Bezug auf Altlasten der bisherigen gewerblichen Nutzung wurde eine Untersuchung durchgeführt, deren Abschlußbericht als Anlage beiliegt. Es wurde festgestellt, daß kein akuter Handlungsbedarf oder gar Sanierungsbedarf besteht. An einem Heizöltank wurde eine eng begrenzte Belastung festgestellt, die im Zuge der Aushubarbeiten überprüft und gemäß abfallrechtlichen Bestimmungen beseitigt werden muß. Insgesamt wird festgestellt, daß keine signifikanten Gefährdungspotentiale nachweisbar sind, die der vorgesehenen Umnutzung entgegenstehen.

3. Auswirkungen des Vorhaben- und Erschließungsplanes

3.1. Auswirkungen auf das Wohnraumangebot

Entsprechend den Vorgaben des Regionalen Raumordnungsplanes (Entwurf Mai 1993) besteht in Bensheim ein Bedarf von 51 ha Wohnbaufläche. Dieser Bedarf kann im Außenbereich nicht gedeckt werden ohne erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt vorzunehmen. Es sind daher vorrangig Flächen im Innenbereich zu verdichten, bzw. für die Wohnnutzung zu erschließen. Bei dem Geltungsbereich handelt es sich um eine entsprechende Fläche, die aus der ehemaligen gewerblichen Nutzung in eine Wohnnutzung überführt werden soll. Durch die hohe bauliche Dichte von ca. 260 Wohneinheiten auf 2,4 ha können somit ca. 5 ha Außenbereichsfläche eingespart werden, da in entsprechenden Randgebieten die angestrebte Wohndichte geringer ist.

Die Realisierung und der Verkauf von 260 Wohneinheiten ist auf ca. drei Jahre vorgesehen. Im Durchführungsvertrag sind entsprechende Fristen vorzusehen.

3.2. Auswirkungen auf die Verkehrssituation

Im Gegensatz zur derzeitigen Nutzung wird die Wohnbebauung außerhalb der Bauzeit kaum Lkw- Verkehr erzeugen. Jedoch werden gegenüber der bestehenden Nutzung wesentlich mehr Pkw- Fahrten anfallen. Um den Verkehr nicht ausschließlich durch die Mozartstraße abfließen zu lassen, ist eine weitere Anbindung an die Wilhelmstraße vorgesehen. Diese sollte vor allem dem gebietsinternen Ziel- und Quellverkehr dienen. Mit der Bahnunterführung Kirchbergstraße ist eine leistungsfähige Anbindung an den Berliner Ring gegeben.

Für das überörtliche Verkehrsnetz werden kaum Auswirkungen von dem Baugebiet ausgehen. Die Straßen „Mozartstraße“, „Wilhelmstraße“, „Kirchbergstraße“, „Fehlheimer Straße“ und „Europaallee“ werden durch das Gebiet einen Verkehrszuwachs verzeichnen, der jedoch gegenüber der derzeitigen Belastung nicht zu grundsätzlich veränderten Verkehrsbedingungen führen wird.

Der ruhende Verkehr des Gebietes wird in den bereits beschriebenen Parkieranlagen untergebracht. Das Wohngebiet wird dadurch weitgehend von Verkehr entlastet.

3.3. Städtebauliche Auswirkungen

Das Stadtbild wird durch die Bebauung grundlegend umstrukturiert. Die Bauweise wird als offene Bauweise festgelegt. Durch relativ große Abstände zwischen den Gebäuden wird eine großzügige Freilächengestaltung ermöglicht. Der Nachteil der Nähe zur Bahntrasse wird durch diese Gestaltungsmerkmale gemindert. Die Einzelhäuser werden aus 20 - 30 Eigentumswohnungen bestehen, die als Eigentümergemeinschaften für die Freiflächenpflege verantwortlich sein werden.

Die Baukörper werden gleichmäßig auf die Nettobaufläche verteilt. Dabei wird die Abfolge durch zwei Plätze mit unterschiedlichen Funktionen gegliedert. Die kleinere der beiden Freiflächen soll als Treffpunkt für ältere Kinder und Erwachsene dienen. Auf der befestigten Fläche sind jedoch auch Spiele möglich. Die größere Fläche ist als Grünfläche „Spielplatz“ festgesetzt und soll entsprechende Kinderspielgeräte aufnehmen. Beide Plätze liegen in der „zweiten Reihe“ und sind somit vor Bahnlärm geschützt.

Die Gebäude orientieren sich hinsichtlich der Höhenentwicklung an den bereits umliegend vorhandenen mehrgeschossigen Gebäuden. Jedoch soll zugunsten einer Einsparung von versiegelten Flächen eine Bebauung mit vier Vollgeschossen und ausgebautem Dachgeschoß (kein Vollgeschoß) zulässig sein. Durch das zur Wilhelmstraße ansteigende Gelände werden trotz der 4 Vollgeschosse keine bereits bestehenden Wohngebäude beschattet.

Das geplante Parkhaus wirkt sich durch die Lage an der Bahn nicht negativ auf das Stadtbild aus. Die bahnzugewandte Seite wird mit Rankpflanzen begrünt. Auch vor der Ostseite sind Rankpflanzen und Einzelbäume festgesetzt, so daß sich das Parkhaus als „grüne Wand“ darstellt.

Die städtebaulichen Nachteile der hohen Flächenversiegelung und der unter rein funktionalen Gesichtspunkten gebauten Gewerbebaukörper werden durch die Neubebauung aufgehoben.

3.4. Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Durch das Grundstück verlaufen nur Fußwege, die für Rettungsfahrzeuge befahrbar sind. Die übrigen Flächen werden als Grünflächen gestaltet. Aufgrund der derzeit hohen Versiegelung kommt es somit zu einer deutlichen Aufwertung des Grundstückes hinsichtlich des Biotopwertes. Eine Bereitstellung von Ausgleichsflächen muß nicht erfolgen.

Die Entsiegelung der Flächen wirkt sich auf den Wasserhaushalt, das Bodenpotential, aber auch auf das Kleinklima günstig aus. Möglichst große Flächen sind zur flächenhaften Versickerung vorgesehen. Aufgrund der Bodenverhältnisse kann eine Versickerung der Dachflächenabläufe nicht erfolgen. Das Niederschlagswasser wird jedoch entsprechend den Vorgaben des HWG über Zisternen zur Grünflächenbewässerung genutzt.

Die Beurteilung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist mit der Beurteilung des Stadtbildes gleichzusetzen, da lediglich eine bereits bebaute Fläche umgenutzt wird. Nachdem sich die Fläche nicht am Rand der bebauten Ortslage befindet, ist eine negativ zu beurteilende Fernwirkung ausgeschlossen.

Die Gegenüberstellung von Bestand und Planung erfolgt auf Grundlage des Biotopwertverfahrens. Hier wird jedem Nutzungstyp ein entsprechender Biotopwert zugeordnet. Dabei sind vollversiegelte Flächen mit 3 Punkten/m² als ökologisch ungünstigste Flächen eingestuft. Es ergibt sich, wie zu erwarten, ein „Biotopwertüberschuß“, der zeigt, daß aufgrund der bestehenden Vollversiegelung eine deutliche Verbesserung der Ökologie trotz Neubebauung zu verzeichnen ist.

Festsetzungen wie Baum- und Strauchpflanzungen, die Begrünung der überdeckten Gemeinschaftsgarage, wasserdurchlässige Wegebefestigungen etc. führen zu einer weiteren Aufwertung der Fläche über die reine Entsiegelung hinaus. Sie dienen gleichzeitig auch der ansprechenden Gestaltung des Wohnquartiers.

Die Tabelle für die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung folgt auf der nächsten Seite. Die positive Differenz der Biotopwertpunkte aus Bestand und Planung zeigt, daß der „Eingriff“ ausgeglichen ist.

Biotoptyp	Wertpunkte je m ²	Fläche Bestand [m ²]	Fläche Planung [m ²]	Biotopwert Bestand	Biotopwert Planung
10.710 Dachfläche	3	8820	8410	26460	25230
10.730 Begrünte Garage	13	0	1020	0	13260
10.530 Schotterfläche	6	2370	0	14220	0
10.510 Asphalt/Beton 10.520 Pflaster	3	7640	4380	22920	13140
10.540 Stellplätze	7	0	440	0	3080
11.221 Verkehrsgrün	14	680	770	9520	10780
10.530 Bahnanlage	6	1470	1470	8820	8820
06.910 Wiese	21	790	0	16590	0
04.600 Bahnböschung	56	1220	540	68320	30240
11.221 Hausgarten	14	260	6260	3640	87640
02.400 Brombeerhecke	27	40	0	1080	0
04.110 Einzelbaum	31	(240)	(530)	7440	16430
Summe		23290	23290	179010	208620

Tabelle 1: Biotopwertvergleich: Bestand - Planung

Erläuterungen zur Tabelle:

Die privaten Grünflächen der Planung werden als strukturarme Hausgärten ohne Baumbestand (Typ 11.221) bewertet. Der Baumbestand wird zusätzlich gewertet, da er eine Aufwertung des Typs 11.221 bedeutet. Die festgesetzten Heckenpflanzungen in der Grünfläche, vor allem am Kinderspielplatz werden nicht als Aufwertung gerechnet.

Die begrünte Garage wird mit 13 Punkten/m² als intensiv gepflegt angesetzt.

In der Bilanz wird der Vorteil der Regenwassernutzung über Zisternen, der den Typ „Dachfläche“ aufwertet nicht berücksichtigt. Ebenso wenig berücksichtigt ist die Verbesserung des Typs „Wegeflächen“ obwohl diese per Festsetzung in die seitlichen Grünflächen entwässern.

Bei den Einzelbäumen wurde folgender Bestand angesetzt:

1 Kiefer	50 m ²
1 Pappel	80 m ²
2 Birken je 5 m ²	10 m ²
<u>Baumgruppe auf Kreisgelände</u>	<u>100 m²</u>
Summe:	240 m ²

Für die Planung wurde angesetzt:

95 neue Bäume mit je 4 m ²	380 m ²
1 Kiefer	50 m ²
<u>Baumgruppe auf Kreisgelände</u>	<u>100 m²</u>
Summe:	530 m ²

Der Biotopwert der Planung liegt mit 208620 Punkten um 29610 Punkten über dem Bestand. Dies entspricht einer Verbesserung um 16,5%. (heutiger Bestand = 100 %)

3.5. Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt

Durch die Wahl des Planverfahrens „Vorhaben- und Erschließungsplan“ ergeben sich für die Stadt keine Kosten außer den Kosten der Verwaltungsarbeit, da der Vorhabenträger die Bauleistungen sowie die Planungsleistungen voll übernehmen wird. Regelungen über die Kostenabwicklung der Erschließungsmaßnahmen incl. eventueller Erfüllungsbürgschaften bestimmt der Durchführungsvertrag.

Der Magistrat
der Stadt Bensheim
Bensheim, 25.08.1998




BORN
Erster Stadtrat