

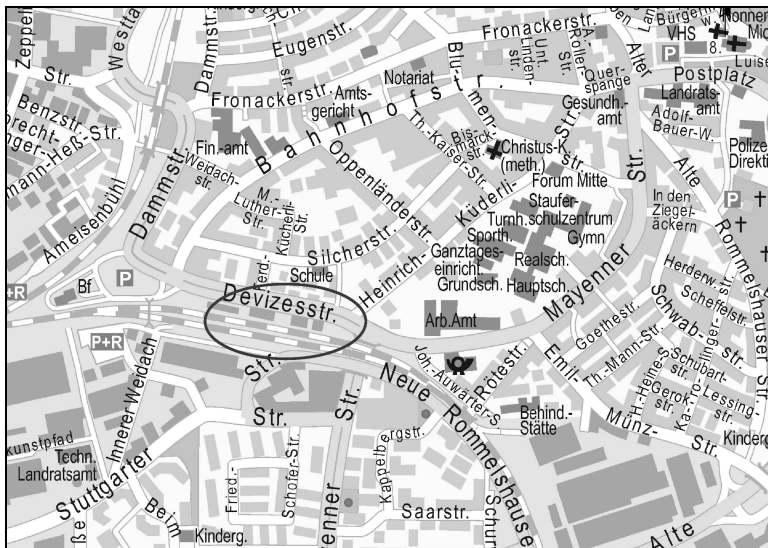
Vorhabenbezogener Bebauungsplan und Satzung über Örtliche Bauvorschriften „Nachnutzung Güterbahnhofareal - Einzelhandel und Akademienutzung“

begrenzt wird der Geltungsbereich

- Im Norden von der Devizesstraße
- Im Westen von den Flurstücken Nr. 2014/14, 2014/15, 2014/16
- Im Süden von den Gleisanlagen der Bahnstrecke Stuttgart-Aalen
- Im Osten vom Kreuzungsbereich Mayenner Straße / Devizesstraße
- Gemäß dem Lageplan vom 24.08.2011.

**Planbereich 01/03
Begründung**

17. Dezember 2012



Kartenausschnitt

Teil 1

1. Planungsanlass

2. Städtebauliche Ausgangssituation

3. Städtebauliche Konzeption

4. Planungsrechtliche Festsetzungen und Örtliche Bauvorschriften

1. Planungsanlass

1.1 Planungsanlass / öffentliches Interesse

Die Firma Lidl Stiftung & Co. KG möchte auf dem Güterbahnhofareal einen Lebensmittelmarkt erstellen. Hierzu wurden in der Vergangenheit verschiedene Nutzungskonzeptionen entwickelt, um eine ansprechende Entwicklung dieses für die Stadtentwicklung wichtigen Areals („Eingang“ zur Stadt am nahe gelegenen Bahnhof) zu gewährleisten. Hierbei hat sich ein Nutzungskonzept herauskristallisiert, das neben der Ansiedlung eines Einkaufsmarktes die Schaffung eines Bildungscampus (Ludwig-Schlaich-Akademie) vorsieht.

In Waiblingen ist die Ludwig-Schlaich-Akademie (LSAK) seit 1994 ansässig. Die LSAK GmbH ist ein Tochterunternehmen der Diakonie Stetten und ist an den Standorten Devizesstraße und Rötestraße vertreten. Neben verschiedenen Ausbildungsgängen (Heilerziehungspfleger/in, Arbeitserzieher/in, Heilpädagoge/in) werden unterschiedliche Weiterbildungsmaßnahmen angeboten (z.B. Inklusionsbegleiter/in, Betreuungskraft im Pflegeheim etc.). Darüber hinaus kann seit 2008 an der LSAK ein Studium absolviert werden ("Bachelor of Arts in Business Administration - Gesundheits- und Sozialmanagement"). Derzeit befinden sich über 300 Studierende in der Ausbildung.

Gerade im Bereich der Pflege und der sozialen Berufe macht sich der Fachkräftemangel bereits bemerkbar, weshalb für die Diakonie Stetten die LSAK eine wichtige Institution ist, um die dringend benötigten Fachkräfte auszubilden und Nachwuchsförderung zu betreiben. Demzufolge ist es das erklärte Ziel der Diakonie Stetten, die Aktivitäten der LSAK weiter auszubauen und die Bildungseinrichtung zu stärken. Für die kommenden Jahre ist daher eine Erweiterung des Angebotes geplant.

Mit der Expansion der LSAK ist ein erhöhter Raumbedarf verbunden. Bislang wurde darauf mit der Anmietung von zusätzlichen Flächen in unmittelbarer Nähe zum Hauptstandort Devizesstraße reagiert. Die Anmietung weiterer Flächen und eine damit einhergehende Aufteilung des Lehrbetriebs auf zusätzliche dezentrale Stellen sind jedoch nicht erwünscht, da hiermit Reibungsverluste verbunden sind. Die LSAK möchte vielmehr den Gedanken eines Bildungscampus verfolgen und ihre Aktivitäten an zentraler Stelle konzentrieren.

Die LSAK favorisiert eindeutig den Standort Waiblingen aufgrund seiner zentralen Lage in der Region Stuttgart und der guten ÖPNV-Anbindung. Darüber hinaus ist insbesondere die Nähe zum Bahnhof Waiblingen ein entscheidender Standortfaktor, weshalb das Areal des Güterbahnhofs – verbunden mit der direkten Nachbarschaft zum heutigen Gelände der LSAK – als ideale Option für die Erweiterung der LSAK zu betrachten ist.

Durch das Zusammenführen dieser Akademienutzung mit den Bestrebungen der Fa. Lidl kann auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs eine attraktive städtebauliche Neuordnung

stattfinden. Gleichzeitig kann die Stadt Waiblingen ihre Bedeutung als Hochschulstandort ausbauen und den Bereich als attraktiven Stadteingang städtebaulich gestalten.

Gemäß dem in Auftrag gegebenen Gutachten (siehe Anlage Gutachten GMA) werden die Gebote des Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg durch die geplante Ansiedlung eines Lebensmitteldiscounters in Waiblingen eingehalten. Auch in Bezug auf die weiteren Aspekte gemäß § 11 (3) BauNVO sind keine negativen Auswirkungen aus der im Plangebiet vorgesehenen Verkaufsfläche zu erwarten.

1.2 Aufstellungsbeschluss

Der Gemeinderat der Stadt Waiblingen hat am 06.10.2011 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Nachnutzung Güterbahnhofareal Einzelhandel und Akademienutzung“ gefasst.

1.3 Übergeordnete Planungen

Im **Regionalplan** der Region Stuttgart befindet sich die Fläche des Geltungsbereiches innerhalb der ausgewiesenen Siedlungsfläche. Gleichzeitig ist der Bereich als „Standort für zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte und sonstige großflächige Handelsbetriebe“ dargestellt. Nachrichtliche Übernahmen aus dem Landesentwicklungsplan (LEP): Waiblingen ist zusammen mit Fellbach als Mittelzentrum (Doppelzentrum: Waiblingen/Fellbach) ausgewiesen (2.1.3.15). Beide Orte haben eine überörtliche Versorgungsfunktion für einen gemeinsamen Mittelbereich. Waiblingen liegt an den Landesentwicklungsachsen Stuttgart – Waiblingen/Fellbach – Schorndorf (– Schwäbisch Gmünd) und Stuttgart – Waiblingen/Fellbach – Backnang (– Schwäbisch Hall).

Im **Flächennutzungsplan 2015** des Planungsverbandes Unteres Remstal wird das Plangebiet als „Fläche für Bahnanlagen“ dargestellt. Der Flächennutzungsplan wird gemäß den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes im Wege der Berichtigung angepasst.

Als informelle Planung wurde am 29. Juni 2006 der **Stadtentwicklungsplan** der Stadt Waiblingen (STEP 2020) beschlossen. Die letzte Fortschreibung erfolgte im Jahre 2009. Für das Plangebiet sieht der **STEP 2020** die Entwicklung eines Dienstleistungsschwerpunkts am Bahnhof Waiblingen vor. Hier sollen am ÖPNV-Schnittpunkt u.a. Dienstleistungsarbeitsplätze entstehen. Eine weitere Zielsetzung ist den Stadteingang städtebaulich aufzuwerten.

Im Plangebiet befindet sich das Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG Bahnhof Waiblingen, bestehend aus dem dreigeschossigen, werksteinverblendeten Bahnhofsgebäude von 1860 und dem am Rand des angrenzenden Gartens liegenden Geräteschuppen. Wegen seiner Bedeutung für die

Verkehrs- und Entwicklungsgeschichte Waiblingens und der Region besteht an der Erhaltung des Bahnhofs ein öffentliches Interesse aus wissenschaftlichen und heimatgeschichtlichen Gründen.

1.4 Rechtszustand

Für das Areal existiert bisher kein Bebauungsplan. Der Bebauungsplan wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan gem. § 12 BauGB durchgeführt. Somit können die Festsetzungen dem konkreten Vorhaben angepasst werden und die Umsetzung des Vorhabens im Durchführungsvertrag verbindlich geregelt werden. Gemäß 12 Abs. 4 BauGB werden zwei weitere Flächen (östlich und westlich des Vorhabens) in den Planbereich miteinbezogen. Dies ist im Interesse einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für das Gesamtquartier erforderlich. Mit dem Bebauungsplanverfahren wird die Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange gewährleistet.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt, da die Voraussetzungen (Fläche der Innenentwicklung, Wiedernutzbarmachung von Flächen, Flächengröße der versiegelten Fläche unter 20.000 m²) vorliegen. Im beschleunigten Verfahren wird von der Umweltprüfung und von der Anwendung der Eingriffsregelung abgesehen.

Mit Bescheid vom 24.11.2010 wurden große Teile der Flurstücke, die bisher als Bahnfläche gewidmet waren, „von ihren Bahnbetriebszwecken befreit“, d.h. diese Flächen unterliegen nicht mehr der sog. Bahnaufsicht, sondern der kommunalen Planungshoheit. Ausgenommen von dem Bescheid sind zum einen das Areal des P&R-Parkplatzes, da hier weiterhin die Betriebsnotwendigkeit für Bahnzwecke gesehen wird. Zum anderen handelt es sich um einen Streifen in unmittelbarer Nähe zu den vorhandenen Gleistrassen. Dieser wird erst von Bahnbetriebszwecken befreit, wenn die dortigen Bahnanlagen zurückgebaut sind. Dies wird in enger Abstimmung mit der weiteren städtebaulichen Entwicklung des Areals erfolgen.

2. Städtebauliche Ausgangssituation

2.1 Vorhandene Nutzung

Das Plangebiet wird im westlichen Bereich als Parkplatzfläche (P&R-Parkplatz) für den im unmittelbaren Umfeld liegenden Bahnhof genutzt. Im mittleren Teilbereich des Plangebiets befinden sich eine leerstehende Lagerhalle und ein unter Denkmalschutz stehendes Güterbahnhofsgebäude mit Wohnnutzung im Obergeschoss und Dienstleistungsnutzung im Erdgeschoss sowie ein denkmalgeschützter Geräteschuppen. Im östlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein ehemaliger Lokschuppen, der vom Modelleisenbahnclub Waiblingen e. V. angemietet ist.

2.2 Geländeform und Topographie

Der Geltungsbereich umfasst eine Flächen von ca. 9.900 m² auf und ist hinsichtlich der Topographie als eben einzustufen.

2.3 Vorhandene Ver- und Entsorgungseinrichtungen

An der südlichen Grundstücksgrenze des Plangebiets befindet sich eine Trafostation, die im Eigentum der Deutsche Bahn AG ist. Nördlich des Plangebiets, entlang der Devizesstraße, verlaufen städtische Abwasserleitungen (DN 250).

2.4 Verkehrserschließung

Die äußere Erschließung des Plangebiets erfolgt durch die nördlich verlaufende Devizesstraße. Das Gebiet wird über eine im mittleren Bereich des Plangebiets liegende Zufahrt erschlossen. Die innere Erschließung erfolgt von hier nach Westen zur Parkplatzfläche sowie nach Osten zum Lager- und Lokschuppen. Der südliche Bereich Richtung Bahnanlagen wird zwischen dem ehemaligen Güterbahnhofsgebäude und dem denkmalgeschützten Lagerschuppen erschlossen.

Das Plangebiet ist mit dem öffentlichen Personennahverkehr sehr gut zu erreichen. In unmittelbarer Nähe an der Devizesstraße befinden sich zwei Bushaltestellen mit jeweils drei Buslinien in Richtung Stadtmitte, den nördlichen Stadtteilen und dem Gewerbegebiet Eisental. Der Bahnhof Waiblingen ist fußläufig in ca. 200 m Entfernung zu erreichen. Hier befinden sich u.a. zwei S-Bahnlinien (S2 Richtung Stuttgart/ Schorndorf und S3 Richtung Stuttgart/ Backnang), eine Regionalbahnlinie (Stuttgart-Aalen) sowie ein Busbahnhof. Das Plangebiet ist außerdem für den Individualverkehr über die Dammstraße und Devizesstraße

im Norden und die Mayenner Straße im Süden gut an das örtliche und überörtliche Straßennetz (Bundesstraße B 10, B 14, B 29) angebunden.

3. Städtebauliche Konzeption

Das städtebauliche Konzept legt besonders großen Wert auf die Ausformulierung und Gestaltung des Stadteingangs am Bahnhof, eine möglichst geringe Neuversiegelung, die Erhaltung der Baumallee entlang der Devizesstraße, passive Vorkehrungen gegen vorhandene Verkehrslärmimmissionen und ökologische Aspekte (Pflanzbindungen, Dachbegrünung, Erhalt und Pflanzung von Einzelbäumen).

3.1 Baustruktur/ städtebauliche Einbindung

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Aufgrund der bestehenden denkmalgeschützten Gebäude (Bahnhof und Geräteschuppen) stellt der Bereich eine verkehrsgeschichtliche Dominante im Stadtbild dar.

Die zu realisierende Bebauung soll einen eigenständigen Charakter entwickeln, sich aber auch an der Maßstäblichkeit der vorhandenen Umgebungsbebauung orientieren. Dies ist vor allem bei der Höhenentwicklung zu beachten, deshalb ist eine Begrenzung der Gebäudehöhe im Bebauungsplan festgesetzt.

Der künftige Lebensmittelmarkt und die Akademie werden als Gesamtkomplex betrachtet. Die Gebäudekubatur wird durch Rücksprünge, Dachterrassen und Fensterbänderungen gegliedert, was durch individuelle Farbgebung und den Kontrast offener, transparenter zu geschlossenen Flächen verstärkt wird. Insgesamt stuft sich das Gebäude in der Tiefe zweimal in Teilbereichen nach Norden ab. Die Südfassade (Bahnseite) wird in der Gestaltung gleichwertig der Nordfassade entlang der Devizesstraße behandelt und prägt damit den bahnseitigen Stadteingangsbereich.

3.2 Grünkonzept

Den ökologischen Aspekten, wie möglichst geringe Bodenversiegelung, Dachbegrünung, Baum- und Pflanzenerhalt entlang der Devizesstraße, Neupflanzung von Bäumen und nicht zuletzt durch das Ausweisen von Bauflächen im Innenbereich anstelle weiterer Flächenversiegelung im Außenbereich, wurde Rechnung getragen. Eine zusätzliche Versiegelung findet im Anbetracht der bereits heute vorhandenen versiegelten Flächen nicht statt. Entlang der Devizesstraße wird der Erhalt der bestehenden Baumallee angestrebt.

3.3 Nutzung

Die Planungen sehen eine Realisierung der Einzelhandelsnutzung im EG-Bereich des Vorhabens mit einer Verkaufsfläche von maximal 1.200 m² vor.

Die LSAK wird mit einer Geschossfläche von ca. 2.200 m² in den beiden darüberliegenden Geschossen sowie in den Räumlichkeiten des ehemaligen Bahnhofsgebäudes angesiedelt. Der zentrale Zugang der Akademie erfolgt über ein gläsernes Foyergebäude als Verbindungsbau zwischen Neubau und historischem Bahnhofsgebäude.

Der denkmalgeschützte ehemalige Geräteschuppen östlich des historischen Bahnhofs wird in das Gesamtkonzept integriert. Dieser soll künftig als Lager für einen gefassten außenliegenden Werkhof dienen und damit weiteren Ausbildungszwecken der Akademie zur Verfügung stehen (Steinmetz, Bildhauer, etc.).

Zum Bereich des weiter östlich gelegenen ehemaligen Lokschuppens kann eine weitere städtebauliche Neuordnung realisiert werden. Hierdurch könnten sich z.B. auch für die LSAK zusätzliche Potentiale für eine Erweiterung der Akademie in einem 2. Bauabschnitt ergeben. Alternativ könnte dieser Bereich auch als Schwerpunkt für Dienstleistungsnutzungen entwickelt werden. Städtebaulich soll hier ein weiterer Akzent im bahnseitigen Stadteingangsbereich definiert werden.

Die Parkplatzfläche der Einzelhandelsnutzung im westlichen Bereich des Plangebiets bietet mittel- bis langfristig die Option im Zuge einer Überbauung eine zusätzliche städtebauliche Akzentuierung zu realisieren. Als mögliche Nutzungen bieten sich hier ebenfalls Dienstleistungsnutzungen an, die insbesondere die Synergien zum nahegelegenen Bahnhof nutzen können.

3.4 Verkehrliche Erschließung / Ruhender Verkehr

Das Plangebiet wird über zwei unabhängige Zufahrten von der Devizesstraße erschlossen. Die westlich vorgesehene Zufahrt erschließt den künftigen Lebensmittelmarkt über die geplante Parkplatzfläche.

Zusätzlich wird die geplante Parkplatzfläche fußläufig über einen Weg von Richtung Bahnhof (P+R Parkplatz) erschlossen.

Die Akademie wird hingegen über die bestehende Zufahrt im östlichen Bereich erschlossen.

Die erforderlichen Stellplätze sind auf dem Grundstück im Sondergebiet SO3 südlich des bestehenden Grünstreifens vorgesehen.

3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Bushaltestellen an der Devizesstraße bleiben erhalten und werden im Zuge der vorliegenden Straßenplanung modernisiert.

3.6 Natur- und Umweltschutz

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB aufgestellt. Somit wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und vom Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen.

Weiterhin werden die aufgrund der Planaufstellung zu erwartenden Eingriffe gemäß § 13a (2) Nr. 4 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig betrachtet, weshalb ein Ausgleich nicht erforderlich ist. Eine Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich ist deshalb entbehrlich. Dennoch sind die Belange der Umwelt nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB in die Abwägung einzustellen.

Das Plangebiet wird derzeit im Wesentlichen als Park & Ride Parkplatz genutzt und entlang der nördlich verlaufenden Devizesstraße durch einen Grünstreifen mit Gehölzstrukturen und mehreren großkronigen Bäumen abgegrenzt. Bei der Realisierung der Bebauung kann die Baumallee fast vollständig erhalten werden.

Der Versiegelungsgrad wird durch die Neuplanung nicht erhöht, da die Fläche bereits heute weitgehend durch die Nutzung als Parkierungsfläche versiegelt ist. Um Eingriffe auszugleichen, werden im Bebauungsplan Maßnahmen zur Minimierung (Sicherung der Baumallee durch Flächen für Pflanzbindung und Pflanzbindungen für weitere Einzelbäume, Pflanzgebote für Bäume und Gehölzen sowie Dachbegrünung) festgesetzt werden.

Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG

Für das Plangebiet liegt eine artenschutzrechtliche Untersuchung entsprechend dem BNatSchG und dem BauGB erstellt durch das Büro VisualÖkologie, Dipl.-Biol. HG Widmann, Esslingen vom 30.04.2012 vor. Das Vorkommen besonders und streng geschützter Arten konnte im Plangebiet nicht nachgewiesen werden. Durch die nicht festgestellten Verbotstatbestände sind im Plangebiet daher keine Maßnahmen für den Artenschutz erforderlich (siehe artenschutzrechtliche Untersuchung).

3.7 Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen

Die Lärmeinwirkungen, die von der an das Gebiet nördlich angrenzenden Devizesstraße und den südlich angrenzenden Gleisanlagen ausgehen, sind durch geeignete bauliche Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden zu reduzieren (siehe Schallschutzuntersuchung des Ingenieurbüro für Umweltakustik Heine + Jud, Stuttgart, vom 25.06.2012).

3.8 Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet ist an das bestehende Ver- und Entsorgungsnetz angeschlossen.

Für die Stromversorgung ist eine private Trafostation erforderlich, mögliche Standorte werden vom Vorhabenträger in Abstimmung mit den Versorgungsträgern festgelegt.

An der südlichen Grundstücksgrenze des Plangebiets befindet sich eine Trafostation, die im Eigentum der Deutsche Bahn AG ist. Diese soll im Zuge der Neubebauung nach Osten außerhalb des Geltungsbereiches verlegt werden.

3.9 Denkmalschutz

Im Plangebiet befindet sich das Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG Bahnhof Waiblingen, bestehend aus dem Bahnhofsgebäude von 1860 und dem am Rand des angrenzenden Gartens liegenden Geräteschuppen. Wegen seiner Bedeutung für die Verkehrs- und Entwicklungsgeschichte Waiblingens und der Region besteht an der Erhaltung des Bahnhofs ein öffentliches Interesse aus wissenschaftlichen und heimatgeschichtlichen Gründen.

Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude wird jedoch heute u.a. als Wohngebäude genutzt. Durch die umgebende Nutzung als Parkplatzfläche und z.T. leerstehende Lagerhalle erfährt der gesamte Bereich einen negativen Eindruck. Eine Revitalisierung des Plangebiets mit Einbindung des historischen Bahnhofs und die Wiederbeachtung im öffentlichen Leben sind daher vorrangige Ziele der Neuplanung.

Der Verbindungsbau zwischen Neubau und historischen Bahnhof ist in seiner Dimension dem Bahnhofsgebäude unterzuordnen. Dies wird sowohl durch die Zurücknahme des Baufensters als auch durch die Festsetzung der Gebäudehöhen unterhalb der Traufhöhe des Bahnhofs erreicht. Außerdem bildet der Verbindungsbau mit seiner Glasfassade einen neutralen unaufdringlichen Charakter und sorgt gleichzeitig für eine respektvolle Distanz zum Denkmal. Die Konstruktion ist bewusst filigran und auf Gleis- und Strassenseite transparent gehalten, so dass der Bahnhof weiterhin frei steht und als Solitär wirkt.

Im Vergleich zur bisherigen Nutzung als reines Wohngebäude erfährt das Gebäude damit eine erhebliche Aufwertung in funktionaler Hinsicht als Schulungs-u. Arbeitsstätte – in kultureller Hinsicht als begehbare, erlebbares Denkmal, mit gastronomischen u. evtl. kulturellem Angebot und in städtebaulicher Hinsicht als Beitrag zu einer umfassenden Lösung des Bahnareals entlang der Devizesstrasse.

4. Planungs- und bauordnungsrechtliche Festsetzungen

4.1 Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet ist entsprechend seiner städtebaulichen Zielsetzungen als Sondergebiet (SO) festgesetzt. Das Sondergebiet ist hinsichtlich der verschiedenen Nutzungsbereiche gegliedert in die vier Bereiche (SO1 bis SO4). Die Kernflächen des Plangebietes im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes sind als Sondergebietsfläche SO1 "Parken/ Dienstleistung", SO2 „Einzelhandel/ Akademie“ und SO3 „Akademie“ festgesetzt.

Sie dienen insbesondere der Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes mit notwendigen Parkierungsflächen inklusive Überbaumöglichkeit (Schwerpunkt Dienstleistungsnutzungen) sowie einer Akademienutzung. Für eine mögliche Akademie-Erweiterung bzw. eine Dienstleistungsnutzung wird der östliche Bereich als Sondergebietsfläche SO4 „Dienstleistung/ Akademie“ festgesetzt.

Im gesamten Plangebiet sind aus städtebaulichen Gründen, Anlagen für kirchliche Zwecke, Tankstellen und Parkhäuser nicht zulässig. Darüber hinaus sind auch Vergnügungsstätten im Hinblick auf ihre negativen Auswirkungen für das Plangebiet und das Umfeld („Trading-Down-Prozess“) nicht zulässig.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Als Maß der baulichen Nutzung sind im Bebauungsplan die Grundflächenzahl sowie die Höhe der baulichen Anlagen festgesetzt. Die Grundflächenzahl ist im Sondergebiet SO1 und SO2 gemäß den Obergrenzen des § 17 BauNVO mit max. GRZ = 0,8 festgesetzt.

Unter Berücksichtigung der größtenteils zu begrünenden Dachflächen ist die Gesamtversiegelung des Grundstücks gegenüber dem Bestand jedoch reduziert. Dies entspricht den Zielen eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden.

Die Grundflächenzahl ist im Sondergebiet SO3 mit max. GRZ = 0,4 und im Sondergebiet SO4 mit max. GRZ = 0,6 festgesetzt.

Um die Einbindung der Bebauung in das gegebene Stadtgefüge sicherzustellen, werden die maximalen Gebäudehöhen festgesetzt. Für die historischen Gebäude (Bahnhof und Geräteschuppen) werden hingegen die maximalen Traufhöhen festgesetzt (Dachform Walmdach). Dabei werden die Höhen im Bezug zur nördlich angrenzenden Devizesstraße festgesetzt.

Um eine harmonische Einfügung der Gebäude innerhalb des Plangebiets im Verhältnis zur Umgebungsbebauung sicherzustellen, sind für die technischen Aufbauten die maximalen Höhen und ihr Abstand zum Dachrand festgesetzt.

4.3 Bauweise

Im Plangebiet ist soweit erforderlich eine abweichende Bauweise (offene Bauweise ohne Längenbeschränkung) festgesetzt. Somit werden die für die vorgesehenen Nutzungen notwendigen Gebäudelängen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ermöglicht.

4.4 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen enthalten einen Spielraum, um für die zukünftigen Nutzungen eine Flexibilität zu gewährleisten. Für die denkmalgeschützten Gebäude (Bahnhof und Geräteschuppen) sind die Baugrenzen entsprechend dem Bestand festgesetzt.

4.5 Flächen für Stellplätze

Stellplätze sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche und in den dafür vorgesehenen mit ST gekennzeichneten Flächen zulässig. Oberirdische Garagen sind aus städtebaulichen Gründen im gesamten Geltungsbereich nicht zulässig. Tiefgaragen sind im gesamten Plangebiet zulässig.

Zur Sicherung der Zufahrten zum Lebensmittelmarkt bzw. zur Akademie sind im Plangebiet zwei Bereiche für Ein- und Ausfahrten an der Devizesstraße festgesetzt.

4.6 Nebenanlagen

Im Plangebiet werden gesonderte Regelungen bezüglich der Zulässigkeit von Nebenanlagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen getroffen. Somit wird einer geordneten Nutzung und Gestaltung der hier stadtbildwirksamen Freiflächen des Plangebiets Rechnung getragen.

4.7 Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern, Dachbegrünung

Entlang der Devizesstraße sind im östlichen Bereich zwischen den Stellplätzen Pflanzgebote für Einzelbäumen festgesetzt.

Weiter sind zur Durchgrünung des Plangebiets sowie zur Reduzierung der Aufheizung versiegelter Flächen (Kleinklima) auf Parkierungsflächen je 6 Stellplätze mindestens 1 Baum zu pflanzen. Des Weiteren ist eine Begrünung der Dachflächen und der unbebauten Grundstücksflächen vorzusehen.

Die Pflanzgebote für Einzelbäume bewirken eine Durchgrünung des Plangebiets, sie sind sowohl aus städtebaulichen als auch aus ökologischen Gründen festgesetzt.

Die Dachbegrünung wirkt sich positiv auf die Luftverhältnisse, den Wasserhaushalt und das Klima aus (Sauerstoffversorgung, Luftreinhaltung, Temperatúrausgleich, Wasserrückhaltung, Verdunstung, Abflussverzögerung).

Durch eine extensive Dachbegrünung wird ein Beitrag zur Gestaltung des inneren des Gebietes geleistet. Insofern ist die Dachbegrünung ein Mittel, um Auswirkungen der durch die Bodenversiegelung entstehenden Defizite zu vermindern.

4.8 Erhalt von Bäumen und Gehölzen

Für den Erhalt der prägnanten Baumallee und der Gehölzstrukturen entlang der Devizesstraße werden eine flächenhafte Pflanzbindung sowie Pflanzbindungen für den Erhalt von Einzelbäumen festgesetzt. Entlang der öffentlichen Erschließungsstraßen kann somit die vorhandene städtebaulich wirksame Raumkante erhalten werden, ebenso bleibt die Eingrünung des Plangebiets im Norden erhalten.

4.9 Geh-, Fahrrecht

Die festzusetzenden Geh-, Fahrrechte sichern die technische Erschließung des Plangebiets.

Das Gehrecht dient der Allgemeinheit als fußläufige Erschließung zu dem im Plangebiet vorgesehene Einzelhandelsnutzung.

Zusätzlich steht das Fahrrecht der Allgemeinheit als Ersatz- oder Notzufahrt/ Zugang zum Lebensmittelmarkt zur Verfügung. Dies kann z.B. bei Baustellenbetrieb im Zufahrtsbereich des Lebensmittelmarktes der Fall sein.

Außerdem wird im Sondergebiet SO3 und SO4 ein Geh- und Fahrrecht GR/FR zugunsten des Anliegers des südlich angrenzenden Grundstücks festgesetzt, der die Unterhaltung der südlich angrenzenden Trafostation (außerhalb des Plangebiets) sicherstellt.

4.10 Immissionsschutz

Im Bebauungsplangebiet werden durch den Straßenverkehr im Norden und den Schienenverkehr im Süden die Orientierungswerte DIN 18005 tags überschritten. Die Beurteilungspegel betragen im Norden tags bis 67 dB(A) und im Süden tags bis 65 dB(A). Es werden Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Verkehrslärm (Straßen- und Schienenverkehr) erforderlich. Ein passiver Schallschutz an den Gebäuden ist vorzusehen. Als passiver Schallschutz sind bauliche Maßnahmen wie Schallschutzfenster und ggfs. Lüftungseinrichtungen einzurichten.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist vom Vorhabenträger als Bestandteil der Bauvorlagen der auf den Einzelfall abgestellte Nachweis der Erfüllung der konkreten

erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erbringen. Grundlage hierfür bildet die Schallschutzuntersuchung des Ingenieurbüro für Umweltakustik Heine + Jud, Stuttgart vom 25.06.2012.

4.11 Solarnutzung

Klimaschutz ist eine der dringlichsten Aufgaben der Gegenwart – er dient nachfolgenden Generationen. Außer der Energieeinsparung und der effizienten Energieerzeugung spielt die Gewinnung von Energie aus erneuerbaren Quellen die zentrale Rolle im Energiekonzept. Die Stadt Waiblingen will bis zum Jahr 2020 mindestens 20 Prozent des gesamten Energiebedarfs aus regenerativen Energien wie Solar, Erdwärme, Biomasse, Wasserkraft und Windkraft abdecken. Um das Ziel zu erreichen, bedarf es erheblicher Anstrengungen – es ist aber realistisch. Die Stadt – im Jahr 2010 mit dem Titel „Energienestkommune“ und 2011 als Europäische Energie- und Klimaschutzkommune (EEA) ausgezeichnet – ist sich ihrer Verantwortung bewusst. Auf dem Gebiet der erneuerbaren Energien gilt es, ein entsprechendes Bewusstsein zu schaffen und ein „Klima“, um die jeweiligen Maßnahmen umzusetzen.

Daher hat die Stadt Waiblingen bereits bei der Aufstellung (2003 bis 2006) des Stadtentwicklungsplanes (STEP 2020) das Thema Klimaschutz und Nachhaltigkeit als Maßnahme verankert. In den vergangenen Jahren wurden kontinuierlich Maßnahmen umgesetzt. Vorgesehen ist, in Neubaugebieten den Anteil der Energiegewinnung/-versorgung aus regenerativen Energien zu erhöhen.

Die novellierte Fassung des Baugesetzbuches (BauGB 2011) hat das Ziel, auch den Klimaschutz bei der Stadtentwicklung besonders zu berücksichtigen (§§ 1 und 1a BauGB). Der § 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB ermöglicht, bei der Errichtung von Gebäuden oder sonstigen baulichen Anlagen, bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder der Kraft-Wärme-Koppelung getroffen werden müssen.

Daher wird bei der Ausarbeitung des städtebaulichen Konzepts darauf geachtet, dass unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten, insbesondere die solare Nutzung von Dachflächen möglich ist (Ausrichtung, Dachneigung, Begrenzung Dachaufbauten).

Die Stadt Waiblingen will dafür Sorge tragen, dass Anlagen zur Erzeugung regenerativer Energien gebaut werden, dies soll sich auch im Stadtbild niederschlagen. Deshalb ist festgesetzt, dass im gesamten Plangebiet Dachflächen mindestens zu 50 % mit

Solaranlagen zu versehen sind mit Ausnahme der Gebäude die mit einem Walmdach festgesetzt sind.

Somit wird dem Ausbau der regenerativen Energieversorgung Rechnung getragen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist allgemein davon auszugehen, dass auch zukünftig

- der Bedarf an Solaranlagen noch lange hoch bleibt.
- Modulpreise weiter sinken werden.
- Einspeisevergütung weiter sinken wird,
- die Wirtschaftlichkeit etwa konstant gehalten werden wird.
- die Selbstnutzung an Bedeutung gewinnt und
- bessere Speichertechniken hinzukommen werden.

Insbesondere Photovoltaikanlagen werden sich zum volkswirtschaftlichen und individuellen Absicherungsmechanismus gegen steigende Energiekosten entwickeln.

Der Bauherr muss seine Solaranlage nicht unbedingt selber bauen, er kann diese auch durch einen Dritten realisieren lassen. Die Stadt Waiblingen hat schon im Jahr 2006 eine Solardachinitiative ins Leben gerufen. Es besteht die Möglichkeit, über den Fachbereich Bürgerdienste Bauen und Umwelt, Abteilung Umweltschutz, seine Dachfläche in diese Flächen-Börse einzustellen und auf diesem Wege einen Interessenten zu gewinnen.

4.12 Gestalterische Festsetzungen

Die gestalterischen Festsetzungen werden im Rahmen einer Satzung über örtliche Bauvorschriften nach § 74 LBO definiert, die zusammen mit dem Bebauungsplan aufgestellt wird. Diese Festsetzungen tragen zur Gewährleistung der wünschenswerten Gestaltung der baulichen Anlagen sowie zu einer guten städtebaulichen Einbindung in das bestehende Orts- und Landschaftsbild bei.

Im gesamten Plangebiet sind die Neubauten mit Flachdach/ flachgeneigtes Dach auszuführen. Die Dachform wurde gewählt, um ein möglichst kompaktes Erscheinungsbild der Baukörper zu erreichen. Die Ausnahme bilden die Dachformen der denkmalgeschützten Gebäude (Bahnhof und Geräteschuppen), die aufgrund des Bestandes mit Walmdach festgesetzt werden. Aus ökologischen Gründen ist eine Dachbegrünung auf den Flachdächern zwingend vorgeschrieben.

Um dem Denkmalschutz des Bahnhofs bzw. Geräteschuppens gerecht zu werden sind Dachaufbauten auf Walmdächer nicht zulässig.

Die Festsetzungen zur Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke sollen eine städtebaulich verträgliche Gestaltung und ein anspruchsvolles Siedlungsbild gewährleisten. Neben der städtebaulichen Gestaltung soll mit diesen Festsetzungen einer hohen Bodenversiegelung entgegengewirkt werden.

Einfriedungen sind nur im südlichen Bereich entlang der Bahnanlagen zulässig. Damit soll eine klare Trennung bzw. Abschirmung zwischen Plangebiet und Gleisanlagen erreicht werden.

4.13 Werbeanlagen

Werbeanlagen kommen im Plangebiet besonderer Bedeutung zu, da diese das Erscheinungsbild des Gebiets nachhaltig prägen. Die Lage des Plangebiets, entlang der Devisesstraße im Norden und der Gleisanlagen im Süden macht es erforderlich, Festsetzungen zur Gestaltung der Werbeanlagen zu treffen. Des Weiteren dienen diese Festsetzungen auch der Vermeidung von optischen Beeinträchtigungen der nördlich angrenzenden Wohnnutzung. Aus ortsgestalterischen Gründen sind Werbeanlagen für Fremdwerbung nicht zulässig.

4.14 Bodenordnung

Zur Realisierung des Bebauungsplans sind keine bodenordnerischen Maßnahmen erforderlich.

4.15 Durchführungsvertrag

Der Vorhabenträger verpflichtet sich in einem diesem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugeordneten Durchführungsvertrag zur Realisierung eines konkreten Bauvorhabens in den Baugebietsteilen SO1 bis SO3. Bestandteil dieses Vorhabens ist eine Einzelhandelsnutzung mit maximal 1.200 m² Verkaufsfläche im SO1 (zugeordnete ebenerdige Parkierungsfläche) und im Erdgeschoss des SO2, sowie eine Akademienutzung in den Obergeschossen des SO2 wie auch im SO3. Überdies hinaus verpflichtet sich der Vorhabenträger in den Obergeschossen einer Überbauung im SO1 sowie einer Bebauung im SO4 ein bisher nicht konkret projektiertes Vorhaben jeweils mit dem Nutzungsschwerpunkt Dienstleistung, trotz der durch diesen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan geschaffenen planungsrechtlichen Voraussetzungen, zukünftig nur in Abstimmung mit der Stadt Waiblingen und in Verbindung mit einer zwingend notwendigen Ergänzung zum Durchführungsvertrag umzusetzen. Festsetzungen zu den Obergeschossen des SO1 und im gesamten SO4 können somit erst durch Ergänzung des Vertragswerks Anwendung finden.

Flächenbilanz

Bebauungsplangebiet	ca. 0,99 ha	100 %
Sondergebiet (SO1 – SO4)	ca. 0,99 ha	100 %
Sondergebiet SO1	ca. 0,27 ha	27 %
Sondergebiet SO2	ca. 0,29 ha	29 %
Sondergebiet SO3	ca. 0,28 ha	28 %
Sondergebiet SO4	ca. 0,15 ha	15 %

Für die Ausarbeitung des Bebauungsplans:

Stuttgart, 17.12.2012

Waiblingen, 27.02.2013

.....
F. Baur, Architekt, Stadtplaner
C. Miracapillo, Stadtplaner
ARP Architektenpartnerschaft Stuttgart

.....
B. Priebe, Bürgermeisterin
Dezernat III, Fachbereich Stadtplanung

Anlagen

Artenschutzrechtliche Beurteilung zum Bebauungsplan „Nachnutzung Güterbahnhofsareal – Einzelhandel und Akademienutzung“, Büro VisualÖkologie, Dipl.-Biol. HG Widmann, Esslingen, vom 30.04.2012.

Auswirkungsanalyse zur geplanten Ansiedlung eines Lebensmitteldiscounters in Waiblingen, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Ludwigsburg, vom April 2012.

Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Nachnutzung Güterbahnhofareal“ der Stadt Waiblingen, Ingenieurbüro für Umweltakustik Heine + Jud, Stuttgart, vom 25.06.2012.

Bauhistorische Bewertung Devizesstraße Nr. 5 und Nr. 7, Büro für Bauforschung und Denkmalschutz, Esslingen, vom 06.10.2010.

Gutachten Liegenschaftsrisiko, IBB 41 000 009, Waiblingen 7066, Module Altlasten (I) und Abfall/ Boden (III) auf der Liegenschaft an der Devizesstraße in 71332 Waiblingen, Tauw Lubag Niederlassung der Tauw GmbH, Regensburg, vom 23.07.2009.