

BEGRÜNDUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Erfordernis der Planaufstellung und Ziele und Zwecke der Planung	1
2	Beschreibung des Plangebietes.....	2
3	Vorhabenplanung	5
4	Einfügen in bestehende Rechtsverhältnisse	7
5	Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB.....	9
6	Gutachten / Untersuchungen	12
7	Umweltbelange.....	12
8	Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen.....	15
9	Flächenbilanz	15
10	Bodenordnung / Folgeverfahren	15
11	Auswirkungen des Bebauungsplans	16

1 ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG UND ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

Die Verlängerung der S-Bahnlinie S2 von Filderstadt Bernhausen über Sielmingen, mit einem neuen Endhaltepunkt in Neuhausen auf den Fildern, spielt zukünftig durch den neu gebildeten Stadteingang für Reisende mit der Bahn eine zentrale Rolle in der Gemeinde. Gleichzeitig bildet die Verlängerung, neben dem Zentrum um das Rathaus herum, einen zweiten Ortsmittelpunkt von großer Bedeutung. Mit weitreichenden, städtebaulichen Folgen für Neuhausen auf den Fildern ist zu rechnen.

Ein Endhaltepunkt hat gleichzeitig auch die Funktion einer Über- und Weiterleitung der Reisenden in das Umfeld und Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und motorisiertem Individualverkehr. Elementar ist deshalb die Realisierung eines Busbahnhofes an dieser Stelle, um zudem auch die wichtige Funktion im Pendler-, Fern- und Nahverkehr übernehmen zu können. Der zentrale Mobilitätsknotenpunkt ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Gemeinde, da ein Zugang zu Mobilität eine der Grundvoraussetzungen für Produktivität und Wohlstand bedeutet. Gleichzeitig wird der ansonsten erforderliche motorisierte Individualverkehr reduziert.

Ein leistungsfähiger und attraktiver Bahnhof ist erforderlich, da dieser zusammen mit dem neuen Busbahnhof wesentliche Bestandteile des Entrees sind und damit des ersten und ggf. letzten Eindrucks, den Abreisende, Ankommende oder Durchreisende von Neuhausen auf den Fildern bekommen.

Von wichtiger Bedeutung ist deshalb auch ein, dem Endhaltepunkt gerecht werdender, Angebotsmix. Städtebaulich ist gewünscht u.a. in den Gebäuden langfristige

Nutzungen unterzubringen, die dem Reiseverkehr, Tourismus und auch der Bevölkerung dienen.

Um den Busbahnhof und den S-Bahnhof optimal in die bestehenden Strukturen und Siedlungsgebiete zu integrieren, ist eine Unterführung im Bereich des westlichen Bus-/Bahnsteiges geplant, die eine fußläufige Verbindung in Richtung Süden zur Robert-Bosch-Straße und dem Zeppelinweg führt.

Für den gesamten Bahnhofsbereich wurde vom Büro Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die nun gesichert werden soll. Es ist geplant mehrere Bebauungspläne aufzustellen, die die unterschiedlichen Nutzungsbereiche (Busbahnhof, Platzbereich mit Dienstleistungsangeboten, Wohnen, Unterführung) bauplanungsrechtlich sichern.

Bisher war der Bereich der geplanten Unterführung Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Busbahnhof Neuhausen“. Für diesen wurde bereits am 21.11.2016 durch den Gemeinderat der Aufstellungsbeschluss gefasst.

Da die Planungen für die einzelnen Teilbereiche unterschiedlich schnell voranschreiten ist angedacht, die geplante Unterführung vom Busbahnhof zu entkoppeln und hier ein eigenständiges Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Der Geltungsbereich des vorliegenden erneuten Bebauungsplanes „Bahnhof Neuhausen – Unterführung“ umfasst eine Größe von ca. 0,06 ha.

Nach Durchführung der Beteiligungen nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB haben sich Änderungen an der Planung ergeben (Verkleinerung des Geltungsbereiches; siehe hierzu unter Ziffer 3). Aus diesem Grund wird ein erneuter Entwurf des Bebauungsplanes gefertigt und nochmals öffentlich ausgelegt.

Das Bebauungsplanverfahren für den übrigen Bereich des Busbahnhofes wird dann zu gegebener Zeit weitergeführt.

2 BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETES

Lage im Siedlungsraum

Die Gemeinde Neuhausen auf den Fildern gehört zur Metropolregion Stuttgart und liegt im Landkreis Esslingen. Die Landeshauptstadt Stuttgart liegt in ca. 15 km Entfernung zu Neuhausen a.d.F. und Esslingen in ca. 10 km Entfernung.

Verkehrstechnisch ist die Gemeinde sehr gut sowohl an das örtliche, als auch das überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden. Neuhausen a.d.F. verfügt über zwei Autobahnanschlüsse an die Autobahn A8 (Richtung München/ Stuttgart). Der Flughafen Stuttgart ist über die A8 unmittelbar erreichbar. Die S-Bahn, die bislang noch in Filderstadt-Bernhausen endet, soll zukünftig bis nach Neuhausen a. d. F. verlängert werden.

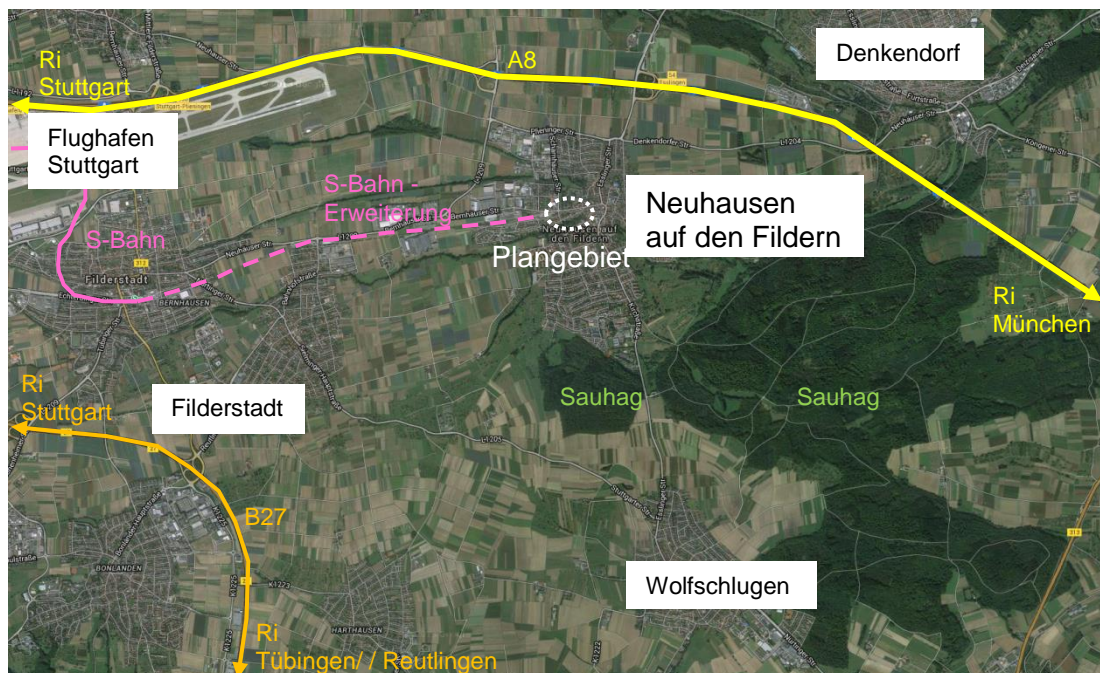


Abbildung 1: Gemeinde Neuhausen auf den Fildern im Großraum (Quelle: Bilder © 2020 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Landeshauptstadt Stuttgart, Maxar Technologies; Kartendaten © 2020 GeoBasis-DE/BKG (© 2009))

Naturräumliche Lagebedingungen

Naturräumlich liegt die Gemeinde Neuhausen auf den Fildern in der Großlandschaft Schwäbisches Keuper-Lias-Land, im Naturraum Filder (Naturraum-Nummer 106). Der Naturraum erstreckt sich als leicht gewellte Hochebene mit langgezogenen Bündeln flacher Talmulden zwischen dem Schurwald im Osten und dem Glemswald im Südwesten. Es handelt sich um eine nach Westen vorgeschobene und in südlicher Richtung abfallende Liasplatte des Albvorlandes. Diese ist mit fruchtbarem Lösslehm bedeckt, die bis heute zu einer intensiven, landschaftlichen Nutzung geführt haben. Die Ackernutzung ist auf der Hochfläche vorherrschend (Quelle: LUBW).

Topographie

Das Plangebiet liegt relativ eben auf einer Höhe von ca. 329 m ü. NN.

Bestehende Nutzung - außerhalb

Das Plangebiet liegt westlich des Ortskerns der Gemeinde Neuhausen auf den Fildern. Im Norden des Plangebietes befinden sich mischgebietstypische Nutzungen. Südlich der Robert-Bosch-Straße schließen sich Wohnnutzen an.



Abbildung 2: Luftbild mit Lage des Plangebietes (Quelle: Bilder © 2020 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Landeshauptstadt Stuttgart, Maxar Technologies; Kartendaten © 2020 GeoBasis-DE/BKG (© 2009))



Abbildung 3: Bestandsnutzung innerhalb des Plangebietes (eigene Aufnahme: 11.09.2012)

Bestehende Nutzung - innerhalb

Im Plangebiet befindet sich eine Lagerhalle sowie Freibereiche, die gewerblich als Abstellflächen genutzt werden. Das gesamte Plangebiet ist stark versiegelt. Im Süden grenzt die Robert-Bosch-Straße an, an die mit der geplanten Unterführung angeschlossen wird.

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes umfasst einen Teilbereich des Flurstückes Nr. 3455/4.

Maßgeblich für die Abgrenzung ist der zeichnerische Teil des Bebauungsplans. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 0,06 ha.

3 VORHABENPLANUNG

Die S-Bahnstrecke an sich wird im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) (beantragt von der Stuttgarter Straßenbahnen AG SSB) geplant. Die angrenzenden Nutzungen und baulichen Anlagen (Busbahnhof, Bahnhofsvorplatz, Unterführung, etc.) befinden sich in der Planungshoheit der Gemeinde.

Für den Gesamtbereich wurde ein umfassendes städtebauliches Konzept erarbeitet, welches auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Eingang finden konnte (z. B. Änderung der Bahnsteigüberdachung).

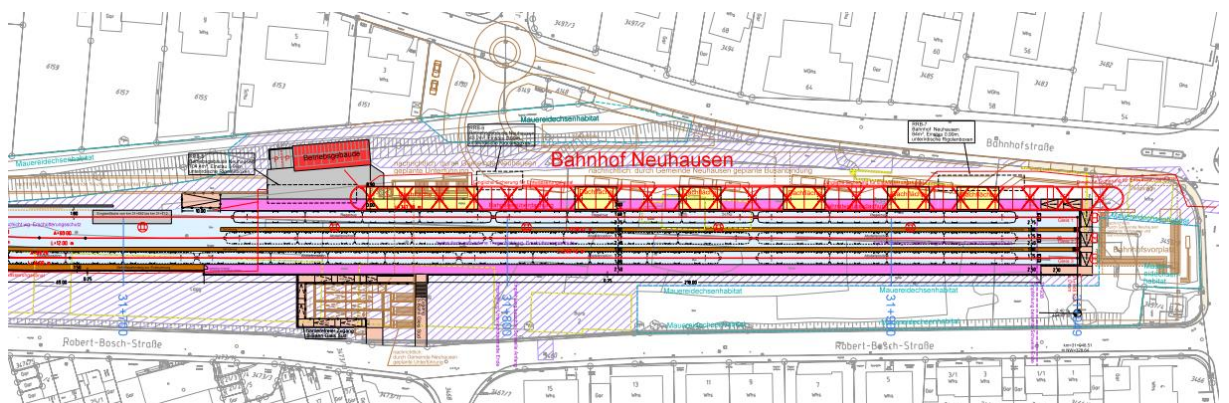


Abbildung 4: S-Bahn Stuttgart, S2-Verlängerung Filderstadt – Neuhausen a. d. F., Auszug aus den Planfeststellungsunterlagen, Anlage 5.8 neu, Stuttgarter Straßenbahn AG, Stuttgart, gepr19.03.2021

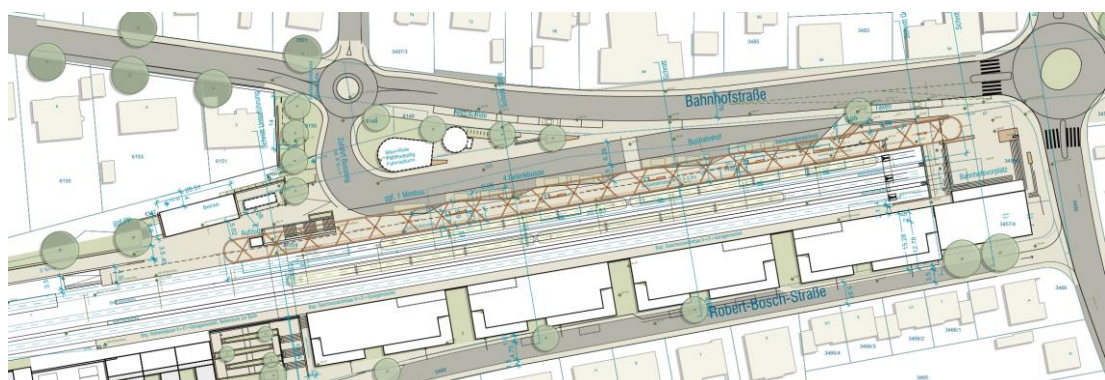


Abbildung 5: Planung Verkehrsanlagen, Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH, Stand 19.12.2018.

Der vorliegende Bebauungsplan für die Unterführung markiert das erste Verfahren in diesem Kontext und soll die südlich liegenden Bestandsgebiete mit dem künftigen S-Bahnhof und Busbahnhof fußläufig verbinden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist ein solches Bauwerk nicht vorgesehen, sodass dieses zur Stärkung

der innerörtlichen Wegebeziehungen von der Gemeinde selbst realisiert wird. Eine enge Abstimmung zwischen dem Planungsträger der S-Bahn und der Gemeinde Neuhausen hat hierzu bereits stattgefunden.

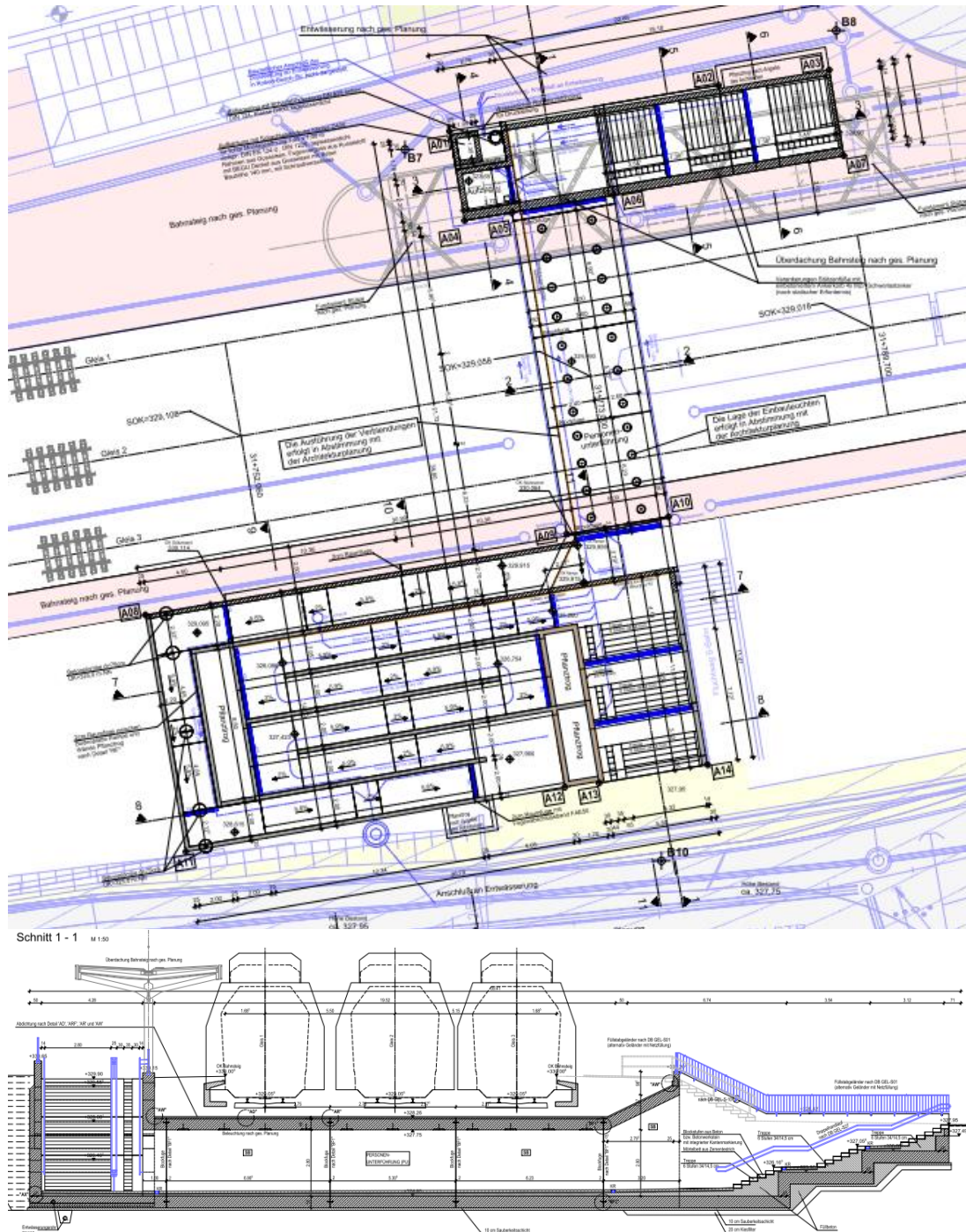


Abbildung 6: Neubau Busbahnhof Neuhausen – Neubau Unterführung, Entwurfsplanung, Grundriss und Schnitte, ISTW Planungsgesellschaft mbH, Ludwigsburg und HRP, Holzapfel, Rüd & Partner, Gesellschaft für konstruktiven Ingenieurbau mbH, Stuttgart, Juni 2020

Von Süden herkommend, sieht die gemeindliche Planung die Errichtung einer Treppen- und Rampenanlage vor. Diese wurde so platziert, dass sowohl die von der Gemeinde angedachte wohnbauliche Entwicklung entlang der Südseite der geplanten S-Bahntrasse als auch die notwendigen Fluchtwege, im Falle eines Notfalls im S-Bahnbetrieb, realisiert werden können. Bisher war der Zugang zum Bahnsteig Süd lediglich über eine Treppenanlage vorgesehen. Mittlerweile wurde nun auch dort eine Rampenanlage geplant, die um die gemeindliche Anlage herumführt. Dies war bisher zum Entwurf des Bebauungsplans noch nicht vorgesehen, sodass der Bebauungsplan nun an die Neuplanung angepasst wird. Es wird entsprechend ein erneuter Entwurf des Bebauungsplans gefertigt.

Die Robert-Bosch-Straße befindet sich in diesem Bereich auf einer Höhe von ca. 327,95 m ü. NN. Mit der Anlage von drei Mal sechs Stufen in einer Breite von 6,0 m, mit Zwischenpodesten, wird ein Höhenunterschied von ca. 2,70 m (auf ca. 325,27 m ü. NN) überwunden. Für mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Kinderwagen o.ä. wird westlich neben der Treppenanlage eine 2,0 m breite Rampe vorgesehen, die von Pflanztrögen begleitet wird. Durch abwechselnde Rampenneigungen von 2 % und 5,8 % auf ca. 17 Metern Länge, kann in drei Schwüngen ebenfalls der oben genannte Höhenunterschied überwunden werden.

Die geplante Personenunterführung schiebt sich in einer Breite von 6,0 m unter den geplanten S-Bahngleisen hindurch und findet ihren nördlichen Ausgang in einer Treppenanlage mit drei Mal 11 Stufen in 4,28 m Breite (Höhenunterschied von ca. 324,95 auf 329,90 m ü. NN). Begleitet wird die Treppenanlage von einer 0,95 m breiten Rampe, über die Fahrräder oder Kinderwagen hinaufgeschoben werden können.

Zusätzlich wird am Nordausgang eine Aufzugsanlage eingerichtet, die ihren Ausgang direkt auf dem Bahnsteig hat.

4 EINFÜGEN IN BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE

Regionale Einbindung

Übergeordnete Planwerke sind der Landesentwicklungsplan (LEP) Baden-Württemberg 2002 und der Regionalplan Verband Region Stuttgart, Satzungsbeschluss vom 22.07.2009.

Landesentwicklungsplan (LEP)

Gemäß Landesentwicklungsplan 2002 gehört die Gemeinde Neuhausen a.d.F. zum Landkreis Esslingen und liegt innerhalb des Verdichtungsraumes der Region Stuttgart im Mittelbereich Esslingen. Neuhausen a.d.F. liegt nicht im Bereich landesplanerischer Entwicklungsachsen.

Regionalplan

Im Regionalplan Verband Stuttgart, Satzungsbeschluss von 22.07.2009, ist die Gemeinde Neuhausen a.d.F. als „Gemeinde mit Eigenentwicklung“ ausgewiesen. Neuhausen liegt innerhalb der regionalen Entwicklungsachse Stuttgart – Filderstadt – Neuhausen a.d.F. – Wendlingen – Kirchheim unter Teck.

Als Begründung zur regionalen Entwicklungsachse wird u.a. folgendes aufgeführt:
„(...)Für die Gemeinde Neuhausen a.d.F. ist darauf hinzuweisen, dass sie zwar in

*die regionale Entwicklungsachse aufgenommen wurde - aber nicht als Siedlungsbe-
reich dargestellt ist. Sie ist vielmehr als Gemeinde, beschränkt auf Eigenentwicklung
(nach PS 2.4.2 Z) festgelegt und kann erst nach Realisierung entsprechender
Schienen-Personenverkehrsmittel als Siedlungsbereich behandelt werden. (...)
(Textteil des Regionalplans S. 35).*

Das Plangebiet liegt innerhalb von „Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe“ und ei-
nem Vorranggebiet für „Trasse für Schienenverkehr, Neubau (VRG), PS 4.1.2.1.3
und PS 4.1.2.1.9 (Z)“.

Der Textteil des Regionalplans Verband Region Stuttgart führt hierzu folgendes auf:
Innerhalb des Vorranggebietes sind andere raumbedeutsame Nutzungen oder Maß-
nahmen, die einem späteren Bahnbetrieb entgegen stehen könnten oder mit den
Bahntrassen nicht vereinbar sind, nicht zulässig. Da die vorliegende Planung im
Prozess des Planfeststellungsverfahrens umfassend abgestimmt wurde, kann da-
von ausgegangen werden, dass die Ziele der Regionalplanung nicht beeinträchtigt
werden.

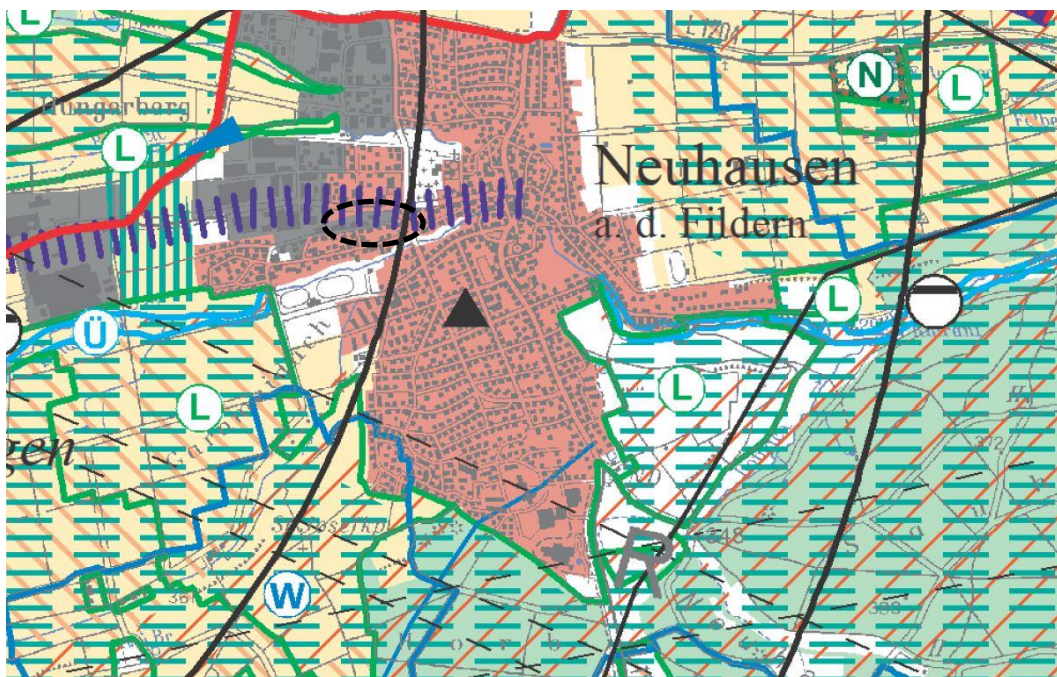


Abbildung 7: Auszug aus dem Regionalplan Verband Region Stuttgart, Satzungsbeschluss vom 22.07.2009, mit Lage des Plangebietes (schwarze Umrandung)

Flächennutzungsplan

In der rechtswirksamen Fortschreibung des Flächennutzungsplans 1999 – 2020, be-
kannt gemacht am 13.07.2006, der Gemeinde Neuhausen auf den Fildern, ist das
Plangebiet als „Ehemalige Bahntrasse (im Besitz der SSB AG)“ sowie als Schienen-
Ausbauvorschlag (Trasse unbestimmt) dargestellt.

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine unterirdische bauliche Anlage
die im Einklang mit der geplanten S-Bahn-Trasse steht. Somit ist die Entwicklung
des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan gemäß § 8 (2) BauGB gege-
ben. Eine Änderung oder Berichtigung ist nicht notwendig.

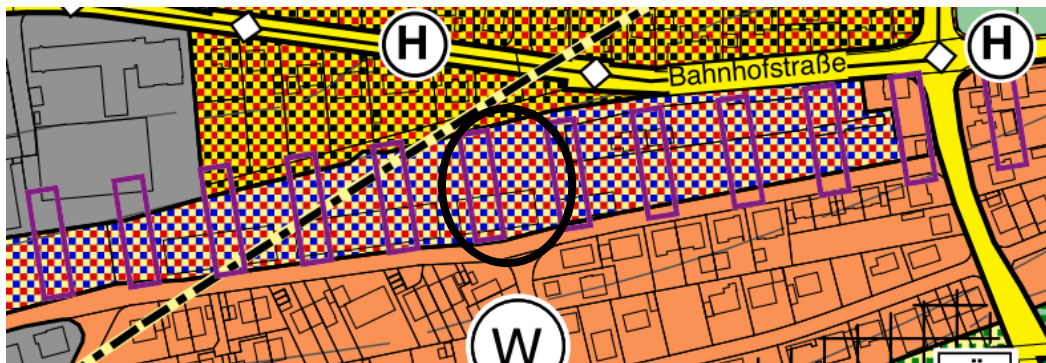


Abbildung 8: Auszug aus der Fortschreibung des Flächennutzungsplans 1999 – 2020, bekannt gemacht am 13.07.2006, der Gemeinde Neuhausen auf den Fildern, mit Lage des Plangebietes (schwarze Umrandung)

Bebauungspläne

Die Robert-Bosch-Straße befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes „Weiheräcker“, der am 29.09.1968 in Kraft getreten ist. Die vorliegende Planung greift in diesen nicht ein.

Weitere rechtsverbindliche Bebauungspläne werden durch den vorliegenden Bebauungsplan nicht tangiert.

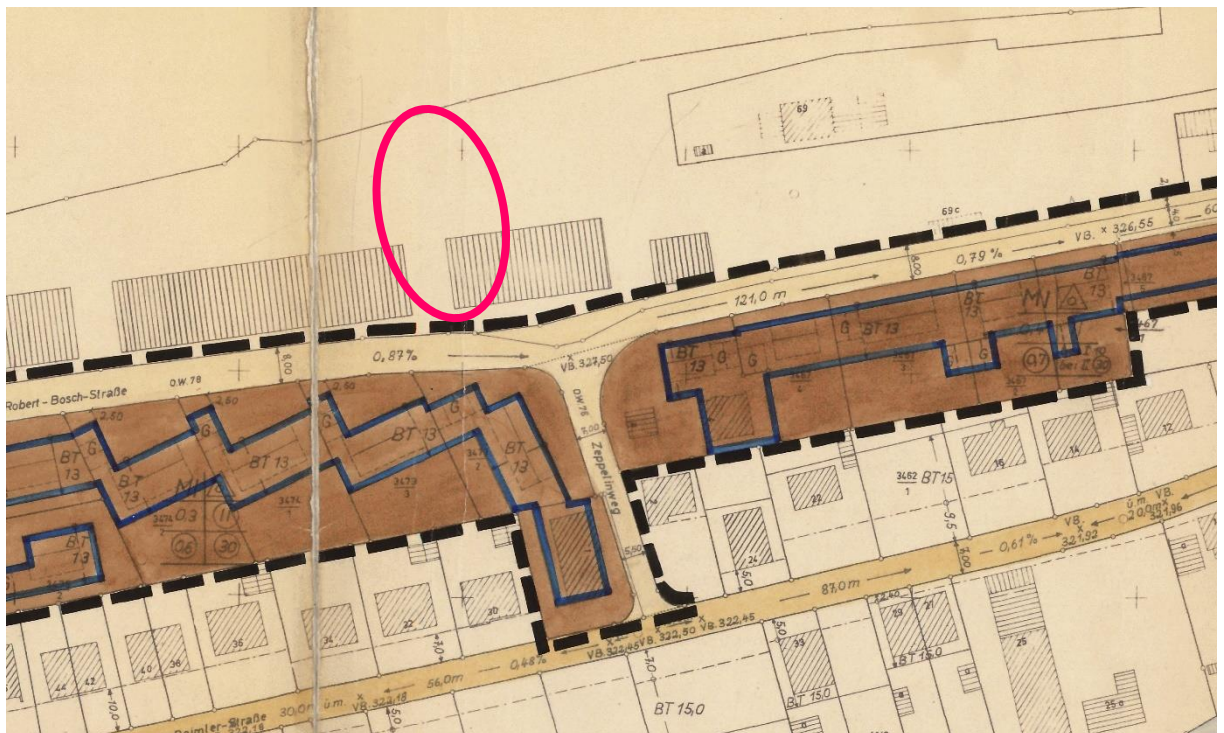


Abbildung 9: Ausschnitt aus dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan „Weiheräcker“, i.K.g. 29.09.1968 mit Lage des Plangebietes (in Magenta)

Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetz

Entsprechend des § 3 (3) Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetz (LKreiWiG) soll darauf hingewirkt werden, dass ein Erdmassenausgleich im Plangebiet durchgeführt wird. „Dabei sollen durch die Festlegung von Straßen- und Gebäudeniveaus die bei der Bebauung zu erwartenden anfallenden Aushubmassen vor Ort verwendet werden.“

Durch den Bau der Unterführung fällt zwangsläufig Erdmaterial an, das nicht innerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes wiederverwendet werden kann. Ob Aushubmaterial in räumlicher Nähe z.B. im Rahmen der anderen Maßnahmen im Umfeld des S-Bahnhofes wiederverwendet werden kann, wird im weiteren Verlauf der Vorhabenplanung ermittelt.

5 BEBAUUNGSPLAN DER INNENENTWICKLUNG NACH § 13A BAUGB

Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB erfolgen. Dazu bedarf es bestimmter Voraussetzungen, die im Folgenden dargelegt werden:

Nachweis der Zulässigkeit des Aufstellungsverfahrens nach § 13a BauGB

1. Voraussetzungen nach § 13a (1) Satz 1 BauGB

Bebauungspläne der Innenentwicklung dienen „*der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung*“. Die vorliegende Maßnahme dient der Gestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes, die sich über die kommenden Jahre vollziehen wird. Sie dient der Verbesserung der nicht motorisierten Verbindung der südlich liegenden Wohn- und Mischgebiete in Richtung des geplanten Bus- und S-Bahnhofes und fördert somit die Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs. Der vorliegende Bebauungsplan beschreibt somit eine Maßnahme der Innenentwicklung.

2. Voraussetzungen nach § 13a (1) Satz 2 BauGB

Gemäß § 13a (1) Satz 2 BauGB kann das beschleunigte Verfahren nur gewählt werden, wenn in ihm eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 (2) BauNVO oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt ist von insgesamt:

- weniger als 20.000 m² (§ 13a (1) Satz 2 Nr. 1 BauGB) oder
- 20.000 m² bis weniger als 70.000 m² (§ 13a (1) Satz 2 Nr. 2 BauGB).

Der vorliegende Bebauungsplan „Bahnhof Neuhausen – Unterführung“ hat eine Gesamtgröße von ca. 583 m². Da weder eine zulässige Grundfläche, noch eine Größe der Grundfläche festgesetzt wird, ist die Fläche maßgeblich, die voraussichtlich versiegelt wird (§ 13a (1) Satz 3 BauGB), was dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes entspricht. Der Schwellenwert von 20.000 m² wird nicht erreicht bzw. überschritten.

Da jedoch gemäß § 13a (1) Nr. 1 BauGB „*(...) die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen sind (...)*“, sind die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne „Bahnhof Neuhausen – Teil 1“ (Geltungsbereich ca. 0,5 ha), „Bahnhof Neuhausen – Teil 2“ (Geltungsbereich ca. 0,9 ha) sowie „Busbahnhof Neuhausen“ (Geltungsbereich ca. 1,6 ha) mit zu berücksichtigen. Zu beachten ist hierbei, dass im Rahmen der Bebauungspläne „Bahnhof Neuhausen – Teil 1“ und „Bahnhof Neuhausen – Teil 2“ voraussichtlich Mischgebiete mit einer maximalen Obergrenze der Grundflächenzahl von 0,6 nach Baunutzungsverordnung geplant werden, sodass hier eine Grundfläche von ca. 0,8 ha angesetzt werden muss. Auch

im Geltungsbereich des geplanten Bebauungsplanes „Busbahnhof Neuhausen“ befinden sich bereits bebaute Grundstücke in einer Größe von ca. 0,6 ha. Diese werden voraussichtlich ebenfalls als Mischgebiet mit einer GRZ von 0,6 festgesetzt werden, was bedeutet, dass hieraus ca. 0,4 ha Grundfläche einbezogen werden müssen. D. h. in der Gesamtbetrachtung wird mit versiegelten Flächen in einer Größe von ca. 2,2 ha gerechnet, wonach § 13a (1) Nr. 2 BauGB anzuwenden wäre.

Da der vorliegende Geltungsbereich sowie die Flächen des zukünftigen Busbahnhofes bereits heute vollversiegelt und überwiegend als Lager- und Verkehrsfläche genutzt werden, kann davon ausgegangen werden, dass sowohl der vorliegende Bebauungsplan als auch die mit diesem in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehenden Bebauungspläne, unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des Baugesetzbuch genannten Kriterien voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben, die nach § 2 (4) S. 4 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen wären.

3. Voraussetzung nach § 13a (1) Satz 4 BauGB

„Das beschleunigte Verfahren ist ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen.“

Gemäß § 50 UVPG ist bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes zu prüfen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich der Vorprüfung des Einzelfalles durchgeführt werden muss. Infolge Nr. 18.8 der Anlage 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes muss im vorliegenden Fall keine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ durchgeführt werden, da der Prüfwert weder erreicht, noch überschritten wird.

4. Voraussetzung nach § 13a (1) Satz 5 BauGB

Das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB ist ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter (Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)) bestehen.

Eine Beeinträchtigung wird im vorliegenden Fall nicht gesehen, da sich keine Natura 2000 Gebiete in der Nähe oder im Plangebiet selbst befinden.

5. Vereinfachtes Verfahren nach § 13a (2) Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 und 3 BauGB

Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 (2) und (3) BauGB entsprechend. Im vereinfachten Verfahren kann von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 (1) und § 4 (1) BauGB abgesehen werden.

Außerdem wird im vereinfachten Verfahren abgesehen von:

- der Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB und dem Umweltbericht nach § 2a BauGB,
- der Angabe nach § 3 (2) Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind und

- der zusammenfassenden Erklärung nach § 6a (1) und § 10a (1) BauGB.
- Das Monitoring nach §4c BauGB ist nicht anzuwenden.

Im Zuge des beschleunigten Verfahrens muss gemäß § 13a (2) Nr. 4 BauGB auch die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach § 1a (3) BauGB nicht beachtet werden. Der Gesetzgeber definiert unter § 13a (2) Nr. 4 BauGB solche Eingriffe als Eingriffe, die vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig waren (gemäß § 1a (3) BauGB). Damit sind die Bilanzierung und Durchführung eines Ausgleiches nicht erforderlich.

6 GUTACHTEN / UNTERSUCHUNGEN

Artenschutz

Durch die Gruppe für ökologische Gutachten GmbH, Stuttgart, 08.09.2020 wurde eine Fachstellungnahme zum artenschutzrechtlichen Konfliktpotential angefertigt. Dieser zur Folge ist die Realisierung des vorliegenden Bebauungsplans nicht mit Auswirkungen auf europarechtlich geschützte Arten verbunden.

Geologisches Gutachten

Im Rahmen der Gesamtplanung des Bahnhofsumfeldes wurde ein geologisches Gutachten erarbeitet. Dieses liefert Aussagen zur Bodenbeschaffenheit, dem Untergrundaufbau und den notwendigen Gründungsmaßnahmen. Auf die Ergebnisse des geologischen Gutachtens zum BV „Umgestaltung Bahnhof Neuhausen“ in 73765 Neuhausen auf den Fildern, Dr. Alexander Szichta, Geologische Beratungsgesellschaft mbH, Neuhausen auf den Fildern, 19.02.2018 wird verwiesen.

Des Weiteren wurde eine Beurteilung zu Altlasten und Entsorgung eingeholt. Die Ergebnisse sind der orientierenden abfalltechnischen Untersuchung des Büros für Geologie, Altlasten und Rückbau, Dr. Claus J. Kolckmann, Ostfildern, 13.03.2018 zu entnehmen. Beide Unterlagen sind Anlagen zum Bebauungsplan.

7 UMWELTBELANGE

Zwar Bedarf es bei einem Verfahren nach § 13a BauGB keines Umweltberichtes, dennoch müssen die verschiedenen Umweltbelange hinreichend gewürdigt werden. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Fläche und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und den Menschen und seine Gesundheit werden demnach kurz dargestellt.

Der Betrachtung wird vorangestellt, dass es sich bei der vorliegenden Planung um eine Maßnahme der Innenentwicklung handelt die sich in einem Bereich befindet, die bereits voll versiegelt und größtenteils brach gefallen ist.

Schutzgut Mensch

Während der Bauphase ist mit einer Zunahme von Lärm, Staub- und Schadstoffemissionen sowie Erschütterungen zu rechnen, die sich zeitweise negativ auf das bauliche Umfeld auswirken können. Diese baubedingten Auswirkungen sind allerdings nicht zu vermeiden, wirken aber nur temporär.

Durch die Umsetzung der Planung wird die Nord-Süd-Wegebeziehung sowie der direkte Zugang zum geplanten Bus- / S-Bahnhof hergestellt sodass die Umsetzung der Maßnahme positive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat. Der ÖPNV wird gestärkt und somit Emissionen aus dem motorisierten Individualverkehr verringert.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Plangebiet ist bereits durch die Bestandsnutzung von Lagerflächen und –hallen voll versiegelt. Nennenswerte Pflanzenbestandteile sind im Plangebiet nicht vorhanden. Die Auswirkungen der Planung werden in einer artenschutzrechtlichen Untersuchung geprüft. Auf die Ausführungen hierzu wird verwiesen. Verbotstatbestände nach Bundesnaturschutzgesetz werden durch die Planung nicht ausgelöst.

Schutzgut Boden und Fläche

Die vorliegende Planung ist eine Maßnahme der Innenentwicklung und Standortgebunden. Standortalternativen sind demnach irrelevant. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind zu vernachlässigen, da das Gelände voll versiegelt ist. Die geologische Situation sowie Altlastensituation des Geländes wurden begutachtet. Die Hinweise und Untersuchungsergebnisse dem geologischen Gutachten der geologischen Beratungsgesellschaft Dr. Alexander Szichta, Neuhausen auf den Fildern, 19.02.2018 sowie aus der Vorabinformation zur Beurteilung Altlasten, Entsorgung des Büros für Geologie, Altlasten und Rückbau, Dr. Claus J. Kolckmann, Ostfildern, 14.12.2017 (Anlagen zum Bebauungsplan) sind zu berücksichtigen.

Schutzgut Wasser

Oberflächenwasser sind im Plangebiet nicht vorhanden, Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen. Die Entwässerung des Gebietes erfolgt im bestehenden Mischwasserkanal. Nach geplanter Umsetzung der Sanierung der Robert-Bosch-Straße kann zukünftig das anfallende Niederschlagswasser im Trennsystem abgeleitet werden.

Schutzgut Luft und Klima

Die Vorbelastung des Gebietes ist hinsichtlich der Schutzgüter Luft und Klima bereits belastet, da es sich um Lagerflächen/ -hallen und Platzflächen handelt, die bereits stark versiegelt sind. Dadurch sind lediglich geringfügige Veränderungen des lokalen Klimas zu erwarten. Insgesamt werden durch die Umsetzung der Gesamtmaßnahme positive Auswirkungen erwartet, da der ÖPNV gestärkt und der Einsatz des MIV reduziert wird. Innerörtliche Fuß- und Radwegeverbindungen werden gefördert. Hiermit kann ein positiver Beitrag zum Klimawandel beigetragen werden.

Schutzgut Landschaft / Ortsbild.

Die Umgestaltung des gesamten Bereiches, der als innerörtliche Brachfläche bezeichnet werden kann, wird sich positiv auf das Ortsbild auswirken. Durch die Umsetzung wird der Bereich mit attraktiven Nutzungen belegt, die die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur der Gemeinde Neuhausen insgesamt aufwertet und ein neues Entree in den Ort schafft.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Kulturgüter und erhaltenswerte Sachgüter sind im Plangebiet nicht bekannt und somit nicht betroffen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Pla-

nung nicht beeinträchtigt. Die Belichtung und Belüftung der angrenzenden Grundstücke wird nicht beeinträchtigt, wertmindernde Auswirkungen der Planung auf den Bestand werden nicht gesehen.

Die Neugestaltung des Bereiches mit dem Busbahnhof und dem angrenzenden neuen S-Bahnhof tragen zur optimalen öffentlichen Anbindung und zur Belebung des Ortes bei.

Schutzgut Wechselwirkungen

Bei der Beschreibung der Wechselwirkungen geht es um die Wirkungen, die durch eine gegenseitige Beeinflussung der Umweltbelange entstehen.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanes sowie der Gesamtmaßnahme Bus- und S-Bahnhof positive Auswirkungen hat. Erheblich negative Auswirkungen auf die oben genannten Schutzgüter sind nicht zu erwarten.

Schutzgebiete

Im Plangebiet sind keine Schutzgebiete bekannt. Eine Betroffenheit kann somit nicht festgestellt werden.

8 BEGRÜNDUNG ZU DEN PLANUNGSRECHTLICHEN FESTSETZUNGEN

A.1 Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen

A.1.1 Öffentliche Verkehrsfläche

Die Flächen, die für den Bau der Unterführung sowie der Zuwegungen als Treppen-, Rampen- und Aufzugsanlagen benötigt werden, werden als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Personenunterführung“ festgesetzt, da dies der zukünftigen Nutzung entspricht.

A.2 Höhenlage

Die Unterführung wird unterhalb der geplanten S-Bahngleise errichtet. Die Gesamte oberirdische Fläche in diesem Bereich befindet sich im Geltungsbereich des Planfeststellungsverfahrens und entzieht sich der Planungshoheit der Gemeinde. Somit wird die öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung auf den unterirdischen Bereich (unterhalb der festgesetzten Höhe von 328,26 m ü. NN) beschränkt. Oberhalb dieser Höhe werden die Bahnflächen lediglich nachrichtlich übernommen.

9 FLÄCHENBILANZ

Das gesamte Plangebiet in einer Größe von ca. 583 m² wird als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.

10 BODENORDNUNG / FOLGEVERFAHREN

Die zu überplanenden Flurstücke befinden sich im Eigentum der Stuttgarter Straßenbahn AG. Zur Umsetzung und Nutzung des Bauwerks werden Dienstbarkeiten zu eingetragen. Vertragliche Vereinbarung zwischen den Parteien werden getroffen.

Zum Bau der Unterführung wird die Gemeinde LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) Fördermittel beantragen.

11 AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS

Die Gemeinde Neuhausen auf den Fildern ist eine Gemeinde mit hoher Standortgunst und daher stark expandierend, nicht zuletzt wegen dem Ausbau des Schienennetzes der S-Bahn. Im Zuge dieses Ausbaus erhält die Gemeinde einen neuen S-Bahn-Endhaltepunkt mit weitreichenden, städtebaulichen Folgen. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll der erste Baustein der geordneten städtebaulichen Entwicklung gelegt werden. Dies ist der Auftakt für die noch folgenden Planungen und förmliche Verfahren rund um den neuen Bus- und S-Bahnhof und verändert den gesamten Ort nachhaltig.

Neuhausen auf den Fildern, den 18.01.2022

.....
Ingo Hacker
Bürgermeister