

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.....	10
6	Gutachten / Untersuchungen	11
7	Umweltbelange.....	12
8	Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen	14
9	Flächenbilanz	15
10	Auswirkungen des Bebauungsplans	15

1 **ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG UND ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG**

Die Verlängerung der S-Bahn 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 Busbahnhofs 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 Entrées 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, 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, wurde eine Unterführung im Bereich des westlichen Bus-/Bahnsteiges gebaut, die eine fußläufige Verbindung in Richtung Süden zur Robert-Bosch-Straße und dem Zeppelinweg führt. Die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für diesen ersten Baustein wurden bereits durch den Bebauungsplan „Bahnhof Neuhausen – Unterführung“ gelegt.

Der nun vorliegende Bebauungsplan soll nun die weitere Entwicklung des Bereiches mit Busbahnhof und Bahnhofsvorplatz sichern.

Bisher war der Bereich Busbahnhof / Bahnhofsvorplatz Teil des Gesamtgeltungsbereiches für den Bebauungsplan „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 einzelnen Bereiche voneinander zu entkoppeln und jeweils eigenständige Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes „Bahnhof Neuhausen – Busbahnhof“ umfasst eine Größe von ca. 0,8 ha.

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

Der Bereich des geplanten Bahnhofsvorplatzes sowie des Busbahnhofs liegt relativ eben auf einer Höhe von ca. 328-329 m ü. NN. In Richtung Bernhäuser Straße / Bahnhofstraße steigt das Gelände auf eine Höhe von ca. 331 m ü. NN an. Zu den Grundstücken Bernhäuser Straße 3 bis 15 besteht eine Böschung von ca. 3,0 m Höhe.

Bestehende Nutzung - außerhalb

Das Plangebiet liegt westlich des Ortskerns der Gemeinde Neuhausen auf den Fildern. Rund um das Plangebiet befinden sich mischgebietstypische Nutzungen. Südlich der Robert-Bosch-Straße schließen sich vor allem Wohnnutzungen an.

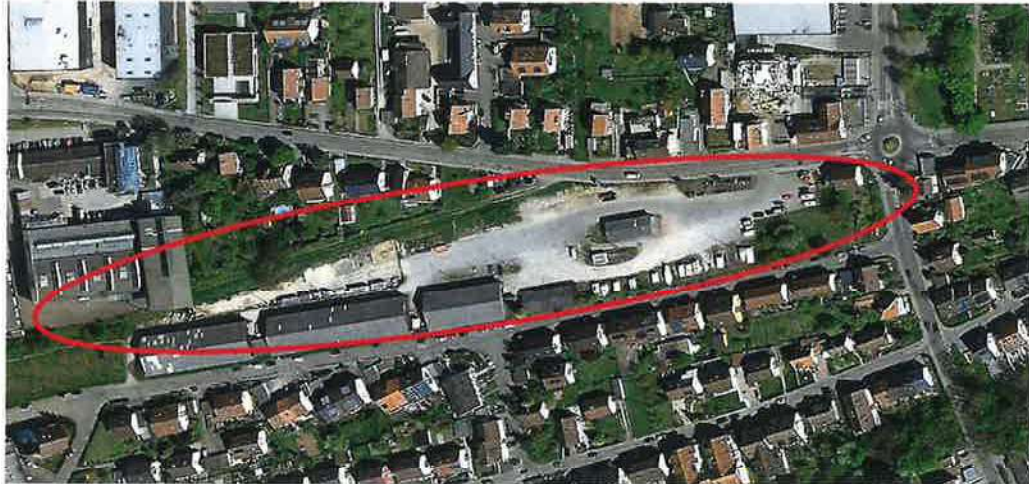


Abbildung 2: Luftbild mit Lage des Plangebietes, Zustand 2020 vor Baumaßnahmen (Quelle: Bilder © 2020 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Landeshauptstadt Stuttgart, Maxar Technologies; Kartendaten © 2020 GeoBasis-DE/BKG (© 2009))



Abbildung 3: Aufnahme des Plangebietes, Blick von der Bahnhofstraße / Bernhäuser Straße aus (eigene Aufnahme: 13.06.2024).



Abbildung 4: Aufnahme des Baus der Unterführung des Bahnhofs als Teil der Gesamtmaßnahme süd-westlich des Plangebietes, Blick von der Robert-Bosch-Straße aus (Aufnahme Büro Baldauf: 11.04.2024)

Bestehende Nutzung - innerhalb

Im Plangebiet befinden sich Lagerhallen sowie Freibereiche, die gewerblich als Abstellflächen genutzt werden. Das gesamte Plangebiet ist, bis auf Böschungsbereiche stark versiegelt. Im Zuge der Realisierung der S-Bahnstrecke wurden die bestehenden baulichen Anlagen zurückgebaut.

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes umfasst folgende Flurstücke in Gänze: 3455/9, 6148 und 6149. Nur teilweise im Geltungsbereich liegen folgende Flurstücke: 3500 (Bernhäuser Straße), 3423 (Scharnhäuser Straße), 3425 (Bahnhofstraße), 3450 (Wilhelmstraße), 3491 (Filderstraße), 3455/2, 3455/4, 6147, 6150.

Maßgeblich für die Abgrenzung ist der zeichnerische Teil des Bebauungsplans. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 0,8 ha.

3 VORHABENPLANUNG

Die S-Bahnstrecke an sich wurde im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) geplant. Mittlerweile wurde das Vorhaben planfestgestellt (30.06.2022).

Die angrenzend geplanten 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).

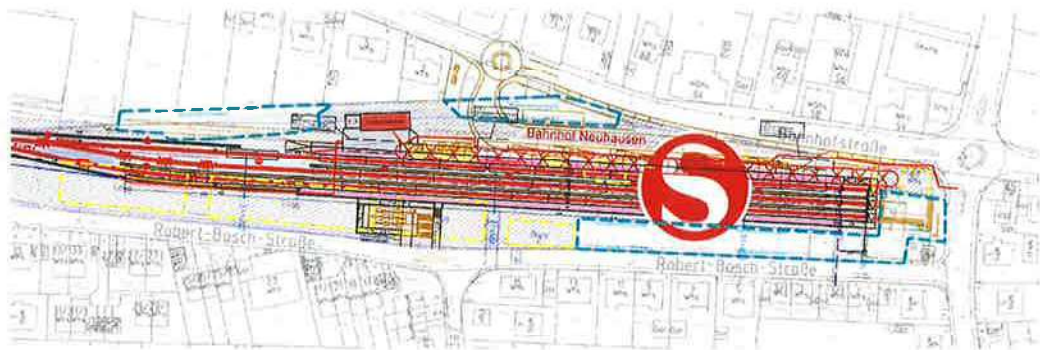


Abbildung 5: S-Bahn Stuttgart, Verlängerung Filderstadt – Neuhausen a. d. F., Auszug aus den Planfeststellungsunterlagen, Anlage 3.2 neu3, Stuttgarter Straßenbahn AG, Stuttgart, gepr. 11.5.2022.

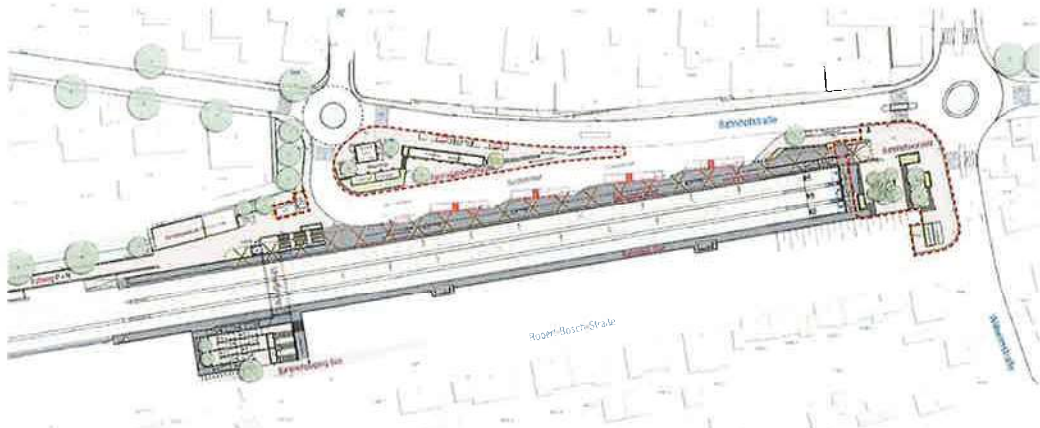


Abbildung 6: Planung Verkehrsanlagen, Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH, Stand 23.04.2024.

Der vorliegende Bebauungsplan sieht die bauplanungsrechtliche Sicherung u.a. des Busbahnhofes und des Bahnhofvorplatzes vor. Als zentraler Mobilitätsknoten umfasst die Planung des Busbahnhofes nicht nur Bussteige für vier Gelenkbusse und einen Minibus, sondern darüber hinaus unterschiedliche Angebote für den Umstieg von / zur S-Bahn. Darunter fallen unterschiedliche Verkehrsmittel wie der motorisierte Individualverkehr mit Kurzzeitparkplätzen („Kiss+Ride“), der Radverkehr mit Abstell- und Lademöglichkeiten für das eigene (E-)Rad sowie Mietfahrrädern, Taxi-standplätzen entlang der Bahnhofstraße und sanitäre Anlagen. Im Westen des Plangebietes wird weiter die Fuß- und Radwegeverbindung zum geplanten Park+Ride-Parkhaus (Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften „Bernhäuser Straße Süd – Neuaufstellung“) gesichert.

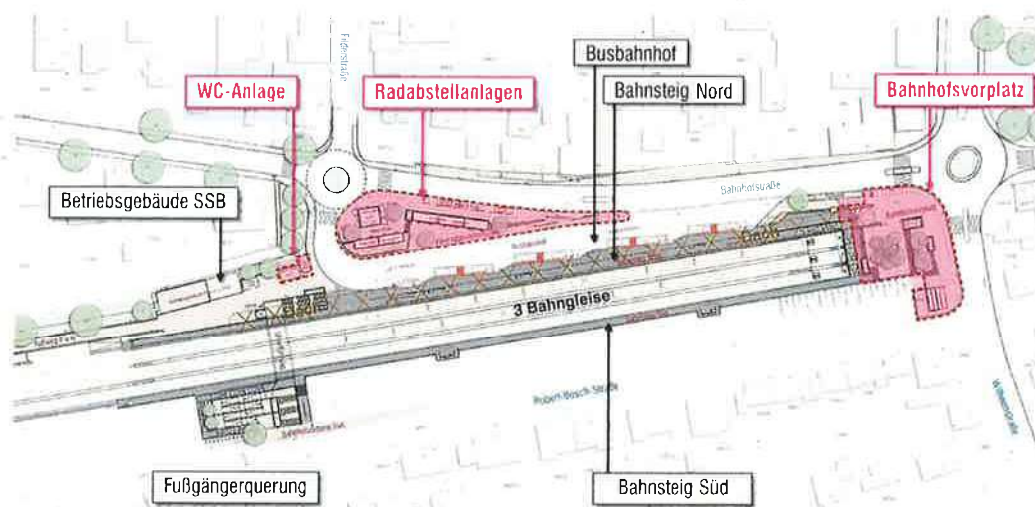


Abbildung 7: Verkehrsknoten Bahnhof Neuhausen, Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH, Stand 23.04.2024.



Abbildung 8: Unverbindliche Illustration des S-Bahnhofs mit Busbahnhof und Bahnhofsvorplatz, Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH, Stand 23.04.2024.

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 Siedlungsbereich 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 einem 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 Maßnahmen, die einem späteren Bahnbetrieb entgegenstehen könnten oder mit den Bahntrassen nicht vereinbar sind, nicht zulässig. Da die vorliegende Planung im Prozess des Planfeststellungsverfahrens umfassend abgestimmt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass die Ziele der Regionalplanung nicht beeinträchtigt werden.

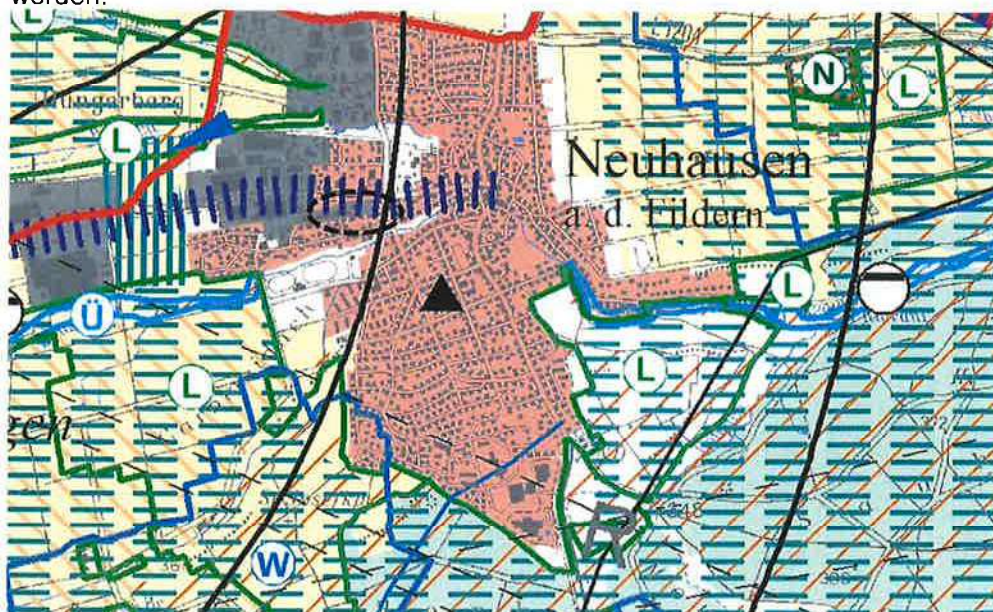


Abbildung 9: Auszug aus dem Regionalplan Verband Region Stuttgart, Satzungsbeschluss vom 22.07.2009, mit Lage des Plangebietes (schwarze Umrandung)

Flächennutzungsplan

In der rechtswirksamen Fortschreibung des Flächennutzungsplans 1999 – 2020, bekannt 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. Demnach ist die Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan gemäß § 8 (2) BauGB gegeben. Eine Änderung oder Berichtigung ist nicht erforderlich.

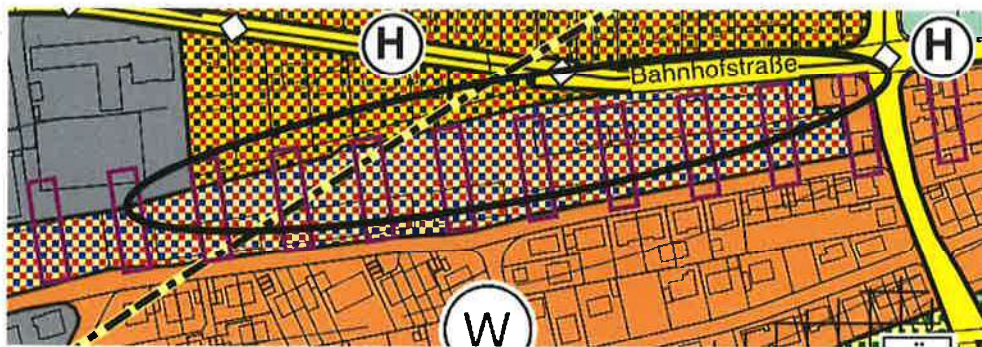


Abbildung 10: Auszug aus der Fortschreibung des Flächennutzungsplans 1999 – 2020, bekannt gemacht am 13.07.2006, der Gemeinde Neuhausen auf den Fildern, mit Lage des Plangebietes (schwarze Umrandung)

Bebauungspläne

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans greift im Bereich der Straßenverkehrsfläche der Filderstraße in den rechtsverbindlichen Bebauungsplan „Baugebietserweiterung an der Mörikestraße“, in Kraft getreten am 27.03.1971, ein. Entsprechend des aktuellen Flurstückszuschnittes wird die entsprechende Fläche auch im vorliegenden Bebauungsplan als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

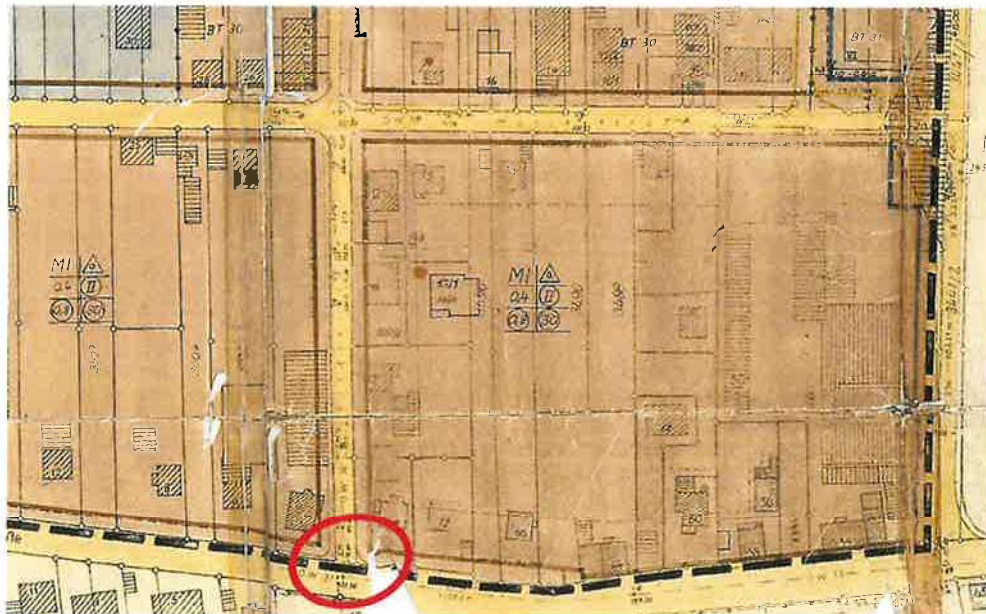


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan „Weiheräcker“, i.K.g. 27.03.1971 mit Lage des Eingriffsbereichs (in Magenta)

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.“ Aufgrund der relativ ebenen topographischen Lage des Plangebietes werden voraussichtlich keine größeren Erdmassen anfallen. Diese können grundsätzlich bei Bedarf an Ort und Stelle zur Geländemodellierung wiedereingesetzt werden. Demnach werden die vorgenannten Vorgaben des LKreiWiG berücksichtigt.

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 planungsrechtlichen Sicherung des Busbahnhofes sowie des Bahnhofsvorplatzes im innerörtlichen Bereich der Gemeinde Neuhausen auf den Fildern. 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 – Busbahnhof“ hat eine Gesamtgröße von ca. 8.185 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 den im Geltungsbereich des Bebauungsplanes festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen (ca. 6.514 m²) in etwa entspricht. Der Schwellenwert von 20.000 m² wird nicht erreicht bzw. überschritten. Des Weiteren ist anzumerken, dass bereits heute nahezu der gesamte Planbereich voll versiegelt ist.

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

Die Durchführung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a (1) S. 4 BauGB 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.

Durch den Bebauungsplan wird keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen.

Diese Voraussetzung zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB ist erfüllt.

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 (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. Diese Verfahrensvereinfachung wird jedoch im vorliegenden Fall nicht in Anspruch genommen und eine frühzeitige Unterrichtung durchgeführt.

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

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Verlängerung der S-Bahnstrecke wurden bereits umfangreiche artenschutzrechtliche Untersuchungen durchgeführt.

Hinsichtlich der im Zuge einer Nachkartierung nachgewiesenen Mauereidechsen wird die Gemeinde eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen des Bundesnaturschutzgesetzes beantragen. Das Regierungspräsidium Stuttgart als höhere Naturschutzbehörde stellt bereits eine Ausnahme vom Tötungsverbot nach § 45 Abs. 7 BNatSchG in Aussicht, da der günstige Erhaltungszustand der Population trotz der potenziellen Individuenverluste erhalten bleibt.

Auf die umfangreichen artenschutzrechtlichen Untersuchungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird verwiesen. Diese sind erhältlich auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Stuttgart unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/abt2/ref24/seiten/planfeststellung/s-bahn-fi-neuhausen/>

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.

Schalltechnische Untersuchung

Im Zusammenhang mit der vorliegenden Bebauungsplanung ist vom Büro ACCON GmbH eine schalltechnische Untersuchung angefertigt worden, die die Auswirkung sämtlicher Schallemissionen berücksichtigt.

Auf die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan „Bahnhof Neuhausen – Busbahnhof“ der ACCON GmbH, Greifenberg, 21.12.2023 (Anlage zum Bebauungsplan) wird verwiesen.

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 von

Schallschutzmaßnahmen können belastete Gebäude passiv geschützt werden. Insgesamt werden durch den Ausbau des ÖPNV, die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch positiv bewertet.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Plangebiet ist bereits durch die Bestandsnutzung von Lagerflächen und –hallen voll versiegelt. Nennenswerte Pflanzenbestandteile sind im Plangebiet nicht vorhanden. Grünflächen werden soweit möglich in die Planung integriert. Die Auswirkungen der Planung auf die Belange der geschützten Fauna und Flora wurden im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfungen untersucht. Notwendige Ausnahmeanträge werden rechtzeitig auch im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung gestellt. Es wird darüber hinaus auf Kapitel 6 verwiesen.

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 Kanalnetz. Im Einflussbereich des Unterführungsbauwerks ist nicht mit Grundwasser im Sinne der DIN 4049 zu rechnen.

Schutzgut Luft und Klima

Eine Vorbelastung des Gebietes ist hinsichtlich der Schutzgüter Luft und Klima bereits vorhanden, da es sich um bereits stark versiegelte Platzflächen und Lagerflächen/ -hallen handelt. 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 Entrée 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 Planung 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 Straßenverkehrsfläche

Die im Plangebiet liegenden öffentlichen Verkehrsflächen werden in Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen umfassen dabei die „normalen“ Straßenflächen der Bahnhofstraße, Bernhäuser Straße, Filderstraße und Wilhelmstraße, die mit Kraftfahrzeugen befahren werden. Ebenfalls in dieser Fläche berücksichtigt, ist der nördlich der Bahnhofstraße gelegene Fußgängerweg. Zum Überqueren der Bahnhofstraße ist eine Querungshilfe vorgesehen. Im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße, Bernhäuser Straße, Filderstraße und geplanter Zufahrt zum Busbahnhof ist ein Kreisverkehrsplatz mit 18 m Durchmesser vorgesehen. Die im zeichnerischen Teil dargestellten Linienführungen sind unverbindlich, da sich die Ausführungsplanung der Straßenbaumaßnahmen in einem stetigen Detaillierungsprozess befinden.

A.1.2 Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Busbahnhof, Bahnhofsvorplatz

Die festgesetzten Flächen dienen der Umsetzung des geplanten Busbahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes. Die zugelassenen Nutzungen / Anlagen sind solche, die regelmäßig an Verkehrsknotenpunkten vorzufinden sind.

A.1.3 Öffentliche Verkehrsgrünflächen

Die Festsetzung dient teilweise der Sicherung der bestehenden Böschungsbereiche als Grünflächen und der Gliederung der öffentlichen Räume.

A.1.4 Öffentlicher Fuß- und Radweg

Der Fuß- und Radweg dient der Wegeverbindung in Richtung des geplanten Park+Ride-Parkhauses im Westen des Busbahnhofes.

A.2 Höhenlage

Die Festsetzungen zur Höhenlage wird notwendig, da die Bahnsteigüberdachung (Bauwerk) selbst Teil des Planfeststellungsverfahrens und somit nicht der kommunalen Planung zugänglich ist. Die Flächen die sich darunter befinden, werden allerdings im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes überplant.

9 FLÄCHENBILANZ

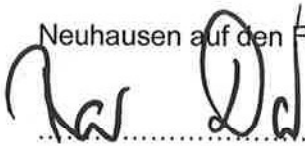
Das Plangebiet in einer Größe von ca. 8.014 m² wird folgendermaßen gegliedert:

- Öffentliche Straßenverkehrsfläche: ca. 2.309 m²,
- Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: ca. 3.709 m²,
- Öffentlicher Fuß- und Radweg: ca. 412 m²,
- Öffentliche Verkehrsgrünflächen: ca. 993 m²,
- überlagernder Bereich Bahnfläche / öffentliche Verkehrsfläche: ca. 591 m².

10 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 ein weiterer Baustein für eine geordnete städtebauliche Entwicklung gelegt werden.

Neuhausen auf den Fildern, den 24.07.2024



Rainer Däschler, Erster Beigeordneter