

## Stadt Grünstadt

Landkreis Bad Dürkheim

Bebauungsplan

---

**> Am Bahnhof, mit Ergänzung der Bebauungspläne  
Vorstadt und Bitzenstraße Nord <**

---

■ Begründung



Stadtverwaltung Grünstadt - Bauamt

Fassung 10 / 2006, ergänzt 10 / 2007, 06 / 2008

## **Inhaltsverzeichnis**

1. Rechtsgrundlagen
2. Bisheriger Verlauf des Aufstellungsverfahrens
3. Lage und Abgrenzung des Plangebietes
4. Anlass der Planung– Planungserfordernis
5. Ziele der Planung
6. Planungsrechtliche Vorgaben
7. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Plangebiet
8. Städtebauliche Konzeption
9. Erforderliche Festsetzungen – Abwägung
10. Technische Ver- und Entsorgung
11. Umweltauswirkungen der Planung/Umweltbericht
12. Maßnahmen und Kosten

## 1. Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S.2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316),
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466),
- Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990,
- Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. Juli 2007 (GVBl. S. 105)
- Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz (GemO) in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 2007 (GVBl. S.2008 S. 1)

## 2. Bisheriger Verlauf des Aufstellungsverfahrens

Der Beschluss zur Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes wurde vom Stadtrat der Stadt Grünstadt in öffentlicher Sitzung vom 14.07.1998 gefasst.

Der Aufstellungsbeschluss wurde am 18.07.1998 öffentlich bekannt gemacht.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung erfolgte in Form einer öffentlichen Auslegung des Planentwurfs nach öffentlicher Bekanntmachung vom 18.07.1998.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 22.07.1998 um Abgabe einer Stellungnahme zur Planung bis zum 07.09.1998 gebeten. Von verschiedenen Trägern öffentlicher Belange wurden Anregungen zur Planung vorgetragen.

Die öffentliche Auslegung wurde am 31.07.1998 ortsüblich bekannt gemacht und in der Zeit vom 07.08.1998 bis zum 07.09.1998 durchgeführt. Im Rahmen der Offenlage wurden von verschiedenen Bürgern Anregungen zur Planung vorgebracht.

Die Anregungen wurden in der Sitzung des Stadtrates vom 17.11.1998 behandelt. Aufgrund der Beschlusslage wurden kleinere Änderungen und Ergänzungen der Planung erforderlich. Demzufolge wurde beschlossen, den geänderten Planentwurf nochmals, jedoch mit auf zwei Wochen verkürzter Auslegungsfrist, auszulegen. Die verkürzte nochmalige Offenlage wurde jedoch nicht (mehr) durchgeführt.

Der von der Planung erfasste öffentliche Bereich wurde jedoch auf der Grundlage des i.S.v. § 33 BauGB planreifen Bebauungsplanentwurfs neu geordnet.

In seiner öffentlichen Sitzung vom 14.11.2006 hat der Stadtrat die Wiederaufnahme des Planverfahrens mit einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden zum fortgeschriebenen Bebauungsplanentwurf beschlossen.

Ergänzend hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 20.11.2007 der Umstellung auf das vereinfachte Verfahren gem. § 13 und § 13a BauGB zugestimmt, da die entsprechenden Voraussetzungen des neu gefassten BauGB aus folgenden Gründen gegeben sind.

Der Bebauungsplan > Am Bahnhof, mit Ergänzung der Bebauungspläne ‚Vorstadt‘ und ‚Bitzenstraße Nord‘ < betrifft teilweise noch unbeplante Siedlungsbereiche innerhalb der bebauten Ortslage und schreibt hierbei lediglich den vorgefundenen Baubestand fest. Damit wird der sich aus § 34 BauGB ergebende (weitere) Zulässigkeitsmaßstab konkretisiert und teilweise sogar noch etwas enger gefasst. Eine Umweltprüfung ist in diesen Bereichen, wo durch die Fortführung des Bebauungsplanes kein zusätzliches Baurecht geschaffen wird, nicht erforderlich. Die Belange des Umweltschutzes i.S.v. § 1 (6) Nr. 7 und § 1a BauGB werden durch die Planaufstellung bzw. –fortsetzung hier nicht mehr berührt, als durch eine nach § 34 BauGB verlaufende städtebauliche Entwicklung des Gebietes.

Andererseits überlagert und ändert die anstehende Bebauungsplanung den Altbebauungsplan >Bitzenstraße Nord, Änderung und Erweiterung II< und schafft im rückwärtigen Bereich der tiefen Grundstücke Bitzenstraße Nr. 14 -20 zusätzliches Baurecht zur Nachverdichtung des Bestandes.

Die Planung dient damit der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und dem Umbau vorhandener Ortsteile im Sinne des § 1 (6) Nr. 4 BauGB, so dass die Voraussetzungen zur Aufstellung eines Bebauungsplanes der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gegeben sind. Die zulässige Grundfläche liegt unterhalb des Schwellenwertes von 20.000 qm.

Die Behörden wurden mit Schreiben vom 17.01.2008 nochmals um Abgabe einer Stellungnahme zur Planung bis zum 29.02.2008 gebeten. Von verschiedenen Trägern öffentlicher Belange wurden Anregungen zur Planung vorgetragen.

Die nochmalige öffentliche Auslegung wurde am 21.01.2008 ortsüblich bekannt gemacht und in der Zeit vom 28.01.2008 bis zum 29.02.2008 durchgeführt. Im Rahmen der nochmaligen Offenlage wurden von Bürgern keine Anregungen zur Planung vorgebracht.

Die Anregungen der Behörden wurden in der Sitzung des Stadtrates vom 10.06.2008 behandelt.

Die Bebauungsplanung wurde nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange in der öffentlichen Sitzung des Stadtrates vom 10.06.2008 als Satzung beschlossen.

Der Bebauungsplan ist mit der ortsüblichen Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses in Kraft getreten.

### **3. Lage, Abgrenzung und Bezeichnung des Plangebietes**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde bereits im Jahr 1998 aufgrund der Erfordernisse des Umbaus des Bahnhofs der Stadt Grünstadt zu einem „Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz“ festgelegt. Danach erfasst die Planung einen schmalen und rd. 670 m langen Streifen der bebauten Ortslage am östlichen Rand des engeren Innenstadtbereiches, zwischen der Bitzenstraße (L 516) im Westen und dem Bahngelände bzw. den Gleisanlagen im Osten, sowie der Obersülzer Straße (L 453) im Süden und der Schlachthofstraße im Norden.

Zentraler Bereich des Plangebietes ist demzufolge das Gelände des „Umweltbahnhofes“ der Stadt Grünstadt, das neben dem Bahnhofsgebäude selbst, auch die Park- und Ride-Flächen im nördlichen und südlichen Anschluss an das Bahnhofsgebäude, die Zufahrten zum Busbahnhof, den Kundenparkplatz der Sparkasse und das verkehrsberuhigte Bahnhofsumfeld umfasst. Der südlich an das umgestaltete Areal des Umweltbahnhofs anschließende Parkplatz der DB AG, der bis an die Brückenauffahrt der Obersülzer Straße L 453 heranreicht, wurde ebenfalls in den Geltungsbereich mit einbezogen.

Zudem liegen im Bebauungsplangebiet die das Bahngelände erschließenden öffentlichen Gemeindestraßen, wie die neu ausgebaute Friedrich-Ebert-Straße mit ihren Einmündungsbereichen auf die Bitzenstraße und auf die Obersülzer Straße, sowie der kurze Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Bitzenstraße, der neu ausgebaute Alsheimer Weg, als gleisparallele Verbindungsstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Schlachthofstraße und die neu hergestellte Verbindungsstraße zwischen der Verladestraße/Obersülzer Straße und den Busspuren. Darüber hinaus werden auch klassifizierte Straßenabschnitte miteinbezogen und zwar der Kreisverkehrsplatz am Kreuzungspunkt der Bitzenstraße/Sausenheimer Straße (L 516) mit der Obersülzerstraße (L 453) sowie der östliche Teil des Brückenbauwerks der L 453 über die Gleisanlagen.

Neben den genannten Verkehrsflächen erfasst der Plan auch einige wenige bebaute und unbebaute Grundstücke, die direkt an die Straßenzüge angrenzen und deren Erschließungssituation sich durch die Straßenbaumaßnahmen verändert.

Der Bebauungsplan umfasst die folgenden Flurstücke:

319/2; 432/8 Obersülzer Straße (teilweise); 497/3; 497/4; 666/4; 666/6  
Bitzenstraße (teilweise); 667/9; 667/10; 669/12 Sausenheimer Straße  
(teilweise); 2188/12 Schlachthofstraße (teilweise);  
2193/4; 2193/5; 2246/10; 2664/2 (teilweise); 2664/3 (teilweise); 2664/4; 2664/6;  
2712/8 (teilweise); 2713/12 (teilweise); 2713/4; 3277/3; 3277/9; 3277/10;  
3975/26; 4280/2; 4280/50; 4280/53; 4280/72; 4280/92; 4280/102 Friedrich-  
Ebert- Straße; 4280/103; 4280/104; 4280/105; 4280/106; 4280/107; 4280/108;  
4280/109; 4280/110; 4280/111; 4280/124; 4280/125 Friedrich- Ebert- Straße;  
4280/126 (teilweise); 4297/4 Friedrich- Ebert- Straße; 4299; 4299/2; 4299/3;  
4299/7; 4299/8; 4299/9; 4299/11; 4299/13; 4299/18; 4299/19; 4318/16  
Albsheimer Weg (teilweise)

Das Plangebiet hat eine Größe von rd. 4,28 ha.

Aufgrund der Überlagerung mit angrenzenden Altbebauungsplänen hatte der Bebauungsplan die Bezeichnung > Am Bahnhof mit Ergänzung Vorstadt (Änderung I) und Bitzenstraße Nord (Änderung 1 und Erweiterung I)<. Mit der am 14.11.2006 beschlossenen Wiederaufnahme des Planverfahrens wurde die Planbezeichnung in > Am Bahnhof, mit Ergänzung der Bebauungspläne Vorstadt und Bitzenstraße Nord < geändert und vereinfacht.

#### **4. Anlass der Planung – Planungserfordernis**

Die Aufstellung des Bebauungsplanes > Am Bahnhof, mit Ergänzung der Bebauungspläne Vorstadt und Bitzenstraße Nord < wurde veranlasst durch den Umbau des Bahnhofs der Stadt Grünstadt im Zuge des mit öffentlichen Mitteln geförderten Projektes „Umweltbahnhof Rheinlad-Pfalz“, das im Jahr 1992 vom Land und von der damaligen Deutschen Bundesbahn initiiert wurde.

Als wichtige äußere Voraussetzung hatte sich zunächst die Nahverkehrsanbindung der Stadt Grünstadt in den Jahren 1994 und 1995 durch die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecken Grünstadt-Eisenberg/Ramsen und Grünstadt-Monsheim und die Aufnahme der Strecken in den integralen Taktfahrplan des Rheinland-Pfalz-Taktes erheblich verbessert.

Im Jahr 1995 wurde daraufhin der Bahnhof der Stadt Grünstadt neben den Bahnhöfen von 3 weiteren Städten zu sog. Modellbahnhöfen erklärt, bei denen die Umweltbahnhofkonzeption exemplarisch für andere Kommunen umgesetzt werden sollte.

Nach dem Schreiben des Eisenbahnbundesamtes vom 17.12.1998, Az.: 1010 Pap 358, wurde die Plangenehmigung nach § 18 (2) Allgemeines Eisenbahngesetz für den Umweltbahnhof Grünstadt mit Datum vom 06.11.1998, Az.: 1010 Rap 250 erteilt, so dass die umfassende Umgestaltung des Bahnhofareals und des städtebaulichen Umfeldes in Angriff genommen werden konnte.

Die Umbaumaßnahme erfolgte auf der Grundlage folgender Planungen:

Umweltbahnhof Grünstadt, Werkplan, Gesamtlageplan, WSW & Partner, Kaiserslautern, 1/1999 und  
Umweltbahnhof Grünstadt, Werkplan, Teilgebiet 1, WSW & Partner, Kaiserslautern, 1/1999 und  
Umweltbahnhof Grünstadt, Werkplan, Teilgebiet P & R Ost, WSW & Partner, Kaiserslautern, 1/1999 und  
Umweltbahnhof Grünstadt, Werkplan, Straße 2, Teil 2, Straße 5 Kiss & Ride – Anlage Nord, WSW & Partner, Kaiserslautern, 1/1999 und  
Umweltbahnhof Grünstadt, Werkplan, Straße 3, WSW & Partner, Kaiserslautern, 1/1999 und  
Neumüller Ingenieure GmbH, Bad Dürkheim für Straßenbauverwaltung, Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Koblenz, Friedrich-Ebert-Straße zwischen 453 und B 271 und  
Ingenieurbüro Kittelberger, Ludwigshafen, Knotenpunktsbereich L 516/L 453 in Grünstadt.

Zwischen den Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und der Verbesserung der Verkehrssituation und den Vorgaben bestehender wirksamer Bebauungspläne bestanden jedoch Abweichungen, die vorab zu bereinigen waren. Nach der Niederschrift zur Stadtratssitzung vom 14.07.1998 wurde die Aufstellung des Bebauungsplanes aufgrund der Genehmigung (vermutlich des Umweltbahnhofes) beim Eisenbahnbundesamtes eingeleitet.

Relevante Abweichungen bestehen zu folgenden Altplanungen. So stellt der Bebauungsplan „Bitzenstraße Nord, Änderung und Erweiterung II“ die Fläche, auf welcher der Albsheimer Weg, als Verbindung der Friedrich-Ebert-Straße und des Bahnhofes in nördlicher Richtung mit der Schlachthofstraße, ausgebaut werden sollte, noch als Fläche für Bahnanlagen dar.

Mangels einer rückwärtigen Erschließungsmöglichkeit sieht dieser Bebauungsplan auch keine rückwärtigen Bebauungsmöglichkeiten für die Grundstücke Bitzenstraße Nr. 14-10 vor.

Der wirksame Bebauungsplan „Vorstadt“ berücksichtigt (noch) nicht den neu eingerichteten kleinen Kreisverkehrsplatz am Kreuzungspunkt der Bitzenstraße mit der Sausenheimer Straße, da hier noch eine versetzte Kreuzung und anschließend Bauland festgesetzt ist.

D.h. zur Realisierung der o.a. Planungen war zuvor eine Änderung der angeführten Bebauungspläne erforderlich.

Der Bereich des bestehenden Bahnhofsgebäudes und die südlich und nördlich anschließenden Flächen waren dagegen seinerzeit noch nicht mit einem verbindlichen Bebauungsplan gem. § 30 BauGB überplant, da es sich um planfestgestellte Bahnbetriebsflächen i.S.v. § 38 BauGB handelte. Mit der Neuordnung der Bahnbetriebsflächen südlich des Bahnhofsgebäudes und östlich der Friedrich-Ebert-Straße wurden jedoch Flächen freigestellt, die u.a. für eine Neubebauung zur Ergänzung und Abrundung der bestehenden Bebauung des Bahnhofsumfeldes vorbereitet werden sollten.

Da die bestehende Bebauung des Bahnhofsumfeldes hinsichtlich Umfang und Nutzung sehr heterogen ist, lassen sich aus ihr keine geeigneten Maßstäbe für eine Bebauung nach § 34 BauGB ableiten, so dass zur Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und einer bestandsverträglichen Neubebauung die Aufstellung eines Bebauungsplanes auch für diese Flächen erforderlich wurde.

Nicht zuletzt verlangt § 125 BauGB für die Herstellung von beitragsfähigen Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 BauGB einen Bebauungsplan. Mit dem Albsheimer Weg sollte eine neue Gemeindestraße hergestellt werden, die eine zusätzliche verbesserte Erschließung und teilweise zusätzliche Bebauungsmöglichkeiten für die tiefen Grundstücke an der Bitzenstraße schafft.

Aus den genannten Gründen war und ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich des Umweltbahnhofes erforderlich.

Der Aufstellungsbeschluss wurde mit Datum vom 18.07.1998 ortsüblich bekannt gemacht. In der Folge wurde das gesetzliche Aufstellungsverfahren mit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der förmlichen Offenlage vom 07.08.1998 bis zum 07.09.1998 fortgesetzt, um nach der Behandlung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens in der Stadtratssitzung am 17.11.1998 vorläufig wieder zum Stillstand zu kommen.

Mit dem Verfahrensstand hatte die Planung die formelle und materielle Planreife erlangt, so dass die planungsrechtliche Beurteilung von Bauanträgen nach § 33 BauGB möglich wurde. Aufgrund des seitherigen Zeitablaufes, ohne dass das Planverfahren abgeschlossen wurde, dürfte entsprechend der Rechtsprechung des BVerwG diese Möglichkeit wieder entfallen sein, so dass sich die planungsrechtliche Beurteilung von Bauanträgen heute (allein) nach § 34 BauGB bzw. den wirksamen Altbebauungsplänen richtet.

Um für den betroffenen Bereich nun Recht Klarheit zu schaffen, soll das begonnene Verfahren nun zügig zum Abschluss gebracht werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Am Bahnhof, mit Ergänzung der Bebauungspläne Vorstadt und Bitzenstraße Nord < steht in engem Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes > In der Bitz <, mit dem ebenfalls (auch) Ziele des Umweltbahnhofkonzeptes umgesetzt werden sollen. So wird mit diesem Plan östlich des Bahnhofes ein neues Wohngebiet geschaffen, so dass der Bahnhof künftig seine ehemalige Randlage verliert und zum städtebaulichen Bindeglied zwischen der Innenstadt im Westen und den Siedlungserweiterungen im Osten wird. Die freiwerdenden Gleisflächen dienen als naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen und setzen die Idee des GrünZuges als bahnbegleitende Ruderalflächen um. Zudem weist der Bebauungsplan den notwendigen Park- und Ride-Parkplatz aus.

## 5. Ziele der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes > Am Bahnhof, mit Ergänzung der Bebauungspläne Vorstadt und Bitzenstraße Nord < sollen daher die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden

- zur städtebaulichen Neuordnung des gesamten Bahnhofsumfeldes,
- zur besseren städtebaulichen Integration des Bahnhofes in den baulichen Kontext,
- zur besseren verkehrlichen Anbindung des Bahnhofsgeländes,
- zur Schaffung der bodenrechtlichen Voraussetzungen zur Herstellung von beitragsfähigen Erschließungsanlagen,
- zur Bestimmung des Baurechts auf entwidmeten Bahnflächen,
- zur Nutzung von Baulandreserven innerhalb des Siedlungsbestandes
- zur Festschreibung eines planungsrechtlichen Rahmens für den bis heute geschaffenen Baubestand.

## 6. Planungsrechtliche Vorgaben

### Regionaler Raumordnungsplan

Nach dem Regionalplan Rheinpfalz 2004, Planziel 6.1.3.4 liegt die Stadt Grünstadt an einer regionalen Schienenverbindung (Kategorie III) Monsheim-Günstadt-Freinsheim-Bad-Dürkheim-Neustadt, die eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche und preislich attraktive Beförderung gewährleisten soll. Der Bahnhof ist in der Plankarte als Bestand gekennzeichnet. Nach Plangrundsatz 6.1.3.7 sollen die Bahnhöfe des Netzes des öffentlichen Verkehrs in den Siedlungen so angelegt werden, dass sie zu Fuß, mit Fahrrad oder Pkw gut erreichbar sind. Für ausreichende und geschützte Abstellmöglichkeiten ist zu sorgen.

Auf eine überschaubare und sichere Ausgestaltung der Bahnhöfe und deren Zugänge ist zu achten. An den Umsteigepunkten ist auf eine enge räumliche und zeitliche Verknüpfung der Leistungsangebote zu achten.

Die vorliegende Bauleitplanung steht damit in Einklang mit den Zielen der Regionalplanung.

### Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan, in der Fassung der 5. Änderung, ist der Neuordnungsbereich als gemischte Baufläche/Bestand bzw. ein kleiner Bereich südlich des Bahnhofsgebäudes als gemischte Baufläche/Planung dargestellt.

Zudem sind die Verwaltungsgebäude des Katasteramtes und der Post/Telekom sowie der öffentliche Parkplatz am Alsheimer Weg besonders markiert

Der nun aufgestellte Bebauungsplan trifft seine Festsetzungen auf der Grundlage des Flächennutzungsplanes und entspricht damit dem Entwicklungsgebot des § 8 (2) BauGB.

### **Bestehende Bebauungspläne und Bebauungsplanentwürfe**

Der anstehende Bebauungsplan überlagert den mit Datum vom 18.04.1989 in Kraft getretenen Bebauungsplan >Vorstadt – Änderung I< im Bereich des Kreisverkehrsplatzes am Kreuzungspunkt Bitzenstraße/Sausenheimer Straße sowie im Bereich von zwei bebauten Grundstücken westlich der Friedrich-Ebert-Straße (Katasteramt und Sparkasse) und soll für die betroffenen Bereich anstelle der Altplanung gelten, die insoweit verdrängt wird.

Der anstehende Bebauungsplan überlagert außerdem den mit Datum vom 18.04.1989 in Kraft getretenen Bebauungsplan >Bitzenstraße Nord – Änderung + Erweiterung II< im Bereich des Eckgrundstückes Schlachthofstraße 2 (städt. Musikschule/Bauhof), der rückwärtigen Gartenbereiche der bebauten Grundstücke Bitzenstraße 14 – 20 sowie des bebauten bahneigenen Grundstückes Flst. Nr. 4299/13. Er soll für die betroffenen Bereich anstelle der Altplanung gelten, die insoweit verdrängt wird.

Grundlage des bisherigen Planverfahrens bis zur Offenlage vom 07.08.1998 bis zum 07.09.1998 war der vor der Verwaltung erstellte Entwurf des Bebauungsplanes in der Fassung 06/1998. Die Planung wurde nun neu auf einer digitalen Grundlage gezeichnet und dabei der seither entstandene Baubestand eingearbeitet und die Planfestsetzungen entsprechend angepasst und vereinfacht. Wenige Festsetzungen wurden in geringfügigem Umfang geändert. Das Planverfahren wird nun auf der Grundlage des Entwurfs in der Fassung 10/2006 fortgesetzt.

### **Umweltprüfung/Umweltbericht**

Da das Bebauungsplanverfahren nicht vor dem 20.07.2006 abgeschlossen worden ist, muss die Planung nach § 244 (1) BauGB nach dem BauGB in der Fassung des Gesetzes zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006 durchgeführt werden.

Gem. § 2 (4) BauGB muss künftig für bestimmte Bebauungspläne eine Umweltprüfung durchgeführt werden, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

Gem. § 13 BauGB kann jedoch von einer Umweltprüfung abgesehen werden, wenn durch die Aufstellung des Bebauungsplanes der sich aus der vorhandenen Eigenart der Umgebung ergebende Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert wird. Dabei ist als besondere Problematik der vorliegenden Planung zu berücksichtigen, dass der anstehende Bebauungsplan zum einen große Bereiche überplant, für die bislang kein wirksamer Bebauungsplan vorlag und zum anderen zwei bestehende Bebauungspläne überlagert und dort das Baurecht teilweise ändert. Hinzu kommt, dass insbesondere innerhalb der bislang unbeplanten aber auch teilweise innerhalb der bereits mit Altbebauungsplänen überplanten Bereiche die durch den Bebauungsplan zugelassenen Vorhaben auf der Grundlage von § 33 BauGB verwirklicht worden sind. Damit wird heute entgegen der Ausgangslage weitgehend Bestand überplant.

Da der Bebauungsplan > Am Bahnhof, mit Ergänzung der Bebauungspläne ‚Vorstadt‘ und ‚Bitzenstraße Nord‘ < aus heutiger Sicht bebaute Siedlungsbereiche innerhalb der bebauten Ortslage betrifft und hierbei lediglich überwiegend der Baubestand festgeschrieben und damit sogar der sich aus § 34 BauGB ergebende (weitere) Zulässigkeitsmaßstab enger gefasst wird, ist eine Umweltprüfung in diesen Bereichen, wo durch die Fortführung des Bebauungsplanes kein zusätzliches Baurecht geschaffen wird, nicht erforderlich. Die Belange des Umweltschutzes i.S.v. § 1 (6) Nr. 7 und § 1a BauGB werden durch die Planaufstellung bzw.

–fortsetzung hier nicht mehr berührt, als durch eine nach § 34 BauGB verlaufende städtebauliche Entwicklung des Gebietes.

Gem. § 13a BauGB des neuen BauGB in der Fassung vom 21.12.2006 können Bebauungspläne für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Mit den Bebauungsplänen der Innenentwicklung soll gem. § 13a (2) 3. BauGB 2007 u.a. einem Bedarf an Investitionen zur Verwirklichung von Infrastrukturvorhaben in angemessener Weise Rechnung getragen werden. Soweit die zulässige Grundfläche oder versiegelte Fläche nicht mehr als 20.000 qm beträgt, kann im beschleunigten Verfahren,

- eine Abweichung vom FNP durch einfache redaktionelle Korrektur geheilt werden, § 13a (2) 2. BauGB 2007,
- von einer frühzeitigen Beteiligung von Behörden und Öffentlichkeit abgesehen werden, § 13a (2) 1 i.V.m. § 13 (2) BauGB 2007,
- von der Durchführung der obligatorischen Umweltprüfung bzw. der Erarbeitung des Umweltberichtes sowie der Umweltüberwachung abgesehen werden, § 13a (2) 1 i.V.m. § 13 (3) BauGB 2007,
- auf die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung verzichtet werden, § 13a (2) 4. BauGB 2007.

Die anstehende Bebauungsplanung überlagert und ändert den Altbebauungsplan >Bitzenstraße Nord, Änderung und Erweiterung II< und schafft im rückwärtigen Bereich der tiefen Grundstücke Bitzenstraße Nr. 14 -20 zusätzliches Baurecht zur Nachverdichtung des Bestandes.

Die Planung dient damit der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und dem Umbau vorhandener Ortsteile im Sinne des § 1 (6) Nr. 4 BauGB, so dass die Voraussetzungen zur Aufstellung eines Bebauungsplanes der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gegeben sind. Dabei liegt die voraussichtlich versiegelte Fläche deutlich unter dem Schwellenwert von 20.000 qm. Dies würde auch für den Fall gelten, dass die geplante Bebauung auf dem alten DB AG Parkplatz nicht bereits nach § 34 BauGB zulässig wäre, so dass durch den anstehenden Bebauungsplan hier erstmalig Baurecht geschaffen würde.

Zusammenfassend geht der Plangeber davon aus, dass mit der vorliegenden Planung bzw. deren Fortführung, nachdem ein Großteil der geplanten Projekte bereits aufgrund von § 33 verwirklicht wurde, entweder die Zulässigkeitsmaßstäbe des § 34 BauGB nicht (mehr) verändert werden bzw. dass die Planung der Innenentwicklung i.S.v. § 13a (1) BauGB dient und dabei die zulässige Grundfläche von 20.000 qm nicht überschritten wird, so dass in analoger Anwendung der Zielsetzungen der § 13 bzw. § 13 a BauGB von einer Umweltprüfung abgesehen werden kann.

Zusammen mit der erneuten Offenlage des geänderten Bebauungsplanentwurfs wird auf das beschleunigte Verfahren gem. § 13a BauGB umgestellt.

### **Denkmalschutz**

Die Gebäude des Bahnhofes (Stationsgebäude, Güterabfertigungshalle) und das Gebäude des Katasteramtes, Obersülzer Straße 7, werden in der Denkmaltopographie für den Landkreis Bad Dürkheim, Bd. 13.2 geführt.

## 7. Städtebauliches Konzept

Mit dem Projekt „Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz“, das im Jahr 1992 gemeinsam vom Land Rheinland-Pfalz und der damaligen Deutschen Bundesbahn entwickelt wurde, sollte die Bedeutung des Bahnhofes als Schnittstelle zwischen Siedlung und dem umweltverträglichen Verkehrsmittel „Bahn“ gestärkt werden. Dabei soll u.a. folgenden Zielsetzungen Rechnung getragen werden.

Der Bahnhof soll entgegen der bisherigen Trends vom Siedlungsrand in deren Mitte geholt werden, um eine hinsichtlich der Funktionen gemischte Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen. Wenn möglich und erforderlich sollten in unmittelbarer Bahnhofsnähe neuen Siedlungsbereiche entwickelt werden. Der Bahnhof der Stadt Grünstadt und die Gleisanlagen liegen am östlichen Rand des Siedlungskörpers und bilden eine Zäsur zu den später weiter östlich entstandenen Gewerbegebieten. Dementsprechend wurde im Zusammenhang mit der Entwicklung des Umweltbahnhofes im Bereich einer Freifläche unmittelbar östlich der Gleisanlagen bzw. östlich des Bahnhofes das Neubaugebiet „In der Bitz“ ausgewiesen, wo auf einer Fläche von rd. 11,8 ha rd. 170 Bauplätze für eine innenstadtnahe Ein- und Zweifamilienhausbebauung entstehen. Das aufgewertete Bahnhofsareal kann damit als Bindeglied zwischen den Wohn- und Gewerbegebieten östlich der Gleistrasse und der Kernstadt westlich der Gleistrasse wirken.

Eine Fußgängerunterführung unter den Gleisanlagen verbindet das entstehende Neubaugebiet mit dem Bahnhof und der Innenstadt. Der Bebauungsplan für das Gebiet „In der Bitz“ wurde mit Datum vom 12.03.2004 rechtsverbindlich. Derzeit läuft das Verfahren der Bodenordnung.

Mit der Ausweisung des Umweltbahnhofes soll auch das Ziel der Innenentwicklung verbunden werden, da der im Siedlungsbestand liegende Bahnhof Ausgangspunkt einer weiteren Siedlungsentwicklung bzw. Verdichtung im Bestand bzw. auf innerstädtischen Reserveflächen wird.

Als verkehrliches Ziel des Umweltbahnhofes sollen möglichst viele Nutzer mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes anreisen können. Besondere Bedeutung hat dabei der Fußgänger, der den Bahnhof von vielen Seiten möglichst auf kurzem Weg hindernisfrei erreichen soll. Diese Voraussetzungen erfüllt nur ein im Siedlungsbestand liegender Bahnhof, dem Wohnbauflächen in fußläufiger Entfernung zugeordnet sind bzw. zugeordnet werden können. Der Bahnhof Grünstadt liegt in direkter Zuordnung zur Innenstadt mit den zentralen Versorgungseinrichtungen aber auch zum geplanten Wohngebiet „In der Bitz“. Auch die Radfahrer sollen den Bahnhof auf kurzem Wege möglichst sicher erreichen können. Der Bahnhof ist gut in das Radwegnetz eingebunden und erfüllt damit die Standortvoraussetzungen. Im Zuge des Ausbaus wurde die Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer durch entsprechende Wege bzw. verkehrsberuhigte Bereiche verbessert und die notwendigen Fahrradabstellanlagen geschaffen.

Zudem sollen die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes miteinander verknüpft werden. Insbesondere ist eine Bus-Bahn-Verknüpfung erforderlich. In Grünstadt wurde der Busbahnhof in den Bahnhofsbereich integriert und mittels eigener Busspuren an das umliegende Straßennetz angebunden. Auch Taxistände wurden entsprechend integriert.

Die entsprechende Verknüpfung zum Individualverkehr soll durch Park & Ride Parkplätze geschaffen werden. Im Umfeld des Umweltbahnhofes Grünstadt wurden verschiedenen Park & Ride Parkplätze eingerichtet, um die Zugänglichkeit zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu erleichtern.

Besondere Bedeutung hat auch die umweltgerechte Gestaltung des Bahnhofsumfeldes sowie eine entsprechende Gestaltung der Übergangszonen zum öffentlichen Raum und die Einrichtung eines Grünzuges entlang der Gleistrasse, der in Grünstadt im Zusammenhang mit dem naturschutzrechtlichen Ausgleich für das Baugebiet „In der Bitz“ auf dem abgeräumten Gleisgelände östlich des Bahnhofes entwickelt wird

Das der Bebauungsplanung zugrunde liegende städtebauliche Konzept ist in der Planung für den Umweltbahnhof Grünstadt, Werkplan, Gesamtlageplan, WSW & Partner, Kaiserslautern, 1/1999 zusammenfassend niedergelegt.

Danach umfasst die Planung folgende wesentliche Bausteine

1. Sanierung und Umbau des Empfangsgebäudes
2. Sanierung der historischen Bahnsteigüberdachungen und Erhöhung der Bahnsteige
3. Rückbau und Umnutzung der Güterhalle
4. Bau eines Kiss & Ride Parkplatzes mit Fahrradabstellplätzen südlich des Bahnhofgebäudes
5. Bau eines Kiss & Ride Parkplatzes mit Kurzzeitparkplätzen nördlich des Bahnhofgebäudes
6. Bau einer Park & Ride Anlage östlich der Gleisanlagen
7. Bau eines Kundenparkplatzes für die Sparkasse,
8. Zusammenführung der öffentlichen Verkehrsmittel zu einem übergreifenden Umweltverbund durch Integration des Busbahnhofes in die Bahnhofsanlagen
9. Bau von Haltestellen für Busse und Ruftaxis
10. Neubau von Taxiständen,
11. Bau einer Fußgängerunterführung unter den Gleisanlagen zum Park & Ride Parkplatz und dem NBG IN der Bitz
12. Umbau der Bahnhofstraße zu einem verkehrsberuhigtem Bereich
13. Verbesserung der fußläufigen Anbindung des Umweltbahnhofes durch Ausbau von Fuß und Radwegen,
14. Ausbau von Busspuren,
15. Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Umweltbahnhofes durch Neubau der Gemeindestraße Albsheimer Weg als Verknüpfung in nördliche Richtung der der Schlachthofstraße,

16. Ausbau der Friedrich-Eber-Straße,
17. Neubau einer Anbindungsstraße zur Park & Ride – Anlage
18. Neubau einer Verbindungsstraße zwischen der Verladestraße und dem Bahnhofareal zur Verbesserung der Anbindung nach Süden,
19. Anlage eines neuen innerstädtischen Grünzuges auf altem Gleisbett,
20. Umsetzung eines Begründungskonzeptes für das Bahnhofsareal.

Der Großteil der Maßnahmen und Bauvorhaben im Zusammenhang mit der Realisierung des Umweltbahnhofes ist bereits verwirklicht. Dem Bebauungsplan kann daher heute nur noch die Aufgabe zukommen, das beschriebene städtebauliche Konzept gegen unerwünschte Veränderungen auf der Grundlage von § 34 BauGB abzusichern.

Die östlich der Gleisanlagen liegenden Teile des Umweltbahnhofskonzeptes liegen im Geltungsbereich des Anschlussbebauungsplanes > In der Bitz <. Hier soll der eigentliche Park & Ride-Parkplatz verwirklicht werden, der über die Unterführung an den Bahnhof angebunden ist. Zudem ist die Anlage eines Grünzuges auf ehemaligen Gleisflächen als Ausgleichsmaßnahme vorgesehen.

## **8. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Plangebiet**

Der Bebauungsplan erfasst einen rd. 670 m langen Ausschnitt der bebauten Ortslage zwischen den Gleisanlagen im Osten, der Bitzenstraße (Landesstraße 516) im Westen, der Schlachthofstraße im Norden und der Obersülzer Straße (Landesstraße 453) im Süden, mit dem Gelände des Bahnhofes der Stadt Grünstadt im Zentrum.

Das weitgehend bebaute oder als Verkehrsflächen genutzte Gelände des Plangebietes fällt von West nach Ost von rd. 170 m ü NN (Einmündung Friedrich-Ebert-Straße) auf rd. 167,5 m ü NN (Kurzzeitbusparkplätze unter Brückenkopf) und von Süd nach Nord von rd. 170 m ü NN (Einmündung Friedrich-Ebert-Straße) auf 168,5 m ü NN, so dass lediglich im Süden ein nennenswertes Geländegefälle in West-Ost-Richtung besteht.

Die südliche Hälfte des Plangebietes wird heute geprägt durch das neu gestaltete bahnhofstypische Umfeld mit Parkplätzen, Straßenschleifen, Busspuren, Fuß- und Radwegen, den denkmalgeschützten Gebäude des Bahnhofs selbst, der alten Güterhalle und der offenen Wartehalle, Taxistände, Gleisanlagen und Grünanlagen etc.. Während der öffentliche Raum und die Verkehrsinfrastruktur im Zuge des Umweltbahnhofprojektes mit Ausnahme des alten Parkplatzes der DB AG vollständig neu gestaltet wurden, steht die Sanierung des Stationsgebäudes noch aus. Das südliche Bahnhofsgebäude wird derzeit durch die ökumenische Sozialstation genutzt.

Den räumlichen Abschluss des Geländes nach Süden bildet die Brückenauffahrt der L 453 über die Gleisanlagen.

Der südliche Bereich wird zudem bestimmt durch die heterogene Bebauung zwischen der Bitzenstraße und der Friedrich-Ebert-Straße, die gründerzeitlichen Gebäude mit Gastronomie, Dienstleistung, Büronutzung und tlw. Wohnnutzung auf max. zwei Vollgeschossen sowie großvolumige Gebäude von Bankfilialen und weitere gründerzeitliche Bauten unmittelbar am Bahnhof umfasst. Unmittelbar an der Obersülzer Straße befindet sich die Außenstelle des Vermessungs- und Katasteramtes, die das unter Denkmalschutz stehende Gebäude Obersülzer Straße Nr. 7 nutzt.

Vom Bahnhof in östliche Richtung verläuft die zur Fußgängerzone umgestaltete Bahnhofstraße, die das Gelände des Umweltbahnhofs auf kurzem Wege mit der Innenstadt verbindet.

Der nördlich des Bahnhofes liegende Teil des Plangebietes umfasst hauptsächlich die Rückseiten der Grundstücke an der Bitzenstraße, die bis zum Ausbau des Albsheimer Weg lediglich zu den Bahnanlagen orientiert waren und heute eine vollwertige rückwärtige Erschließung besitzen.

Der Bereich wird geprägt durch ein Büro- und Funktionsgebäude der Telekom, überkommene Funktionsgebäude der Bahn, Funk- und Sendemasten, rückwärtige Gärten und Freiflächen, das markante Wohnhochhaus Bitzenstraße Nr. 22a sowie das Anwesen Schlachthofstraße Nr. 2, in dem heute neben der städtische Musikschule auch Lager des Bauhofes untergebracht sind.

Im Geltungsbereich der Planung liegen mit der Friedrich-Ebert-Straße, der Bahnhofstraße, der verlängerten Verladestraße und dem Albsheimer Weg Gemeindstraßen, aber auch klassifizierte Landestraßen (Bitzenstraße/L 516, Obersülzer Straße mit Brückenkopf und Kreisel (L 453).

Insgesamt ergibt sich damit ein baulich sehr uneinheitliches Gesamtbild, dessen bodenrechtlich relevanten Maßstäbe mittels eines verbindlichen Bebauungsplanes festgeschrieben werden sollen, um eine dauerhafte städtebauliche Ordnung zu gewährleisten.

Im Zeitraum des bisherigen Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplanes seit dem Aufstellungsbeschluss im Jahr 1998 wurden im Plangebiet weitgehend die Bauprojekte verwirklicht, die seinerzeit Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes waren.

So ist der Umbau des Bahnhofareals zu einem Umweltbahnhof sowie der Ausbau der Straßen und sonstigen öffentlichen Verkehrsflächen weitgehend abgeschlossen und die begleitenden Begrünungsmaßnahmen hergestellt.

Hierzu gehören unter anderem

- der Neubau der Straße Albsheimer Weg, einschließlich begleitender Grünflächen und Parkstände,
- der Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße, einschließlich der straßenbegleitenden öffentlichen Parkstände,
- die Verlängerung der Verladestraße unter der Obersülzer Brücke hindurch bis auf die Friedrich-Ebert-Straße,

- der Umbau eines Abschnittes der Bahnhofstraße zu einer Fußgängerzone/verkehrsberuhigtem Bereich,
- der Bau des kleinen Kreisverkehrsplatzes am Kreuzungspunkt Bitzenstraße/Obersülzer Straße,
- der Bau von Fußwegverbindungen zum Umweltbahnhof/Busbahnhof und hier insbesondere der Fußgängerunterführung unter den Gleisanlagen.

Noch nicht realisiert wurde bislang die Park & Ride Anlage auf der Ostseite der Gleisstrasse. Auch das bahneigene Grundstück Flst. Nr. 4280/106 am südlichen Ende der Friedrich-Ebert-Straße wird derzeit noch als Parkplatz genutzt. Zwischenzeitlich diskutierte Bebauungsabsichten auf diese Flächen wurden bislang nicht weiter verfolgt.

## **9. Erforderliche Festsetzungen - Abwägung**

Der vorliegende Bebauungsplaneentwurf > Am Bahnhof, mit Ergänzung der Bebauungspläne Vorstadt und Bitzenstraße Nord < enthält im Sinne von § 30 (1) BauGB mindestens Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen und bestimmt damit abschließend über die Zulässigkeit von Bauvorhaben im seinem Geltungsbereich. Im Folgenden wird das Grundgerüst der Festsetzungen erläutert und begründet.

### **Öffentliche und Private Verkehrsflächen**

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden öffentlichen Gemeindestraßen und klassifizierten Straßen wurden entsprechend der Konzeption des Umweltbahnhofes ausgebaut und können nun als Bestand übernommen und mit einer Festsetzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche gem. § 9 (1) 11 BauGB festgeschrieben werden. Hierzu gehören der Albsheimer Weg mit den Einmündungsbereichen auf die Schlachthofstraße und die Friedrich-Ebert-Straße, die Friedrich Ebert-Straße mit den Zufahrten zum Busbahnhof, der Kreisverkehrsplatz Obersülzer Straße (L 453/Bitzenstraße (L 516), die Zufahrt von der Obersülzer Straße zum Busbahnhof, wobei die Planung lediglich die Verkehrsfläche als solche festsetzt, während die konkrete Ausgestaltung den verkehrstechnischen Entwürfen vorbehalten bleibt.

Nach den Zielen des Umweltbahnhofkonzeptes und des Gesamtverkehrsplanes für die Stadt Grünstadt, Modus Consult, Fassung 09.11.2006, ist die Friedrich-Ebert-Straße für den Individualverkehr nicht durchgängig befahrbar, so dass nur von Norden bzw. Süden bis an den Bahnhofsvorplatz herangefahren werden kann. Lediglich Busse und Taxis können von Norden in die Bahnhofstraße einfahren, die im Übrigen als Fußgängerzone ausgewiesen ist. Der betreffende Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße und der Bahnhofstraße ist daher als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt.

Die bestehenden öffentlichen Park & Ride bzw. Kiss & Ride-Parkplätze nördlich und südlich des Bahnhofes werden als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und dem jeweiligen konkreten Nutzungszweck festgesetzt, und damit als wichtige Kernstücke des Umweltbahnhofskonzeptes planungsrechtlich nachgezeichnet und bestätigt.

Der private Kundenparkplatz der Sparkasse, der südlich des Bahnhofes liegt und in öffentlichen Verkehrsflächen eingebettet ist, wird als private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und damit dem konkreten Nutzungszweck festgesetzt,

### **Fläche für Bahnanlagen**

Die aktualisierte Fassung des Planentwurfs bezieht die Fläche mit den Bahnhofsgebäuden als Teilfläche des Grundstücks Flst. Nr. 4280/117 und als das Kernstück des Umweltbahnhofskonzeptes mit in den Geltungsbereich ein.

Da es sich hier um nach Fachgesetzen gewidmete Bahnanlage handelt, erfolgt hier lediglich eine nachrichtliche Darstellung nach § 9 (6) BauGB. Dies gilt ebenfalls für das Grundstück 4280/103 zwischen der Friedrich-Ebert-Straße im Osten und dem Gelände der Telekom im Osten, auf dem sich u.a. ein (Bahn)Funkmast befindet. Hierbei handelt es sich ebenfalls um ein nicht entwidmetes Gelände für Bahnbetriebszwecke, so dass nur eine nachrichtliche Übernahme nach § 9 (6) BauNVO in Betracht kommt.

Das bebaute Grundstück Flst. Nr. 4299/13, auf dem sich die in Betrieb befindliche Werkstatt des Fachdienstes der Leit- und Sicherheitstechnik befindet, ist nachdem die Realisierung eines Park & Ride-Parkplatzes an dieser Stelle aufgrund des mit dem Umbau der bestehenden Bahntechnik verbundenen Aufwandes gescheitert war, war im Entwurf des Bebauungsplanes als Mischgebiet gem. § 6 BauNVO ausgewiesen worden. In diesem Rahmen wäre die bestehende Werkstatt weiterhin zulässig gewesen, jedoch hätten auch andere Nutzungen zugelassen werden können, wenn die bahnbezogene Nutzung eines Tages aufgegeben würde.

Entsprechend dem im Rahmen der Behördenbeteiligung mit Schreiben vom 28.05.2008, Az.: FRI-FFM-I(1).Sa TÖB-FFM-08-3810 ausdrücklich geäußerten Wunsch der DB Services wird das bebaute Grundstück Flst. Nr. 4299/13 aus dem Mischgebiet MI 1 herausgelöst und nachrichtlich als Fläche für Bahnanlagen dargestellt.

### **Art der baulichen Nutzung**

Die Nutzung des Plangebietes wird überwiegend durch Verkehrsflächen und Bahnanlagen bestimmt; Bauland wurde nur an den Stellen mit in den Geltungsbereich aufgenommen, wo sich durch die Änderung bzw. den Ausbau von Verkehrsflächen Rückwirkungen auf die Erschließungssituation oder die bisherigen baurechtlichen Verhältnisse ergeben.

### *Mischgebiet*

Hierbei werden die Grundstücke westlich des Albsheimer Weges als Mischgebiet (MI 1) gem. § 6 BauNVO ausgewiesen, da der Bereich durch das Nebeneinander von nicht wesentlich störenden gewerblichen Nutzungen und Wohnen bestimmt wird. Damit wird die Vorgabe des wirksamen Bebauungsplanes „Bitzenstraße Nord, Änderung und Erweiterung 2 und des Flächennutzungsplanes übernommen.

Das Grundstück Flst. Nr. 4280/106 an der Friedrich-Ebert-Straße, das heute als Parkplatz der DB AG genutzt wird, wird ebenfalls als Mischgebiet (MI 2) festgesetzt, um an diesem hochwertigen Standort in innenstadtnaher und gut erschlossener (IV und ÖPNV) Lage eine möglichst große Bandbreite an bestandsverträglichen Nutzungen zu ermöglichen.

Eine Überplanung einer noch gewidmeten Bahnanlage ist nach der baurechtlichen Literatur zulässig, wenn die Fachplanung als Bahnanlage infolge der tatsächlichen Entwicklung funktionslos und damit rechtlich obsolet geworden ist (vgl. BVerwG Urt. v. 23.10.2002 -9 A 22.01) bzw. wenn ihr Sonderstatus als überörtliche Verkehrsanlage auf Dauer entfallen ist und damit eine Entwidmung zwingend zu erfolgen hat.

Das Grundstück Flst. Nr. 4280/106 wird heute faktisch nur noch als öffentlicher Parkplatz genutzt, der in der Nähe des Bahnhofs liegt. Die bahnbetriebsbezogenen Parkplätze sind im Rahmen des Umweltbahnhofs-konzeptes als Park & Ride-Anlage bzw. Kiss & Ride-Parkplätze und sonstige Kurzzeitparkplätze im direkten Bahnhofsumfeld neu entstanden, so dass eine Parkplatznutzung nicht mehr Bahnbetriebszwecken dient. Andere bahnbetriebsbezogene Nutzungen sind nicht bekannt und wurden seitens der DB Services auch nicht geäußert. Damit handelt es sich um eine im Eigentum der DB AG stehende Fläche, ohne dass eine bahnspezifische Nutzung noch vorliegen würde. Folglich kann der Plangeber davon ausgehen, dass die rechtlichen Voraussetzungen für eine Überplanung und eine Festsetzung als Baugebiet vorliegen.

Ein Entwidmungsantrag wird zu gegebener Zeit durch den Eigentümer oder die Stadt beim Eisenbahnbundesamt (EBA) gestellt, nachdem eine Entbehrlichkeitsprüfung bei der DB AG durchgeführt wurde. Die Bauleitplanung wurde bereits 1998 eingeleitet und hatte bereits zu diesem Zeitpunkt die Fläche als Mischgebiet überplant. Im Rahmen der noch im gleichen Jahr durchgeführten Beteiligung der TöB hatte die Deutsche Bahn, Geschäftsbereich Netz, Südwest, hiergegen keine Bedenken vorgebracht. Dennoch wurde in den vergangenen 10 Jahren die Entbehrlichkeit nicht geprüft.

Da das Planverfahren nicht noch weiter verzögert werden kann, soll die Planung nun abgeschlossen werden, so dass sie zeitlich von der Entbehrlichkeitsprüfung bzw. dem Entwidmungsverfahren abgekoppelt werden kann.

Um jedoch sicherzustellen, dass die baulichen Nutzungen im Rahmen des festgesetzten Mischgebietes MI 2 erst realisiert werden können, wenn eine Entwidmung erfolgt ist, wird die Planung um die nachfolgende Festsetzung nach § 9 (2) BauGB ergänzt: „ Die Festsetzung des noch eisenbahnrechtlich als Fläche für Bahnbetriebszwecke gewidmeten Grundstücks Flst. Nr. 4280/106 als Mischgebiet (MI 2) wird gem. § 9 (2) BauGB erst wirksam, wenn über die Entbehrlichkeit der Fläche für Bahnbetriebszwecke durch die DB AG entschieden sowie im Rahmen eines förmlichen Entwidmungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) der Status als planfestgestelltes Bahngelände aufgehoben wurde.“

Hiermit wird den seitens der DB Services Immobilien GmbH, Frankfurt; mit Schreiben vom 28.05.2008, Az. FRI-FFM-I(1).Sa TÖB-FFM-08-3810, geäußerten Anregungen Rechnung getragen, wonach gegen die Ausweisung des Mischgebietes MI 2 keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen werden, jedoch der Bebauungsplan vor einer Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken in den betroffenen Bereichen nicht rechtskräftig werden könne. Mit Schreiben vom 09.07.2008, Az. FRI-FFM-I(1).Sa TÖB-FFM-08-4014, teilt die DB Services Immobilien GmbH ferner mit, dass vor der Einreichung eines Entwidmungsantrages eine Entbehrlichkeitsprüfung durch die DB AG durchgeführt und zu einem positiven Ergebnis gekommen sein muss. Hiezu wurde die entsprechende Fachabteilung des Hauses eingeschaltet.

In den Baubereichen MI 1 und MI 2 sind Vergnügungsstätten nicht zulässig, um Störungen der Wohnnutzung auszuschließen und um negativen städtebaulichen Auswirkungen auf das, mit erheblichem Einsatz öffentlicher Mittel umgestaltete und aufgewertete Bahnhofsumfeld, entgegenzuwirken.

#### *Kerngebiet*

Die Bebauung zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Bitzenstraße wird als Kerngebiet gem. § 7 BauNVO (MK 1 und MK 2) festgesetzt, da dieser Bereich durch seine direkte funktionale und räumliche Zuordnung zur Kernstadt und durch zentrale Einrichtungen mit größerem Publikumsverkehr (Bank, Versicherungen, Notariat) geprägt wird. Sonstige Wohnungen gem. § 7 (2) 7 sind nur als Ausnahme zulässig, um den konkreten Verhältnissen des Bestandes, des Standortes und des jeweiligen Gebäudes gerecht werden zu können.

In den Baubereichen MK 1 und MK 2 sind Vergnügungsstätten nicht zulässig, um Störungen der Wohnnutzung auszuschließen und um negativen städtebaulichen Auswirkungen auf das, mit erheblichem Einsatz öffentlicher Mittel umgestaltete und aufgewertete, Bahnhofsumfeld entgegenzuwirken.

#### *Fläche für Gemeinbedarf*

Das Grundstück des Katasteramtes und das Gebäude der ökumenischen Sozialstation werden als Fläche für Gemeinbedarf gem. § 9 (1) 5 BauNVO mit der entsprechenden Zweckbestimmung festgesetzt.

Beide Standorte liegen in zentraler gut erreichbarer innenstadtnaher Lage und sind entsprechend gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen bzw. an das Straßennetz angebunden und eignen sich daher für öffentliche Einrichtungen, so dass mit der Planung ein Festschreibung der Standorte angestrebt wird.

### **Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen im Planbereich wird bestimmt durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) gem. § 19 BauNVO i.V.m. der Zahl der Vollgeschosse gem. § 16 (2) 3 BauNVO und der Höhe der baulichen Anlagen gem. § 18 BauNVO.

Die Zahl der Vollgeschosse wird in allen Baubereichen auf maximal II bzw. III Vollgeschosse festgesetzt, um die Höhenentwicklung auf ein bestandsverträgliches Maß zu begrenzen. Dabei wird die, für den rückwärtigen Teil des Grundstückes Bitzenstraße 12 und das Eckgrundstück Schlachthofstraße/Albsheimer Weg festgesetzte Zahl der Vollgeschosse gegenüber der Altplanung „Bitzenstraße Nord, Änderung und Erweiterung II“ von max. IV auf nunmehr maximal II Vollgeschoss verringert. Da die bestehende Bebauung des Gebietes, mit Ausnahme des als Fremdkörper wirkenden Hochhauses Bitzenstraße 22a mit 10 Geschossen, nicht mehr als 3 Vollgeschosse aufweist, wird mit dieser Änderung auf eine Angleichung an den Bestand hingewirkt.

Die maximale Höhe der II-geschossigen Bebauung soll 12 m und die maximale Höhe der III-geschossigen Bebauung soll 14m/15m betragen.

Die festgesetzte GRZ beträgt 0,6, lediglich das Grundstück Friedrich-Ebert-Straße Nr. 15 mit dem Gebäude der Sparkasse ist höher ausgenutzt, so dass die GRZ hier mit 0,8 festgelegt ist.

### **Überbaubare Fläche**

Die überbaubaren Flächen sind mittels Baugrenzen als grundstücksbezogene bzw. tlw. auch als grundstücksübergreifende Baufenster festgesetzt, um die Ausdehnung der Gebäude bzw. Gebäudegruppen so begrenzen, dass ein Einfügen in den Bestand gewährleistet ist.

Die Grundstücke Bitzenstraße 14 – 20, die eine Tiefe von 65 m bis 75 m aufweisen und bislang nur direkt an der Bitzenstraße mit gründerzeitlichen Wohngebäuden in geschlossener bzw. halb geschlossener Bauweise bebaut sind, haben durch den Ausbau des Albsheimer Weges im Bereich der ehem. Gleisanlagen auch eine rückwärtige Erschließung erhalten, so dass eine weitere Baureihe möglich wird.

Die Planung setzt hier ein straßenbegleitendes Baufenster mit einer Tiefe von 15 m – 25 m. fest

Mit dieser Aktivierung von Flächenreserven im Bestand wird ein Beitrag zur Innenentwicklung bzw. zur Nachverdichtung geleistet und dem Planungsgrundsatz des sparsamen Umganges mit Grund und Boden Rechnung getragen.

Dabei soll durch die entstehende Bebauung der Straßenraum des Albsheimer Weges einseitig gefasst und der Baublock in diese Richtung optisch geschlossen werden, um den bislang nur als Rückseite wirkenden Bereich umzustrukturieren und städtebaulich aufzuwerten.

### **Bauweise**

Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zur Bauweise, so dass sich die Frage der Zulässigkeit des Grenzanbaus allein nach den landesbauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften bestimmt. Hiermit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass im Geltungsbereich eine Vielzahl unterschiedlicher Bauweisen anzutreffen sind, so dass eine Vereinheitlichung kaum erreichbar ist. Daher soll genügend Spielraum belassen werden, um im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren der jeweiligen örtlichen Verhältnisse entsprechende Lösungen zu entwickeln.

### **Grünordnerische Maßnahmen im Baugebiet**

Um Auswirkungen der geplanten Bebauung auf den lokalen Naturhaushalt möglichst gering zu halten, sieht die Planung folgende Maßnahmen vor.

- Begrenzung der Gebäudehöhe (gestalterische Einbindung),
- Begrenzung der überbauten Flächen durch Festsetzung einer GRZ und von einzelnen grundstücksbezogenen Baufenstern,
- Festsetzung einer Erhaltungsbindung für markante Bäume im Gebiet,
- Sicherung zusammenhängender Grünflächen durch eine entsprechende Festsetzung gemäß § 9 (1) 15 BauGB
- In Gegenlage des Umweltbahnhofgeländes soll auf abgeräumten Gleisflächen im Zuge der natürlichen Sukzession ein Grünzug entstehen, von dem auch positive Wirkungen für den Naturhaushalt im Plangebiet zu erwarten sind. Die entsprechenden Festsetzungen trifft der angrenzende Bebauungsplan >In der Bitz<. Die notwendigen Grundstücke hat die Stadt bereits von der DB AG erworben, die zuvor die Gleisanlagen zurück gebaut hat.

## **10. Technische Ver- und Entsorgung**

### **Wasserversorgung**

Das Baugebiet wird aus dem bestehenden Netz mit Wasser versorgt.

### **Abwasserbeseitigung**

Die Abwasserbeseitigung erfolgt durch Anschluss der Gebäude und Freiflächen an die bestehenden Schmutz- und Regenwasserleitungen in den angrenzenden Straßen und Weiterleitung zum städtischen Klärwerk bzw. direkt in die Vorflut.

Die Planung stellt nachrichtlich einen Abwasserkanal dar, der zwischen den Anwesen Bitzenstraße Nr. 14 und Schlachthofstraße Nr. 2 über die privaten Grundstücksflächen verläuft.

### **Energieversorgung**

Das Baugebiet wird aus dem bestehenden Netz mit Erdgas und Strom versorgt. Die Planung stellt nachrichtlich ein 20 KV-Erdkabel dar, das vom Anwesen Bitzenstraße Nr. 12 zum Gebäude der Telekom, Friedrich-Ebert-Straße Nr. 6 über die privaten Grundstücksflächen verläuft.

## **11. Umweltauswirkungen der Planung**

Mit dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf > Am Bahnhof, mit Ergänzung der Bebauungspläne Vorstadt und Bitzenstraße Nord < wird ein Planverfahren aufgenommen, das bereits im Jahr 1998 begonnen wurde und noch im gleichen Jahr den Verfahrensstand gemäß § 33 BauGB (formelle und materielle Planreife) erreicht hatte.

Demzufolge konnten auf dieser Grundlage die Bauarbeiten für das Umweltbahnhofprojekt bereits im Jahr 1999 begonnen und in den folgenden Jahren abgeschlossen werden, so dass heute bis auf wenige Ausnahmen das gesamte Planungsprogramm umgesetzt ist. Die Belange des Umweltschutzes bzw. die wurden seinerzeit in die Abwägungsentscheidungen eingestellt und entsprechend gewichtet. Mit der Realisierung der geplanten Baumaßnahmen haben die zugrunde liegenden Abwägungsentscheidungen eine weitgehende Verfestigung erhalten, so dass aus heutiger Sicht lediglich diejenigen Umweltauswirkungen abwägungsrelevant sind, die aufgrund der aktuellen Planfassung neu zugelassen werden bzw. die sich aus der vorgefundenen Nutzungskonstellation im Bestand ergeben..

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes wird zugleich der Altbebauungsplan >Bitzenstraße Nord, Änderung und Ergänzung II < geändert und im rückwärtigen Bereich der bebauten Grundstücke Bitzenstraße Nr. 14 bis 20 ein Baufenster für eine zweite Baureihe neu zugelassen, die bislang noch nicht realisiert wurde. Das Baufenster hat eine Breite von rd. 38 m und eine Tiefe von 15 - 25 m.

Zudem lässt die Planung im Bereich des Flst. Nr. 4280/106 an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße/Obersülzer Straße im Bereich des Parkplatzes der DB AG ein rd. 30 m x 46 m großes Baufenster für eine dreigeschossige Bebauung am südlichen Ende des Platzes vor dem Umweltbahnhof zu, mit dem Ziel dort eine der hochwertigen innerstädtischen Lage entsprechende bauliche Nutzung anzusiedeln.

Hierbei handelt es sich um Maßnahmen der Innenentwicklung im Sinne von § 13a BauGB, wobei die zulässige Grundfläche unterhalb der höchstzulässigen Schwellenwerte bleibt, so dass gem. § 13a (3) 1 BauGB von der Durchführung einer förmlichen Umweltprüfung abgesehen werden kann und die planbedingte Eingriffe gem. § 13 (2) 4 BauGB nicht ausgleichspflichtig sind. Zudem dürfte auch bereits nach § 34 BauGB im Bereich des Flst. Nr. 4280/106 eine entsprechende Bebauung bereits zulässig sein.

derlich ist und dass die planbedingten geringen Mehreingriffe entweder aufgrund von § 13 bzw. 13a BauGB nicht ausgleichsbedürftig ist.

## 12. Maßnahmen und Kosten

Die von der Planung erfassten technischen Ver- und Entsorgungsanlagen sowie die öffentlichen Straßen sind mittlerweile bereits hergestellt, so dass voraussichtlich keine weiteren Kosten für Erschließungsmaßnahmen entstehen.

Die endgültige Abrechnung der im Plangebiet hergestellten bzw. ausgebauten Erschließungsanlagen steht jedoch noch aus.

Soweit ehm. Bahnbetriebsflächen mit neuer Nutzungszuweisung noch nicht entwidmet sind, muss diese noch erfolgen.

In Teilbereichen ist eine Bodenordnung erforderlich.

Grünstadt, den 22.08.2008

  
(Jäger)  
Bürgermeister

