

1 ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

1.1 Planungsanlass

Mitte Oktober 1994 hat der Gemeinderat der Stadt Neuenburg am Rhein die Einleitung einer Vorbereitenden Untersuchung gem. § 141 BauGB mit dem Ziel der städtebaulichen Sanierung und Entwicklung des südwestlichen Kernstadtbereichs beschlossen. Im Rahmen dieser Vorbereitenden Untersuchung wurden Beurteilungsgrundlagen für die vorgesehene Sanierung und deren Notwendigkeit, sowie über die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und die anzustrebenden allgemeinen Ziele und Durchführbarkeit der Sanierung und Entwicklung geschaffen. Ende des Jahres 1995 hat der Gemeinderat der Stadt Neuenburg am Rhein die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Ortsmitte II" beschlossen.

Um die Ziele der vorgesehenen innerstädtischen Sanierung und Entwicklung zu realisieren und planungsrechtlich zu sichern, wurde für den Geltungs- und Planungsbereich des Sanierungsgebiets "Ortsmitte II" ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfaßt den zentralen Innenstadtbereich der Stadt Neuenburg am Rhein und damit alle wesentlichen städtebaulichen Inhalte und Entwicklungschancen der kommenden Jahrzehnte für den Kernbereich der Stadt. Die Planungsziele dieses Bebauungsplanes beeinflussen damit zugleich die Standort- und Stadtqualität, die Attraktivität und das Image der Gesamtstadt.

Vor dem Hintergrund dieses Sanierungs- und Bebauungsplanverfahrens hat die vergangene mehrjährige Planungstätigkeit grundlegende Fragen der Innenstadtentwicklung aufgeworfen. Eine verantwortungsvolle Behandlung und Klärung dieser Fragen setzte gründliche und umfassende Untersuchungen durch die Stadtverwaltung und die Planer voraus. Sie verlangte auch die offene und engagierte Diskussion der Ergebnisse und Ziele im Gemeinderat, in themenbezogenen Arbeitskreisen und in der Öffentlichkeit.

Im Laufe dieser mehrjährigen Diskussion haben sich Erkenntnisse und Meinungen über die Ziele und Inhalte der Innenstadtentwicklung zunehmend konkretisiert, wenngleich diese bis heute kontrovers diskutiert werden. Diese Ziele müssen im Laufe des weiteren Planungsverfahrens abschließend abgewogen und beschlossen werden.

Im Mittelpunkt dieser Diskussion stehen die angestrebten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, Verkehrslenkung und Parkierung sowie die funktionale und gestalterische Aufwertung in der Innenstadt. Kernpunkt dieses Konzepts ist die verkehrliche, funktionale und stadtgestalterische Neuordnung der Schlüsselstraße, der westlichen Müllheimer Straße und der Ölstraße im unmittelbaren Anschluß an den bereits zum Fußgängerbereich entwickelten Rathausplatz im Herzen der Stadt.

Die planungsrechtliche Abwägung und Sicherung der verkehrlichen Ziele für die Innenstadt wurde in das Verfahren der Bebauungsplanung integriert, da dieses Thema zentral mit den weiteren Zielen der Innenstadtentwicklung verbunden ist. Zu diesen Zielen und Inhalten gehören insbesondere die Bewahrung und behutsame Weiterentwicklung der stadtbauhistorisch bedeutenden Stadtgrundrissstruktur, die baulich-räumliche Prägung der öffentlichen Stadträume und Innenstadtgrenzen, die Förderung der Anziehungskraft der Innenstadt als funktional herausragender und beständiger Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitstandort der Stadt sowie nicht zuletzt die stadtgestalterische Ausprägung und bauliche Qualität der Innenstadt, seiner ortsbildprägenden Gebäude und Freiflächen.

1.2 Allgemeine Planungsziele

1.2.1 Behebung der nach § 136 BauGB festgestellten städtebaulichen Mißstände

Nach der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes durch den Gemeinderat der Stadt Neuenburg am Rhein begann die sogenannte Sanierungsdurchführung (Phase 3 im Ablaufdiagramm der Stadtentwicklung Südwest). Mit dem Instrumentarium der Bauleitplanung sollen die für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet aufgestellten Sanierungsziele umgesetzt werden.

Stadtstruktur

Das Plangebiet ist von einer überwiegend dem Wohnen gewidmeten kleinteiligen Baustruktur geprägt. Bedingt durch die Zerstörungen im 2. Weltkrieg und den dadurch notwendigen raschen Wiederaufbau wurden alte räumliche Strukturen aufgegeben und neue, der Stadtkernlage angepaßte Baustrukturen und Nutzungen nur im geringen Umfang geschaffen. Im Rahmen der städtebaulichen Aufwertung soll eine behutsame Nachverdichtung der für die zentrale Lage untypisch aufgelockerten Bebauungsstruktur erfolgen. Die im Gebiet vorhandene, überwiegend zweigeschossige Bebauung mit Satteldachstruktur, wird als städtebauliche Vorgabe für die Anpassung der Stadtstruktur weitgehend übernommen.

Neuordnung südlich der Bahnlinie

Der Bereich südlich der Bahnlinie ist in seiner baulichen und räumlichen Struktur anders als der Bereich nördlich der Bahnlinie zu sehen. Dieses Gebiet bedarf einer weitgehenden Neuordnung als die übrigen Bereiche. Insbesondere betrifft dies den Bereich "Speckwinkel", in dem sich sogenannte "Handwerkerhäuser" befinden. Die vorhandenen, zumeist gärtnerisch genutzten Freiflächen, sollen einer Bebauung zugeführt werden.

Gestaltungsdefizite

Die in der „Vorbereitenden Untersuchung“ festgestellten Gestaltungsdefizite im Bereich der privaten Freiflächen sowie der Gebäudefassaden (vernachlässigte Instandhaltung, falsche Materialien- und Farbwahl bei Instandhaltungsmaßnahmen, unmaßstäbliche Gliederung der Fassaden und Antennenwildwuchs) sollen durch geeignete "Örtliche Bauvorschriften" im Geltungsbereich des Bebauungsplans behoben werden.

Bausubstanz

Für etwa ein Drittel der im Plangebiet liegenden Gebäude werden in der Vorbereitenden Untersuchung erhebliche bis substantielle Mängel festgestellt. In Gebäuden mit schlechter Bausubstanz werden u.a. vielfach Mängel im Grundriß festgestellt. Im Bebauungsplan sollen die neu zu definierenden Baufenster derart ausgerichtet werden, daß die festgestellten mangelhaften Grundrisse entweder bei der Bestandssanierung oder bei einer erneuten Bebauung behoben werden können.

1.2.2 Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Innenstadt

Die verkehrliche Situation im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist wesentlich geprägt durch die beiden Haupterschließungsachsen Schlüsselstraße / Müllheimer Straße in Ost-West Richtung und die Basler Straße / Breisacher Straße in Nord-Süd Richtung. Der Schnittpunkt dieser beiden Achsen stellt das ursprüngliche, stadtbauhistorisch markante „Zähringer Kreuz“ im historischen Stadtgrundriß dar.

Beide Straßenzüge weisen heute einen erheblichen Verkehr auf und beeinflussen damit entscheidend die Funktionalität und Aufenthaltsqualität dieser Straßenräume. Bei

einer Zählung im Herbst 2000 wurden bereits heute an den Querschnitten westliche Schlüsselstraße 9.100 und östliche Müllheimer Straße 11.200 Kraftfahrzeuge pro Tag gezählt. Ohne eine Veränderung der heutigen Erschließungssituation ist nach Entwicklungsprognosen für das Jahr 2015 im Bereich der Schlüsselstraße und der Müllheimer Straße mit einer Streckenbelastung von 9.200 bis zu 12.800 und in der Basler Straße und Breisacher Straße im Kreuzungsbereich der Schlüsselstraße mit 6.700 bis 7.600 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen.

Lebensfähigkeit und Attraktivität der Innenstadt

Der Konflikt zwischen den verkehrlichen und allen weiteren Nutzungsqualitäten drückt sich insbesondere in der Schlüsselstraße und Müllheimer Straße aus, da sich im Verlauf dieser Straßenachse die wichtigsten innerstädtischen Versorgungs- und Dienstleistungsangebote der Stadt befinden beziehungsweise von hier aus unmittelbar erschlossen werden.

Ein funktional und gestalterisch attraktiver Stadtkern trägt in hohem Maße zur Lebensfähigkeit und Qualität einer Stadt bei. Nutzungsqualität und Aufenthaltsqualität der Innenstadt sind die Basis für die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt. Nicht nur die besonderen Ereignisse zentraler kommunaler Veranstaltungen und Stadtfeste, sondern gerade auch der Alltag des Stadtlebens braucht einen zentralen öffentlichen Stadtraum, welcher die Möglichkeiten bietet für effiziente und angenehme Erfüllung der Versorgungs- und Dienstleistungsbedürfnisse, für bürgerschaftliche Kommunikation und Aktion, für Austausch und Anregung in Erholung und Freizeit.

Dafür ist die unbeeinträchtigte und angenehme Aufenthaltsqualität für die Fußgänger in der Innenstadt eine wesentliche Voraussetzung. Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger in diesem zentralen Stadtraum ist aber aufgrund der hohen Verkehrsfrequenzen, der konzentrierten Parkierungsflächen beidseitig entlang der Straße und insbesondere aufgrund des relativ engen Straßenraums außerordentlich eingeschränkt.

Eine anziehende Innenstadt ist weiterhin durch die Gestaltqualität und Atmosphäre der öffentlichen Räume und baulichen Einrichtungen, hierbei insbesondere auch kultur- und geschichtsträchtige Bauten geprägt. Aufgrund seiner individuellen Entwicklungsgeschichte kann die Stadt Neuenburg am Rhein zwar durch seine Zähringergründung einen stadtbauhistorisch sehr bedeutenden Stadtgrundriß aufweisen, historische Bauten mit entsprechender Wirkung sind allerdings kaum noch vorhanden und die baulichen Entwicklungen seit dem letzten Weltkrieg sind eher zurückhaltend und funktional gestaltet.

Die Gestaltqualität der öffentlichen Räume spielt deshalb in Neuenburg am Rhein für die Gesamtattraktivität eine entscheidende Rolle. Dies läßt sich an der Neuordnung des Rathausplatzes belegen, welcher in den letzten Jahren nach seiner Umgestaltung wichtige Impulse für die Aufwertung der Innenstadt setzte. Hierbei ist auch nachvollziehbar, wie diese Aufwertung nicht nur die Annahme durch die Bevölkerung förderte, sondern auch, wie sich die anliegenden Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe in der Orientierung auf die verkehrsfreien, attraktiv gestalteten öffentlichen Räume Vorteile verschaffen können.

Multifunktionskonzept Schlüsselstraße

Im Verlauf der bisherigen Bebauungsplanung wurde deshalb intensiv die Frage diskutiert, wie und in welchem Umfang eine Verkehrsberuhigung insbesondere im Bereich der Schlüsselstraße erfolgen kann. Hintergrund dieser Diskussion sind Erkenntnisse aus dem Verkehrskonzept des Jahres 1994 und aus aktuellen Verkehrserhebungen im Herbst 2000. Hintergrund sind zum anderen Bodenerwerbsaktivitäten der Stadt Neuenburg am Rhein, mit denen zwei wichtige Voraussetzungen für eine weitgehende

Verkehrsberuhigung und gestalterische Neuordnung der Schlüsselstraße geschaffen werden: die Neuanlage von Parkierungsflächen im unmittelbaren Stadtkernbereich und der Bau einer neuen Straßenverbindung parallel zur Bahntrasse zwischen Basler Straße und Ölstraße und deren Verlängerung nach Osten als innerörtliche Umfahrungs- und Entlastungsstraße.

Der Gemeinderat der Stadt Neuenburg am Rhein hat sich 1998 grundsätzlich für die weitere Verfolgung eines sogenannten „Multifunktionskonzepts“ für den Bereich der Schlüsselstraße entschieden. Dieses Multifunktionskonzept sieht eine bauliche Umgestaltung der Schlüsselstraße zwischen Breisacher Straße und Rebstraße vor mit dem Ziel, unterschiedliche Verkehrsberuhigungsstufen realisieren zu können.

Dieser „offene“ Entwicklungsansatz umfaßt nach aktuellen verkehrsrechtlichen Regelungen der Verkehrsberuhigung insbesondere folgende Möglichkeiten:

1. Zweirichtungsverkehr bei reduzierter Geschwindigkeit (Tempo-30) und Trennung der Funktionen Fußgänger-/Kfz-Verkehr.
2. Zweirichtungsverkehr bei gedämpfter Geschwindigkeit („Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit 20 km/h) und Trennung der Funktionen Fußgänger-/Kfz-Verkehr.
3. Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO), in dem Fußgänger die Straße in ihrer gesamten Breite benutzen dürfen und der Fahrzeugverkehr in Zweirichtungsverkehr eine untergeordnete Rolle einnimmt (Schrittgeschwindigkeit) unter Wegfall des ruhenden Verkehrs.
4. Fußgängerzone: der Bereich bleibt dem Fußgänger vorbehalten und erlaubt kein Befahren durch den Kfz-Verkehr. Hiervon ausgenommen ist durch Sondererlaubnis insbesondere der Liefer- und Anliegerverkehr sowie Zufahrten zu den Hotels.

Der öffentliche Personennahverkehr (Bus) soll in jedem Fall weiterhin durch die Schlüsselstraße geführt werden.

Option Fußgängerbereich

Die Option der Fußgängerzone wurde in der Gemeinderatsdiskussion des Jahres 1998 als langfristiges Konzept und Endziel der Entwicklung ins Auge gefaßt, dies allerdings unter der Voraussetzung, daß wichtige Parameter eines innerstädtischen Verkehrsgesamtkonzepts erfüllt sind. Hierzu gehört insbesondere die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für den Kfz-Verkehr, die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen in akzeptabler Nachbarschaft zur Fußgängerzone sowie die Möglichkeit einer zur Schlüsselstraße / Müllheimer Straße parallelen Entlastungsstraße.

Die Realisierungschancen dieser Rahmenbedingungen haben sich – deutlich früher als seinerzeit einschätzbar – mittlerweile konkretisiert. Nach Grundstücksverhandlungen mit der Bahn und privaten Grundstückseigentümern kann die bahnparallele Straße gebaut werden, um das Stadtzentrum zu entlasten. Mit einer Reihe von flankierenden Maßnahmen und einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Erhaltung der vollen Erreichbarkeit der Innenstadt wäre damit in absehbarer Zeit die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Schlüsselstraße umsetzbar.

Unter Berücksichtigung dieser neuen Chancen und Randbedingungen hat das Büro Beller Consult die verkehrlichen Untersuchungen und Prognosen für den Bereich „Ortsmitte II“ im April 2001 fortgeschrieben. Als neue Entwicklungsszenarios wurden die Varianten „Verkehrsberuhigter Bereich“ und „Fußgängerzone“ in der Schlüsselstraße im Zusammenhang mit der neuen Verbindungsstraße an der Bahn zwischen Basler Straße und Ölstraße sowie die Fortführung der Straße „Am Bahnhof“ über den Bereich des Bebauungsplanes „Am Klemmbach“ als komplette innere Südumfahrung

untersucht.

Im Juli 2002 wurden schalltechnische Untersuchungen vorgelegt, in denen diese beiden Varianten bezüglich der sich ergebenden Schallemissionen für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes dargestellt wurden.

Des Weiteren wurden detaillierte Analysen der heutigen Situation im ruhenden Verkehr in der Schlüsselstraße durchgeführt. Im abgegrenzten Bereich der Schlüsselstraße sind heute 33 Stellplätze vorhanden. Mit entsprechenden Flächen im rückwärtigen, fußnahen Bereich können nach aktuellem Erkenntnisstand diese Stellplätze kompensiert und sogar darüber hinaus eine wesentliche Anzahl neuer Stellplätze bereitgestellt werden. Hiermit ist die gute Erreichbarkeit der Geschäfte und Dienstleister in diesem Bereich gesichert.

Alle diese Untersuchungen belegen die Realisierbarkeit einer Fußgängerzone in der Innenstadt. Diese Fußgängerzone würde die Schlüsselstraße zwischen Breisacher Straße und Rebstraße, die Ölstraße zwischen Schlüsselstraße und Anwesen Flst.-Nr. 4358 sowie den schon als Fußgängerbereich bestehenden Rathausplatz umfassen.

In der Diskussion dieses verkehrlichen und städtebaulichen Ziels mit den Vertretern des Gemeinderates, des Gewerbe- und Verkehrsvereins wurde vorgeschlagen, die Entwicklung dieses Bereichs in Schritten zu vollziehen. Diese sind die Realisierung der bahnparallelen Umfahrung sowie die Anlage der neuen Parkierungsflächen und Umbau in einen fußgängerfreundlichen Straßenbereich, der den allgemeinen Kfz-Verkehr als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich erlaubt, mit Zulassung einzelner Stellplätze. Nach vollständigem Abschluß der Arbeiten zur Neugestaltung der Schlüsselstraße wird in einem weiteren Schritt nach Ablauf eines Testlaufs über die Dauer von drei Geschäftsjahren über die Weiterentwicklung ggf. bis zur Einrichtung einer Fußgängerzone vom Gemeinderat entschieden.

Im Juli 2002 erfolgte die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung Ortsmitte II für die Variante mit verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich in der Schlüsselstraße (Variante 15).

Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf wird daher für den Bereich der Schlüsselstraße zunächst die Festsetzung „Verkehrsberuhigter Bereich“ (V) getroffen. Davon ausgenommen werden der Rathausplatz als bestehender Fußgängerbereich sowie ein kleiner Teil der Ölstraße. Nach Abschluß dieser Übergangsphase kann zur gegebenen Zeit durch eine Bebauungsplan-Änderung bzw. ein straßenrechtliches Einziehungsverfahren der Gesamtbereich als „Fußgängerzone“ festgesetzt und entsprechend realisiert werden.

Es wird nochmals darauf hingewiesen dass das von der Stadt Neuenburg am Rhein favorisierte Multifunktionskonzept eine hohe Flexibilität verkehrsrechtlicher Betriebsformen beinhaltet. Die Zweckbestimmung „verkehrsberuhigter Bereich“ im Bebauungsplan ist dabei nicht gleichbedeutend mit dem Verkehrszeichen 325/326 sondern umfasst weitere Formen der Verkehrsberuhigung wie z.B. Tempo 30-Zone bzw. den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich. Die bauliche Ausgestaltung des Straßenraumes ist dabei nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Je nach verkehrsrechtlicher Nutzungsabsicht ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsfläche.

Fußgängerbereich Ölstrasse

Die planzeichnerische Festsetzung eines Fußgängerbereichs im nördlichen Abschnitt der Ölstraße hat sich im Laufe der Diskussion zur Verkehrsberuhigung und der entsprechenden inhaltlichen Entwicklung des Bebauungsplanverfahrens als erstrebenswerte und den Zielen der Gesamtplanung angemessene Einzelmaßnahme ergeben.

BEGRÜNDUNG

Seite 6 von 23

Die Einrichtung dieses Fußgängerbereichs entspricht prinzipiell der Funktion des Fußgängerbereichs „Rathausplatz“ in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang jenseits der Schlüsselstraße, welcher vor circa 10 Jahren realisiert wurde.

Ziel dieser Maßnahme ist die räumlich begrenzte Autoverkehrsfreiheit im zentralen Kernbereich der Stadt, dem sogenannten „2. Zähringer Kreuz“ am Schnittpunkt der Schlüsselstraße / Müllheimerstraße mit der Salzstraße / Ölstraße. Daraus ergeben sich entscheidende Vorteile für die fußgängerfreundliche Nutzung des öffentlichen Raums, verbunden mit den Möglichkeiten der qualitätsvollen Gestaltung, Möblierung und Begrünung dieser Freiflächen, wie es das Beispiel des bei den Bewohnern und Besuchern der Stadt hochakzeptierten Rathausplatzes zeigt.

Die Umwandlung der nördlichen Ölstraße in einen Fußgängerbereich soll diese Situation in einem größeren Raumumfang ausdehnen und damit die Erlebnis- und Nutzungsqualität im Stadtkern von Neuenburg am Rhein deutlich erhöhen. Neben den im Zusammenhang der Sanierung bereits realisierten Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen in der Ölstraße wird hierzu die Aufstellung eines Brunnens auf dieser Fläche beitragen, welche der Gemeinderat im Jahre 2001 mehrheitlich beschlossen hat.

Die Erschließungsnachteile für die unmittelbaren Anlieger sind aufgrund der relativ kleinen Fläche und insbesondere durch die vorgesehene Anordnung von Stellplätzen in der Nähe des Fußgängerbereichs sowie die problemlose Anfahrbarkeit dieses Bereichs über die Spiegelstrasse oder Johanniterstrasse minimiert. Diese Situation entspricht prinzipiell den Erschließungsverhältnissen im Bereich des verkehrsfreien Rathausplatzes.

Die teilweise Umwandlung der Ölstraße in eine Fußgängerzone stellt straßenrechtlich eine nachträgliche Widmungsänderung nach § 5 Abs. 5 Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) dar. Nach § 7 Abs. 5 StrG ist allerdings eine Umwidmung entbehrlich, wenn ein Straße aufgrund eines förmlichen Verfahrens nach anderen gesetzlichen Vorschriften dem öffentlichen Verkehr entzogen werden soll. Dies ist mit der vorliegenden Bebauungsplanung und den entsprechenden Begründungen und Abwägungen der Fall. Notwendige Abstimmungen und einvernehmliche Lösungen zur Einbeziehung der in diesem Bereich vorhandenen privaten Grundstücksflächen werden zwischen der Stadt und den Eigentümerinnen angestrebt.

1.2.3 Reparaturen und Entwicklungen des historischen Stadtgrundrisses

Bebauung der Abbruchkante als "neues Gesicht der Stadt"

In einer vergleichenden Untersuchung verschiedener "Zähringerstädte" wurde auch die historische Entwicklung und das heutige Stadtbild der Stadt Neuenburg am Rhein näher untersucht. Dabei wurde vor allem das Fehlen von markanten städtebaulichen Punkten festgestellt. Ein solcher landschaftlich und städtebaulich markanter Punkt ist der Bereich des Grundstücks Flst.-Nr. 4323/15, wo früher das Neuenburger Münster stand. Der ehemals auf dem Niveau der Kernstadt liegende Bereich ist durch diverse Überschwemmungen des Rheins abgetragen worden und heute dem Tiefgestade (ca. 15 m unterhalb der Kernstadt) zuzuordnen.

Um der Stadt Neuenburg am Rhein in diesem Bereich ein markantes "neues Gesicht" zu geben, wird eine Aufschüttung des Grundstücks Flst.-Nr. 4323/15 erwogen. Die dadurch entstehende "Rheinterrasse" bietet sich für eine stadtbildprägende Bebauung sowie für eine anspruchsvolle Platzgestaltung an.

Aufgrund der historischen und stadtgestalterischen Bedeutung (Stadteingang) des sog. Kronenraingeländes hat die Stadt Neuenburg am Rhein ein kooperatives Verfahren "Kronenrain" durchgeführt. Ausgewählt wurde der stark aus der Baugeschichte der

Stadt abgeleitete Entwurf der Architektin Yvonne Faller, die auf der geplanten Tiefgarage eine Stadtterrasse und ein markantes geschwungenes aus der Stützmauer herausragendes Gebäude vorsieht, das beispielsweise als Zähringermuseum genutzt werden könnte. Der ausgewählte Entwurf wurde in den planungsrechtlichen Festsetzungen in diesem Bereich (Mischgebiet MI 7) berücksichtigt.

Geschlossene Straßenrandbebauung

Als weiterer Aspekt der genannten Untersuchung wird die historisch-geschlossene Straßenrandbebauung der Zähringerstadt mit entsprechender Raumbildung und Raumwirkung herausgestellt. Dies betrifft insbesondere die Breisacher Straße und Schlüsselstraße im Bereich des historischen "Zähringer Kreuzes". Auch hieraus lassen sich zeitgemäße Fortführungen bzw. die Wiederherstellung historischer Vorbilder und Traditionsmerkmale für die zukünftige Entwicklung ableiten.

1.3 Überprüfung verkehrlicher Alternativen

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes 1994 wurden von der Stadt Neuenburg am Rhein Ziele zur Verkehrsentwicklung festgelegt. Neben der Förderung des sogenannten Umweltverbundes (Fußgänger-, Radverkehr und ÖPNV) soll danach eine Verlagerung von Durchgangsverkehr aus der Innenstadt heraus erfolgen. Dabei ist die gesamtverkehrliche Erreichbarkeit des Zentrums von Neuenburg am Rhein zu erhalten und in Teilen zu verbessern (Ruhender Verkehr).

Zusätzlich ist der notwendige motorisierte Individualverkehr im Innenstadtbereich möglichst stadtverträglich zu gestalten. Die städtebauliche Integration von Straßen mit Kfz-Verkehr sollte durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung verbessert werden (vgl. Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Neuenburg am Rhein, Beller Consult, 1994).

Voraussetzung für eine effiziente Verkehrsberuhigung des Innenstadtbereiches ist die Einrichtung eines leistungsfähigen Vorbehaltsstraßennetzes. Dieses Straßennetz muß den Verkehr aufnehmen, der zum einen nicht auf Umgehungsstraßen gelenkt werden kann (Teile des Durchgangsverkehrs) und zum anderen aus Quell- / Zielverkehr besteht. Auch der Quell- / Zielverkehr soll in der Innenstadt von Neuenburg am Rhein so gelenkt werden, dass der attraktive Geschäftsbereich in der Schlüsselstraße insbesondere vom Durchgangsverkehr entlastet wird.

Die im Verkehrsentwicklungskonzept 1994 enthaltenen Vorschläge zur äußeren Erschließung sollen die Maßnahmen zur Verkehrslenkung und zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt unterstützen. Da vor einigen Jahren die Möglichkeit einer bahnparallelen neuen Straße mit zwei Fahrtrichtungen zwischen der Basler Straße und der Bahnhofstraße aus Platzmangel noch nicht vorhanden war, hatte die äußere Erschließung (z. B. Richtbergspange) als Voraussetzung für die Innenstadtverkehrsberuhigung einen höheren Stellenwert. Zur Unterstützung des Innenstadtverkehrskonzeptes soll die äußere Erschließung (= Richtbergspange) im Sinne des Verkehrsentwicklungskonzeptes weiter vorangetrieben werden, sie ist allerdings inzwischen nicht mehr als Vorbedingung zur Verkehrsberuhigung in der Schlüsselstraße anzusehen.

In der Diskussion zum Verkehrsentwicklungskonzept wurden unterschiedliche Möglichkeiten der Verkehrslenkung und der Neuordnung des Straßennetzes in Neuenburg am Rhein miteinander verglichen und bewertet (vgl. Verkehrsentwicklungskonzept 1994, S. 45 ff). In Form von fünf Varianten wurden die unterschiedlichen Möglichkeiten zusammengestellt und verkehrstechnisch mit Hilfe eines Verkehrssimulationsmodelles untersucht. Die entsprechenden Prognoseverkehrsbelastungen sind dem Verkehrsentwicklungskonzept zu entnehmen.

BEGRÜNDUNG

Die Variante 3 des Verkehrsentwicklungskonzeptes beinhaltet auch eine neue Straßenverbindung zwischen der Basler Straße und der Straße „Beim Bahnhof“. Aus Platzgründen konnte diese Lösung aber nur als Einbahnstraße ausgebildet werden. Weiterhin wurden im Rahmen der Variante 5 Überlegungen zum Einbahnstraßennetz im Innenstadtbereich von Neuenburg am Rhein durchgeführt. Letztlich wurde die Variante 4 mit einer verkehrsberuhigten Schlüsselstraße und einer Innerortsumgehung im Zuge der Pommernstraße / Gutnauweg, der Straße „Am Klemmbach“ (Neuplanung im Rahmen eines Bebauungsplanes) als sinnvollste Lösung angesehen (vgl. Verkehrsentwicklungskonzept, 1994, S. 46).

Die Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung in der Schlüsselstraße mit einer Verlagerung der Verkehrsströme in möglicherweise andere sensible Bereiche wurden schon damals angesprochen. Pommernstraße und Gutnauweg können zwar den Durchgangsverkehr von Osten nach Süden aufnehmen, werden aber bei einer Verkehrsberuhigung in der Schlüsselstraße nur zum Teil angenommen. Aufgrund der Netzkonfiguration in Neuenburg am Rhein wird durch die Straßenverbindung Pommernstraße, Gutnauweg, Basler Straße ein relativ großer Umweg notwendig, zudem sind zwei Bahnquerungen notwendig. Die Alternative mit einer Verkehrslenkung nach Norden über die Zähringer- und Freiburger Straße erscheint noch ungünstiger, da beide Straßen für den Durchgangsverkehr wegen der städtebaulichen Sensibilität und des Schulzentrums kaum geeignet sind. Eine effektive äußere Erschließung wäre bei dieser Netzkonfiguration unerlässlich gewesen.

Im Rahmen eines Verkehrsberuhigungskonzeptes zur Schlüsselstraße (K4946) wurden 1998 verschiedene Alternativen dargestellt und bewertet (vgl. Bericht BELLER CONSULT, April 1998).

1. Einbahnstraßenkonzept
2. Multifunktionskonzept
3. Langfristkonzept

Das Einbahnstraßenkonzept konnte vor allem wegen der negativen Effekte bei der Führung der ÖPNV-Busse, der allgemeinen Flexibilität und der notwendigen Umwegfahrten nicht überzeugen. Zudem werden die angestrebten städtebaulichen Ziele nur teilweise erreicht.

Als günstigste Lösung ergab sich das sogenannte Multifunktionskonzept, bei dem zum einen ein Ausbau in mehreren, sukzessiven Schritten und zum anderen unterschiedliche verkehrliche Betriebsformen hinsichtlich des Grades der Verkehrsberuhigung ohne weiteren Umbau der Straße möglich sind.

Das untersuchte Langfristkonzept umfaßte als später mögliche Entwicklungsschritte einen Verkehrsberuhigten Bereich und eine Fußgängerzone mit einer Straßenraumgestaltung als Mischfläche (gemeinsame, gleichberechtigte Nutzung der Straße von Fußgängern, Radfahrern, Bussen und Kfz). Zum damaligen Zeitpunkt (1998) wurden einige Kriterien für dieses Konzept negativ bewertet, da eine eng geführte Innerortsumgehung noch nicht realisierbar schien. Mit der geplanten bahnparallelen Straße zwischen Basler Straße und Ölstraße muß diese Bewertung aktualisiert werden. Zu berücksichtigen ist dabei, daß aus heutiger Sicht das Multifunktionskonzept und das Langfristkonzept fließend ineinander übergehen. Planerische Elemente der einen Lösung sind auch in der anderen Lösung anwendbar, so daß eine strikte formale Trennung kaum möglich ist.

Mit dem Erwerb von Bahnflächen zwischen der Basler Straße und der Ölstraße kann heute eine eng geführte Innerortsumgehung in West-Ost- und in Ost-West-Richtung den restlichen Durchgangsverkehr und den Quell- / Zielverkehr im Innerortsbereich

BEGRÜNDUNG

nach Verkehrsberuhigung der Schlüsselstraße aufnehmen. Eine leistungsfähige Alternative zur Bahnparallele als Innerortsumgehung besteht nicht, da alle vorhandenen Straßen (z.B. Spiegelstraße, Johanniterstraße) sehr eng und beidseitig mit Wohnhäusern angebaut sind. Die Bahnparallele führt zudem den Straßen- und Schienenverkehr zusammen. Ein entsprechendes Lärmschutzkonzept für die dennoch mit Lärm belasteten Anwesen nach 16. BImSchV ist allerdings zu entwickeln (vgl. 4.6).

Zum Nachweis der Verkehrsbelastungen wurde im April 2001 eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung mit den Planfällen 6 bis 10 durchgeführt. Gleichzeitig wurde das Prognosejahr auf das Jahr 2015 aktualisiert. Neue Verkehrszählungen hatten ergeben, daß sich die Verkehrsbelastung der Schlüsselstraße seit 1993 überproportional erhöht hat. Die einzelnen Planfälle weisen im wesentlichen Veränderungen im Bereich der Schlüsselstraße mit einem verkehrsberuhigten Bereich bzw. einer Fußgängerzone und eine neue Verbindung zwischen Basler Straße und Ölstraße aus. Die Bedeutung einer bahnparallelen Verbindung kann unabhängig von der Frage verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerzone in der Schlüsselstraße mit den Varianten 7 bis 10 nachgewiesen werden.

Bei Verzicht auf die bahnparallele Straße (Planfall Variante 6) wäre zwar in der Schlüsselstraße auch eine Verkehrsberuhigung denkbar, die Weiterentwicklung zur Fußgängerzone wäre aber in diesem Fall problematischer, da erhebliche Zusatzverkehrsbelastungen in dafür nicht geeignete Straßen fließen würde (Spiegel-, Johanniter-, Spital- und Merianstraße).

In einer weiteren Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung wurden im September 2001 die Varianten 11 und 12 untersucht. Es handelt sich hier um entsprechende Netzfälle mit einer Verkehrsberuhigung in der Schlüsselstraße, aber einer zusätzlichen Sperrung des nördlichen Abschnittes der Ölstraße. Hier haben sich inzwischen gestalterische Ansätze ergeben, die eine Unterbindung des Verkehrs sinnvoll machen. Bei den Varianten 11 und 12 handelt es sich um Alternativen hinsichtlich der bahnparallelen Verbindung. Im Rahmen der Variante 11 wird eine Umgehung des Stadtzentrums von Westen lediglich bis zur Bahnhofstraße geführt. Bei Variante 12 wird die Bahnparallele verlängert über die Straße „Beim Bahnhof“ und die geplante Straße „Am Klemmbach“, so daß eine Entlastung von Teilen der Müllheimer Straße eintreten würde. Hinsichtlich der Verkehrsberuhigung in der Schlüsselstraße würde in einer ersten Ausbaustufe aber die Verbindung von der Basler Straße parallel entlang der Bahn bis zur Bahnhofstraße ausreichen.

Die entsprechenden Verkehrsbelastungen bei Variante 11 auf der geplanten Bahnparallelen liegen zwischen 3.100 und 4.300 Kfz/24 h. Der entsprechende Planfall für eine zukünftige Ausbaustufe der Schlüsselstraße zur Fußgängerzone (Variante 8) weist für das Prognosejahr 2015 auf der Bahnparallelen Verkehrsbelastungen zwischen 2.600 und 4.200 Kfz/24 h aus.

Bei einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (20 Km/h) in der Schlüsselstraße (Variante 15) errechnen sich für die Bahnparallele Verkehrsbelastungen zwischen 2800 und 3400 Kfz/24h. Für die Schlüsselstraße selbst ergeben sich bei dieser Variante Verkehrsbelastungen zwischen 4400 und 4600 Kfz/24h.

1.4 Weitere Entwicklung des Verkehrsnetzes

Verschiedene Maßnahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes 1994 wurden in den letzten Jahren realisiert. Mit der Absicht der Stadt Neuenburg am Rhein, den innerstädtischen Verkehr auf die geplante Bahnparallele zu lenken und den ruhenden Verkehr neu zu ordnen, werden wesentliche Voraussetzungen für eine Verkehrsberuhigung im Bereich der Schlüsselstraße erfüllt. In Zusammenhang mit verkehrsberuhigenden sowie verkehrsentlastenden Maßnahmen ergeben sich weitreichende Möglichkeiten, die Straßenräume neu zu gestalten. Hierbei sollte das Prinzip der Verkehrsmischung von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern zugrundegelegt werden.

Sowohl die äußere Erschließung, die innerstädtische Verkehrslenkung über die Bahnparallele als auch die Verkehrsberuhigung in der Schlüsselstraße können in mehreren abgestuften Realisierungsphasen durchgeführt werden. Im Bebauungsplan „Ortsmitte II“ soll neben der städtebaulichen Sanierung vor allem die Verkehrsberuhigung in der Schlüsselstraße (Stufe 1 Verkehrsberuhigter Bereich V) und die Planung einer bahnparallelen Straße zwischen der Basler Straße und der Bahnhofsstraße rechtlich abgesichert werden. Neben der Verbesserung der Erreichbarkeit und der Neuordnung des ruhenden Verkehrs wird damit ein erster wesentlicher Schritt zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt von Neuenburg am Rhein möglich.

Nach den unterschiedlichen Planvarianten der Verkehrsprognosen (Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Ortsmitte II in Neuenburg, April 2001 und Juli 2002), können ggf. nach einer Probephase weitere Entwicklungsstufen angestrebt werden. Möglich wäre die Verlängerung der Bahnparallelen nach Osten über die Pommernstraße hinaus über das geplante Baugebiet „Am Klemmbach“ bis zur Müllheimer Straße. Andererseits könnte im Bereich der Schlüsselstraße für den Fußgänger eine noch höhere Attraktivität entstehen, wenn eine Fußgängerzone ausgewiesen würde. Hinsichtlich der Gestaltung der Schlüsselstraße soll beim Umbau zum verkehrsberuhigten Bereich die Option einer Fußgängerzone schon berücksichtigt werden. Die Abwägung der verkehrlichen Be- und Entlastungen sind auf der Basis beider Entwicklungsstufen durchzuführen.

2 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN UND VERFAHREN

2.1 Lage des Plangebiets

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans entspricht größtenteils dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet "Ortsmitte II".

Das Plangebiet umfaßt im wesentlichen den Bereich südlich der Metzgerstraße, westlich der Bahnhofsstraße und östlich der Basler Straße. Zudem wurde der Bereich des Rathausplatzes, das Quartier an der Rebstraße sowie ein Teilgebiet zwischen B 378 und Breisacher Straße in den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgenommen.

Die genaue Abgrenzung ergibt sich aus der Planzeichnung.

BEGRÜNDUNG

2.2 Verfahrensablauf

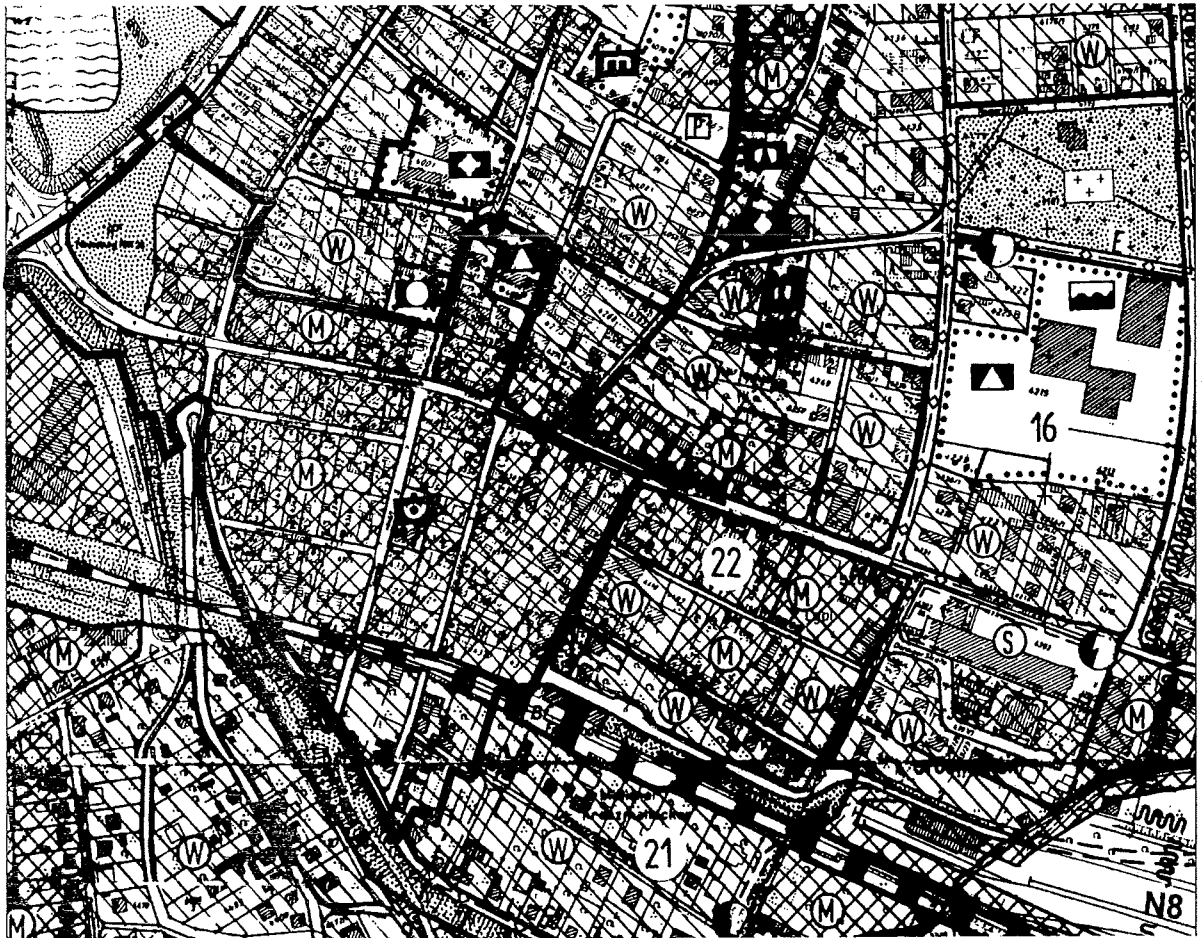
- 19.12.94: Gemeinderat:
Aufstellungsbeschluss und Beschluss einer Veränderungssperre für das Gebiet "Ortsmitte II".
- 18.12.95: Gemeinderat:
Beschluss der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Ortsmitte II".
- 25.11.96: Gemeinderat:
Billigung des Bebauungsplanvorentwurfes. Beschluss frühzeitige Beteiligung der Bürger und Träger öffentlicher Belange durchzuführen.
- 18.12.96 bis 05.02.97: Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB sowie Frühzeitige Beteiligung der Bürger (23.12.96 –23.01.97) gemäß § 3 (1) BauGB.
- 10.07.00: Gemeinderat:
Behandlung im Gemeinderat. Zu klären sind: Verkehrsberuhigungskonzept, Fußgängerzone, Stellplatzsituation und Verkehrslenkung.
- 03.12.01: Gemeinderat:
Beschluss der erneuten frühzeitigen Anhörung nach § 3 (1) und § 4 (1) BauGB
- 17.12.01 bis 17.01.02: erneute Durchführung der Frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (13.12.01 – 18.01.02) gem. § 4 (1) BauGB
- 22.07.02: Gemeinderat:
Behandlung der zur erneuten frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen. Billigung des geänderten Planentwurfs und Beschluss zur Durchführung der Offenlage gem. § 3 (2) BauGB.
- 05.08.02 bis 16.09.02: Durchführung der Offenlage gem. § 3 (2) BauGB und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
- 04.11.02: Gemeinderat:
Behandlung der zur Offenlage eingegangenen Anregungen. Der Gemeinderat beschließt den Bebauungsplan als Satzung gem. § 10 (1) BauGB.

2.3 Flächennutzungsplan

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan im nördlich der DB-Strecke gelegenen Teil als Gemischte Baufläche und im südlich der DB-Strecke gelegenen Teil als Wohnbaufläche dargestellt. In diesem Sinne wird der Bebauungsplan aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt.

Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan M 1 : 5000



3 **BEBAUUNG**

3.1 Städtebauliche Leitvorstellungen

Blockrandbebauung entlang der Straßen

Das Erschließungssystem ist im Rahmen der genannten Untersuchung über Zähringerstädte als Mischung aus "Hauptstraßenkreuz und Querrrippensystem" bezeichnet worden. Dieses Querrrippensystem ist auch im Plangebiet erkennbar und ist durch die zumeist rechtwinklige Erschließungsstruktur sogar sehr ausgeprägt. Entlang des Erschließungsrasters ist die Bebauung in Teilbereichen sehr lückig und von unterschiedlicher Höhenentwicklung. Im Rahmen der Bebauungsplanung werden Vorgaben für die verschiedenen "Blockbereiche" entwickelt, die eine verdichtete und in der Höhen-

entwicklung einheitliche Blockrandbebauung zum Ziel haben.

Klar definierte Straßenräume

Traditionell sind Zähringerstädte durch klar definierte, teilweise gekrümmte und in der Höhenentwicklung einheitliche Straßenräume geprägt. Vor allem in der Schlüsselstraße und der Basler Straße, als Bestandteil des ehemaligen Achsenkreuzes, werden diese traditionell raumprägenden Merkmale von Zähringerstädten wieder aufgegriffen und durch entsprechende Festsetzungen zur Bauweise, Geschossigkeit und Höhenentwicklung umgesetzt. Vor allem in der Basler Straße/Breisacher Straße soll die Krümmung des Straßenraums durch geeignete bauliche Festsetzungen (Baulinie) stärker betont werden.

Erhaltung der Gärten in den hinteren Grundstücksbereichen

Die meisten Grundstücke sind in den straßenabgewandten Bereichen gärtnerisch genutzt. Einige dieser Gartenbereiche (im Bereich der Mischgebiete MI 4) sollen trotz einer Erweiterung der Baugrenzen in den tieferen Blockquartieren weitgehend erhalten bleiben, was nicht nur aus gestalterischen, sondern auch aus mikroklimatischen Gründen sinnvoll ist.

3.2 Art der baulichen Nutzung

Zentrale Lage des Plangebietes

Aufgrund der zentralen Lage des Plangebiets und der vorhandenen Nutzungsstruktur werden große Teile des Plangebiets als Mischgebiet ausgewiesen. Tankstellen werden im Mischgebiet aus Immissionsschutzgründen nicht zugelassen. Gartenbaubetriebe werden aufgrund des Flächenbedarfs ausgeschlossen. Vergnügungsstätten werden ausgeschlossen um eine ausreichende Wohnruhe zu gewährleisten und um städtebauliche Negativwirkungen wie z.B. die durch Milieuveränderungen ausgelöste Senkung der Qualität des Warenangebots, Lärmbelastigungen und Beeinträchtigungen des Stadt- und Straßenbildes zu verhindern. Sonstige mischgebietstypische Nutzungen sind gemäß der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässig.

Ein wesentliches Ziel des Bebauungsplanes ist die Stärkung und Entwicklung der Zentrumsfunktion. Um den Bereich des Rathausplatzes und der Schlüssel- und Müllheimer Straße attraktiver zu gestalten, den neugestalteten Rathausplatz zu beleben und auch stadtgestalterisch die zentrale Lage (Stadtmitte) zu betonen, wurden in den Mischgebieten MI 1, MI 2 und MI 7 Wohnungen im Erdgeschoß ausgeschlossen. Dadurch soll der genannte Bereich MI 1 und MI 2 als Haupteinkaufs- und Geschäftsstraße gestaltet und stadtkerntypische Nutzungen in den Erdgeschossen gewährleistet werden. Im Mischgebiet MI 7 wurden Wohnungen im Erdgeschoß aufgrund der sehr exponierten Lage am Kronenrain und aufgrund der beabsichtigten Nutzung als Museumsbau ausgeschlossen.

Allgemeines Wohngebiet südlich der Bahnlinie

Der südlich der Bahnlinie gelegene Bereich wird schon heute überwiegend von der Funktion "Wohnen" geprägt. Da dies auch zukünftig so sein soll, wird der südlich der Bahnlinie gelegene Bereich größtenteils als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden. Gemäß des ursprünglich für diesen Bereich aufgestellten Bebauungsplans "Kreuzmattweg /Beim Bahnhof" werden Gartenbaubetriebe und Tankstellen nicht zugelassen. Während die Unzulässigkeit von Tankstellen durch die Belange des Immissionsschutzes begründet ist, werden Gartenbaubetriebe wegen des mit dieser Nutzung zusammenhängenden Flächenbedarfs ausgeschlossen. Der vordere Bereich zwischen Basler Straße, Speckwinkel und Bahnlinie wurde teilweise als Mischgebiet

ausgewiesen, da sich dieser Standort aufgrund seiner innenstadtnahen Lage sowohl für Wohnnutzung als auch für Kleingewerbe eignet.

3.3 Maß der baulichen Nutzung

Für die Baugebiete sind die überbaubaren Flächen durch Baugrenzen festgesetzt. Soweit die vorhandene Bebauung nicht direkt an die Straßenfläche angrenzt oder geringere Abstände erforderlich macht, sind die Baugrenzen so festgesetzt, daß die Bebauung einen Abstand von 2,00 bis 3,00 m von den Straßenflächen einhält. Damit sollen eine Begrünung des Straßenraumes ermöglicht und bessere Sichtverhältnisse geschaffen werden.

Entlang der Schlüssel-, Öl-, Spiegel-, und Johanniterstraße wurde der öffentliche Straßenraum bis an die Gebäude herangezogen um den öffentlichen Straßenraum besser und großzügiger gestalten zu können. Planungskonzepte für die Straßenabschnitte liegen bereits vor und wurden bis auf die Schlüsselstraße schon umgesetzt.

Das Maß der baulichen Nutzung wird in Abhängigkeit von der Lage der jeweiligen Grundstücke festgesetzt. Im Norden des Plangebiets wird entsprechend der zentralen Lage ein höheres Maß der baulichen Nutzung festgesetzt. In den südlichen Bereichen des Plangebiets wird die bauliche "Ausnutzbarkeit" der Grundstücke geringer festgesetzt.

Für die Bebauung ist als Obergrenze eine Dreigeschossigkeit festgesetzt. Im MI 1 an der Schlüssel- und Müllheimer Straße und im MI 2 entlang der Breisacher Straße und in der Ölstraße und ebenso beim MI 6 in der Bahnhofstraße und im MI 7 am Kronenrain ist bei einer maximalen Traufhöhe von 9,50 m eine Bebauung mit drei Vollgeschossen zulässig, was der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung (Stärkung und Entwicklung der Zentrumsfunktion) und dem Ziel der behutsamen Nachverdichtung dieses zentrumsnahen Bereiches entspricht. Dieses Ziel wird durch die Festsetzung einer Mindestzahl von zwei Vollgeschossen unterstützt.

Im WA 1 südlich der Bahntrasse ist bei maximal drei Geschossen das dritte Vollgeschosß nur als Dachgeschosß (II + ID) zulässig. Die maximale Traufhöhe beträgt 7,50 m. Diese Festsetzung entspricht den Obergrenzen im Bestand.

Für das Mischgebiet MI 3 beiderseits der Kreuzstraße, entlang der Spiegel- und Johanniterstraße, südlich der Metzgerstraße und zwischen Speckwinkel und Basler Straße südlich der Bahnlinie ist als Obergrenze eine Zweigeschossigkeit festgesetzt. Die maximale Traufhöhe beträgt 6,50 m.

Um eine massierte Bebauung auf die Blockränder zu beschränken und die Innenbereiche angemessen belichten und begrünen zu können, wird für das Gebiet MI 4 eine maximal eingeschossige und für das Gebiet MI 5 eine maximal zweigeschossige Bebauung zugelassen. Im MI 5 ist das zweite Vollgeschosß nur als Dachgeschosß zulässig (I + ID).

Die festgesetzten Obergrenzen für Grund- und Geschossflächenzahlen berücksichtigen einerseits die Forderung des BauGB nach sparsamen Umgang mit Grund und Boden, aus dem in diesem Fall die angemessene Verdichtung in bereits bebauten Gebieten folgt, und andererseits die Sicherung ausreichender, nicht versiegelter und möglichst begrünter Freiflächenanteile.

Die Grundflächenzahl (GRZ) ist in den Mischgebieten (außer MI 4) auf 0,6 und in den allgemeinen Wohngebieten und dem Mischgebiet 4 auf 0,4 festgesetzt. Die Geschosßflächenzahl (GFZ) beträgt im Mischgebiet MI 1 entlang der Schlüssel- und Müllheimer Straße 1,6, da hier eine urbane Nachverdichtung der Hauptgeschäftsstraße

planerisch gewollt ist. In den Mischgebieten MI 2, MI 6 und MI 7 beträgt die GFZ 1,2, im Mischgebiet MI 3 und im allgemeinen Wohngebiet WA 1 1,0, im allgemeinen Wohngebiet WA 2 0,8 und im Mischgebiet MI 5 0,7.

Mit dieser abgestuften Nutzungsfestsetzung soll erreicht werden, daß

- entlang der Schlüssel- und Müllheimer Straße, entsprechend der vorgesehenen Nutzungsart, eine angemessene Verdichtung ermöglicht wird,
- die höhergeschossigen und genutzten Grundstücksteile den öffentlichen Verkehrsflächen zugeordnet werden, so daß in den Innenbereichen ein größerer Freiflächenanteil gesichert wird,
- für die bereits bebauten Gebietsteile eine weitgehende Berücksichtigung des Bestandes erfolgt.

3.4 Bauweise

Für das Mischgebiet entlang der Schlüssel- und Müllheimer Straße (MI 1) und das Mischgebiet (MI 5) ist eine abweichende Bauweise (b1) festgesetzt. Möglich sind hier die offene Bauweise und die einseitige Grenzbebauung. Als Ausnahme ist hier unter bestimmten Voraussetzungen auch die zweiseitige Grenzbebauung möglich. Dies ermöglicht die Nutzungsänderung von Gebäuden und der ehemaligen Scheunen für das Wohnen bzw. für gewerbliche Nutzung in den Dimensionen des Bestandes.

Für die Mischgebiete MI 2-4 und 6 ist ebenfalls eine abweichende Bauweise (b2) festgesetzt. Möglich sind hier die offene Bauweise und die einseitige Grenzbebauung. Dies entspricht der Bauweise im Bestand. In den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 südlich der Bahntrasse ist entsprechend dem Gebietscharakter nur offene Bauweise zulässig. Für das Mischgebiet MI 7 (Kronenrain) wurde bewußt keine Bauweise festgesetzt um für die Realisierung des Museums alle Möglichkeiten offen zu lassen.

3.5 Baugestaltung

Bauliche Erneuerungs- und Ergänzungsmaßnahmen in Sanierungsgebieten werden in aller Regel mit weitreichenden Vorschlägen bzw. Festsetzungen zur Gestaltung der Baukörper verbunden. Dies ist insbesondere berechtigt in denjenigen Sanierungsgebieten, welche durch die Gestaltungsmerkmale der vorhandenen historischen Bausubstanz entscheidend geprägt sind und/oder eine bereichsbezogene homogene Ausbildung der wesentlichen Gestaltelemente z.B. an Bauform, Fassade, Dach etc. aufweisen.

Das Sanierungsgebiet "Ortsmitte II" unterscheidet sich in dieser Hinsicht von anderen Sanierungsgebieten. So gibt es zwar einige baustrukturelle und baugestalterische Merkmale, die vor allem aus der Grundstücksparzellierung sowie den bautechnischen und gestalterischen Traditionen der Wiederaufbauphase herrühren. Hierzu gehören z.B. die verbreitete Doppelhausbebauung, die eher klein dimensionierten Gebäude, die vorrangige Traufständigkeit sowie die Gestaltmerkmale von Dachgauben (Schleppgauben), Fensterformate oder das Vorhandensein von Fensterläden. Historische Gebäude oder in Dimension bzw. Gestaltqualität herausragende Gebäude gibt es als gestaltprägende Vorbilder nicht in nennenswerter Weise.

Vor diesem Hintergrund erscheint es im Sanierungsgebiet unangemessen, allzu enge gestalterische Festsetzungen als örtliche Bauvorschriften zu treffen. Die klare planungsrechtlich vorgegebene Blockrandstruktur und Straßenraumbildung erlaubt es vielmehr, eine gewisse Vielfalt in der gestalterischen Feinausbildung von Bauform und

BEGRÜNDUNG

äußerer Erscheinung zuzulassen, die auch Spielräume für zeitgemäße bzw. zukünftige Gestaltauffassungen ermöglicht. Die als Örtliche Bauvorschriften nach § 74 LBO getroffenen Festsetzungen sollen deshalb ausschließlich eine allgemeine "Zurückhaltung" in der Wahl und Anwendung unterschiedlicher Gestaltelemente und damit die Tradition der Stadt Neuenburg am Rhein zur funktional bestimmten, zweckmäßigen, zweckmäßigkeitsorientierten und damit klaren, disziplinierten Gestaltung seiner Bauten fördern.

Durch die Festsetzungen der Zahl der Vollgeschosse und weil sich die grundstücksbezogenen Firsthöhen nur geringfügig voneinander unterscheiden, kann eine gewisse Einheitlichkeit des Erscheinungsbildes gewährleistet werden. Die Höhen beziehen sich auf die Höhe zwischen Straßen- bzw. Gehwegoberkante und First. In den Mischgebieten MI 1 bis MI 6 und in den allgemeinen Wohngebieten wird das Satteldach mit Dachüberstand als für die Stadt Neuenburg am Rhein ortstypische Dachform festgesetzt. Nur im Mischgebiet MI 7 wurde keine Dachform festgesetzt, um dem beabsichtigten Museumsbau nicht vorzugreifen. Für die Mischgebiete 1 bis 6 ist ferner die Dacheindeckung in roten bis rotbraunen Ziegel- oder Dachsteinen als ortstypisch vorgesehen.

Um ein einheitliches Erscheinungsbild der Dachlandschaft zu gewährleisten, andererseits um eine gewisse Bandbreite an Dachneigungen zuzulassen, wurden für die unmittelbar die Straßenräume im Ortskern prägenden Mischgebiete (MI 1, 2, 3 und 6) Dachneigungen von 30-50° entsprechend dem vorhandenen Bestand festgesetzt. Für die Mischgebiete 4 und 5, die im inneren der „Baublöcke“ liegen und daher gestalterisch weniger in Erscheinung treten wurden Dachneigungen von 0-50° zugelassen. Für die allgemeinen Wohngebiete südlich der Bahn wurden Dachneigungen von 30-45° für angemessen erachtet.

Die Errichtung von Dachaufbauten ist erst ab einer Dachneigung von 30° sinnvoll, weshalb hierfür diese Dachneigung festgesetzt wurde. Um die Harmonie der Dachfläche und die Proportion der Gebäude nicht zu verunstalten, wurde die Gesamtbreite der Dachaufbauten auf max. die Hälfte der zugehörigen Trauflänge beschränkt, sowie Mindestabstände festgesetzt. Aus gleichen Gründen wurde die Verwendung von Dachflächenfenstern auf den straßenzugewandten Dachflächen auf max. 1/10 der jeweiligen Trauflänge beschränkt.

Aus gestalterischen Gründen, soll auf den Grundstücken, die an den verkehrsberuhigten Bereich oder an den Fußgängerbereich angrenzen, Garagen und Nebenanlagen sofern sie nicht in das Hauptgebäude integriert werden mit einem Dach versehen werden, das in Form und Eindeckung dem Dach des Hauptgebäudes entspricht. Außerhalb dieses gestalterisch anspruchsvolleren Bereichs sollen größere Freiheiten bei der Dachgestaltung der Garagen und Nebenanlagen gegeben sein, so daß auch eine Gestaltung als begrüntes Flachdach zulässig ist.

Die Ausrichtung der Baukörper eröffnet in der gegebenen Süd- bis Süd-West-Orientierung des Vorhabens zumindest eine passive und - je nach den Wünschen des Eigentümers - auch eine aktive Nutzung der Solarenergie.

3.6 Weitere Örtliche Bauvorschriften

Versickerung von Niederschlagswasser

Zum Zwecke der Grundwassersicherung, zur Entlastung der Abwasseranlagen und nicht zuletzt auch aus Gründen der sparsamen Erschließung wurde festgesetzt, dass

jeder Bauherr verpflichtet ist, das auf Dachflächen, Terrassen, Auffahrten und Wegen anfallende Niederschlagswasser schadlos im Sinne eines kurzen Kreislaufes auf dem eigenen Grundstück breitflächig über eine bewachsene Bodenschicht zur Versickerung zu bringen, so dass keine Beeinträchtigung für Dritte entsteht. Bei der Herstellung der Versickerungsanlagen ist die Verordnung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser sowie das Arbeitsblatt der Abwassertechnischen Vereinigung (ATV) zur Bemessung von Versickerungsanlagen zu berücksichtigen. Da die Versickerungsfähigkeit der Oberflächenwässer von der Nutzung des Grundstücks abhängig ist, ist die Notwendigkeit der Durchführung eines wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens vom Bauherr mit der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt abzuklären.

Zwecks eines einheitlichen Erscheinungsbildes wurde geregelt, dass Dachflächen von Doppelhäusern und Hausgruppen die gleiche Dachneigung aufweisen müssen.

Einfriedigungen

Zur Gestaltung des Straßenraumes und zur Verhinderung zu hoher und dadurch im Straßenraum „tunnelartig“ wirkender Einfriedigungen wurden Höhenbeschränkungen für Einfriedigungen zu den öffentlichen Verkehrsflächen von 0,8 m und zu den anderen Grundstücksgrenzen von 2,0 m, bezogen auf die Straßenoberkante, aufgenommen. Aus gleichen Gründen wurden Sockel und Mauern auf eine Höhe von maximal 0,50 m begrenzt.

Die vorgenannten Höhenbegrenzungen für Einfriedigungen gelten nicht für die südlichen Grundstücksgrenzen der Grundstücke, die sich direkt nördlich der geplanten Bahnparallele bzw. der Straße „Beim Bahnhof“ befinden, die nördlichen Grundstücksgrenzen der Grundstücke, die sich direkt südlich der Bahnanlagen befinden, und nicht für die nördliche Grundstücksgrenze von Flst.-Nr. 4505. Diese Festsetzung wurde getroffen, um den direkt an der Bahnanlage bzw. direkt an der geplanten Bahnparallelen liegenden Grundstücken die Möglichkeit zu geben, über die festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen hinaus, weitere Immissions- oder visuelle Abschirmungen durch höhere Einfriedigungen vorzunehmen.

Aus Gründen der ortstypischen Straßenraumgestaltung wurden Maschendraht und Drahtzäune nur mit Heckeninterpflanzung zugelassen. Stacheldraht sowie Nadelgehölzreihen wurden als ortsuntypisches Einfriedigungsmaterial und aus gestalterischen Gründen ausgeschlossen.

Außenantennen und Niederspannungsfreileitungen

Um die Beeinträchtigung des Ortsbildes durch zu viele Antennen oder Satellitenanlagen zu verhindern, ist pro Gebäude jeweils nur eine sichtbare Antenne bzw. Gemeinschaftsantenne zulässig, wobei die sog. „Satellitenschüsseln“ die gleiche Farbe wie die dahinterliegenden Gebäudeflächen aufweisen müssen.

Zur Verhinderung von „oberirdischen Drahtgeflechten“ wie in den 50er und 60er Jahren noch üblich und leider auch heute wieder von einigen Versorgungsträgern angebracht, wurde festgesetzt, dass Niederspannungsfreileitungen im Plangebiet nicht zulässig und daher unterirdisch zu verlegen sind.

4 VERKEHR

4.1 Äußere Verkehrserschließung

Nach den Vorgaben des Verkehrsentwicklungskonzeptes soll die äußere Erschließung des Stadtgebietes derart umgestaltet werden, daß eine leistungsfähige und verkehrssichere Führung des Durchfahrtsverkehrs auf anbaufreien Straßen bzw. Straßen mit geringer Aufenthalts- und Erschließungsfunktion möglich ist. Zu diesem Zweck sieht das Verkehrskonzept der Stadt Neuenburg am Rhein vor, daß der Durchgangsverkehr auf die sog. Richtbergspange verlagert werden soll. Die Richtbergspange soll aufgestuft und günstiger an die B 378 angeschlossen werden. Die L 134 soll über einen Kreisverkehr mit der B 378 verbunden werden.

4.2 Innere Verkehrserschließung

Im Kapitel 1.2.2 sind die Ziele der Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung bereits ausführlich dargestellt worden. Eine besondere Rolle zur Entlastung der Schlüsselstraße spielt dabei die geplante Bahnparallele, die auch für die zukünftige Erschließung der Innenstadt von erheblicher Bedeutung ist.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurde die Verbindung Gutnauweg - Pommernstraße mit einem niveaugleichen Bahnübergang realisiert, wodurch die Innenstadt schon teilweise vom Durchgangsverkehr (von Osten nach Süden) entlastet wird.

Durch die genannten Maßnahmen können im Bereich der inneren Erschließung maßgebliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Stadtkern durchgeführt werden, ohne die Erreichbarkeit des Zentrums einzuschränken. Voraussetzung ist die Abstufung der Kreisstraße (Müllheimer Straße/ Schlüsselstraße) zur Gemeindestraße, um auch eine entsprechende bauliche Gestaltung vornehmen zu können.

4.3 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sieht das Verkehrskonzept die Anlage konzentrierter öffentlicher Stellplätze entlang des Erschließungsringes vor, zu dem vor allem die Breisacher und Basler Straße sowie die neue Bahnparallele gehören. Dadurch soll der Kernbereich der Innenstadt von Verkehr entlastet und der Park-Such-Verkehr auf dem Erschließungsring gebündelt werden.

Zur Umsetzung dieses Konzepts wird zum einen auf dem Flurstück 4323/15 eine Tiefgarage mit darüberliegender Rheinterrasse ermöglicht. Ergänzend dazu sind um den Kernbereich der Innenstadt herum auch kleinere dezentrale öffentliche Parkplätze vorgesehen. Die Grundstücke Flst.-Nrn. 4310, 4311, 4312 an der Metzgerstraße, die Grundstücke Flst.-Nrn. 4353, 4352 (Teil), 4350 und 4522 an der Ölstraße, und die Grundstücke 4279, 4280 an der Rebstraße werden daher als Standorte für öffentliche oder private Parkieranlagen festgesetzt. Offen bleibt planungsrechtlich die Lage der Stellplätze, welche entweder ebenerdig, im Zusammenhang einer Bebauung oder als Tiefgaragen angelegt werden können.

4.4 Zukünftiges Rad- und Fußwegenetz

Wie im Verkehrsentwicklungskonzept Neuenburg am Rhein erläutert, leidet das Radwegenetz an verschiedenen Lücken (z.B. Zäsur durch Eisenbahnlinie) sowie an der nicht vorhandenen Trennung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr an stark befahrenen Straßen.

Der Bereich der Schlüsselstraße/Müllheimer Straße zwischen Breisacher Straße und Kreuzstraße soll als gemischte Verkehrsfläche ausgewiesen werden.

Für die Breisacher und Basler Straße (L 134) stellt das Verkehrsentwicklungskonzept grundsätzliche die Erforderlichkeit von Radverkehrswegen fest.

Auch zwischen der Öl- und der Kreuzstraße wurde in Höhe der Post ein Geh- und Fahrrecht im Bebauungsplan vorgesehen.

Um die Trennwirkung der Bahnlinie zu mildern und um den Fußgänger- und Radverkehr zu erleichtern sind alternativ zwischen Ölstraße und Speckwinkel oder zwischen Kreuzstraße und „Beim Brestenberg“ Bahnquerungen vorgesehen. Da sich nicht entwidmete Bahnflächen der Planungshoheit der Gemeinde entziehen, konnten die ursprünglich vorgesehenen Geh- und Fahrrechte nicht aufrecht erhalten werden. Die Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zur Milderung der Trennwirkung der Bahnanlagen bleibt aber weiterhin erklärtes Ziel der Stadt Neuenburg am Rhein.

Um die Stadt mit Fuß- und Radwegen besser an den Grünbereich des Wuhrochs und allgemein in Richtung Rhein anzubinden, wurde im Bebauungsplan ein Fuß- und Radweg in Verlängerung der Schulgasse als Überführung über die B 378 planungsrechtlich gesichert.

4.5 Garagen, Carports und Stellplätze

„Garagenbonus“ für Garagen im Hauptgebäude

Im Fall der Unterbringung der Garage im Hauptgebäude wird die Garagenfläche nicht auf die Geschoßfläche des Hauptgebäudes angerechnet. Dieser sog. „Garagenbonus“ soll Anreize schaffen, gerade in der eher beengten Innenstadtsituation die Garagen in die Hauptgebäude zu integrieren.

4.6 Lärmgutachten (siehe Anlagen)

Für insgesamt drei unterschiedliche Verkehrsvarianten wurden für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Lärmgutachten erarbeitet, die für den Abwägungsvorgang zum Verkehrskonzept zunächst gleichermaßen relevant sind.

Variante „Bestandssituation“

Zur Beurteilung der Lärmsituation im Planungsbereich wurden an insgesamt 51 repräsentativen Aufpunkten die Immissionspegel für Tag- und Nachtzeiten ermittelt. Ergebnis des Gutachtens ist, daß an den Gebäuden in der ersten Reihe entlang der Hauptverkehrsstraßen K 4946 und L 134 die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht) und für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht) deutlich sowohl am Tage als auch in der Nacht überschritten werden. Die höchsten Überschreitungen liegen im Kreuzungsbereich der beiden Straßen. Sie betragen bis zu 15 dB(A). Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind die Überschreitungen deutlich geringer.

An den Aufpunkten entlang der Bahnlinie wird durch den Schienenverkehr im Allgemeinen Wohngebiet der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) am Tage und 45 dB(A) in der Nacht z.T. deutlich überschritten. Auch in den Mischgebieten werden die Orientierungswerte von 60 dB(A) am Tage und 50 dB(A) in der Nacht zum Teil überschritten.

Varianten „Verkehrsberuhigter Bereich in der Schlüsselstraße“ und „Fußgängerzone in der Schlüsselstraße“

In beiden Fällen wurde die Verbindungsstraße an der Bahn zwischen Basler Straße und Ölstraße sowie die Fortführung der Straße „Am Bahnhof“ über den Bebauungsplanbereich „Am Klemmbach“ berücksichtigt.

Die zu erwartenden Lärmimmissionen an den Gebäuden bzw. Baufenstern durch den Verkehr auf den Straßen (A 5, B 378, L 134, K 4946 und Erschließungsstraßen) und durch den Schienenverkehr auf der Bahnstrecke Müllheim – Mulhouse wurden abgeschätzt und nach den Orientierungswerten der DIN 18005 bewertet.

Zusätzlich wurden für die geplante bahnparallele Verbindung Immissionsberechnungen gemäß der 16. BImSchV durchgeführt.

Das Berechnungsergebnis zeigt, daß bei beiden Varianten an den Gebäuden in den Hauptverkehrsstraßen K 4946 und L 134 die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (60 dB(A) am Tage und 50 dB(A) in der Nacht) und für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) am Tage und 45 dB(A) in der Nacht) sowohl am Tage als auch in der Nacht überschritten werden. Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind die Überschreitungen deutlich geringer.

Die durch den Verkehr auf der geplanten bahnparallelen Verbindung hervorgerufenen Immissionen liegen bei beiden Varianten z.T. deutlich über den Grenzwerten der 16. BImSchV. Die Grenzwerte werden um bis zu 6 dB(A) überschritten (Aufpunkt C).

Diese Belastungen müssen durch entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen kompensiert werden. Da aktive Lärmschutzmaßnahmen in der gegebenen städtebaulichen Situation ausscheiden, wird davon ausgegangen, daß an fast allen Gebäuden im Planungsgebiet zumindest passive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen müssen. Für die Dimensionierung des Passiven Lärmschutzes (Außenbauteile, Lüftungseinrichtungen, Lärmschutzfenster usw.) wurden für die gewählten Aufpunkte die Lärmpegelbereiche mit den zugehörigen resultierenden Schalldämmmaßen nach DIN 4109 bestimmt. Die Lärmpegelbereiche liegen zwischen I und V, die zugehörigen resultierenden Schalldämmmaße zwischen 30 und 45 dB(A).

Um die Lesbarkeit der Planzeichnung nicht zu beeinträchtigen, wird die Festsetzung der entsprechenden Lärmpegelbereiche und der resultierenden Schalldämmmaße in einem Teilplan "Schallschutzmaßnahmen" dargestellt. Da die verkehrsrechtliche Betriebsform der Verkehrsberuhigung zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses noch nicht bekannt ist, wird für den gesamten Bebauungsplan der jeweils höchste Schallpegelbereich (der sog. worst-case) angenommen. D.h. für den Bereich der Schlüssel- und Müllheimerstraße wurde die bestehende Verkehrssituation zugrunde gelegt, während für die Festsetzung der Lärmpegelbereiche entlang der geplanten Bahnparallele die Situation einer Fußgängerzone in der Schlüsselstraße angenommen wurde.

Die Lärmpegelbereiche für die Variante 1 (Verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325 in der Schlüsselstraße) und für die Variante 2 (Fußgängerzone in der Schlüsselstraße) werden der Bebauungsplanbegründung zur Information beigefügt. Sobald die geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Schlüsselstraße realisiert sind, wird sich die Lärmsituation gegenüber der im Teilplan Schallschutzmaßnahmen dargestellten Situation entsprechend verbessern. Unter Umständen sollte daher zu gegebener Zeit auf die veränderte Lärmsituation durch eine Anpassung der Lärmpegelbereiche reagiert werden.

Der Bau der Bahnparallele stellt den Neubau bzw. eine wesentliche Änderung einer bestehenden Straße nach § 41 Abs. 1 BImSchG, § 1 Abs. 2 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Da die Grenzwerte des § 2 16. BImSchV an zahlreichen

Gebäuden überschritten werden und aktiver Lärmschutz (z. B. Lärmschutzwände) auf Grund der Erschließungsfunktion der Straße und der städtebaulichen Gegebenheiten ausscheidet, haben diese Grundstücke dem Grunde nach einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV), soweit die bestehenden Umfassungsbauteile das erforderliche Schalldämmmaß nicht aufweisen.

4.7 Luftschadstoffbelastung

Die Luftschadstoffbelastung durch den Verkehr wird sich insgesamt im Stadtgebiet Neuenburg am Rhein bis zum Jahr 2015 nicht wesentlich ändern, da die allgemeine Verkehrszunahme durch den sinkenden Luftschadstoffausstoß pro KFZ aufgrund verbesserter Technik kompensiert wird.

Durch die Einrichtung einer Fußgängerzone bzw. durch die Verkehrsberuhigung in der Schlüsselstraße und die damit verbundene deutliche Abnahme der Verkehrsmenge ergeben sich weitere Verbesserungen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung.

Dagegen ist eine Erhöhung der Luftschadstoffkonzentration im Bereich der Bahnparallelen und in den anschließenden Straßenzügen „Beim Bahnhof“ und „Am Klemmbach“ zu erwarten.

Im Bereich der genannten Straßenabschnitte ist eine lockere Bebauung vorhanden, so dass Luftströmungen nur wenig behindert werden. D. h. der durch Luftströmung hervorgerufene Verdünnungseffekt für die Luftschadstoffe ist in diesen Straßenbereichen wirksam. Unterstützt wird dieser Effekt durch den von West nach Ost verlaufenden Bahnkorridor, der bei den hauptsächlich vorherrschenden Winden aus westlichen Richtungen als Lüftungsbahn dient.

Die MlUS-92 (Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Ausgabe 1992 mit Fortschreibung 2000) sieht eine Betrachtung der Luftschadstoffkonzentration erst ab einem DTV-Wert von 5000 KFT/24h und bei Geschwindigkeiten >50 km/h vor.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen auf der Bahnparallelen und den weiterführenden Straßenabschnitten und den genannten Durchlüftungsverhältnissen wird die sich einstellende Luftschadstoffbelastung unter den Richtwerten der 23. BImSchV bzw. TA-Luft liegen.

5 GRÜNORDNUNG

5.1 Allgemeines

Nach § 1a BauGB gilt die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung in der Bauleitplanung unmittelbar. Da es sich um ein größtenteils bebautes und innerstädtisches Gebiet handelt, ist ein Eingriff im Sinne des § 8 BNatSchG nur in wenigen Teilbereichen (Verdichtung durch Neubebauung) gegeben.

Um die hierdurch entstehende Beeinträchtigung soweit wie möglich zu vermeiden bzw. auszugleichen, sind geeignete Festsetzungen im Rahmen des § 9 BauGB zu treffen. Sie beziehen sich vor allem auf Maßnahmen der Durchgrünung des Planungsgebiets. Ein zweiter Schwerpunkt ökologischer Belange sind die Festsetzungen und Hinweise zur Regenwassersammlung und -versickerung.

5.2 Grünordnerische Maßnahmen

Eine Durchgrünung und angemessene Einbindung in das Siedlungsgebiet sollen die Pflanzgebote gewährleisten. Es sollen standortgerechte Baumarten verwendet werden. Dementsprechend sollen auch öffentliche und private Freiräume und Grünflächen mit standortgerechten Arten bepflanzt werden. Vorhandener Baumbestand soll ggf. durch Pflanzbindungen im Bestand gesichert werden. Um auch für das Wohnen im Stadtkernbereich ein Mindestmaß an Grünflächen zu erhalten wurden in zwei Innenblockbereichen private Grünflächen festgesetzt und somit vor Versiegelung geschützt. Eine angemessene Durchgrünung trägt in innerörtlichen Bereichen vor allem zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Bindung von Luftschadstoffen bei.

Mit Hilfe der Vorschriften über Art und Höhe der Einfriedungen, der Vorschrift über die Begrünung der Tiefgaragenzufahrten sowie der Vorschrift über die gärtnerische Anlage unbebauter Flächen bebauter Grundstücke soll die Gestaltung der Grundstücke verbessert werden. Die für das Gemeindegebiet erlassene Baumschutzsatzung gilt in ihrer jeweils gültigen Fassung auch im Bereich des Bebauungsplans "Ortsmitte II". Sollte bei einem Neubauvorhaben das Entfernen geschützter Bäume unumgänglich sein, ist unter den dort genannten Bedingungen ein Ersatz zu schaffen.

Die Stadt Neuenburg am Rhein verfolgt seit vielen Jahren eine ökologisch orientierte Stadtplanung und fördert daher die Versickerung des Regenwassers sowohl in Neubaugebieten, als auch im Bestand. Im Rahmen der Straßensanierung im Plangebiet „Ortsmitte II“ war es daher oberste Prämisse, das bestehende Mischwassersystem zu entlasten. Zu diesem Zweck wurden in der Öl-, Spiegel- und Johanniterstraße muldenförmige Rinnen ausgebildet um das Oberflächenwasser vom Schmutzwasser zu trennen. Das Oberflächenwasser der Straßen wird in Grabenrigolen gesammelt und auf der Retentionsfläche auf dem Grundstück Flst.-Nr. 4326 (außerhalb des Plangebiets) durch Versickerung dem Grundwasser zugeführt. Von der Retentionsfläche wurde ein Überlauf an den Klemmbach angeschlossen.

Darüber hinaus wurde von den Straßenleitungen zu den angrenzenden Grundstücken jeweils ein Anschluß gelegt, so dass auch die privaten Hof- und Dachflächen angeschlossen werden können.

5.3 Bodenschutz

Durch sparsame Dimensionierung von Verkehrsflächen und die Wahl wasserdurchlässiger Befestigungsmaterialien bei Wegeflächen, Zufahrten, Stellplätzen und Hofflächen, soll eine geringstmögliche Versiegelung des Bodens angestrebt werden, sofern nicht durch die ausgeübten Nutzungen eine Boden- und Gewässerverunreinigung erfolgen könnte.

Es soll zudem jede Möglichkeit der Regenwasserversickerung und -rückhaltung genutzt werden (siehe örtliche Bauvorschriften). Die nicht überbauten Teile der Tiefgaragen sind daher zu begrünen. Dies gilt nicht für Tiefgaragen auf dem Grundstück Flst. Nr. 4323/15.

6 VER- UND ENTSORGUNG

Das Plangebiet ist bereits vollständig erschlossen und bebaut. Die Ver- und Entsorgungsanlagen sind insofern schon vorhanden. Die durch die beabsichtigte Nachverdichtung neu hinzukommenden Baukörper sind an die Ver- und Entsorgungssysteme anzubinden.

BEGRÜNDUNG

Seite 23 von 23

7 STÄDTEBAULICHE DATEN

Räumlicher Geltungsbereich :	ca. 10,84 ha
Mischgebiet	ca. 6,51 ha
Allgemeines Wohngebiet	ca. 0,80 ha
Verkehrsfläche und Fußwege	ca. 1,75 ha
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereich, verkehrsberuhigter Bereich)	ca. 0,80 ha
Bahngelände	ca. 0,24 ha
Öffentliche Grünfläche	ca. 0,38 ha
Private Grünfläche	ca. 0,36 ha

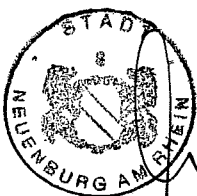
8 VORAUSSICHTLICH ENTSTEHENDE KOSTEN

In den bestehenden Straßen liegen bereits alle Wasser- und Abwasserkanäle, die im Rahmen der Sanierung zum Teil bereits erneuert wurden. Über die Ausgestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche bestehen noch keine so genauen Vorstellungen, daß eine Kostenschätzung derzeit möglich wäre.

9 BODENORDNENDE MASSNAHMEN

Das Baugesetzbuch (BauGB) ermöglicht der Gemeinde in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet die Durchführung von weitgehenden Ordnungsmaßnahmen. U.a. sind gem. § 147 (1) Nr.1 auch die Bodenordnung einschließlich des Erwerbs von Grundstücken genannt.

Neuenburg am Rhein, den 04.11.2002



Bürgermeister

Architektur ■ Städtebau ■ Projektentwicklung
Freie Architekten · Freie Stadtplaner

Schwabentorring 12 · D-79098 Freiburg
Tel 07 61/3 68 75-0 · Fax 07 61/3 68 75-17
info@kbf-freiburg.de · www.kbf-freiburg.de



Planverfasser