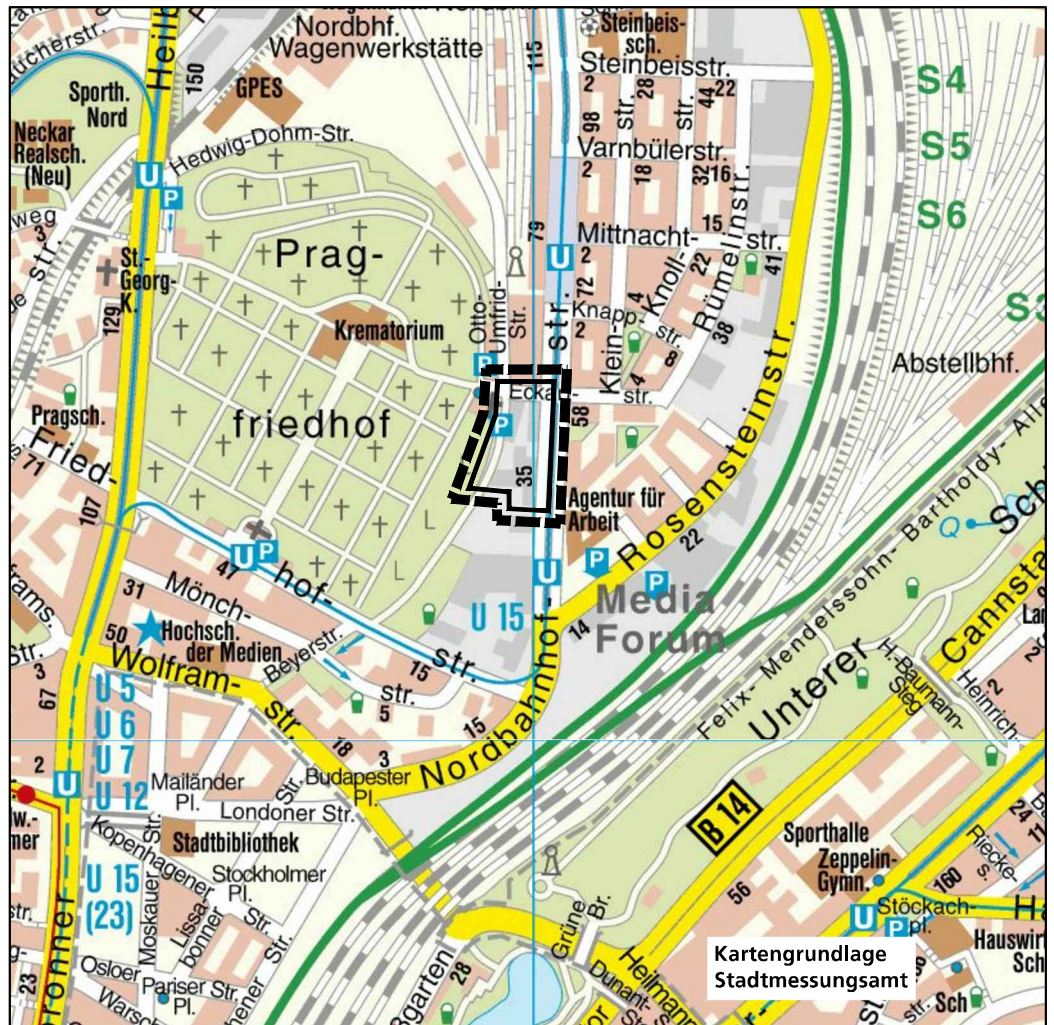


Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften

Nordbahnhofstraße - Am Pragfriedhof Stuttgart-Nord (Stgt 271)

Begründung



ZIELE, ZWECKE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS

Inhaltsverzeichnis

- 1. Plangebiet**
 - 1.1 Lage und Abgrenzung**
 - 1.2 Bestand, Umfeld und Nutzung**

- 2. Ziele und Zwecke der Planung**
 - 2.1 Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung**
 - 2.2 Geltendes Recht und andere Planungen**
 - 2.3 Verfahren**

- 3. Planinhalt**
 - 3.1 Städtebauliche Konzeption**
 - 3.2 Art der baulichen Nutzung**
 - 3.3 Maß der baulichen Nutzung**
 - 3.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und seitliche Abstandsflächen**
 - 3.5 Grünflächen, Pflanzbindungen/Pflanzverpflichtungen, Dachbegrünung**
 - 3.6 Verkehrsflächen, innere und äußere Erschließung**
 - 3.7 Fahr- und Leitungsrechte**
 - 3.8 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen**
 - 3.9 Ver- und Entsorgung**
 - 3.10 Soziale Infrastruktur**

- 4. Örtliche Bauvorschriften**

- 5. Umweltbelange**
 - 5.1 Schutzgut Klima und Luft**
 - 5.2 Arten- und Biotopschutz/Schutzgebiete**
 - 5.3 Schutzgut Boden**
 - 5.4 Schutzgut Wasser**
 - 5.5 Stadt-/Landschaftsbild und Kulturgüter**

- 6. Planverwirklichung, Folgemaßnahmen, Kosten**
 - 6.1 Kosten**
 - 6.2 Beitragsrecht**
 - 6.3 Planungsvorteil**

6.4 Das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM)

6.5 Städtebaulicher Vertrag

7. Statistische Daten / Flächenbilanz

1. Plangebiet

1.1 Lage und Abgrenzung

Das Plangebiet liegt innerhalb des Gesamtprojekts „Rosenstein“ im Stadtbezirk Stuttgart-Nord, Stadtteil Am Pragfriedhof und innerhalb des Nordbahnhofviertels. Im Osten wird das Plangebiet von der Nordbahnhofstraße, im Norden von der Eckartstraße und im Westen vom Israelischen Friedhof als Teil des Pragfriedhofs begrenzt. Im Süden schließen die heutigen Flurstücke 9302/6, 9302/5 und 9388/2 an.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans mit einer Fläche von ca. 13 700 m² umfasst dabei die heutigen Flurstücke 9394/1 (teilweise; öff. Verkehrsfläche Eckartstraße), 9251 (teilweise, öff. Verkehrsfläche Nordbahnhofstraße), 9251/1 (teilweise; öff. Verkehrsfläche Nordbahnhofstraße), 9378/3 (teilweise; öff. Grünanlage) und 9388/3 (Baugrundstück selbst).

1.2 Bestand, Umfeld und Nutzung

Im Plangebiet innerhalb der Grünanlage befindet sich ein Steinmetzbetrieb zur Herstellung von Grabsteinen, der erhalten bleibt. Die ehemals gewerblich genutzten Gebäude Nordbahnhofstr. 41, 45, 45/1 und 47 sowie das Wohnhaus Nordbahnhofstr. 35 wurden bereits abgebrochen. Somit verbleiben außer dem Steinmetzbetrieb keine weiteren Bestandsgebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Neben der vorhandenen Bebauung wies das Baugebiet vorwiegend als Hof- und Lagerflächen genutzte, versiegelte Flächen sowie Gärten auf.

Das Umfeld des Plangebiets wird vor allem durch den Pragfriedhof im Westen (Sachgesamtheit Pragfriedhof mit Einfriedung - Kulturdenkmal nach § 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG)) und durch die Nordbahnhofstraße geprägt. Jenseits der Nordbahnhofstraße im Osten des Plangebiets befindet sich neben Wohnbebauung unter anderem ein Gemeindehaus mit Kindergarten. Die nördlich der Eckartstraße bestehende Wohnbebauung weist im Erdgeschoss Ladennutzungen auf. Im Nordwesten, angrenzend an die Grünanlage, befindet sich die Martinskirche (Kulturdenkmal nach § 2 DSchG), deren bisher als Parkplatz genutztes Vorfeld den Auftakt der Grünanlage bildet und gleichzeitig den Eingang zum Pragfriedhof markiert. Im Süden des Geltungsbereichs befanden sich gewerblich genutzte Grundstücke, die zusammen mit den noch weiter südlich gelegenen Grundstücken bereits in einem weiteren Bauabschnitt entwickelt werden.

Die Grünanlage im Westen des Plangebiets entlang des Pragfriedhofs setzt sich nach Süden außerhalb des Plangebiets weiter fort und bildet damit eine wichtige Grünverbindung zwischen der Eckartstraße im Norden und der Friedhofstraße im Süden im ansonsten dicht besiedelten Nordbahnhofviertel. Sie stellt sich als intakte Grünanlage mit stattlichem Baumbestand dar. Im weiteren Verlauf der Grünanlage südlich des Plangebiets befinden sich ein Kinderspielplatz, ein Beachvolleyballfeld, ein Bolzplatz sowie eine Skateranlage. Die Anlagen wurden im Zuge von Sanierungsmaßnahmen erstellt. Entlang der in Richtung Süden abfallenden Nordbahnhofstraße und zu den tiefer gelegenen ehemaligen Gewerbeflächen im Süden wird das Gelände durch Mauern abgefangen. Auf diese Weise weist das Bestandsgelände innerhalb der bebaubaren Grundstücksfläche nur ein geringfügiges Gefälle nach Süden auf.

Die bisher gewerblich genutzten Grundstücke des Geltungsbereichs waren mit Einzelbaukörpern ohne eine räumliche Grundstruktur bebaut. Lediglich die Mauer entlang der Nordbahnhofstraße bildete eine räumlich wirksame Kante.

Obwohl große Teile der bisher gewerblich genutzten Grundstücke des Geltungsbereichs überwiegend versiegelt waren, befand sich eine beträchtliche Anzahl an Einzelbäumen mit teils geschützten Großbäumen sowie kleinere Gehölzbestände auf den Grundstücken.

Mit Entscheidung vom 3. Februar 2015 wurde für das Vorhaben auf Grundlage des § 33 BauGB die Baugenehmigung erteilt. Das Vorhaben wurde zwischenzeitlich errichtet und die Wohnungen bezogen.

2. Ziele und Zwecke der Planung

2.1 Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Ein Investor konnte die südlich der Eckartstraße entlang der Nordbahnhofstraße gelegenen gewerblich genutzten Flurstücke 9392/2, 9391/1, 9391/5 und 9392/3 (Anm.: alte Flurstücksnummern) sowie das Flurstück 9388/3 und darüber hinaus einen Teil des westlich angrenzenden städtischen Flurstücks 9378/3 erwerben. Dies ermöglicht den Auftakt zu einer baulichen Neuordnung und wohnbaulichen Entwicklung an der Nordbahnhofstraße.

Das ca. 13 700 m² große Areal, das auf seiner Westseite an den Pragfriedhof angrenzt, ist Teil des Gesamtprojektes „Rosenstein“. Als einem der ersten Projekte im Rahmen der von Stuttgart 21 ausgehenden städtebaulichen Entwicklung Stuttgarts, kommt der Bebauung des Areals große Bedeutung zu. In diesem Rahmen soll zur Schaffung von Wohnraum eine urbane Wohnbebauung mit hoher architektonischer Gestalt- und Wohnqualität entstehen.

Darüber hinaus soll die bislang als Straßenverkehrsfläche festgesetzte Grünanlage entlang des Pragfriedhofs planungsrechtlich gesichert werden und damit der Naherholung der Bewohner des Nordbahnhofviertels und als attraktive Wegeverbindung dienen.

Der Investor lobte im Juli 2012 einen Wettbewerb aus, auf dessen Grundlage eine qualifizierte Entscheidung für eine qualitativ hochwertige Bebauung getroffen werden konnte. Der Bebauungsvorschlag des 1. Preisträgers (Büro Ackermann + Raff) erfüllt in hohem Maße die Planungsvorgaben und die städtebaulichen Zielsetzungen in Anordnung, Höhe, Gliederung und Gestaltung der Baukörper sowie in der Anordnung der Freiflächen.

In einem weiteren Bauabschnitt ist die Entwicklung des südlich angrenzenden Areals (ehemaliges Auto-Staiger-Areal) geplant. Hierfür liegen ebenfalls Wettbewerbsergebnisse vor.

Zur Umsetzung der städtebaulichen und wohnungspolitischen Ziele ist die Änderung des geltenden Planungsrechts erforderlich.

2.2 Geltendes Recht und andere Planungen

2.2.1 Flächennutzungsplan

Der aktuelle Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Stuttgart stellt die Fläche innerhalb des Geltungsbereichs als gemischte Baufläche dar. Diese Darstellung widerspricht den Nutzungszielen für das Plangebiet. Der FNP soll daher gemäß § 13a Abs. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst und die Darstellung in Wohnbaufläche geändert werden.

Der Geltungsbereich ist darüber hinaus im aktuellen FNP als Grünanierungsbereich gekennzeichnet sowie als Fläche/Bereich mit begründetem Verdacht auf erhebliche Bodenverunreinigungen.

Der Landschaftsplan Stuttgart stellt das Areal als Grünmangelbereich dar.

2.2.2 Bebauungspläne und andere Satzungen

Das Plangebiet wird durch rechtsverbindliche Bebauungspläne - Baulinienpläne alten Rechts (1895/013 und 1935/009) i. V. mit Baustaffel 3 (Gemischtes Gebiet) gemäß Ortsbausatzung der Stadt Stuttgart von 1935 - erfasst. Darüber hinaus gelten die Bebauungspläne Vergnügungseinrichtungen und andere im Inneren Stadtgebiet (1985/18) sowie Vergnügungseinrichtungen und andere Citybereich (2003/022).

Der Bebauungsplan 1935/009 setzt für die heutige Grünanlage am Pragfriedhof Straßenverkehrsfläche fest. Im Bebauungsplan von 1895 wurde die Fläche noch als Gleistrasse festgesetzt, da hier die Gäubahntrasse entlang lief.

2.2.3 Rahmenplan

Das Plangebiet liegt innerhalb des Gesamtprojektes „Rosenstein“. Für das Gebiet wurde 2005 der städtebauliche Wettbewerb Rosensteinviertel/Teilgebiet C durchgeführt. Der Untersuchungsbereich des Wettbewerbs umfasste das Gebiet zwischen Heilbronner Straße, Wolframstraße, Schlossgarten und Rosensteinpark. Der Rahmenplan des ersten Preisträgers Büro Pesch & Partner sieht für den Bereich des Plangebiets eine straßenbegleitende Bebauung vor, die durch kleinere Einzelbaukörper in der 2. Reihe Richtung Pragfriedhof ergänzt wird.

2.2.4 Kulturdenkmale

Innerhalb des Geltungsbereichs sind keine Objekte in der Liste der Kulturdenkmale erfasst.

An das Plangebiet grenzen die eingetragenen Kulturdenkmale Martinskirche mit Gute-Hirte-Brunnen (§ 2 DSchG) und Sachgesamtheit Pragfriedhof mit Einfriedung (§ 2 DSchG) an.

2.2.5 Heilquellenschutz

Der Geltungsbereich liegt westlich der Nordbahnhofstraße in der Außenzone, im Bereich der Nordbahnhofstraße in der Innenzone des Heilquellenschutzgebiets (Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg vom 11. Juni 2002).

2.2.6 Baumschutzsatzung

Das Plangebiet liegt innerhalb des Geltungsbereichs der Baumschutzsatzung vom 20. Dezember 2013 der Landeshauptstadt Stuttgart zum Schutz von Grünbeständen.

2.2.7 Planfeststellung U 12

Im Zuge von Stuttgart 21 wurde die Stadtbahnlinie U15 durch die Stadtbahnlinie U12 ersetzt. Die Trasse der U12 ist planfestgestellt.

Aufgrund der großen Zahl von zusätzlichen Anwohnern im Plangebiet wurde südlich des Knotenpunktes Nordbahnhof-/Eckartstraße eine Fußgängerquerung der Nordbahnhofstraße i. V. m. einer Gleisquerung in Z-Form sowie ein zusätzlicher Zugang zur Haltestelle Milchhof aus westlicher Richtung außerhalb des Plangebiets realisiert.

Aufgrund der Geometrie der Gleisquerung war es notwendig, die stadteinwärtige Fahrbahn der Nordbahnhofstraße nach Westen zu verschwenken. Dadurch mussten vier straßenbegleitende Bäume entfernt und der Gehweg auf einer Länge von rund 20 m um bis zu 0,8 m in das Grundstück Nordbahnhofstraße 47 verschoben werden. Die in Anspruch genommene Teilfläche des Grundstücks Nordbahnhofstraße 47 wurde von der Stadt erworben.

2.3 Verfahren

Der Bebauungsplan wird nach dem Verfahren für „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ gemäß § 13a BauGB (beschleunigtes Verfahren) aufgestellt. Die entsprechenden Voraussetzungen liegen vor:

- Der Bebauungsplan dient der Nachverdichtung von Flächen im Innenbereich und der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum und damit der Innenentwicklung.
- Die zulässige Grundfläche im Plangebiet beträgt ca. 6 936 m². Bei Anrechnung des im näheren Umfeld in Aufstellung befindlichen Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Rosenstein-/Nordbahnstraße (Stgt 273), der in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang steht und eine zulässige Grundfläche von ca. 2 314 m² aufweist, ergibt sich in der Summe eine anzurechnende zulässige Grundfläche von 9 250 m². Damit wird die nach § 13a Abs.1 Nr. 1 BauGB zulässige Obergrenze von 20 000 m² nicht überschritten.

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nordbahnhof-/Friedhofstraße (Stgt 272), dessen Geltungsbereich unmittelbar im Süden an das Plangebiet angrenzt, steht ebenfalls in einem sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang, jedoch wird dieser Bebauungsplan im Normalverfahren aufgestellt und somit eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Die Grundfläche dieses Bebauungsplans muss daher in der Gesamtschau nicht berücksichtigt werden.

- Durch den Bebauungsplan wird keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem UVP-Gesetz unterliegen.
- Es sind keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter (z. B. FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) vorhanden.
- Das Vorhaben dient im Wesentlichen der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum.
- Die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes wird hierdurch nicht beeinträchtigt.

Der FNP Stuttgart wird im Wege der Berichtigung gemäß § 13a Abs. 2 BauGB angepasst.

3. Planinhalt

3.1 Städtebauliche Konzeption

Im Plangebiet soll ein qualitativ hochwertiges urbanes Wohnquartier im direkten Anschluss an die westlich angrenzende Grünanlage entwickelt werden.

Das Nutzungskonzept des Vorhabenträgers sieht im Baugebiet vorwiegend Wohnen vor. Lediglich im Erdgeschoss Ecke Nordbahnhofstr-/Eckartstraße ist eine gewerbliche Nutzung (Ladenfläche oder Fläche für Dienstleistungsangebote) geplant.

Als städtebauliche Figur wird entlang der Verkehrsflächen die typische gründerzeitliche Blockrandbebauung des inneren Nordbahnhofviertels mit Abständen zwischen den Gebäuden (Bauwich) aufgenommen. Durch die Blockrandbebauung wird ein klarer Straßenraum gebildet und Zonen der öffentlichen und (halb)privaten Nutzung definiert. Die Blockrandbebauung bietet zugleich Immissionsschutz für die dahinterliegende Bebauung.

Die zur Nordbahnhofstraße und nach Süden hin abfallende Topografie wird durch bauliche Anlagen entlang der Nordbahnhofstraße abgefangen, so dass die Privatheit der Vorgärten gesichert und die Erdgeschosswohnungen vor Verkehrsimmissionen geschützt werden. Auf diese Weise kann auch die Tiefgarage ohne Rampe erschlossen werden.

Im rückwärtigen Bereich soll sich das Quartier zur Grünanlage öffnen. Hier sind Punkthäuser vorgesehen, die eine Durchgrünung des Bereichs ermöglichen.

Die Höhenentwicklung der Gebäude im Plangebiet orientiert sich an den nördlich angrenzenden Gebäuden. Entlang der Nordbahnhofstraße ist eine 5-geschossige, entlang der Eckartstraße eine 6-geschossige Blockrandbebauung geplant. Zum Parkrand hin sind drei in den Höhen differenzierte Stadtvillen (4-, 5- und 6-geschossig) vorgesehen.

Den zentralen Freibereich des Quartiers bildet der begrünte Quartiershof mit integrierten Spielflächen, der als Aufenthaltsfläche für die künftigen Bewohner dient. Durch die

Abstände zwischen den Gebäuden entlang der Nordbahnhofstraße und den halböffentlichen Wegen im Gebiet besteht eine hohe Durchlässigkeit von der Nordbahnhofstraße ins Quartier zum zentralen Freibereich und weiter zur Grünanlage. Damit ist eine qualitätvolle Durchwegung durch das Quartier auch für die Öffentlichkeit gewährleistet.

Damit die Martinskirche in ihrer Bedeutung gestärkt wird und wieder besser von der Nordbahnhofstraße wahrgenommen werden kann, wird die Bauflucht entlang der Eckartstraße zurückgesetzt und der Gehweg der Eckartstraße verbreitert und gestaltet. Die höhere Bebauung an der Eckartstraße unterstreicht dabei die Bedeutung der Wegeverbindung zur Martinskirche.

Der bisher nur als Parkplatz genutzte Vorbereich der Kirche soll in Zukunft als Adresse für die Kirche und attraktiver Freibereich sowie als Auftakt des Grünzugs und Eingang zum Friedhof fungieren. Für die Umgestaltung und Aufwertung des Vorbereichs der Kirche sowie des Gehweges entlang der Eckartstraße soll ein Gesamtkonzept entwickelt werden.

3.2 Art der baulichen Nutzung

3.2.1 Allgemeines Wohngebiet (WA)

Um die gewünschte überwiegende Wohnnutzung unterbringen zu können, wird für die Grundstücke entlang der Nordbahnhofstraße allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Hier sind neben Wohngebäuden auch die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, nicht störenden Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig, da diese Nutzungen in Zusammenhang mit der Wohnnutzung stehen.

Sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen werden, wie in der BauNVO vorgegeben, nur ausnahmsweise zugelassen, da das Gebiet vorwiegend für Wohnnutzung und dem Wohnen dienende Nutzungen vorgehalten werden soll.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind nicht zulässig, da diese Nutzungen die urbane, vom Wohnen dominierte Struktur stören würden. Betriebe des Beherbergungsgewerbes sind ebenfalls nicht zulässig, da das Baugebiet für Wohnnutzung und das Wohnen ergänzende gewerbliche und sonstige Nutzungen vorgehalten werden soll. Darüber hinaus ist bei Betrieben des Beherbergungsgewerbes ein erhöhter Stellplatzbedarf zu befürchten, der im Gebiet nicht gedeckt werden könnte. Wettbüros werden ausgeschlossen, da von dieser Nutzung, u.a. aufgrund der zumeist verklebten Schaufenster, eine Beeinträchtigung des Straßen- und Stadtbildes sowie eine Senkung der Qualität des Warenangebots (Trading-Down-Effekt) zu befürchten ist. Die Festsetzung entspricht der am 27. März 2012 vom Ausschuss für Umwelt und Technik der Stadt Stuttgart beschlossenen Vergnügungsstättenkonzeption und dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Vergnügungsstätten und andere Einrichtungen im Stadtbezirk Stuttgart-Nord (Stgt 265.4).

3.2.2 Öffentliche Grünfläche

Die bereits bestehende Grünanlage entlang des Pragfriedhofs wird als Öffentliche Grünfläche festgesetzt. Da sich die Grünanlage entlang des Pragfriedhofs nach Süden hin fortsetzt, wird damit eine wichtige Grünverbindung zwischen der Eckartstraße im Norden und der Friedhofstraße im Süden gesichert. Gleichzeitig dient die Grünanlage der Naherholung der Bewohner des Nordbahnhofviertels im ansonsten dicht besiedelten Stadtteil. Darüber hinaus wirkt sie sich als größtenteils begrünte Fläche mit stattlichem Baumbestand positiv auf das Mikroklima aus (*siehe auch 3.5.1 Öffentliche Grünfläche*).

3.2.3 Verkehrsfläche

Die Verkehrsflächen werden unterschieden in Verkehrsflächen (Fahrbahnen, Gehwege und Verkehrsgrün) und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (*siehe auch 3.6 Verkehrsflächen, innere und äußere Erschließung*).

3.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) sowie der Festsetzung der maximal zulässigen Höhe baulicher Anlagen (HbA) bestimmt. Auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) wird verzichtet, da die Festsetzungen zur HbA ausreichend sind, um die maximale Höhe der baulichen Anlagen zu regulieren.

3.3.1 GRZ

Der Bebauungsplan sieht eine maximale GRZ von 0,4 entsprechend der GRZ-Obergrenze gemäß § 17 BauNVO für ein Allgemeines Wohngebiet vor. Grundlage ist das Wettbewerbsergebnis. Die GRZ-Obergrenze wird hier ausgeschöpft, da das Baugebiet an der zentralen Achse des Nordbahnhofviertels liegt, an der eine urbane Dichte angemessen ist.

Um die nicht überbaubare Grundstücksfläche weitgehend von Parkierungsflächen freizuhalten und begrünen zu können, soll die Parkierung in Tiefgaragen untergebracht werden. Da das Gelände zur Nordbahnhofstraße hin abfällt, sollen entlang der Nordbahnhofstraße auch Garagen mit Nebenräumen zulässig sein, die das Gelände abfangen und vom Baugebiet aus betrachtet unterhalb der Geländeoberfläche liegen, jedoch in Bezug zur Nordbahnhofstraße aufragen.

Die Unterbringung von Nebenräumen unterhalb der Geländeoberfläche außerhalb der Baufenster reduziert ebenfalls den Druck auf die oberirdischen Freiflächen. Um innovative Energiekonzepte zu unterstützen, sollen unterhalb der Geländeoberfläche in der nicht überbaubaren Grundstücksfläche auch Anlagen zur Energiespeicherung untergebracht werden können.

Aus diesen Gründen wird festgesetzt, dass die zulässige Grundfläche durch Garagen mit Nebenräumen und bauliche Anlagen, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird (§ 19 Abs. 4 Nr. 1 und Nr. 3 BauGB), bis zu einer GRZ von 0,8 überschritten werden darf.

Die sonstigen Festsetzungen nach § 19 Abs. 4 BauNVO bleiben unberührt, jedoch ist das Pflanzgebot im Baugebiet zu beachten, wonach der Anteil der begrünten Flächen an der Grundstücksfläche mindestens 40 % betragen muss.

Die Erhöhung der GRZ durch die oben genannten Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO ist Ergebnis des vorangegangenen Wettbewerbs und aus städtebaulichen Gründen erforderlich. Die Voraussetzungen des § 17 Abs. 2 BauNVO liegen vor. In diesem zentral gelegenen Areal an der Nordbahnhofstraße ist die Unterbringung von Stellplätzen und Nebenräumen in Tiefgaragen und Garagen an der Nordbahnhofstraße sowohl aus stadtgestalterischen Gründen als auch aus ökologischen Gründen zur Reduzierung der Versiegelung notwendig. Eine Erhöhung der GRZ durch sonstige Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO entspricht den Grundstücksausnutzungen in der Umgebung und fügt sich städtebaulich ein. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt und auf Grund des Begrünungsanteils von 40 % werden nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden.

3.3.2 Höhe baulicher Anlagen

Das Plangebiet liegt auf einem Hang, der nach Osten und Süden zur Nordbahnhofstraße hin und entlang der Nordbahnhofstraße abfällt. Um angemessen auf die topografische und städtebauliche Situation einzugehen, werden differenzierte Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen (HbA: Definition siehe Textteil) getroffen. Die HbA ist dabei auf NN (Normalnull) bezogen.

Die festgesetzten HbA i.V.m. der Festsetzung der Erdgeschoss-Rohfußbodenhöhen (EFH) lassen entlang der Nordbahnhofstraße eine maximal 5-geschossige Bebauung, entlang der Eckartstraße eine maximal 6-geschossige Bebauung und im rückwärtigen Bereich eine maximal 4-, 5- und 6-geschossige Bebauung zu. Die zulässigen HbA entlang der Nordbahnhofstraße nehmen damit die in der Umgebung bereits vorhandenen Höhen auf. Die höhere Bebauung entlang der Eckartstraße soll die wichtige Wegebeziehung zur Martinskirche betonen, reagiert aber auch auf den bereits bestehenden Hochpunkt auf der gegenüberliegenden Straßenseite Ecke Nordbahnhof-/Eckartstraße. Die Staffelung der Höhen im rückwärtigen Bereich ist neben der Reaktion auf die topografische Situation auch der Sicherung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen durch ausreichende Abstände zu benachbarten Baufenstern geschuldet.

Da Dachaufbauten insbesondere vom öffentlichen Raum, aber auch von umliegenden Gebäuden aus wahrgenommen werden und die Dachlandschaft damit das Stadtbild mit prägt, darf die HbA nicht mit technischen Einrichtungen, die sich negativ auf das Erscheinungsbild auswirken, wie Klimaaggregate, Oberlichter, Absturzsicherungen und Photovoltaikanlagen überschritten werden.

Der Vorhabenträger plant, die Wärme- und Stromversorgung des Quartiers auf Basis eines innovativen Gesamtkonzeptes unter Nutzung von Photovoltaikanlagen und Solar Kollektoren zu realisieren (*siehe auch 3.9 Ver- und Entsorgung*). Die Energieerzeugung durch Solaranlagen trägt durch die dezentrale Energieversorgung und durch die Nutzung der solaren Strahlung als regenerative Energie zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes und damit zur Reduzierung der globalen Erwärmung bei. Diese Technologien sollen daher gefördert werden. Aus technischen Gründen ist die Anordnung von Solarkollektoren unterhalb der HbA jedoch nicht wirkungsvoll. Die HbA darf daher durch Solarkollektoren um maximal 0,25 m überschritten werden, wenn diese zum Dachrand

einen Mindestabstand von 1,20 m aufweisen. Als Dachrand wird der Schnittpunkt der aufgehenden Außenwand mit der Dachhaut definiert.

Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass die HbA ausnahmsweise durch technische Einrichtungen, die aus funktionalen Gründen über die Dachhaut aufragen müssen, wie Aufzugsüberfahrten, Schornsteine, Be- und Entlüftungsrohre und Außenantennen, um maximal 0,50 m überschritten werden darf, wenn diese zum Dachrand einen Mindestabstand von 1,50 m aufweisen.

Mit dieser Festsetzung wird gewährleistet, dass eine begrenzte Menge an technischen Einrichtungen, die aus funktionalen Gründen mit einer gewissen Höhe über die Dachhaut aufragen müssen, aus der Fußgängerperspektive dennoch nicht in Erscheinung treten.

3.3.3 Überschreitung der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO

Die festgesetzte HbA i.V.m. der Festsetzung der Erdgeschoss-Rohfußbodenhöhe lässt je nach Gebäude 4 - 6 Geschosse zu. Bei einer Ausnutzung der festgesetzten GRZ und der zulässigen HbA ist im Gebiet eine GFZ von ca. 1,8 möglich. Somit wird im Gebiet die GFZ-Obergrenze gemäß § 17 BauNVO von 1,2 für Allgemeine Wohngebiete deutlich überschritten. Gemäß § 17 Abs. 2 BauGB können die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die Erhöhung der GFZ in diesem zentral gelegenen und vom öffentlichen Nahverkehr hervorragend erschlossenen Bereich ist Ergebnis des vorangegangenen Wettbewerbs und aus städtebaulichen Gründen erforderlich. Das Areal liegt an der Nordbahnhofstraße, der zentralen Achse des Nordbahnhofviertels, an der eine urbane Dichte angemessen ist. In der Umgebung sind ähnliche Geschossigkeiten vorhanden, so dass sich die Bebauung einfügen wird. Durch die geplante Nutzung wird darüber hinaus dringend benötigter Wohnraum für die Gesamtstadt geschaffen.

Die Überschreitungen werden durch die Neuschaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen auf den ehemals überwiegend versiegelten gewerblich genutzten Grundstücken des Geltungsbereichs ausgeglichen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind gewährleistet und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt nicht erkennbar.

3.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche und seitliche Abstandsflächen

3.4.1 Bauweise

Im Bebauungsplan wird eine abweichende Bauweise festgesetzt, die insoweit von der offenen Bauweise abweicht, als nur Gebäude mit einer Länge von max. 35 m errichtet werden dürfen.

Durch die Begrenzung der Gebäudelängen und die ansonsten offene Bauweise ist gewährleistet, dass Einzelgebäude mit seitlichen Abständen (Bauwisch) errichtet werden. Auf diese Weise wird sich die Körnung der neuen Bebauung an die im inneren gründerzeitlichen Nordbahnhofviertel vorherrschende kleinteilige Körnung anlehnen und das in Stuttgart typische Thema des Bauwichts weitergeführt werden. Darüber hinaus wird, wie

auch im Rahmenplan angedacht, durch die Abstände zwischen den Gebäuden eine Durchlässigkeit von der Nordbahnhofstraße durch das Quartier zur Grünanlage sichergestellt, aber auch umgekehrt eine Durchlüftung des Quartiers gewährleistet. Auf eine Festsetzung mit Einzelbaufenstern wurde verzichtet, um größere Spielräume für die spätere Planung und Grundstücksteilung zu ermöglichen.

3.4.2 Überbaubare Grundstücksfläche

Durch die Ausweisung der Baufenster werden die Lage und die Tiefe der Gebäude im Plangebiet definiert.

Mit der Festsetzung eines Baufensters entlang des Blockrandes wird eine straßenbegleitende Bebauung sichergestellt und damit der Charakter der Nordbahnhofstraße fortgeführt. Durch die Ausweisung nur eines Baufensters entlang des Blockrandes mit einem winkelförmigen Abschluss an der südlichen Grundstücksgrenze soll ein größtmöglicher Spielraum für die Anordnung der Gebäude innerhalb des Baufensters gegeben werden. Im rückwärtigen Bereich werden Einzelbaufenster ausgewiesen, da das städtebauliche Konzept zum Parkrand eine aufgelockerte Bebauung mit Punkthäusern vorsieht.

Zur Bildung von durchgängigen Raumkanten soll die Bauflucht der nördlich angrenzenden Bebauung sowie die Bauflucht der östlich, auf der anderen Straßenseite gelegenen Bebauung, aufgenommen werden. Darüber hinaus sind analog zum Wettbewerbsentwurf des Büros Ackermann und Raff entlang der Straßen keine Staffelgeschosse vorgesehen. Aus diesem Grund werden entlang der Nordbahnhof- und Eckartstraße Baulinien festgesetzt.

Eine Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone und andere oberirdische Gebäudeteile ist nicht zulässig. Die Tiefe der Baufenster beträgt 14 m, 15 m und 20 m. Selbst bei der geringsten Baufenstertiefe von 14 m ist bei Wohngebäuden genügend Spielraum für Balkone und sonstige untergeordnete Gebäudeteile gegeben. Durch die Festsetzung wird sichergestellt, dass die Abstände zwischen den Gebäuden nicht über Gebühr reduziert werden.

Zur Straßenseite stellt sich diese Problematik nicht, da hier durch die Straßenbreite ausreichend Abstand zu den gegenüberliegenden Gebäuden gegeben ist. Überschreitungen der Baulinie durch Balkone sind daher bis zu einer Tiefe von maximal 1,50 m und bis zu einer Länge des Einzelbalkons von max. 2 m zulässig, wenn die Längen der Balkone in Summe maximal der Hälfte der Gebäudelänge entsprechen. Durch Balkone und andere oberirdische Gebäudeteile darf keine „zweite Fassade“ vor der Baulinie entstehen.

Ausnahmsweise sind im Erdgeschoss Rücksprünge von der Baulinie (Arkaden), zusätzlich zu den im Plan festgesetzten Arkaden an der Ecke Nordbahnhof-/Eckartstraße zulässig, um überdachte Eingangssituationen zu schaffen. An der Ecke Nordbahnhof-/Eckartstraße werden in der Planzeichnung Arkaden mit einer Länge bis zu 28 m und einer lichten Höhe von 4 m festgesetzt, um für mögliche gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss einen angemessenen überdachten Eingangsbereich zu schaffen.

Außerhalb der Baufenster wird eine Fläche für Tiefgaragen, Nebenräume und Anlagen zur Energiespeicherung, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, festgesetzt, um die Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen zu ermöglichen und um die

nicht überbaubare Grundstücksfläche weitestgehend von Nebenanlagen freizuhalten und begrünen zu können (siehe auch 3.3.1 GRZ).

Darüber hinaus wird eine Fläche für Garagen und Nebenräume entlang der Nordbahnhofstraße bis zum Baufenster festgesetzt. Da das Gelände zur Nordbahnhofstraße hin abfällt, sollen entlang der Nordbahnhofstraße auch Garagen mit Nebenräumen zulässig sein, die das Gelände abfangen und vom Baugebiet aus betrachtet unterhalb der Geländeoberfläche liegen, jedoch von der Nordbahnhofstraße mit nur geringer Rampenneigung anfahrbar sind. Ein Aufragen dieser Anlagen entlang der Nordbahnhofstraße ist daher bis zu einer Höhe von 3,50 m, gemessen von Oberkante Gehwegniveau an der gemeinsamen Grenze des Baugrundstücks mit der Verkehrsfläche bis Oberkante Attika dieser baulichen Anlagen, zulässig. Geringfügige Abweichungen bezüglich der Höhe können zugelassen werden (siehe auch 3.3.1 GRZ).

3.4.3 Seitliche Abstandsflächen

Im Baugebiet sollen die für Stuttgart typischen schmalen Bauwiche zwischen den Häusern ermöglicht werden. Abweichend von den in § 5 Abs. 7 LBO vorgeschriebenen Maßen wird daher die Tiefe der seitlichen Abstandsflächen entlang der Nordbahnhofstraße unabhängig von der Gebäudehöhe auf mindestens 2,5 m festgesetzt, so dass ein Gebäudeabstand von mindestens 5 m gegeben ist.

Außer entlang der Nordbahnhofstraße sind im restlichen Baugebiet die Abstandsflächen nach LBO einzuhalten. Dies ist insbesondere für die Bereiche des Baugebiets relevant, in denen bei vollständiger Ausnutzung der Baufelder die Abstandsflächen nach LBO nicht mehr gewährleistet wären.

3.5 Grünflächen, Pflanzbindungen/Pflanzverpflichtungen

3.5.1 Öffentliche Grünfläche

Grünflächen bieten eine hohe Aufenthaltsqualität für Bewohner des Quartiers und tragen zudem zur Verbesserung des Kleinklimas bei. Aus stadtgestalterischer und stadtklimatischer Sicht ist es im ansonsten dicht bebauten Nordbahnhofviertel notwendig, bestehende Freiräume zu erhalten und, wenn möglich, neue zu schaffen.

Für die Grünanlage entlang des Pragfriedhofs setzt das derzeit geltende Planungsrecht Verkehrsfläche fest. Die Grünanlage mit ihrem stattlichen Baumbestand soll aus diesem Grund im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert werden und zur Naherholung für die Bewohner des Nordbahnhofviertels sowie als attraktive Wegeverbindung dienen. Für die bestehenden Bäume in der Grünanlage entlang des Pragfriedhofs wird auf eine standortgebundene Festsetzung verzichtet, da sich die Grünanlage in städtischem Eigentum befindet und bei Neupflanzungen eine räumliche Flexibilität gewährleistet sein soll.

Der Friedhofssteinmetzbetrieb, der sich in der Grünfläche befindet, wurde auf der Grundlage von Bebauungsplänen alten Rechts, die für den Bereich Straßenverkehrsfläche festsetzen, stets widerruflich und unter Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans genehmigt. Das Grundstück des Betriebes befindet sich in städtischem Eigentum. Solange die Nutzung in der derzeitigen Form fortgeführt wird,

soll der Betrieb an dieser Stelle belassen werden. Langfristig ist jedoch eine Verlagerung des Betriebes anzustreben, um die Grünfläche der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen, so dass keine Sicherung des Bestandes im Bebauungsplan in Betracht kommt. Ziel ist es, einen attraktiven und von der Eckartstraße aus wahrnehmbaren Auftakt des Grünzugs zu schaffen und mit einer Verbreiterung der Grünanlage in diesem ohnehin schmalen Bereich die Aufenthaltsqualität zu steigern.

3.5.2 Straßenbäume

Straßenbäume erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Raums, binden Feinstaub und leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas. Nahezu alle im öffentlichen Straßenraum vorhandenen Baumstandorte werden aufgrund ihrer gestalterischen Wirkung mittels Pflanzbindung gesichert. Darüber hinaus werden entlang der Eckartstraße 8 neue Baumstandorte festgesetzt. Diese sollen zusammen mit einer Verbreiterung des Gehweges zur Aufwertung der Wegeverbindung zur Martinskirche beitragen.

Aufgrund der großen Zahl von zusätzlichen Anwohnern im Plangebiet wurde südlich des Knotenpunktes Nordbahnhof-/Eckartstraße eine Fußgängerquerung der Nordbahnhofstraße i.V.m. einer Gleisquerung in Z-Form realisiert, wodurch vier straßenbegleitende Bäume entfernt werden mussten (*siehe auch 2.2.8 Planfeststellung U 12 und 3.5.3 Baumbilanz*).

Darüber hinaus mussten zwei Straßenbäume an der Nordbahnhofstraße aufgrund der geplanten Tiefgaragenzufahrten gerodet werden. Davon fällt ein Baum unter die Baumschutzsatzung (*siehe auch 3.5.3 Baumbilanz*).

3.5.3 Baumbilanz

Im Plangebiet unterliegt der wertgebende Baumbestand der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Stuttgart. Für das Baugebiet (WA) liegt zum Baumbestand (plus ein Baum außerhalb des Baugebiets) ein Baumgutachten des Büros für Landschaftsplanung Dipl.-Ing. (FH) Michael Koch vom 15. Februar 2012 vor. Danach sind von den insgesamt 38 erhaltenswürdigen Bäumen 11 in Kategorie I (langfristig erhaltenswert), weitere 13 in Kategorie II (erhaltenswürdig) und 14 in Kategorie III (nicht dauerhaft in ihrem Bestand erhaltenswert) eingestuft. Von den 38 erhaltenswürdigen Bäumen fallen 24 Exemplare (Kategorien I und II) unter die Baumschutzsatzung.

Auf der Grundlage des Planungskonzeptes des Preisträgers Büro Ackermann + Raff mussten im zukünftigen Wohngebiet alle 23 Bäume entfernt werden, die der Baumschutzsatzung unterliegen. Darüber hinaus sind vier weitere Bäume außerhalb des Baugebiets, die unter die Baumschutzsatzung fallen, von dem Vorhaben betroffen. Es handelt sich dabei um einen Straßenbaum an der Nordbahnhofstraße, zwei Bäume im südlich angrenzenden Gebiet und einen Baum in der öffentlichen Grünanlage.

Damit ergeben sich 27 Bäume, die entsprechend der Baumschutzsatzung mit erdgebundenen Standorten im Verhältnis 1:2 (entfernt/neu) ersetzt werden müssen. Von den 54 zu realisierenden Ersatzbäumen sollen 26 Bäume im Baugebiet selbst, weitere 13 in der öffentlichen Grünanlage, vier Bäume entlang der Eckartstraße, ein Baum entlang der Nordbahnhofstraße und weitere 10 im südlich angrenzenden Gebiet, das in einem zweiten Bauabschnitt entwickelt wird, gepflanzt werden. Damit sind 44 Bäume innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und 10 Bäume außerhalb des Geltungsbereichs auf dem ehemaligen Auto-Staiger-Areal zu pflanzen.

Die vier Straßenbäume, die aufgrund der neuen Fußgängerquerung der Nordbahnhofstraße entfernt werden mussten, sind auch Teil der Baumbilanz, da die Maßnahme in

direktem Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets steht. Die Ersatzmaßnahme Sauhalde ist als Kompensation für den bisherigen Eingriff durch die U12 vorgesehen. Die entfallenen Straßenbäume werden mit dem Kompensationsüberschuss der Ersatzmaßnahme Sauhalde verrechnet.

Die Regelungen zu den Ersatzpflanzungen sind Bestandteil des städtebaulichen Vertrages. Im Zuge des Bauantrags wurde zudem ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan vorgelegt, der insbesondere die Ersatzpflanzungen darstellt.

3.5.4 Pflanzverpflichtungen

Zur Sicherung eines attraktiven Wohnumfeldes und zur Verbesserung des Mikroklimas soll ein durchgrüntes Wohnquartier geschaffen werden mit qualifizierten Einzelbaumstandorten, attraktiven Freifächensituationen und Bezug zur öffentlichen Grünfläche.

Entsprechend dem Freiflächenkonzept des Preisträgers Büro Ackermann + Raff wird ein zentraler Freibereich mit Baumbestand ausgebildet. Hierzu setzt der Bebauungsplan zwei Flächen zum Anpflanzen von 8 und 3 Bäumen in der Mitte des Quartiers fest. Die Fläche mit Pflanzverpflichtung für 8 Bäume (pv3) hat Erdschluss, da darunter keine Unterbauung erlaubt ist. Bei der Fläche mit Pflanzverpflichtung für 3 Bäume (pv2) werden detaillierte Festsetzungen zu den Baumquartieren getroffen, da hier eine Unterbauung möglich ist und dennoch ein ausreichender Wurzelraum für Bäume gewährleistet werden soll. Um einen adäquaten Übergang zur öffentlichen Grünfläche zu schaffen, werden an der Grenze zur öffentlichen Grünfläche Flächen zum Anpflanzen von Bäumen ausgewiesen (pv1). Eine Unterbauung ist hier in einem Teilbereich zulässig, so dass ebenfalls Festsetzungen zur Ausgestaltung der Pflanzgrube getroffen werden, um einen ausreichenden Wurzelraum der Bäume zu sichern.

Zur Sicherung der Gestaltqualität, zu Gunsten des Mikroklimas, zur Absorption von Feinstaub und zur Schaffung ergänzender Habitate für Tierarten sind die nicht überbaubaren Grundstücksflächen, soweit sie nicht als Wege, Zu- und Ausfahrten oder Flächen für Nebenanlagen genutzt werden, gärtnerisch anzulegen. Um den Anteil der versiegelten Flächen einzuschränken, wird festgesetzt, dass der Anteil der begrüneten Flächen an der Grundstücksfläche mindestens 40 % betragen muss.

Die Festsetzung zur Begrünung der Oberflächen von Unterbauungen und Garagen mit Nebenräumen dient neben den genannten positiven Eigenschaften von Begrünungen der Retention von Regenwasser und Sicherung eines ausreichenden Wurzelraumes für die auf der Unterbauung und auf den Garagen gepflanzte Vegetation.

Aus den gleichen Gründen werden versickerungsfähige Beläge von Pkw-Stellplätzen und eine Begrünung von Flachdächern festgesetzt. Um dennoch technische Einrichtungen, die aus funktionalen Gründen über das Dach aufragen müssen, zu ermöglichen, wird festgesetzt, dass auf einem Dachflächenanteil von maximal 10 % zu Gunsten von technischen Einrichtungen auf eine Begrünung verzichtet werden kann.

Der Vorhabenträger plant, die Wärme- und Stromversorgung des Quartiers auf Basis eines innovativen Gesamtkonzeptes mit einem hohen Anteil an erneuerbaren Energien zu realisieren (*siehe auch 3.9 Ver- und Entsorgung*). Um eine Realisierung des Gesamtkonzeptes zu ermöglichen und die Energiegewinnung durch regenerative Energien zu fördern, darf zusätzlich auf einem Dachflächenanteil von 40 % auf eine Begrünung verzichtet werden.

3.6 Verkehrsflächen, innere und äußere Erschließung

3.6.1 Erschließung

Der Geltungsbereich ist sowohl hinsichtlich des Kfz-Verkehrs als auch des ÖPNV gut erschlossen.

Für den Individualverkehr erfolgt die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz über die Nordbahnhofstraße und weiter über die Friedhof- oder Wolframstraße.

Die am Plangebiet liegende Eckartstraße soll durch Baumpflanzungen und eine Verbreiterung des Gehweges sowie Verschlankung der Straßenverkehrsfläche aufgewertet werden. Die Verbreiterung des Gehweges und damit die Pflanzung der zweiten Baumreihe sind abhängig von der geplanten Verschlankung der Straßenverkehrsfläche der Eckartstraße.

Derzeit findet im Zuge von Stuttgart 21 auf der Otto-Umfrid-Straße und Eckartstraße und weiter entlang der Nordbahnhofstraße Baustellenverkehr zur und von der Baustelleneinrichtungsfläche C1 und C2 im Inneren und Äußeren Nordbahnhof statt, der voraussichtlich bis zur Fertigstellung des Tiefbahnhofs andauert. Der Rückbau der Eckartstraße kann erst erfolgen, sobald geklärt ist, in welchem Umfang Baustellenverkehr hier noch anfallen wird.

Bei der Erarbeitung der Erschließungsplanung können sich daher noch Veränderungen in der Aufteilung der Verkehrsfläche ergeben. In den Bebauungsplan wird daher der Hinweis aufgenommen, dass Änderungen der Aufteilung der im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen zulässig sind, wenn sie mit den Grundzügen der Planung vereinbar sind.

Die heute als Parkplatz genutzte Fläche vor der Martinskirche wird als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Mischverkehrsfläche mit öffentlichen Parkplätzen ausgewiesen. Durch die Ausweisung als Mischverkehrsfläche soll die Gleichberechtigung von Fußgängern, Radfahrern und motorisiertem Individualverkehr erreicht werden. Ziel ist, die Bedeutung der Fläche als Adresse für die Kirche, Auftakt zum Grünzug und Aufenthaltsraum für Fußgänger, trotz der bestehenden Parkierungsnutzung, zu sichern und eine Flexibilität in Bezug auf die Gestaltung des Bereichs zu gewährleisten. Es soll ein stimmiges Gesamtkonzept für die Umgestaltung und Aufwertung des Vorbereichs der Kirche sowie des Gehweges entlang der Eckartstraße entwickelt werden.

3.6.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Standort ist durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen. In der Nordbahnhofstraße befindet sich auf Höhe der Agentur für Arbeit die Haltestelle „Milchhof“ sowie auf Höhe der Varnbülerstraße die Haltestelle „Mittnachtstraße“ der Stadtbahnlinie U12.

3.6.3 Fußgängerverkehr

Um für die Allgemeinheit eine Durchlässigkeit von der Nordbahnhofstraße durch das Quartier zur Grünanlage zu ermöglichen, soll das Wegenetz, das im Inneren des Baugebiets verläuft, öffentlichen Charakter haben. Hierzu werden die wichtigsten Wege mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belastet. Die Mindestbreite der mit Gehrecht belasteten Fläche ist im zeichnerischen Teil vermerkt. Da innerhalb der Baufelder eine Überbauung der mit Gehrecht belasteten Flächen nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist, wird für den Durchgang eine lichte Höhe von mindestens 4 m festgesetzt, um den öffentlichen Charakter der Wegeverbindung zu unterstreichen.

Durch die planungsrechtliche Sicherung der Grünanlage, durch die Festsetzung der Mischverkehrsfläche vor der Martinskirche und durch die Ausweisung von Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit im Baugebiet wird insgesamt eine Verbesserung der Wegeverbindungen erzielt.

3.6.4 Radverkehr

Entlang der Nordbahnhofstraße verläuft die Hauptfahrradroute Nr. 5. Die geplante Umgestaltung des Areals greift hier nicht ein. Zusätzlich wird eine Befahrbarkeit der Grünanlage am Pragfriedhof für Radverkehr ermöglicht. Das Gebiet ist damit gut an das Radwegenetz angebunden.

Um den Radverkehr zu stärken und damit den motorisierten Individualverkehr mit seinen negativen Auswirkungen zu reduzieren und da zu erwarten ist, dass sich viele der künftigen Bewohner, aufgrund der Nähe zur Hauptfahrradroute, mit dem Fahrrad fortbewegen werden, sind Abstellplätze für Fahrräder je nach Nutzung in ausreichender Zahl auf dem Grundstück herzustellen (siehe auch Hinweise). Die Abstellflächen müssen leicht erreichbar, gut zugänglich und von geeigneter Beschaffenheit sein. Für einen Fahrradabstellplatz sind ca. 1,3 m² Stellfläche vorzusehen. Entsprechende Regelungen wurden in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.

3.6.5 Motorisierter Verkehr

Auf dem Vorbereich der Kirche befinden sich öffentliche Parkplätze vor allem für die Kirchen- und Friedhofsbesucher.

Die Stellplätze für das Baugebiet sollen in Tiefgaragen untergebracht werden, die sich entlang der Nordbahnhofstraße als Garagen darstellen, da das Gelände zur Nordbahnhofstraße hin abfällt. Aus diesem Grund werden im Bebauungsplan Flächen für Garagen und Tiefgaragen ausgewiesen.

Im Bebauungsplan werden Stellen festgesetzt, wo keine Ein- und Ausfahrten zu Tiefgaragen zulässig sind. Demnach sind Tiefgaragenzu- und -ausfahrten nur von der Nordbahnhofstraße aus möglich, da hier die Garagen im Bezug zur Nordbahnhofstraße aufragen dürfen und somit nur geringe Rampenneigungen notwendig werden. Darüber hinaus soll die Wegeverbindung zur Martinskirche entlang der Eckartstraße nicht durch Tiefgaragenzu- und -ausfahrten negativ beeinflusst werden. In der Konzeption des Preisträgers Ackermann + Raff sind zwei Tiefgaragenzu- und -ausfahrten entlang der Nordbahnhofstraße vorgesehen. Die Tiefgaragenzufahrten in der Nordbahnhofstraße können nur im Rechtskurs befahren werden. Die Tiefgaragenzu- und -ausfahrten sind so anzuordnen, dass die Standorte der

Baumreihe in der Nordbahnhofstraße nicht beeinträchtigt werden.
Die Höhenlage der Tiefgaragen muss eine Substratüberdeckung von mindestens 50 cm gewährleisten.

Im Bebauungsplan werden mit St gekennzeichnete Flächen für 5 oberirdische Stellplätze festgesetzt. Diese sollen als Stellplätze für Carsharing dienen. Entsprechende Regelungen wurden in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen (siehe auch 3.9 Ver- und Entsorgung).

Außerhalb der hierfür festgesetzten Flächen sind Stellplätze und Garagen im Baugebiet unzulässig.

3.7 Fahr- und Leitungsrechte

Die Verkehrsfläche am südlichen Ende des Baugebiets wird mit einem Fahrrecht zu Gunsten von Müllabfuhr belegt, da die Müllabfuhr für den südlich an das Baugebiet angrenzenden zweiten Bauabschnitt über diese Verkehrsfläche erfolgen soll. Die Befahrbarkeit für 3-achsige Müllfahrzeuge muss gewährleistet sein, ein entsprechender Ausbau ist vorzusehen. Entsprechende Regelungen wurden in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.

Um die Versorgung des Gebietes mit Energie und Telekommunikationsanlagen zu gewährleisten, werden die Hauptwegeverbindungen im Baugebiet mit Leitungsrechten belegt.

3.8 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

3.8.1 Verkehrslärm

Das Plangebiet grenzt im Osten an die Nordbahnhofstraße und im Norden an die Eckartstraße. Verkehrslärmbelastungen ergeben sich vorwiegend durch Quell- und Zielverkehr vom und ins Nordbahnhofviertel und durch die Stadtbahn in der Nordbahnhofstraße. Der Durchgangsverkehr wird über die Rosensteinstraße abgewickelt, da die Nordbahnhofstraße nicht mehr durchgehend befahrbar ist.

Für das Baugebiet liegt zur Lärmsituation eine Schalltechnische Untersuchung des Büros EGS-plan, Ingenieurgesellschaft für Energie-, Gebäude- und Solartechnik mbH, vom 27. März 2014 vor. Die schalltechnischen Orientierungswerte des Beurteilungsspiegels für die städtebauliche Planung nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 – Schallschutz im Städtebau – betragen für Allgemeine Wohngebiete (WA) 55 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts. Gemäß der Schalltechnischen Untersuchung werden an den straßenzugewandten Fassaden der an die Nordbahnhof- und Eckartstraße grenzenden Gebäude entsprechend dem Entwurf des Büros Ackermann und Raff die Orientierungswerte im Tagzeitraum sowie im Nachtzeitraum überschritten. Hier wurden Werte bis zu 65 dB(A) tags und bis zu 57 dB(A) nachts errechnet. Auch an den nach Norden bzw. Süden orientierten Fassaden der Häuser 1, 2, 3 und 4, entsprechend der Konzeption des Wettbewerbssiegers, kommt es zu Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005. In diesen Bereichen werden auch die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten.

Aufgrund der Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 und der Grenzwerte nach 16. BImSchV müssen insbesondere entlang der Eckart- und Nordbahnhofstraße, aber je nach Geschlossenheit der Blockrandbebauung auch im Blockinnenbereich, besondere Vorkehrungen zum Schutz gegen Lärm getroffen werden. Da aufgrund der engen innerörtlichen Grundstücksverhältnisse aktive Schallschutzmaßnahmen nicht wirksam erstellt werden können, müssen passive bauliche Maßnahmen vorgesehen werden.

Das Allgemeine Wohngebiet wird deshalb gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB als Lärmschutzbereich festgesetzt, innerhalb dessen an Außenteilen der baulichen Anlagen Schallschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 zu treffen sind, wie beispielsweise die Verwendung von entsprechenden Dämmstoffen oder der Einbau von Schallschutzfenstern. Darüber hinaus wird empfohlen, bei der Grundrissgestaltung die Belange des Schallschutzes zu berücksichtigen. Weiter ist an Schlafräumen, vor denen nachts der maßgebliche Außenlärmpegel von 45 dB(A) überschritten wird, der Einbau fensterunabhängiger Lüftungsanlagen vorzusehen. Außenwohnbereiche können hierdurch allerdings nicht geschützt werden.

Das Bebauungsplangebiet wird darüber hinaus gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 1 BauGB als Fläche gekennzeichnet, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen Verkehrsimmissionen zu treffen sind, da nicht alle Bereiche der Lärmschutzvorsorge durch die Festsetzung eines Lärmschutzbereichs geregelt werden können.

3.8.2 Anlagenlärm

Bei dem Friedhofssteinmetz in der Grünanlage entlang des Pragfriedhofs handelt es sich um einen kleinen Handwerksbetrieb mit einem Mitarbeiter. Die üblichen Betriebszeiten sind von Montag bis Freitag von ca. 7:00 Uhr bis 17:00 Uhr – dabei wird häufig auch auf dem Friedhof selbst gearbeitet. Große bzw. lärmintensive Maschinen kommen nicht zum Einsatz. Deshalb ist davon auszugehen, dass der schalltechnische Orientierungswert tags von 55 dB(A) nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 – Schallschutz im Städtebau – eingehalten werden kann.

Die lärmintensive Skateranlage im Grünzug südlich des Plangebiets wurde eingehaust, so dass diesbezüglich keine Lärmimmissionen auf das Plangebiet einwirken. Der Abstand des Plangebietes zu dem im Grünzug vorhanden Volleyballfeld bzw. kleinen Bolzplatz ist mit über 80 Meter ausreichend.

3.8.3 Luftschadstoffe

Nach dem Informationssystem „Stadtklima 21“ (LHS Stuttgart, Version 5, September 2008) werden im Plangebiet entlang der Nordbahnhofstraße derzeit Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) bis 33 µg/m³ und für Feinstaub (PM₁₀) bis 20 µg/m³ berechnet. Eine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist damit nicht zu erwarten, wohl aber eine Überschreitung der vom Gemeinderat beschlossenen strengeren Zielwerte für die Luftqualität in Stuttgart.

Zum Schutz empfindlicher Nutzungen wird, wie oben bereits ausgeführt, der Geltungsbereich gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 1 BauGB als Fläche gekennzeichnet, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen Verkehrsimmissionen erforderlich sind.

3.9 Ver- und Entsorgung

Der Vorhabenträger plant, die Wärme- und Stromversorgung des Quartiers auf Basis eines innovativen Gesamtkonzeptes unter Nutzung eines hohen Anteils an erneuerbaren Energien zu realisieren. Bestandteil des Konzepts sind die Technologien Wärmepumpe mit Eisspeicher und Solarabsorber, Blockheizkraftwerk (BHKW), Gasspitzenlastkessel und Photovoltaikanlage mit Batteriespeicher. Die Schwerpunkte des geplanten Vorhabens liegen dabei auf:

- Integration der eingesetzten Energiequellen Solarthermie, Photovoltaik und BHKW
- Einsatz der Eisspeichertechnologie
- Stromeigennutzung und Speicherung, E-Mobilität (Carsharing)

Ziel ist es, mehr als den Strombedarf für die Wärmeerzeuger (Wärmepumpe) und den Allgemeinstrom für alle Gebäude (Beleuchtung, Lüftungsanlagen, Aufzüge etc.) durch die Photovoltaikanlage und das BHKW zu erzeugen und den Überschuss für E-Mobilität zu nutzen. Zudem sollen Eisspeicher, Solarabsorber und Wärmepumpe 50 % des Wärmeenergiebedarfs im Quartier decken.

Die Gebäude im Baugebiet werden im KfW 55 Standard errichtet, d.h. mit einer hochwertigen Gebäudehülle, Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung und Fußbodenheizung ausgestattet.

Die weiteren Modalitäten, insbesondere zum Jahres-Primärenergiebedarf, wurden im städtebaulichen Vertrag konkretisiert.

Das Entsorgungskonzept des Vorhabenträgers sieht eine Unterbringung von Müllstandplätzen in den baulichen Anlagen, die entlang der Nordbahnhofstraße vor die Baulinie treten, vor. Die Entsorgung kann daher entlang der Eckart- und Nordbahnhofstraße erfolgen.

Die Standplätze für Abfall- und Wertstoffbehälter sind gemäß den Vorgaben der Abfallwirtschaftssatzung der Landeshauptstadt Stuttgart und unter Berücksichtigung der Richtlinien der VDI-2160 einzurichten.

3.10 Soziale Infrastruktur

Das Wohnungsangebot des Neubaugebietes richtet sich zum großen Teil an Familien mit Kindern. Durch die 125 geplanten Wohneinheiten im Baugebiet und unter Berücksichtigung eines Anteils von 20 % gefördertem Wohnungsbau (entsprechend SIM) ist von einem zusätzlichen Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen auszugehen. Der Vorhabenträger beteiligt sich anteilig an den Kosten für die Errichtung einer Kindertagesstätte außerhalb des Gebietes. Die weiteren Modalitäten wurden im städtebaulichen Vertrag konkretisiert.

4. Örtliche Bauvorschriften

Die Festsetzung von örtlichen Bauvorschriften dient im Wesentlichen der Sicherung von baugestalterischen Qualitäten.

Die **Erdgeschoss-Rohfußbodenhöhe (EFH)** gibt die maximale Höhe der Oberkante des Rohfußbodens an. Die EFH ist auf NN (Normalnull) bezogen. Die Festsetzung der EFH dient zum Einen im topografisch bewegten Gelände einer stimmigen Geländemodellierung, zum Anderen wird i.V.m. der festgesetzten HbA eine bestimmte Geschossigkeit gesichert. Geringfügige Abweichungen sind zulässig.

Im Bebauungsplan werden **Flachdächer (FD)** mit einer Neigung bis zu 10 % festgesetzt. Die Festsetzung basiert auf dem Wettbewerbsentwurf des Büros Ackermann und Raff, der als erster Preisträger hervorging, weil das Preisgericht sich neben den anderen Qualitäten des Entwurfs bewusst für die Ausbildung von Flachdächern an dieser Stelle entschieden hatte. In der südlichen Nordbahnhofstraße ist das Thema der Flachdächer bereits vorhanden, so dass sich die Neubebauung auch bezüglich der Dachgestaltung einfügen wird. Sämtliche Dachflächen sind entsprechend den in der Festsetzung „Pflanzverpflichtung“ aufgeführten Maßgaben zu begrünen. Technische Einrichtungen sind nur entsprechend der Festsetzung zur Höhe baulicher Anlagen zulässig (*siehe auch 3.3.2 Höhe baulicher Anlagen und 3.5.4 Pflanzverpflichtungen*).

Die Festsetzungen zu **Werbeanlagen (W)** sollen sicherstellen, dass Werbeanlagen stadtgestalterisch verträglich in das Erscheinungsbild der Bauvorhaben integriert werden. Der Ausschluss von wechselndem und/oder bewegtem Licht dient darüber hinaus dem Schutz des Wohnens.

Um ein attraktives Erscheinungsbild des Quartiers zu sichern und einen fließenden Übergang zur öffentlichen Grünanlage hin zu gewährleisten, wird festgesetzt, dass **Einfriedungen (EF)** nur als Hecken oder als eine Kombination aus Zäunen und Hecken zulässig sind.

Bauliche Anlagen, die entlang der Nordbahnhofstraße vor die Baulinie treten, dürfen bis zu einer maximalen Höhe von 3,50 m entlang der Nordbahnhofstraße aufragen (*siehe auch 3.3.1 GRZ*). Um sicherzustellen, dass sich das Quartier trotz des Geländeversprungs an der Nordbahnhofstraße zum öffentlichen Raum hin öffnet, sind Absturzsicherungen auf den baulichen Anlagen, die entlang der Nordbahnhofstraße vor die Baulinie treten, nur als Hecken oder als eine Kombination aus Zäunen/Geländern und Hecken bis zu einer maximalen Höhe von 1,35 m zulässig.

Die Integration der **Standplätze für Abfallbehälter (Mü)** in die Gebäude ist aus stadtgestalterischen Gründen gewünscht. In der Konzeption des Preisträgers Ackermann + Raff sind die Standplätze für Abfallbehälter unterirdisch entlang der Nordbahnhofstraße und im Gebäude an der Eckartstraße untergebracht. Diese Standorte sind von der Müllabfuhr gut anfahrbar.

Zur Ordnung der Dachlandschaft werden **Außenantennen (AT)** im Baugebiet nur begrenzt zugelassen (eine Antenne pro Gebäude). Durch die Einschränkung der Zulässigkeit von Außenantennen soll eine negative Fernwirkung vermieden werden. Ausnahmen können zugelassen werden, wenn die Außenantennen vom öffentlichen Verkehrsraum nur untergeordnet sichtbar sind. Mobilfunkanlagen sind aufgrund ihrer Dimension und damit negativen Fernwirkung ausgeschlossen.

Abweichend von den in § 5 Abs. 7 LBO vorgeschriebenen Maßen wird die **Tiefe der seitlichen Abstandsflächen (TA)** entlang der Nordbahnhofstraße unabhängig von der Gebäudehöhe auf mindestens 2,5 m festgesetzt, so dass ein Gebäudeabstand von mindestens 5 m gegeben ist. Durch diese Festsetzung können die typischen schmalen

Bauwiche zwischen den Häusern weiterhin ermöglicht werden. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung ist durch die Lage der Baufelder und die Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen gesichert.

5. Umweltbelange

Der Bebauungsplan Nordbahnhofstraße - Am Pragfriedhof wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Somit wird von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und von einem Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen.

Im Verfahren nach § 13a BauGB gelten in den Fällen des Absatzes 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB (Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung) Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung ist somit nicht erforderlich. Unabhängig hiervon wurden die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB ermittelt, bewertet und in die Abwägung eingestellt. Sie werden nachfolgend dargestellt.

5.1 Schutzgut Klima und Luft

5.1.1 Klima

Das Plangebiet ist entsprechend der bisher vorherrschenden Nutzungen im Klimaatlas Region Stuttgart (Hrsg.: Verband Region Stuttgart, 2008) als Gewerbe- bzw. Industrieklimatop ausgewiesen. Dort sind die Klimaelemente Temperatur, Feuchte und Wind deutlich beeinflusst. Die nächtliche Abkühlung ist stark eingeschränkt und von der Umgebung abhängig. Die Flächen besitzen klimarelevante Funktionen, wobei die klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen als von untergeordneter Bedeutung eingestuft wird.

In direkter Nachbarschaft ist der als Grünanlagen-Klimatop bezeichnete Pragfriedhof gelegen. Dieser stellt eine klimabedeutsame Fläche dar, welche der vorhandenen thermischen Belastung entgegenwirkt und einen Beitrag zur nächtlichen Frisch- und Kaltluftproduktion leistet. Es entstehen flächenhafte Kaltluftabflüsse, die in den von der Topographie vorgezeigten Belüftungsbahnen eine Verstärkung finden.

Durch das vorgesehene Baukonzept ist mit einer Verbesserung des Mikroklimas zu rechnen. So wird der Anteil an begrünter Freifläche im bisher überwiegend versiegelten Plangebiet durch das Baukonzept, insbesondere durch die lockere Bebauung mit Punkthäusern im rückwärtigen Bereich, erheblich erhöht. Die als zentraler Freibereich begrünete Mitte sowie die Neupflanzungen mit Erdanschluss versprechen eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität, aber auch eine hohe stadtklimatische Wertigkeit.

Durch die Abstände zwischen den Gebäuden entlang der Nordbahnhofstraße und die Punkthäuser im rückwärtigen Bereich wird eine hohe Durchlässigkeit von West nach Ost ermöglicht, was hinsichtlich der Durchlüftungsverhältnisse günstig zu bewerten ist.

Zur Verbesserung des Mikroklimas werden darüber hinaus die vorhandenen Grünelemente, wie die Grünanlage entlang des Pragfriedhofs und die bestehenden Straßebäume planungsrechtlich gesichert und Festsetzungen zur Begrünung der nicht über-

baubaren Grundstücksfläche sowie von Dachflächen und Oberflächen von Unterbauungen sowie zu wasserdurchlässigen Belägen getroffen (*siehe auch 3.5 Grünflächen, Pflanzbindungen/Pflanzverpflichtungen*).

5.1.2 Lärm/Luftschadstoffe

Zum Schutz vor Verkehrsimmissionen wird der Geltungsbereich als Fläche gekennzeichnet, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen Verkehrsimmissionen zu treffen sind. Darüber hinaus wird festgesetzt, dass im Allgemeinen Wohngebiet Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu treffen sind (*siehe auch 3.8.1 Verkehrslärm und 3.8.3 Luftschadstoffe*).

Es ist nicht zu erwarten, dass die Planung eine erhebliche Mehrbelastung durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe für die angrenzende Wohnnutzung verursacht, da die notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen an der Nordbahnhofstraße untergebracht werden und keine Veränderungen im Verkehrsnetz erfolgen.

5.2 Arten- und Biotopschutz/Schutzgebiete

Vor Beginn der Bauarbeiten wies das Baugebiet neben der vorhandenen vorwiegend gewerblich genutzten Bebauung eine beträchtliche Anzahl an Einzelbäumen mit teils geschützten Großbäumen, kleineren Gehölzbeständen und Gärten sowie zu einem großen Teil versiegelte Hof- und Lagerflächen auf. Die Bestandsbebauung im Baugebiet wurde abgebrochen. Außer dem Steinmetzbetrieb innerhalb der Grünanlage sind keine Bestandsgebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplans verblieben.

Die Arbeitsgruppe für Tierökologie und Planung hat 2012 eine Erhebung des Bestandes von Fledermaus- und Vogelarten durchgeführt und die Situation artenschutzfachlich beurteilt bzw. den Maßnahmenbedarf ermittelt (*siehe Artenschutzfachliche Beurteilung mit Maßnahmenbedarf der Arbeitsgruppe für Tierökologie und Planung, J. Trauter, vom Dezember 2012*).

Danach kommen in dem Gebiet drei Fledermausarten vor, welche alle streng geschützt sind. Darüber hinaus wurden im Gebiet insgesamt 24 Vogelarten nachgewiesen. Davon sind 14 Arten Brutvögel. 10 Vogelarten nutzen das Gebiet als Nahrungsbiotop. Wertgebende Arten sind Grauschnäpper, Haussperling und Hausrotschwanz.

Das Gebiet dient den erfassten Arten als Habitat und Nahrungsbiotop und hat eine Pufferfunktion zum Pragfriedhof. Durch die geplante Neunutzung ist vom Verlust dieser Pufferwirkung auszugehen. Zur Stützung der wertgebenden Arten werden funktionserhaltende Interimsmaßnahmen und dauerhafte Maßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt. Bei allen Maßnahmen des Artenschutzes ist ein erfahrenes Fachbüro einzuschalten.

Das Büro kommt zu der Einschätzung, dass unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen zur Vermeidung/Minderung oder zum funktionalen (ggf. vorgezogenen) Ausgleich im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG weder bei streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, noch bei europäischen Vogelarten Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG berührt werden.

Auch in Zukunft muss vor Abbruch und Umbau bestehender Gebäude sowie vor Fäll- und Schnitarbeiten an Bäumen und Gehölzen rechtzeitig im Einzelfall geprüft werden, ob es zu einer nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verbotenen Verletzung oder Tötung von besonders geschützten Arten oder einer Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten kommt. Hierbei soll ein erfahrenes Fachbüro eingeschaltet werden. Wird der Tatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt, so ist eine Entscheidung der zuständigen Naturschutzbehörde einzuholen.

Die öffentliche Grünanlage erfährt durch die vorliegende Planung eine Aufwertung, da hier 28 Bäume als Ersatz für die gefälltten wertgebenden Bäume im Baugebiet gepflanzt werden (*siehe auch 3.5.3 Baumbilanz*).

Schutzgebietskategorien nach Naturschutzrecht bestehen im Plangebiet nicht.

5.3 Schutzgut Boden

5.3.1 Bodenschutz

Im Plangebiet stehen unter Auffüllungen und jungen Hang- und Talauersedimenten größerer Mächtigkeit tonig-mergelige Schichten des Gipskeupers an. Die Schichten können lokal setzungsempfindlich und von geringerer Standfestigkeit und/oder Tragfähigkeit sein. Örtlich können Verkarstungserscheinungen (z.B. Spalten, Dolinen) angetroffen werden.

Bei geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planung (z.B. zum genauen Baugrundaufbau, zu Bodenkennwerten, zur Wahl und Tragfähigkeit des Gründungshorizonts, zum Grundwasser u. dgl.) wird eine ingenieurgeologische Beratung durch ein privates Ingenieurbüro empfohlen.

Im Plangebiet sind Böden der Qualitätsstufe 0 (fehlend) bis 2 (gering) anzutreffen. Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Boden sind nicht erheblich.

Auf Grundlage der Methode des Bodenschutzkonzeptes Stuttgart (BOKS) ergibt sich für den Bereich des Bebauungsplans ein geringfügiger Verlust von 0,13 Bodenindexpunkten.

5.3.2 Altlasten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind die Altstandorte „Nordbahnhofstr. 45 u. 45/1“ (Informationssystem Altlasten Stuttgart „ISAS“ Nr. 489) und „Nordbahnhofstr. 41“ (ISAS Nr. 491) sowie die Altablagerung „Auffüllung Lokomotivbahnhof südliche Teilfläche“ (ISAS Nr. 367_3) bekannt. Untergrunduntersuchungen haben insbesondere im Bereich einer ehemaligen Betriebstankstelle sowie der Auffüllung Bodenbelastungen ergeben.

Erhebliche Auswirkungen bei Änderung der Exposition oder Nutzung sind nicht zu erwarten.

Mit Entsorgungsmehrkosten bei Aushubmaßnahmen ist zu rechnen.

Mögliche altlastenbedingte Nutzungskonflikte sind im Fall einer Neubebauung zu klären und ggfs. zu beseitigen.

Der aktuelle Stand der Altlastenerkundung ist vor Beginn der Bauplanung im Informationssystem Altlasten (ISAS) beim Amt für Umweltschutz abzufragen. Die Altlastenverdachtsflächen sind in den Hinweisen des Bebauungsplans aufgeführt.

5.4 Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Der Geltungsbereich liegt westlich der Nordbahnhofstraße in der Außenzone, im Bereich der Nordbahnhofstraße in der Innenzone des Heilquellenschutzgebiets (Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg vom 11. Juni 2002). Bei der Bauausführung sind besondere wasserrechtliche Bestimmungen zu beachten.

Nach der hydrogeologischen Baugrundkarte von Stuttgart, M 1:10 000, ist das Grundwasser im Planbereich etwa zwischen 235 m ü. NN und 240 m ü. NN zu erwarten. Diese Angabe gibt die großräumige Grundwassersituation wieder, von der kleinräumige Abweichungen jederzeit möglich sind. Bei den von der Wehrstein Geotechnik GmbH + Co. KG im Frühjahr 2013 durchgeführten Untersuchungen des inzwischen verschlossenen Brunnens zwischen der damaligen Nordbahnhofstraße 41 und 45 wurde das Grundwasser ungefähr bei 251 m ü. NN angetroffen.

Die Bestimmungen des Wassergesetzes (WG) und des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), insbesondere §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 und Abs. 2 WHG (behördliche Erlaubnis oder Bewilligung bei einer Benutzung der Gewässer, insbes. Grundwasserableitung und -umleitung), § 62 WHG (Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) sowie § 43 Abs. 1 und Abs. 2 WG (Erdaufschlüsse, Geothermie) sind zu beachten. Erdarbeiten und Bohrungen i.S.d. § 43 WG bedürfen einer Anzeige nach § 92 Abs. 1 WG bzw. einer wasserrechtlichen Erlaubnis (z. B. Bohrungen in den Grundwasserleiter). Die unvorhergesehene Erschließung von Grundwasser ist der unteren Wasserbehörde im Amt für Umweltschutz nach § 43 Abs. 6 WG unverzüglich mitzuteilen.

Durch die Vorgaben zur Dachbegrünung, zur Begrünung von Tiefgaragenoberflächen und durch Vorgabe des Mindestanteils an begrünter Grundstücksfläche sowie durch Festsetzungen von versickerungsfähigen Belägen kann ein positiver Beitrag zur Retention von Niederschlagswasser geleistet werden.

5.5 Stadt-/Landschaftsbild und Kulturdenkmale

Die räumliche Grundstruktur des Plangebietes orientierte sich am Verlauf der ehemaligen Gäubahntrasse entlang des Pragfriedhofs. Der gründerzeitliche Stadtgrundriss des inneren Nordbahnhofviertels war für den schmalen Streifen entlang der Gäubahntrasse nicht geeignet. Die Bestandsgebäude innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wurden erst nach dem zweiten Weltkrieg errichtet und greifen weder die für das innere Nordbahnhofviertel typische kleinteilige Bebauungsstruktur noch die Blockrandbebauung auf. Ziel des Bebauungsplans ist es, städtebaulich einen Übergang von der

im inneren Nordbahnhofviertel vorhandenen gründerzeitlichen Bebauung zur Grünanlage im Westen zu schaffen und ein angemessenes „Gegenüber“ zu den größer dimensionierten Bauungsstrukturen auf der gegenüberliegenden Nordbahnhofstraßenseite zu bilden. Zudem sollen durch die Festsetzungen des Bebauungsplans klare Raumkanten entlang der Nordbahnhofstraße definiert werden, die den gründerzeitlichen Stadtgrundriss aufgreifen.

Die Martinskirche (Kulturdenkmal nach § 2 DSchG) wird durch die Aufwertung der Wegebeziehung entlang der Eckartstraße in den Fokus gerückt. Durch das Zurücksetzen der Bauflucht entlang der Eckartstraße ergeben sich neue Blickbeziehungen von der Nordbahnhofstraße zur Martinskirche. Aufgrund der Öffnung des Quartiers zur Grünanlage hin und der öffentlichen Durchwegung von der Nordbahnhofstraße durch das Baugebiet zur Grünanlage wird auch das Kulturdenkmal Pragfriedhof (Sachgesamtheit Pragfriedhof mit Einfriedung - Kulturdenkmal nach § 2 DSchG) besser wahrnehmbar. Die im Bebauungsplan gesicherte Grünanlage bildet dabei einen adäquaten Übergang zum Pragfriedhof.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans sind daher positive Auswirkungen auf das Stadtbild zu erwarten.

6. Planverwirklichung, Folgemaßnahmen, Kosten

6.1 Kosten

Gründerwerbskosten

Es entstehen keine Kosten, weil kein Gründerwerb erforderlich ist.

Infrastrukturkosten

Für die Umgestaltung des Kirchenvorbereichs und des Rückbaus der Eckartstraße mit Gestaltung des Gehweges (mit Baumpflanzungen) sowie für die Signalisierung in der Nordbahnhofstraße entstehen noch nicht näher bezifferte Kosten.

Kostenerstattungsrecht nach § 135 a Baugesetzbuch

Das Bebauungsplanverfahren wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt. Die Eingriffsregelung nach BauGB ist für das Verfahren Stgt 271 nicht anzuwenden.

6.2 Beitragsrecht

Erschließungsbeitragsrecht

Bei der Nordbahnhofstraße und der Eckartstraße handelt es sich beitragsrechtlich um schon abgeschlossene Fälle, bei denen Umbaumaßnahmen zu keinem Mittelrückfluss über Erschließungsbeiträge führen würden.

Kanalbeitragsrecht

Kanalbeiträge fließen – bis höchstens zur zulässigen Geschossfläche – nur unter der Voraussetzung zurück, dass auf den durch den Bebauungsplan betroffenen Grundstücken ein Mehr an Geschossfläche verwirklicht wird. Für diese Mehrgeschossfläche wird ein Kanalbeitrag nachverlangt.

6.3. Planungsvorteil

Der Planungsvorteil beträgt rd. 3,5 Mio. €. Bei der Ermittlung des Planungsvorteils handelt es sich um eine überschlägige und pauschale Bewertung der gesamten Fläche aufgrund des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs. Besondere Eigenschaften der einzelnen Grundstücke werden hierbei nicht berücksichtigt. Ein so ermittelter Planungsvorteil ist nicht geeignet, um daraus Folgen für das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM) abzuleiten. Eventuelle Kosten für einen naturschutzrechtlichen Ausgleich nach § 21 BNatSchG und eventuell auf dem Grundstück vorhandenen Altlasten bleiben unberücksichtigt.

6.4 Das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM)

Vor dem Abriss der Bestandsgebäude handelte es sich beim Baugebiet um einen überwiegend bebauten Bereich. Die verkehrliche Erschließung des Plangebiets sowie die Versorgung mit Energie und Wasser ist über die vorhandene Infrastruktur gesichert.

Bei der Entwicklung des Wohnungsbauprojekts kommt das 2011 beschlossene Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM) zur Anwendung. Gemäß SIM sind 20 % der für Wohnen neu geschaffenen Geschossfläche als geförderter Wohnungsbau unter Beachtung städtebaulicher und grünordnerischer Mindestqualitätsstandards zu entwickeln.

Es wurden insgesamt 125 Wohneinheiten im Plangebiet erstellt. Davon wurden 31 Wohneinheiten im geförderten Wohnungsbau erstellt (8 Einheiten im Programm „Preiswertes Wohneigentum“ (PWE), 9 Einheiten als „Mietwohnungen für Mittlere Einkommensbezieher“ (MME) und 14 Einheiten im „Sozialen Mietwohnungsbau“ (SMW)).

6.5 Städtebaulicher Vertrag

Der Vorhabenträger hat sich zur Übernahme der Planungs- und Verfahrenskosten für die Aufstellung des Bebauungsplans einschließlich der erforderlichen Gutachten verpflichtet. Weiterhin hat sich der Vorhabenträger verpflichtet, 20 % der für Wohnen neu geschaffenen Geschossfläche gemäß SIM als geförderten Wohnungsbau zu entwickeln und sich entsprechend der GRDRs 239/2012 (Modifizierte Konditionen zum Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM) für das ehemalige Schmidtgen-Areal) anteilig an den Kosten für die Errichtung einer Kindertagesstätte außerhalb des Gebietes zu beteiligen (*siehe auch 3.10 Soziale Infrastruktur*). Des Weiteren wurden im städtebaulichen Vertrag u.a. Regelungen zu folgenden Themen getroffen:

- Architekturgestaltung
- Werbeanlagen
- Grün- und Freiflächengestaltung/Dachgestaltung
- Wegerechte / Fahrrecht für Müllabfuhr
- Baumersatzpflanzungen und Kompensationsmaßnahmen
- Artenschutz

- Wärme- und Stromversorgung
- Carsharing-Plätze

7. Statistische Daten

Wohngebiet	ca. 0,87 ha
Öffentliche Grünfläche	ca. 0,19 ha
<u>Verkehrsfläche</u>	<u>ca. 0,31 ha</u>
Gesamtfläche Geltungsbereich	ca. 1,37 ha

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
Stuttgart, 10. April 2014/12. Februar 2019

Dr.-Ing. Kron
Stadtdirektor