

Inhalt

1	ALLGEMEINES	2
1.1	Anlass zur Planaufstellung.....	2
1.2	Planungsziele	2
1.3	Lage des Plangebiets und Bestandsnutzungen	3
1.4	Flächennutzungsplan.....	3
1.5	Verfahren.....	4
2	PLANUNG	5
2.1	Städtebauliches Gesamtkonzept	5
2.2	Verkehrliche Anbindung / Verkehrskonzept	6
2.3	Lärmschutzkonzept.....	9
2.4	Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzung	11
3	PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN	11
3.1	Art der baulichen Nutzung	11
3.2	Maß der baulichen Nutzung.....	12
3.3	Bauweise	13
3.4	Überbaubare Grundstücksfläche	13
3.5	Garagen, Carports und Stellplätze	14
3.6	Nebenanlagen	14
3.7	Gehrecht.....	14
3.8	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	14
3.9	Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	14
3.10	Lärmschutz.....	15
4	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN	15
4.1	Dächer von Hauptgebäuden	15
4.2	Niederspannungsfreileitungen	15
5	KENNZIFFERN	15
6	UMWELTBERICHT / BELANGE DES UMWELTSCHUTZES	15

1 ALLGEMEINES

1.1 Anlass zur Planaufstellung

Die Gemeinde Friesenheim beabsichtigt im Kernort die Grund- und Nahversorgung (bspw. Einzelhandel, Gastronomie, ärztliche Versorgung) für die Gemeinde langfristig zu sichern und damit den innerörtlichen Bereich zu stärken. Dazu soll gegenüber dem historischen Rathaus ein wirtschaftliches Zentrum entwickelt werden. Dies entspricht auch den Sanierungszielen für diesen Bereich.

Es sollen Baugrundstücke zur Verfügung gestellt werden, die möglichen Investoren bzw. Nutzern Perspektiven zur Finanzierung bzw. Ansiedlung bieten. Durch die Mischung aus Wohnen, Einzelhandel, Gewerbe und Dienstleistung in zentraler Ortslage kann die Lebensqualität insbesondere mobilitätseingeschränkter Menschen verbessert werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplans dient der planungsrechtlichen Steuerung eines „Neuen Ortszentrums“ an der Friesenheimer Hauptstraße mit Angeboten des täglichen Bedarfs sowie einem Anteil Wohnen. Gleichzeitig sollen die direkt angrenzenden vorhandenen baulichen Strukturen planungsrechtlich gesichert und zusätzliche Entwicklungen ermöglicht werden.

Für die Gemeinde Friesenheim wird derzeit ein Einzelhandelskonzept/ Märktekonzept erarbeitet und abgestimmt, das die Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen im Gemeindegebiet steuern soll und auch die Stärkung des Ortszentrums unterstützen soll.

1.2 Planungsziele

Die grundlegenden Ziele des Bebauungsplans sind im Sinne der Vorschriften des BauGB die Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, die Gewährleistung einer dem Wohl der Allgemeinheit entsprechenden Bodennutzung, die Sicherung der natürlichen Umwelt sowie der Schutz und die Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen.

Dabei gilt es folgende Planungsziele abzusichern:

- Sicherung der Nah- und Grundversorgung für die Bevölkerung der Gemeinde Friesenheim
- Wiederbelebung und Stärkung der Ortsmitte
- Schaffung von Wohnraumangeboten
- Wahrung des Ortsbilds und Formulierung von gestalterischen Leitlinien für eine ortsbildgerechte Neubebauung unter Berücksichtigung der zentralen Ortslage
- Sinnvolle Anordnung unterschiedlicher Nutzungsbereiche
- Schutz und Berücksichtigung der bestehenden und geplanten Wohnnutzung

1.3 Lage des Plangebiets und Bestandsnutzungen

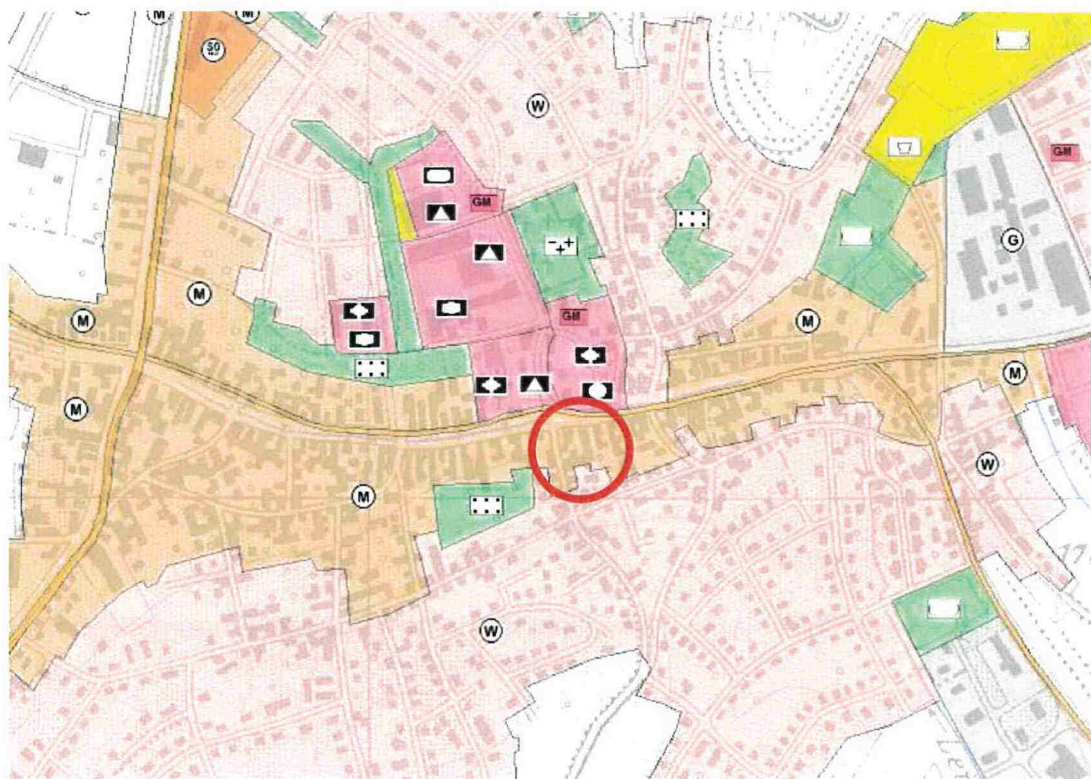
Das Plangebiet liegt südlich der Friesenheimer Hauptstraße in zentraler Ortslage zwischen der Lahrgasse und der Hochgasse. Das Plangebiet befindet sich innerhalb einer gewachsenen, innerstädtisch verdichteten Bebauung, die überwiegend durch Wohnnutzung geprägt ist. Das Gebiet ist mittlerweile weitestgehend ungenutzt und brachgefallen. Davor wurde der Bereich durch Wohnnutzung analog zu den benachbarten Strukturen genutzt.

Das Plangebiet „Neues Ortszentrum“ mit einer Größe von ca. 6.900 m² umfasst die Grundstücke mit den Flurstücksnummern 370, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 385/1, 385/2, 386, 387, 388, 400/12 sowie die Verkehrsflächen mit den Flurstücksnummern 10437/4, 389 und Teile des Flurstücks 369.

Die Abgrenzung erfolgte anhand der vorhandenen Flurstücksgrenzen. Die genaue Abgrenzung des Bebauungsplans ist der Planzeichnung zu entnehmen.

1.4 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet befindet sich im Innenbereich der Gemeinde. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Friesenheim wurde 31.01.2008 rechtswirksam. Die betroffenen Flächen sind im Flächennutzungsplan als Mischbauflächen dargestellt. Der Bebauungsplan kann damit aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan entwickelt werden.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan (ohne Maßstab)

1.5 Verfahren

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB aufgestellt. Der vorliegende Bebauungsplan der Innenentwicklung erfüllt die Voraussetzungen hierfür, da es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung handelt und die zulässige Grundfläche deutlich unterhalb des Schwellenwerts von 20.000 m² liegt. Die Voraussetzungen für das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB werden auch insofern erfüllt, als dass weder UVP-pflichtige Vorhaben noch Natura 2000 Gebiete (FFH- oder Vogelschutzgebiete) betroffen sind.

Von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 (1) und § 4 (1) BauGB kann abgesehen werden, jedoch soll zur frühzeitigen Abstimmung aller Belange und Fachgebiete eine freiwillige frühzeitige Unterrichtung nach § 4 (1) BauGB vorgenommen werden. Die Öffentlichkeit wird im Rahmen der öffentlichen Gemeinderatssitzung über die Planungen informiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der städtebauliche Entwurf in einer öffentlichen Informationsveranstaltung den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt wurde.

Außerdem wird von der Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2 a BauGB, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6 (5) Satz 3 BauGB und § 10 (4) BauGB abgesehen.

Verfahrensdaten:

19.04.2010	Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans „Neues Ortszentrum“ im beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB
15.10.2012	Änderung des Aufstellungsbeschlusses
25.11.2013	Billigung des Vorentwurfs des Bebauungsplans und Beschluss zur Durchführung einer freiwilligen frühzeitigen Behördenbeteiligung
Schreiben vom 27.11.2013 mit Frist bis zum 20.12.2013	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB (freiwilliger Beteiligungsschritt)
27.01.2014	Behandlung der eingegangenen Anregungen und Beschluss der Offenlage gem. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB
10.02.2014 bis 11.03.2014	Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB
07.04.2014	Behandlung der eingegangenen Anregungen und Satzungsbeschluss nach § 10 (1) BauGB

2 PLANUNG

2.1 Städtebauliches Gesamtkonzept

Für den Bereich südlich der Friesenheimer Hauptstraße zwischen Lahrgasse und Hochgasse wurde von der STEG Stadtentwicklung GmbH in Zusammenarbeit mit der Werkgruppe Lahr im Vorfeld ein Erschließungs- und Bebauungsentwurf entwickelt, der auch seitens der Gemeinde begrüßt wird und entsprechend umgesetzt werden soll.

Die vorhandenen Strukturen und gestalterischen Leitlinien des Ortes wurden hierbei aufgenommen und neu interpretiert, um ein harmonisches Gesamtbild aus historischem Rathaus, gewachsenen innerstädtischen Bebauungsstrukturen und Neubaukomplex sicherzustellen.

Geplant ist ein U-förmiger Gebäudekomplex, der sich zum historischen Rathaus (Norden) hin öffnet und einen Platz ausbildet. Die im Erdgeschoss vorgesehenen gewerblichen Nutzungen können auf diese Weise vom zentralen Außenraum erreicht werden und tragen damit wesentlich zur Belebung des Platzes, der auch regelmäßig als Marktplatz genutzt werden soll, bei. Auf der Rückseite des Gebäudes (Süden) sollen ca. 48 öffentliche oberirdische Stellplätze zur Verfügung stehen. Die Stellplatzanlage ist über eine Passage, welche u. a. zentral auf das Rathaus zuführt, auf Erdgeschosebene mit dem Marktplatz verbunden. Zusätzlich wird eine Tiefgarage vorgesehen, die insbesondere von den zukünftigen Bewohnern genutzt soll. Entlang der südlichen Plangebietsgrenze ist eine Mauergestaltung vorgesehen. Diese dient ausschließlich als Sicht- bzw. Blendschutz zur angrenzenden Wohnbebauung.

Im Erdgeschoss sind Flächen für Einzelhandel und Dienstleistung vorgesehen. Räume für Büros, Praxen sowie barrierefreies Wohnen befinden sich in den Obergeschossen. Insgesamt sind mehrere einzelne Einzelhandelsnutzungen vorgesehen. Geplant sind hierbei Verkaufsflächen von insgesamt ca. 1.450 m² wovon beispielsweise ca. 675 m² für einen Drogeriemarkt als Ankermieter vorgesehen sind. Die restlichen Verkaufsflächen werden auf Einheiten zwischen ca. 80 m² bis 120 m² Größe aufgeteilt. Insgesamt wird demnach eine Verkaufsfläche von 800 m² überschritten. Da jedoch die Schaffung eines Ortszentrums mit den dazugehörigen Nutzungen angestrebt wird, wird die Überschreitung der Kleinflächigkeit in der Summe der geplanten Einrichtungen für angebracht gehalten.

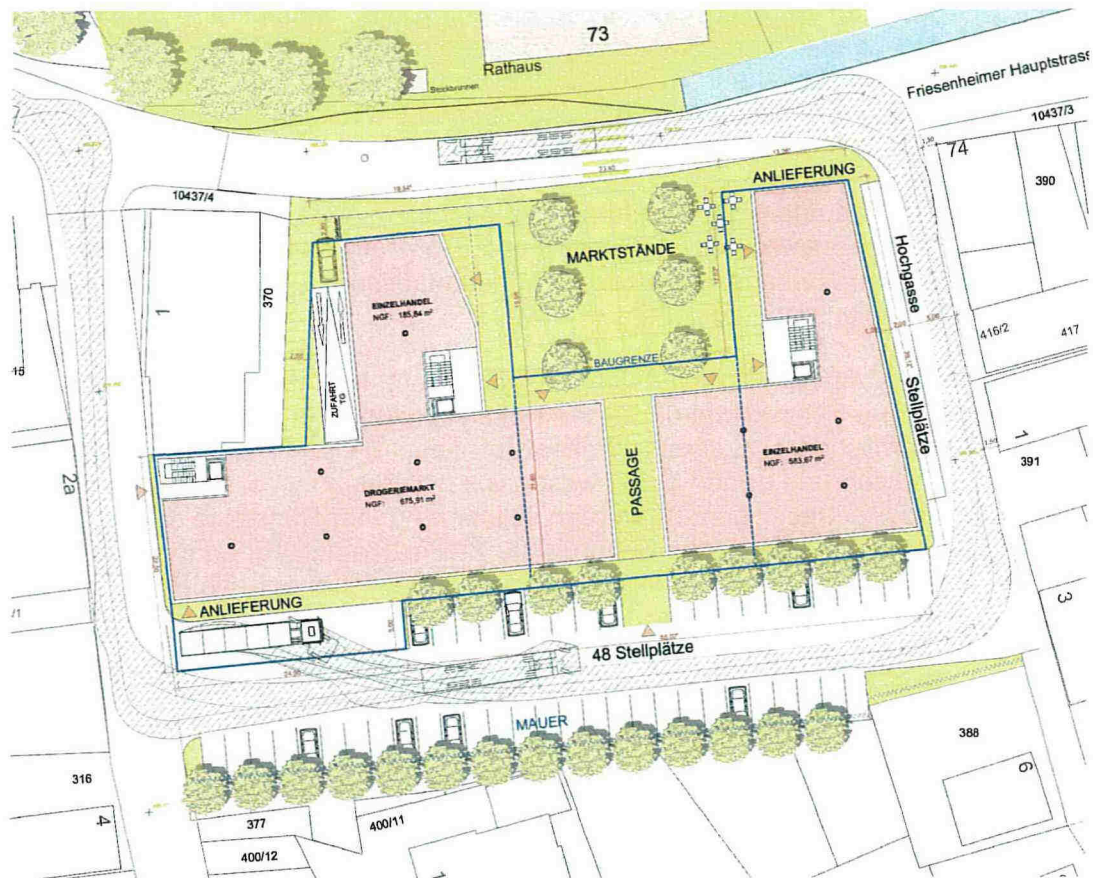
Für die bestehenden Gebäude nordwestlich sowie südöstlich des Neubaukomplexes werden Spielräume für eine Weiterentwicklung eröffnet.

Die fußläufige Erschließung des Baugebiets erfolgt hauptsächlich über die Friesenheimer Hauptstraße. Der zentrale öffentliche Platz dient hierbei als Verteilerebene mit den Zugängen zu den Erdgeschossnutzungen sowie den Erschließungskernen zu den Obergeschossen. Auch die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt westlich des Gebäudekomplexes von der Friesenheimer Hauptstraße aus. Die Anlieferung des Drogeriemarktes erfolgt von der Lahrgasse aus entlang der Südfassade.

Das städtebauliche Konzept ist auf das historische Rathaus ausgerichtet und reagiert hierauf mit einem vorgelagerten Platz und einer raumbildenden Gebäudekubatur. Das daraus entstehende Ensemble aus Rathaus und Neubebauung bildet zusammen das Neue Ortszentrum Friesenheim.

Der städtebauliche Rahmenplan bildet die Grundlage für die Erstellung des Bebauungsplans „Neues Ortszentrum“ in Friesenheim.

Städtebaulicher Entwurf ohne Maßstab



2.2 Verkehrliche Anbindung / Verkehrskonzept

Das Plangebiet ist über die Friesenheimer Straße an die ca. 400 m westlich gelegene Hauptverkehrsachse B 3 Richtung Offenburg bzw. Lahr angebunden.

2.2.1 Zusätzliches Verkehrsaufkommen

Durch das Büro Fichtner wurde für die Planung im Januar 2014 eine verkehrliche Bewertung durchgeführt. In dieser Untersuchung werden die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens ermittelt und gutachterlich bewertet.

Die durch die Planung hervorgerufenen Mehrverkehre (Kundenverkehre Einzelhandel, Markt, Bewohner etc.) wurden ermittelt. Unter Berücksichtigung des sogenannten „Mitnahmeeffekts“ (Autofahrer, die ohnehin als Teil der heute schon auf der Hauptstraße vorhandenen Verkehrsströme „im Vorbeifahren“ die neuen Nutzungen in Anspruch nehmen) wurden werktäglich etwa 700 bis 800 Kfz/24 h zugrunde gelegt. An Markttagen sind es entsprechend mehr Fahrzeuge, wobei ein Markt erfahrungsgemäß eine deutlich örtliche Versorgungsfunktion hat und ein größerer Anteil an Radfahrern und Fußgängern auftritt und sich dadurch die Kfz-Anzahl wieder reduzieren lässt.

Im Ergebnis wird sich die Verkehrsbelastung im täglichen Verkehrsgeschehen auf der Hauptstraße leicht erhöhen. Aufgrund der hohen Vorbelastung von 12.500 Kfz/24h wird dies allerdings kaum spürbar sein. Die Hauptstraße ist auch mit den zusätzlichen Verkehren leistungsfähig, auch wenn es an den Knotenpunkten zu tendenziell längeren Rückstaus kommen kann. An Markttagen ist in den Hauptverkehrszeiten mit leichten Behinderungen aufgrund der vielfältigen Interaktionen der Verkehrsteilnehmer (Pkw, Radfahrer, Fußgänger) auf der Hauptstraße zu rechnen, die jedoch als typisch für Ortszentren gelten und daher nicht außergewöhnlich sind.

Im Übrigen wurde das heute brachliegende Gelände bis vor einigen Jahren genutzt, sodass bei der verkehrlichen Gesamtbewertung zu berücksichtigen ist, dass hier auch in der Vergangenheit schon Verkehrsbelastungen entstanden sind, allerdings in deutlich geringerem Maß.

2.2.2 Erschließungskonzept

Als Erschließungskonzept sind zwei ringförmige Zufahrten und Abfahrten über die Lahrgasse bzw. über die Hochgasse jeweils über den südlich liegenden Parkplatz vorgesehen. Voraussetzung dafür ist die hindernisfreie Befahrbarkeit der Lahrgasse ohne Behinderung durch parkende Fahrzeuge. Dies wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens durch eine angemessene Beschilderung sicher zu stellen sein. Die Hochgasse wird im Zusammenhang mit der Baumaßnahme zwischen Hauptstraße und Parkplatz auf 5,00 m Breite ausgebaut. In diesem Abschnitt werden auch 6 Stellplätze auf der Westseite und ein Gehweg (1,50 m) auf der Ostseite der Hochgasse angeordnet. Grundsätzlich ist aufgrund der geringen neuen Verkehrsbelastungen und der vorhandenen Verkehrsflächen eine Beschränkung der Zu- und Abfahrt zum Parkplatz auf eine Fahrtrichtung nicht erforderlich, sodass eine gewisse Flexibilität für das Ein- bzw. Ausfahren vom Parkplatz erhalten werden kann. Aus verkehrlicher Sicht sind beide Fahrtrichtungen zum Parkplatz sinnvoll und ermöglichen eine angemessene Verteilung der an- und abfahrenden Kfz. Bei temporären Engpässen ist durch dieses System die Erschließung des Plangebiets gesichert (Notfallfahrzeuge).

Die Einmündung aus beiden Fahrtrichtungen über die Lahr- und Hochgasse in die Friesenheimer Hauptstraße soll jeweils für Rechts- und Linksabbieger nutzbar bleiben und ist aus verkehrlicher Sicht sinnvoll und aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und der ausreichenden Sicht verkehrssicher.

Der Übergang vom geplanten 5m breiten Fahrbahnquerschnitt der Hochgasse auf den südlich anschließenden Bestand könnte in Form einer abknickenden Straße in den Parkplatz gestaltet werden. Die beiden Fahrbahnränder würden also mit ca. 90 Grad-Winkel in den Parkplatz geführt (siehe Kennzeichnung in der Planzeichnung). Die alte südliche, schmale Hochgasse, die als Erschließung des Flurstücks 388 und als Fußweg genutzt wird, könnte hier als Einmündung draufgeführt werden.

Die 48 Stellplätze auf dem südlichen Parkplatz und sechs Stellplätze entlang der Hochgasse sind gut anfahrbar und verkehrssicher erschlossen.

Die Zu- und Ausfahrt zur Tiefgarage mit 15 bis 20 privaten Stellplätzen erfolgt über eine Rampe mit einem Fahrstreifen (Ampel) direkt von der Hauptstraße. Der Abstand der Rampe zur Hauptstraße beträgt etwa 8,00 m. In Anbetracht der geringen Stellplatzanzahl in der Tiefgarage und einer ebenfalls geringen Wechselfrequenz ist diese Lösung ohne erhebliche negative Wirkungen auf den Verkehr der Hauptstraße realisierbar. Da der konkrete bauordnungsrechtlich nachzuweisende Stellplatzbedarf in

der konkreten Ausführung noch zu- bzw. abnehmen kann, gilt diese Aussage bis etwa zu einer Anzahl von rund 30 privaten Stellplätzen. Alternative Zufahrten in die Tiefgarage, wie beispielsweise über die Lahrgasse im südlichen Bereich des Vorhabens, haben Einbußen der Geschossflächen im Erdgeschoss zur Folge, was die Funktionalität, Anordnung und Größe der Einzelhandelsnutzungen (insbesondere die des Drogeriemarktes) erheblich einschränken würden. Für ausfahrende Pkw in Richtung Friesenheimer Hauptstraße werden die notwendigen Sichtfelder nachgewiesen (siehe Kennzeichnung in der Planzeichnung). Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger im Bereich der Tiefgaragenausfahrt ist in Verlängerung der westlichen Gebäudekante des Neubaus ein ca. 2,5 m langes Geländer in Richtung Straßenverkehrsfläche vorgesehen, das den Fußgänger- und Radverkehr auf den Gehweg im öffentlichen Straßenraum lenken soll, um Kollisionen mit dem aus der Tiefgarage ausfahrenden Verkehr zu vermeiden. Das Geländer wird entsprechend filigran ausgebildet, um den Durchblick in Richtung Osten für die ausfahrenden Autofahrer zu gewährleisten.

2.2.3 Anlieferungskonzept

Im Rahmen der Planungsüberlegungen wurden unterschiedliche Anlieferungskonzepte entwickelt und verkehrlich, städtebaulich und wirtschaftlich bewertet. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Lkw und Sattelzügen für die Versorgung von Drogerie- und Einzelhandelsgeschäften (täglich ca. 3 Lkw) und kleineren Lieferfahrzeugen für alle Geschäfte, Praxen / Büros und Wohnungen (täglich ca. 16 Lfz). Letztere können ohne besondere Anlieferzonen vom geplanten Parkplatz aus sowie über eine kurze Ladebucht an der Friesenheimer Hauptstraße anliefern. In Einzelfällen wird auch der Marktplatz von Lieferwagen genutzt werden. Außer an Markttagen sollte das Befahren des Marktplatzes aber Sonderfällen vorbehalten bleiben. Entsprechende verkehrsrechtliche Regelungen sind deshalb außerhalb des Bebauungsplanverfahrens vorzusehen.

Täglich ist mit ca. drei größeren Lieferfahrzeugen zur Versorgung der Geschäfte zu rechnen. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde für Lkw und Sattelzüge eine Anlieferzone im westlichen Parkplatzbereich beim Drogeriemarkt vorgesehen. Hier befindet sich der Schwerpunkt der Warenanlieferung, sodass überwiegend kurze Wege entstehen. Die Befahrbarkeit mit Sattelzügen wurde mithilfe von Schleppkurven für die Zu- und Abfahrt geprüft. In den Einmündungsbereichen passen die durch Schleppkurven überstrichenen Flächen gerade noch akzeptabel in die vorhandenen Verkehrsflächen. Aufgrund der Verbreiterung der im Bestand beengten Hochgasse und Schaffung eines beidseitigen Gehwegs wird sowohl ausreichend Fläche für ein- und ausfahrende Kfz gewährleistet als auch die Verkehrssicherheit für Fußgänger gegenüber dem Bestand erhöht.

Beim Bau des Parkplatzes und der Fahrbahnränder (Hochgasse) ist darauf zu achten, dass die notwendigen Flächen auch wirklich ohne Einbauten oder Schilder realisiert werden. Da große Fahrzeuge nicht wenden können, ist eine Befahrung im „Ringsystem“ über die Lahrgasse, Parkplatz und Hochgasse notwendig. Die Vorteile gegenüber anderen Lösungen an der Hauptstraße oder der Hochgasse liegen vor allem in der guten Anfahrbarkeit, die lediglich ein Rangieren der großen Fahrzeuge auf dem Parkplatz notwendig macht. Die Verkehrsströme auf der Hauptstraße werden dadurch nicht tangiert, sodass dort auch die Verkehrssicherheit für andere Kfz, Radfahrer und Fußgänger gewährleistet bleibt.

2.3 Lärmschutzkonzept

Auf Grundlage des städtebaulichen Konzepts wurde durch den Lärmgutachter (Büro Fichtner) eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Gegenstand der Untersuchung war jeweils der ungünstigste Fall. Die tatsächlichen Schallemissionen werden also in den meisten Fällen unter den getroffenen Annahmen liegen.

2.3.1 Gewerbelärm

In der Untersuchung wurden für die maßgeblichen Schallquellen (Parken, Andienung, Außengastronomie) die Beurteilungspegel ermittelt. Auf der Basis der Verkehrserzeugung zur Planung 2013 und den Ansätzen zu geplanten Nutzungen und Nutzungszeiten ergeben sich Immissionen, die am Tag in der gesamten Nachbarschaft und an den geplanten Wohnungen unter den Immissionsrichtwertender TA Lärm liegen. Angenommen wurde für den Teilbereich westlich des Plangebiets die Gebietstypik „Mischgebiet“ und für die östliche Nachbarschaft „Allgemeines Wohngebiet“. Die höchsten Immissionen entstehen zum einen im Bereich des Parkplatzes (ca. 52 bis 55 dB(A) und zum anderen an den zur Außengastronomie nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen.

In der Nacht (22 bis 6 Uhr) wären aufgrund der deutlich strengeren rechtlichen Vorgaben (Richtwert 15 dB(A) geringer, Bewertung der lautesten Stunde) bereits bei einer geringfügigen Nutzung Überschreitungen des Immissionsrichtwerts zu erwarten. Schon bei wenigen Fahrbewegungen, die durch die gewerblichen Nutzungen auf dem Parkplatz hervorgerufen werden, würde nachts der Richtwert für MI bzw. WA überschritten. Die Öffnungszeiten der gewerblichen Nutzungen muss deshalb so beschränkt werden, dass in der Nacht allenfalls vereinzelt Fahrten entstehen. Neben Kundenfahrbewegungen ist dabei auch auf Fahrten durch Mitarbeiter und Reinigungskräfte zu achten. Auch die Andienung ist auf die Tageszeit zu beschränken. Die Öffnungszeiten der Einzelhandelsbetriebe sowie für die Gastronomie und die Anlieferzeiten werden in einem städtebaulichen Vertrag geregelt. Unter diesen zeitlichen Einschränkungen ist mit den getroffenen Annahmen zum erzeugten Verkehr kein aktiver Lärmschutz erforderlich.

Für die Tiefgaragenzufahrt, die nur von den Bewohnern der „Neuen Ortsmitte“ genutzt werden wird (für die Gewerbenutzung und den Kundenverkehr stehen die öffentlichen Parkplätze im Süden des Plangebiets zur Verfügung), sind keine schalltechnischen Maßnahmen zu treffen. Für die westlich angrenzenden Gebäude gibt es keinen Bebauungsplan. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Friesenheim stellt jedoch für den Bereich südlich und nördlich der Friesenheimer Hauptstraße Mischbaufläche dar. Unter Berücksichtigung der heutigen das Plangebiet umgebenden Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel im Bereich der Friesenheimer Hauptstraße erscheint die schalltechnische Einordnung der Umgebung als Mischgebiet sinnvoll. Die Schallimmissionen aus dem Tiefgaragenverkehr, für den insgesamt 80 Pkw-Fahrten (jeweils 40 Ein- und Ausfahrten) angenommen wurden, führen weder tags noch nachts zu Überschreitungen des Richtwerts für Mischgebiete.

2.3.2 Freizeitlärm

Auf dem Platz sollen regelmäßig Märkte stattfinden, die schalltechnisch als Freizeitlärm zu beurteilen sind. Marktgeräusche entstehen durch die An- und Abfahrt, den Auf- und Abbau der Stände sowie durch die Kommunikationsgeräusche der Marktbesucher und Verkäufer. Vereinfachend kann festgehalten werden, dass die Schalle-

missionen im Wesentlichen durch Kommunikationsgeräusche bestimmt werden. Berücksichtigt wurden durchschnittlich 50 Personen auf dem Marktplatz zwischen 07:00 Uhr und 17:00 Uhr sowie der Parkierungsverkehr der Marktbesucher.

Im Ergebnis werden die Immissionsrichtwerte im Umfeld des Marktes und des Parkplatzes tagsüber durchweg unterschritten. In den Ruhezeiten (6 Uhr bis 8 Uhr werktags) ergibt sich jedoch teilweise eine Überschreitung von bis zu 2,5 dB(A). Daher wird gutachterlich empfohlen, den Aufbau der Marktstände nicht vor 7 Uhr zu beginnen, so dass auf dem Platz nur während eines Teils der Ruhezeit Geräusche entstehen und zum anderen Kfz-Verkehr der Besucher erst später beginnt. Dies wird wiederum vertraglich zu regeln sein. Sonn- und Feiertags gelten Ruhezeiten von 7 Uhr bis 9 Uhr und von 13 Uhr bis 15 Uhr. Entsprechende Regelungen werden analog vertraglich getroffen. Alternativ kann auf die Regelungen zu seltenen Ereignisse zurückgegriffen werden, für die an bis zu 10 Kalendertagen im Jahr erhöhte Immissionsrichtwerte gelten und die Märkte auch in Ruhezeiten stattfinden können.

2.3.3 Verkehrslärm

Das Plangebiet grenzt an die Friesenheimer Hauptstraße, auf der eine Verkehrsbelastung von ca. 12.200 Kfz/24h (Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009) vorhanden ist. Demnach war auf der Friesenheimer Hauptstraße 2008 eine Verkehrsbelastung von rund 12.200 Kfz/24h vorhanden. Bis zum Prognosehorizont 2020 wird eine leichte Steigerung auf 12.600 Kfz/24h angegeben. Um auch den durch das neue Ortszentrum erzeugten Verkehr zu berücksichtigen gehen die folgenden schalltechnischen Berechnungen von einer Belastung von 13.000 Kfz/24h aus.

Durch die geplanten Nutzungen des neuen Ortszentrums ergeben sich demnach nur relativ geringe Steigerungen der Verkehrsbelastungen. Die Verkehrslärmbelastungen in der Nachbarschaft des Plangebiets ändern sich ebenfalls nicht wahrnehmbar (maximal 0,2 dB(A)).

Die höchsten ermittelten Immissionen ergeben sich an den Fassaden direkt an der Friesenheimer Hauptstraße mit ca. 67 bis 69 dB(A) am Tag bzw. 57 bis 59 dB(A) in der Nacht. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 60 dB(A) am Tag bzw. 50 dB(A) in der Nacht werden dort somit deutlich überschritten. Auch die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden dort überschritten. Auch an den Fassaden, die an den Platz angrenzen liegen die Beurteilungspegel über den Orientierungswerten der DIN 18005 für Mischgebiete. Nur auf den lärmabgewandten Gebäuderückseite und an abgeschirmten seitlichen Fassadenabschnitten werden die Orientierungswerte eingehalten.

Für Bereiche mit Überschreitungen der Orientierungswerte werden im Bebauungsplan Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmpegelbereichen, die Schalldämmmaße stockwerksweise festsetzen, Grundrissgestaltung und Schutz von Außenwohnbereichen getroffen. Hierdurch werden gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse planungsrechtlich gesichert.

2.4 Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzung

Im Plangebiet wird ein innerörtliches Mischgebiet zur Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für die Entwicklung und Ergänzung des Ortskerns mit einer typischen Mischung aus Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen mit Wohnen festgesetzt. Auf Grund der Festsetzung eines innerörtlichen Mischgebietes sind die landes- und regionalplanerischen Regelungen zur Steuerung von großflächigen Betrieben und der Agglomeration nicht betroffen.

2.4.1 Beschreibung der Versorgungssituation/ Erforderlichkeit

Das Friesenheimer Ortszentrum weist nur eine schwache Einzelhandels- und Dienstleistungsdichte mit geringer funktional-räumlicher Vernetzung auf. Dies hat in der Vergangenheit zu strukturellen Schwächen geführt, die durch das geplante Vorhaben beseitigt werden sollen. Die Versorgungsfunktion der Ortsmitte leidet an der Nähe zur B 3 und den damit verbundenen autogerechten Einzelhandelsstandorten.

Durch ein attraktives Angebot in Verbindung mit einer hohen Aufenthaltsqualität und den Möglichkeiten zur Kommunikation soll versucht werden, die Ortsmitte sowohl funktional als auch gestalterisch aufzuwerten. Dafür erscheint das Projekt mit der Bündelung von zentrenrelevanten Nutzungen sowie Dienstleistern, Praxen, Einzelhandel und einem Anteil barrierefreien Wohnens idealtypisch geeignet.

Für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Projektes wird ein sog. Ankermieter benötigt, der durch seine Magnetwirkung die Frequenzen erhöht. Dies wird voraussichtlich ein Drogeriegeschäft sein.

2.4.2 Standortalternativenprüfung

Zur langfristigen Sicherung der Grund- und Nahversorgung im zentralen Bereich des Kernorts in Friesenheim kommt nur der Standort der Ortsmitte in Frage. Eine weitergehende Standortalternativenprüfung ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

3 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

3.1 Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet wird als Mischgebiet festgesetzt, da in dem Projekt sowohl gewerbliche Nutzungen als auch Wohnen untergebracht werden soll.

Im Mischgebiet werden Tankstellen, Gartenbaubetriebe und Vergnügungsstätten ausgeschlossen, um die Wohnqualität im innerstädtischen Kernbereich Friesenheims sicherzustellen. Abhängig von der Art der Vergnügungsstätten und deren Dichte müsste mit einer Niveauabsenkung des Gebiets gerechnet werden. Als Folge kann es zu Abwanderungen von Käuferschichten und Leerständen oder aber Neuansiedlung weiterer entsprechender Anlagen kommen wodurch ein sog. Trading-Down-Effekt ausgelöst werden kann. Darüber hinaus können Tankstellen und Gartenbaubetriebe Mehrverkehre und dadurch auch Immissionsbelastungen auslösen, die unverhältnismäßig sind und das Wohnumfeld erheblich stören würden.

Der südliche Bereich des MI1 dient teilweise dem Abstand zur bestehenden Wohnnutzung im Süden und soll nicht bebaut werden. In Zukunft ist eine Veräußerung der Teilgrundstücke an die Anlieger angestrebt.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

3.2.1 Grund- und Geschossflächenzahl/ Geschossigkeit

Die festgesetzten Grund- und Geschossflächenzahlen im Plangebiet berücksichtigen die Forderung des BauGB nach sparsamen Umgang mit Grund und Boden im Hinblick auf eine angemessene Verdichtung, sowie die Sicherung ausreichender, nicht versiegelter und möglichst begrünter Flächenanteile.

Abgeleitet von bestehender Bebauung in der Umgebung sowie zwecks angemessener Ausnutzung werden drei bzw. zwei Vollgeschosse zugelassen. Entlang der Friesenheimer Hauptstraße und für den überwiegenden Teil des Neubaus werden drei Vollgeschosse zugelassen, um der Idee eines zentralen Ortszentrums mit konzentrierter Nutzungsmischung gerecht zu werden und dies hochbaulich eindeutig herauszubilden. Durch die teilweise Festsetzung von maximal zwei Vollgeschossen für den zentralen Gebäudeteil wird ein angemessenes Dichteverhältnis zur Nachbarschaft geschaffen. Das bestehende Wohngebäude im südöstlichen Plangebiet wird bestandsgemäß mit zwei Vollgeschossen festgesetzt. Dieser Teil des Plangebiets ist der südlich angrenzenden ausgedehnten Wohnbebauung zuzuordnen und nimmt daher die ortstypische Geschossigkeit der Umgebung auf.

Aufgrund der großen Überbauung im Bereich des nordwestlichen Bestandsgebäudes wurde für diesen ein eigenes Mischgebiet (MI 2) mit einer GRZ von 0,8 definiert. Damit wird die Obergrenze der BauNVO (0,6) für Mischgebiete überschritten. Dies erscheint jedoch aufgrund der geringen Grundstücksgröße, der zentralen Lage und der Bestandssituation angemessen und verträglich. Entsprechend der zugelassenen Dreigeschossigkeit in diesem Bereich wurde die GFZ auf 2,4 begrenzt. Das MI2 befindet sich innerhalb des verdichteten Ortszentrums Friesenheims, in dem die gewachsenen Strukturen bereits heute eine über die Obergrenzen der BauNVO hinausgehende Dichte aufweisen. Diese Dichte ist typisch für innerstädtische Strukturen, ist an dieser Stelle gewünscht und soll planungsrechtlich weiterhin möglich bleiben. Darüber hinaus unterstützt die festgesetzte städtebauliche Dichte die neue Ortsmitte als bedeutendes Ortszentrum Friesenheims.

Im sonstigen Bereich (MI 1) wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 festgesetzt, was dem konkreten geplanten städtebaulichen Konzept entspricht. Die GFZ wurde auf 1,25 begrenzt, da nicht im gesamten Gebäude eine Dreigeschossigkeit erreicht werden soll. Auch die GFZ wurde entsprechend des geplanten städtebaulichen Konzeptes gewählt.

Weiterhin wurde für beide Mischgebiete eine Überschreitungsmöglichkeit für Nebenanlagen bis zu einer GRZ von 1,0 zugelassen, was eine Versiegelung von 100 % bedeutet. Dies resultiert aus den betriebsbedingt benötigten Flächen für die öffentliche Stellplatzanlage, den Marktplatz sowie die Anlieferzone mit entsprechenden Rangierflächen sowie Zuwegungen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Stellplatzflächen aus wasserdurchlässigem Material hergestellt werden müssen.

Weiterhin ist zu beachten, dass der südlich der Stellplatzanlage gelegene Grundstücksteil nicht in der GRZ- und GFZ-Ermittlung einbezogen wurde, da diese Flächen voraussichtlich künftig von den südlich angrenzenden Grundstückseigentümern erworben bzw. genutzt werden sollen.

3.2.2 Höhe baulicher Anlagen

Die Höhen baulicher Anlagen werden im Plangebiet differenziert festgesetzt, um insbesondere für den Neubaukomplex eine angemessene Akzentuierung zu sichern, die das Ortszentrum eindeutig herausstellt und gleichzeitig die ortstypischen Strukturen widerspiegelt. Auf diese Weise wird eine unangemessene Überhöhung gegenüber der Umgebung vermieden. Die maximalen First- bzw. Gebäudehöhen werden auf Normal Null bezogen, sodass eine klare Definition gegeben ist.

Konkret wurde eine Höhe von 174,80 m+NN festgesetzt. Die Lahrgasse weist im Bereich der Parkplatzeinfahrt eine Höhe von ca. 159,00 m+NN auf und die Hochgasse eine Höhe von ca. 160,60 m+NN. Dementsprechend entspricht die festgesetzte Firsthöhe für die drei Hauptbaukörper mit Satteldach einer absoluten Höhe von ca. 14,20 m bis ca. 15,80 m. Dies entspricht in etwa den sonstigen markanten Gebäuden entlang der Friesenheimer Hauptstraße.

Für das Bestandsgebäude im Südosten wurde eine zweigeschossige Bauweise mit einer maximalen Firsthöhe von 173,00 m+NN festgesetzt. Dies entspricht der Umgebungsbebauung in diesem Bereich.

3.3 **Bauweise**

Auf die Festsetzung einer Bauweise wurde verzichtet, da für das Neue Zentrum das Baufenster relativ eng umgrenzt wurde und das Vorhaben somit ausreichend hinsichtlich der Gebäudestellung definiert. Auch die beiden Bestandsgebäude wurden durch ein separates Baufenster umgrenzt, wobei beim südöstlichen Gebäude noch Entwicklungsmöglichkeiten bestehen. Insgesamt erscheint die Festsetzung der Bauweise somit nicht erforderlich.

3.4 **Überbaubare Grundstücksfläche**

Die überbaubaren Flächen geben der differenzierten Gebäudeorganisation und Struktur ausreichend Spielräume und gewährleisten Mindestabstände zu den öffentlichen Erschließungsflächen und zu den Nachbarn.

Um den zentralen Marktplatz mit der Stellplatzanlage im Süden auf direktem Weg zu verbinden und damit das Flanieren innerhalb des Ortszentrums sicher zu stellen, wird im Plan ein eigenes Baufenster („Passage“) festgesetzt, innerhalb dessen ein Durchgang mit einer lichten Höhe von 4,00 m herzustellen ist.

Um spätere Befreiungen zu vermeiden und die Überschreitungsmöglichkeiten der Baugrenzen im Mischgebiet definitiv zu regeln, wurde in die textlichen Festsetzungen aufgenommen, dass Überschreitungen von Baugrenzen durch untergeordnete Bauteile auf einer Länge von bis zu 10,0 m und eine Tiefe von 2,0 m zugelassen werden. Weiterhin dürfen Dachüberstände die Baugrenzen über die gesamte Länge um eine Tiefe von 1,0 m überschreiten.

3.5 Garagen, Carports und Stellplätze

Zur Vermeidung von unkontrollierter Verteilung des ruhenden Verkehrs im Plangebiet und zur Sicherung zusammenhängender Platz- und Freibereiche sind Stellplätze nur in der dafür festgesetzten Zone sowie den Baufenstern zulässig.

Tiefgaragen sind hingegen in den gesamten Mischgebieten zulässig, da diese hochbaulich nicht in Erscheinung treten.

3.6 Nebenanlagen

Um das Ortsbild an dieser prägnanten und zentralen Stelle zu schützen und eine unangemessene Größe der Nebenanlagen außerhalb der Baugrenzen zu vermeiden wird festgesetzt, dass Nebengebäude über 40 m³ nur innerhalb der Baugrenzen zulässig sind. Hierdurch wird dafür Sorge getragen, dass insbesondere das Straßenbild entlang der Friesenheimer Hauptstraße von störenden Nebenanlagen und – Gebäuden freigehalten wird.

Nebenanlagen für die technische Infrastruktur sind im gesamten Plangebiet zulässig.

3.7 Gehrecht

Der (Markt-) Platz an der Friesenheimer Hauptstraße sowie die öffentliche Stellplatzanlage südlich des Neubaus verbleiben im Eigentum der Gemeinde Friesenheim. Der als Passage gekennzeichnete Durchgang im Gebäude dient als ständige fußläufige Verbindung der beiden öffentlichen Flächen. Zur Sicherung dieser Verbindung wird ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

3.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Dass Stellplatzflächen in einer wasserdurchlässigen Oberflächenbefestigung (z.B. Schotterrasen, Rasenfugen-Pflaster, wassergebundene Decke) auszuführen sind, wurde festgesetzt, um die Regenabflussmenge zu reduzieren und möglichst viel Wasser rückhalten zu können. Zudem kann dadurch eine Aufheizung durch zu viele versiegelte Flächen vermieden werden. Die Fahrgasse ist von dieser Festsetzung ausgenommen, da diese regelmäßig höheren Belastungen durch Lieferfahrzeuge ausgesetzt ist.

Kupfer-, zink- oder bleigedekte Dächer wurden ausgeschlossen, da diese durch Metallionen den Boden kontaminieren können.

Die Festsetzung zur Beleuchtung erfolgte aus Gründen des Insektenschutzes.

3.9 Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Die Pflanzmaßnahmen im Parkplatzbereich wurden zum einen zur Eingrünung des Plangebietes und insbesondere aus Gründen der Beschattung an heißen Tagen festgesetzt. Die Verwendung standortheimischer Pflanzen trägt zur Integration des Plangebiets in den Siedlungszusammenhang bei.

3.10 Lärmschutz

Zum Schutz schutzbedürftiger Nutzungen vor verkehrlichen Schallemissionen werden Lärmpegelbereiche, die Grundrissorientierung sowie Maßnahmen für Außenwohnbereiche festgesetzt. Hierdurch werden gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse sichergestellt. Ausführliche Erläuterungen siehe Kapitel 2.3 Lärmschutzkonzept.

4 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

Durch entsprechende örtliche Bauvorschriften zur Gestaltung soll sichergestellt werden, dass gebietstypische Bauformen zur Anwendung kommen und sich das neue Baugebiet harmonisch in die umgebende Bestandsbebauung einfügt und gleichzeitig noch ausreichend Spielraum für eine individuelle Architektur gewährleistet bleibt.

4.1 Dächer von Hauptgebäuden

Um eine Anpassung der neuen Baukörper an die bestehende Bebauung und ein einheitliches und aufeinander abgestimmtes Erscheinungsbild innerhalb des Plangebietes zu erreichen, wurden verschiedene Dachformen mit differenzierten Dachneigungen festgesetzt.

Vor dem Hintergrund der klimapolitischen Ziele und wachsenden Nutzung erneuerbarer Energien sind Dachaufbauten zulässig, die der Energiegewinnung dienen, sofern Sie die maximale Gebäudehöhe nicht um mehr als 1,50 m überschreiten.

4.2 Niederspannungsfreileitungen

Die Verlegung neuer Versorgungsleitungen bedarf der Zustimmung der Gemeinde Friesenheim als Träger der Straßenbaulast. Die Gemeinde hat neben den wirtschaftlichen Interessen der jeweiligen Versorgungsträger auch die Interessen des Wegebauasträgers und vor allem städtebauliche Belange in die Abwägung einzustellen. Städtebauliche Kriterien (Gestaltungswillen, Vermeidung von oberirdischen Masten und Drahtgeflechten) sprechen dafür in jedem Fall eine unterirdische Verlegung der Leitungen zu fordern. Aus diesem Grund wird die örtliche Bauvorschrift gem. § 74 (1) Nr. 5 LBO aufgenommen, dass Freileitungen im Plangebiet nicht zugelassen sind und das Niederspannungsnetz als Kabelnetz auszuführen ist.

5 KENNZIFFERN

Mischgebiet	ca. 5.639 m ²
Öffentliche Verkehrsflächen	ca. 1.261 m ²
Geltungsbereich	ca. 6.900 m ²

6 UMWELTBERICHT / BELANGE DES UMWELTSCHUTZES

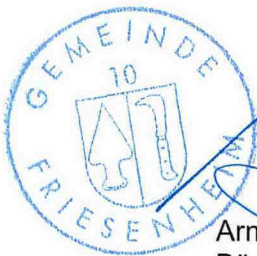
Nach § 1 a BauGB gilt die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung in der Bauleitplanung unmittelbar. Da es sich um ein größtenteils bebautes Gebiet handelt, ist ein Eingriff im Sinne des § 8 BNatSchG, wenn überhaupt, nur in wenigen Teilbereichen gegeben.

Da es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB handelt, ist die Durchführung einer förmlichen Umweltprüfung nicht erforderlich. Aufgrund der zulässigen Grundfläche von weniger als 20.000 qm findet auch die Eingriffsregelung keine Anwendung. Eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanz sowie naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Dennoch sind die Belange des Umweltschutzes, insbesondere die Auswirkungen des Bebauungsplans zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB).

Friesenheim, den 07. APR. 2014

fsp.stadtplanung *Burg*

Fahle Stadtplaner Partnerschaft
Schwabentorring 12, 79098 Freiburg
Fon 0761/36875-0, www.fsp-stadtplanung.de



[Handwritten signature]
Armin Roesner
Bürgermeister

Planverfasser