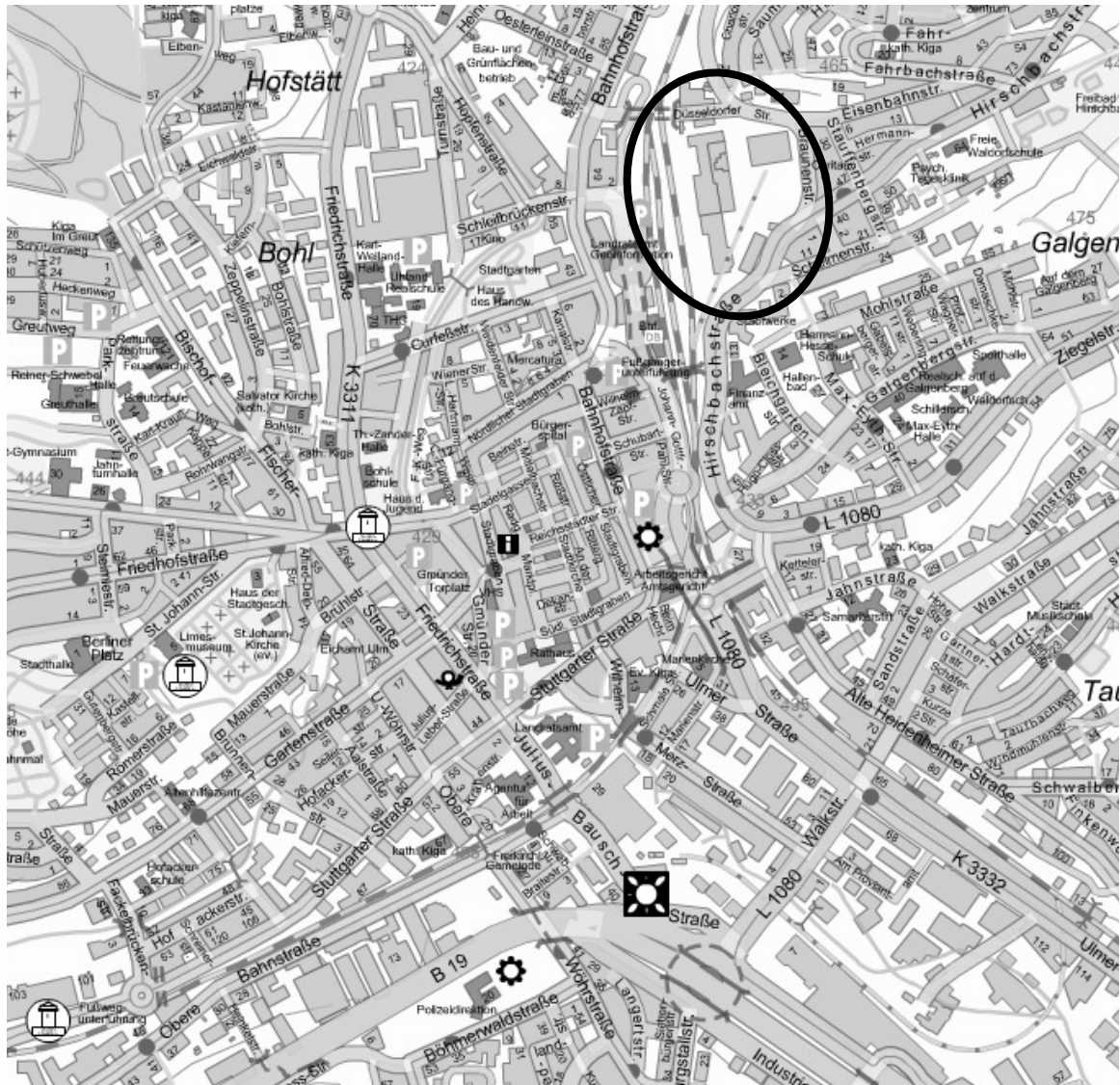


# Anlage A

Begründung  
gem. § 9 Abs. 8 BauGB



Bebauungsplan „Stadt oval“ Plan Nr. 04-02/3,  
Planbereich 04-02 und 04-03  
Aalen-Kernstadt

## **Inhalt:**

1.	Anlass, Ziele und Zwecke der Planung .....	4
2.	Lage und Umfang des Plangebiets, Geltungsbereich.....	6
3.	Bebauungsplanverfahren .....	7
3.1	Ergebnis der Vorprüfung im Einzelfall .....	8
4.	Übergeordnete Planaussagen / Planungsrechtliche Situation .....	8
4.1	Regionalplan Ostwürttemberg.....	8
4.2	Vorbereitende Bauleitplanung, Flächennutzungsplan.....	9
4.3	Verbindliche Bauleitplanung, Bebauungspläne .....	9
4.4	Flächen für Bahnbetriebszwecke .....	9
5.	Rahmenbedingungen.....	10
5.1	Bestandssituation.....	10
5.2	Topografie.....	11
5.3	Städtebauliches Umfeld .....	11
5.4	Baugrundbedingungen.....	11
5.5	Altlastensituation – Abfalltechnische Bewertung .....	12
5.6	Kampfmittelbeseitigung.....	12
5.7	Geologie und Hydrogeologische Verhältnisse, Grundwasser .....	13
5.8	Wasserschutzgebiete und Hochwassergefahrensituation .....	13
5.9	Sonstige Fachplanungen .....	13
6.	Planungsziele und Umsetzungskonzept.....	14
6.1	Städtebauliches Konzept .....	14
6.2	Erschließungskonzept.....	15
6.3	Ziele des städtebaulichen Rahmenplans.....	18
6.4	Bebauungsplan und Gestaltrichtlinien .....	19
7.	Rahmenbedingungen der Umsetzung.....	19
7.1	Stadttechnische infrastrukturelle Erschließung.....	19
7.2	Technische Umsetzung der Gebietserschließung .....	19
7.3	Erschließungsabschnittsbildung.....	21
7.4	Städtebauliche Kenndaten .....	22
8.	Belange des Umweltschutzes .....	22
8.1	Umweltbericht / Umweltverträglichkeitsprüfung / Eingriffsregelung.....	22
8.2	Ermittlung der Planauswirkungen.....	22
8.3	Zusammenfassende Bestandsbeschreibung und Wertung der Schutzgüter sowie Bewertung der Wirkungen der Planung.....	23
8.4	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	25

8.5	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung.....	25
9.	Untersuchungen zur Planumsetzung .....	25
9.1	Schalltechnische Untersuchung .....	25
9.2	Besonderer Artenschutz.....	27
10.	Begründung der Planungsrechtliche Festsetzungen .....	29
10.1	Art der baulichen Nutzung.....	29
10.2	Maß der baulichen Nutzung .....	30
10.3	Bauweise .....	32
10.4	Überbaubare Grundstücksfläche.....	33
10.5	Nebenanlagen.....	33
10.6	Stellplätze und Garagen.....	34
10.7	Verkehrsflächen, Besondere Zweckbestimmung, Aufteilung und Höhenlage der Verkehrsflächen sowie Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt.....	34
10.8	Flächen für Versorgungsanlagen .....	34
10.9	Grünflächen .....	34
10.10	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte .....	35
10.11	Bauliche Vorkehrungen zum Schallschutz .....	35
10.12	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	36
10.13	Flächen für Gemeinschaftsanlagen.....	36
10.14	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen .....	37
10.15	Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauer, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind.....	37
11.	Begründung der Örtlichen Bauvorschriften.....	37
11.1	Äußere Gestaltung.....	37
11.2	Gestaltung, Bepflanzung und Nutzung der unbebauten Flächen.....	38
11.3	Werbeanlagen und Automaten.....	39
11.4	Abstandsflächen .....	39
11.5	Antennen und Freileitungen .....	39
11.6	Regenwasserbehandlung .....	39
11.7	Ordnungswidrigkeiten .....	39
12.	Liste der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Beteiligung ...	40

## 1. Anlass, Ziele und Zwecke der Planung

Der Geltungsbereich des aufzustellenden Bebauungsplans liegt im Stadtbezirk Aalen-Kernstadt – östlich des Bahnhofs Aalen. Bei dem Plangebiet handelt es sich um ehemalige Bahnbetriebsflächen, die nach zwischenzeitlich industrieller Nutzung, dann als ungeordnete Abstellflächen untergenutzt, heute brach gefallen sind. Die Flächen sollen einer baulichen Wiedernutzung zugeführt werden.

Zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist eine verbindliche Bauleitplanung erforderlich, diese erfolgt durch Aufstellung eines Bebauungsplans im Rahmen des § 13a BauGB.

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage an der Nahtstelle zwischen der Innenstadt und der Oststadt Aalens. Aufgrund dieser Lage stellt das Wettbewerbsgebiet eine bedeutende Reserve für die weitere Stadtentwicklung dar und bietet ein enormes Potenzial für die Entstehung eines neuen lebendigen Stadtquartiers, welches die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Kultur miteinander verknüpfen kann. Der Freiraumgestaltung und insbesondere einer Grünvernetzung über das Plangebiet hinaus wie in Richtung Hirschbachtal, kommt eine gesamtstädtische Bedeutung zu. Weiterhin soll das Plangebiet durch direkte Fuß- und Radwegebeziehungen an den Bereich der Innenstadt westlich der Gleise angebunden werden.

Das städtebauliche Konzept wurde im Rahmen eines Planungswettbewerbs 2009 und damit in Abwägung unterschiedlicher, eingereicherter Planungsansätze ermittelt.

Der mit dem 1. Preis prämierte Entwurf war Grundlage der folgenden Rahmenplanung, in der weitere Rahmenbedingungen geklärt und Planungsziele konkretisiert wurden. Wesentliche Bearbeitungsschritte der Rahmenplanung waren, das Konzept aus dem Wettbewerb auf Machbarkeit und Umsetzbarkeit hin zu prüfen und ggfls. Anpassungsvorschläge zu machen. Themen wie Erschließung, Lärmschutz, Nutzungen, Hochwasserschutz, Artenschutz, Bauabschnittsbildung wurden untersucht.

Der Gemeinderat der Stadt Aalen hat dann am 18.07.2013 (SV Nr. 6113/023 und Nr. 6113/023-1) den auf die Erschließungsbedingungen abgestimmten Rahmenplan Stand Juli 2013 beraten. Damit unabhängig von der Entwicklung Bahntankstelle eine Umsetzung im zentralen Bereich des Plangebiets möglich wird, wurde im Rahmenplan vorgeschlagen die Baukante im Wohngebiet nach Norden zu verschieben. Dies wirkte sich auch auf Wegeverbindungen, südliches Ende der geplanten Parkanlage und die Baukörper aus.

Beschlossen wurde weiterhin „nur“ für den Bereich Stadtoval inkl. Lokschuppen die Rahmenplanbearbeitung fortzusetzen (Beschluss: entsprechend Abgrenzung Anlage 4 Sitzungsvorlage Nr. 6113/023-1: gemeint ist, die dort mit gestrichelter Linie ovalförmig umfasste Fläche; die Bezeichnung dieser Anlage 4 ist: „Städtebauliches Entwicklungskonzept ‚Stadtoval‘). Dies bedeutete, dass das Areal der Stadtwerke bis zur Klärung weiterer Entwicklungsbedingungen vorläufig in der städtebaulichen Bearbeitung zurückgestellt bleibt.

Für den Bereich Lokschuppen sollte nach den Vorstellungen des Gemeinderates wieder zum städtebaulichen Lösungsvorschlag nach dem Wettbewerbsergebnis zurückgekehrt werden (entspricht ebenfalls Darstellung in der Anlage 4 der Sitzungsvorlage Nr. 6113/023-1). Weiterhin wurde beschlossen für die restlichen Gebietsteile die Anlage 3 der Sitzungsvorlage Nr. 6113/023-1 der weiteren Bearbeitung zu Grunde zu legen. Bei der Anlage 3 handelt es sich um den Abgrenzungsplan zum Stadtumbaugebiet „Stadterweiterung östlich des Bahnhofs“, Stand 19.12.2012. Dieser Plan enthält keine sonstigen inhaltlichen Aussagen. Gemeint war hier vermutlich die Anlage 3 der Sitzungsvorlage Nr. 6113/023; diese Anlage stellt den Bearbeitungsstand des Rahmenplans im Juli 2013 dar.

Auf dieser Planfassung wiederum aufbauend wurde die Erschließungsplanung im Jahr 2014 konkretisiert, die Ergebnisse dieser Fachplanung wurden mit den städtebaulichen Zielsetzungen schließlich im Rahmenplan Stand 18.08.2014 zusammengefasst und am 18.09.2014 im Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung vorgestellt und beraten. Diese Planfassung und die Sitzungsvorlagen 6114/022 war auch Grundlage für die Klausurtagung des Gemeinderates am 17.10.2014. In der Präsentation, die Anlage zur Sitzungsvorlage Nr. 6114/022 war, wurde zum einen nochmals ein Überblick über das Wettbewerbsergebnis und die Rah-

menplanung gegeben. Zum anderen wurden die wesentlichen Fortschreibungen im Rahmenplan aufgelistet:

- Die südliche Baukante des Wohngebietes wurde wieder nach Süden gerückt, da man schon zum damaligen Zeitpunkt aufgrund von Gesprächen mit der Bahn von einer Verlagerung der Bahntankstelle ausging. Dadurch wurden die Abstände zwischen den Baukörpern im Wohngebiet wieder günstiger.
- Es wurde eine dem Wettbewerbsergebnis ähnliche Fassung des Kopfgebäudes Lokschuppen entwickelt (siehe auch unten).
- Es wurde eine zusätzliche Solitärbebauung zwischen Straße B entlang der Gewerbeschienen und dem Lokschuppen vorgeschlagen. Im Laufe der Rahmenplan-Bearbeitung hatte sich ein ungünstiges Verhältnis zwischen öffentlicher Fläche und Nutzflächen gezeigt. Daher wurde versucht, an städtebaulich vertretbaren Stellen ergänzende Baumöglichkeiten in die Rahmenplanung zu integrieren. Mit diesem Solitärbaukörper wurde auf die veränderte Situation im Bereich Stadtwerke reagiert; die stadträumliche Verbindung wie im Wettbewerb vorgesehen zwischen diesen beiden Arealen ist nicht mehr möglich.
- Zusätzlich wird das „Wohnen am Park“ nochmals untersucht. Die Blickbeziehungen ins Grüne sollten gesichert werden, aber auch eine gute Ausnutzung der Baufläche gewährleistet werden. Daher wurde ausgelotet, ob die Höhenentwicklung angepasst werden kann. Der Rahmenplan 2014 enthält dazu den Vorschlag die unmittelbar an die Grünanlage angrenzenden Gebäude teilweise um ein Geschoss zu erhöhen (im Wechsel III-geschossige und IV-geschossige Bebauung). Diese moderate Erhöhung der Baukörper ist am Rand der Freifläche städtebaulich möglich.
- Im Bereich der Braunenstraße mussten die Baufelder etwas angepasst werden. Dies ergab sich durch die Ergebnisse der Vorabschätzungen zum Lärmschutz. Die Öffnungen mussten im Sinne einer guten Wohnqualität im Quartiersinneren reduziert werden.
- Die Ergebnisse der Erschließungsplanung ergaben weitere Anpassungen im Rahmenplan. Dieser enthält nun an der Hirschbachstraße eine Fläche, auf der optional eine Bushaltestelle möglich ist. Ebenso wird klargestellt, dass aus der Planstraße A keine Ausfahrt für den allgemeinen motorisierten Verkehr auf die Hirschbachstraße möglich ist.
- Außerdem wurde ein Korridor für einen Steg über die Bahngleise hinweg in Absprache mit der Bahn definiert.
- Die Gestaltung des Quartierseingangs von der Düsseldorfer Straße wurde näher untersucht. Hier wird sich in Zukunft an prominenter Stelle eine Trafostation für die Gebietsversorgung befinden. Eine gestalterische Einbindung dieser Anlage mit Mauer, Rankgürtel und Baum wird vorgeschlagen.
- Ebenso wurden weitere Alternativen für die Einbindung von Wasser in den Rahmenplan geprüft. Da eine abschließende Beurteilung nicht möglich war, wurde nur schematisch dargestellt, dass zwischen Wohnquartier und Lokschuppen sowie am südlichen Ende des Parks eine Gestaltung mit Wasser anzustreben ist.

Aufgrund der topographischen Besonderheiten des Baugebietes war für die Planung „Stadtoval“ ein besonders enger Abgleich zwischen Rahmenplan und Erschließungsmöglichkeiten des Geländes notwendig. Im Vergleich zu den sonstigen Planungen ist nicht nur eine schwierige Topographie zu beachten, sondern eine umsetzbare und erschließbare neue Geländesituation musste planerisch erst entwickelt werden. Dabei waren verschiedenste Faktoren zu beachten, dazu gehörte das begrenzte Platzangebot genauso wie der Wunsch zwischen Bahnlinie und Braunenstraße nebeneinander sowohl Gewerbe, Straßen, Freifläche und Wohnen unterzubringen. Die notwendigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen im Straßenraum und die Bebaubarkeit mussten passgenau aufeinander abgestimmt werden, da ansonsten eine Umsetzbarkeit der Planung in Frage zu stellen gewesen wäre. Parallel zur städtebaulichen Rahmenplanung wurde daher eine Erschließungsplanung im Vorentwurf beauftragt. Diese Phase hat einen längeren Bearbeitungszeitraum in Anspruch genommen.

Der Rahmenplan mit Stand vom 03.02.2015 fasst alle Voruntersuchungen und Beratungsergebnisse seit der Wettbewerbsphase zusammen. Die städtebauliche Grundaussage des Wettbewerbs mit der Aufteilung in 3 Gebietsteile (Gewerbe, Park und Wohnen) sowie ergänzenden Flächen im Umfeld des Lokschuppens bleibt erhalten. Er berücksichtigt aber die Erschließungsbedingungen und wurde auch auf Umsetzbarkeit geprüft (Abschnittsbildung,

Lage von Tiefgaragenzufahrten, etc.). Er bildet die städtebaulich-konzeptionelle Grundlage des Bebauungsplans.

Im Laufe der Bearbeitung des Rechtsplanes wurden hinsichtlich der Ausnutzung von Baufeldern bzw. der Größe öffentlicher Verkehrsflächen nochmals im Umfeld des Lokschuppens Anpassungen vorgenommen; dies betrifft den Bereich zwischen Lokschuppen und Straße A (Rahmenplan Stand 03.02.2015). Die Lage des Kopfgebäudes, die Gliederung, die Höhenentwicklung und selbständige Erschließbarkeit wurden vertieft untersucht. Dieses Gebäude ist ein wichtiges Gelenk im Gebiet, steht aber an einer schwierigen Stelle (Höhenversprung im Gelände, wenig direkte Anfahrmöglichkeiten, etc.). Außerdem sollte das Nutzungspotential ausgewogen sein, aber das Gebäude sollte keine Konkurrenz zum Lokschuppen darstellen und auch nicht den Zugang zum Gebiet verstellen. Darüber hinaus waren auch noch die Abstände zur benachbarten Grün- und Wasserzone bzw. zum südlichen Wohngebietsrand und den öffentlichen Wegen zu beachten.

Durch die bahnrechtliche Freistellung (Entwidmung) durch das Eisenbahnbundesamt (16.08.2011) ging die Planungshoheit für das Baustahlareal auf die Stadt Aalen über. Somit sind in diesem Bereich die Voraussetzungen für die Aufstellung eines Bebauungsplanes und die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers gegeben. Im Gegensatz zum Rahmenplan umfasst der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 04-02/3 „Stadtoval“ nach Süden nicht alle Flächen der Rahmenplanung, die die Gesamtplanung in mittelfristiger Perspektive abbildet. Am Südrand besteht noch eine Bahntankstelle, die derzeit als Bahnbetriebsfläche der kommunalen Planungshoheit entzogen ist. Ebenso sind auf den Flächen im südwestlichen Bereich (westlich der Gewerbeschiene entlang der Bahn) derzeit noch genutzte Bahnanlagen vorhanden. Eine vollständige Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes ist ohne diese Flächen nicht möglich. Daher sind im Bebauungsplan-Entwurf im Süden und im Westen des „Stadtovals“ Teilflächen, die im Rahmenplan überplant sind, (noch) nicht enthalten. Sie bilden gerade im Bereich der Bahntankstelle einen weit in das Gebietsinnere hinein ragenden „weißer Fleck“. Derzeit wird davon ausgegangen, dass in absehbarer Zeit die beschriebenen „restlichen Bahnflächen im Umfeld des Baustahlareals“ ebenfalls entwidmet werden können und eine Einbeziehung in das Bebauungsplan-Verfahren ermöglicht wird.

Der Gemeinderat hatte in seiner öffentlichen Sitzung am 18.09.2008 die Aufstellung des Bebauungsplanverfahrens „Stadterweiterung östlich Bahnhof“, Plan Nr. 04-02/2 beschlossen. Zum damaligen Zeitpunkt war noch nicht gesichert, dass die Stadt das „Baustahlareal“ erwerben kann. Unsicher war auch, welche Nachfolgenutzungen von den damaligen Grundstückseigentümern angestrebt werden. Um einer denkbaren städtebaulichen Fehlentwicklung entgegensteuern zu können, wurde von der Stadt Aalen vorsorglich ein Planungsverfahren eingeleitet. Das damalige Verfahren umfasste das gesamte Gebiet des städtebaulichen Wettbewerbs. Nachdem nun für den Bereich Baustahlareal sowohl die Erschließungsmöglichkeiten als auch die Nutzungsvorstellungen über eine intensive Planungsphase (Erschließungsplanung und städtebaulicher Rahmenplan) geklärt werden konnte, sollen für einen ersten Abschnitt des Wettbewerbsgebietes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Gebietsentwicklung geschaffen werden. Für den Teilbereich des Stadtovals (ohne das Gaskesselgelände im Süden) soll nun ein neues Bebauungsplanverfahren im Sinne des § 13 bzw. 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Soweit der B-Plan Nr. 04-02/3 dieses „alte B-Plan-Verfahren“ überlagert, soll es aufgehoben werden.

## **2. Lage und Umfang des Plangebiets, Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich wird im Westen von den Gleisanlagen begrenzt. Im Norden und im Osten ergibt sich die Begrenzung durch die Düsseldorfer Straße und Braunenstraße. An der Einmündung der Hirschbachstraße verspringt die Geltungsbereichsgrenze auf die östliche Grundstücksgrenze der vorhandenen Grünfläche (Flst.-Nr. 3264/2) bis zur Schelmenstraße, wo diese die südliche Grenze bildet. Von der Einmündung Schelmenstraße in die Hirsch-

bachstraße verläuft die Geltungsbereichsgrenze nach Westen mit einem Einschnitt der Gleisanlagen zur Bahntankstelle. Diese Flächen sind vom Geltungsbereich ausgenommen.

Das Gesamtgebiet hat eine Fläche von ca. 5,91 ha.

Maßgebend ist der Geltungsbereich, wie er im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans dargestellt ist. Im Geltungsbereich liegen die Grundstücke mit den Flurstücksnummern 578/2, 578/13, 578/15, 578/17, 578/18, 3028, 3264/2, 3266/6 und Teilflächen der Flurstücke 653/3, 3046, 3257/2.

### 3. **Bebauungsplanverfahren**

Der neue Bebauungsplan Nr. 04-02/3 „Stadtoval“ soll als Bebauungsplan der Innentwicklung gemäß § 13a Baugesetzbuch im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Die Anwendungsvoraussetzungen gemäß §13a Abs.1 Nr. 2 BauGB, den Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren durchzuführen, sind gegeben, weil der Bebauungsplan der Nachverdichtung und anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dient und

- der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Abs. 4 Satz 4 in der Abwägung zu berücksichtigen wären (Vorprüfung des Einzelfalls, siehe 3.1 und Anlage B)
- keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen,
- keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b genannten Schutzgüter bestehen.

Der Bebauungsplan setzt eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung von ca. 22.000 m<sup>2</sup> und damit über 20.000 m<sup>2</sup> fest.

Daher wurde eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum BauGB genannten Kriterien durchgeführt, um einzuschätzen, ob der Bebauungsplan erhebliche Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Abs. 4 Satz 4 in der Abwägung zu berücksichtigen wären.

Die Bebauungsplanaufstellung erfolgt gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB nach den Vorschriften des § 13 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 BauGB. Dies bedeutet, dass:

- von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4,
- vom Umweltbericht nach § 2a,
- von der Angabe nach § 3 Abs.2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind,
- sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs.4 BauGB abgesehen wird und
  
- § 4c (Überwachung von erheblichen Umweltauswirkungen) nicht anzuwenden ist sowie
- mögliche Abweichungen von Darstellungen des Flächennutzungsplans, soweit die geordnete städtebauliche Entwicklung nicht beeinträchtigt wird, im Wege der Berichtigung nach § 13a Abs.2 BauGB angepasst werden können. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung bleibt beziehungsweise wird mit der Bebauungsplanaufstellung gewährleistet.

Für das Plangebiet erfolgte bereits 2008 der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan. Der Geltungsbereich umfasste dabei einen größeren Umgriff. Aus verschiedenen Gründen wird das Verfahren in diesem Flächenumgriff nicht mehr weiterverfolgt. Im Rahmen dieses früheren Bebauungsplanverfahrens erfolgten bereits verschiedene Informations- und Beteiligungsschritte zur Darstellung der Planungsziele. Zum Einen wurden die Wettbewerbsergebnisse der alternativen Plankonzepte, als Grundlage der weiteren städtebaulichen Planung öffentlich ausgestellt und verschieden präsentiert. Zum Anderen wurde bereits 2011 eine formale frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Mit Kenntnis der damaligen Anregungen aus diesem Verfah-

rensschritt wurde der vorliegende Bebauungsplanentwurf erstellt. Daneben fanden weitere frühzeitige Informationen der Öffentlichkeit zur geplanten Gebietsentwicklung statt, dazu gehören unterschiedliche Informationsveranstaltungen im Bereich Hirschbach, öffentliche Führungen auf dem Gelände (z.B. am 03.10.2014) und eine öffentliche Sitzung des Verwaltungs- und Finanzausschusses auf dem Gelände (30.04.2014).

Als nächster Verfahrensschritt erfolgen die öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes Plan Nr. 04-02/3 (Stand 03.02.2015) nach § 3 Abs. 2 sowie die Beteiligung nach § 4 Abs. 2.

Das Plangebiet ist nach der ursprünglichen bahnbetrieblichen und gewerblichen Nutzung (Ende 2002, Räumung 2003), dann als Lager- und Abstellflächen untergenutzt, derzeit brach gefallen. Die heutige Situation ist in Bezug auf die Flächenausnutzung und städtebauliche Einbindung keine adäquate Nutzung im Hinblick auf die Standortlage und die Umfeldprägung.

Die Planaufstellung für eine geordnete Entwicklung dient der Wiedernutzung im Sinne des sparsamen Umgangs mit Boden und somit der innerstädtischen Nachverdichtung. Sie ist damit eine wesentliche Maßnahme der städtebaulichen Innenentwicklung.

### **3.1 Ergebnis der Vorprüfung im Einzelfall**

Die 'Vorprüfung nach § 13a Abs. 1 Nr. 2 BauGB zur Zulässigkeit der Aufstellung des Bebauungsplans "Stadtoval", Plan-Nr. 04-02/3, im beschleunigten Verfahren' vom 03.02.2015 (Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur) kommt zum Ergebnis, dass das Vorhaben zu keinen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen führt (siehe Anlage B, Grünordnungsplan, Eingriffs-/Ausgleichsbilanz, Vorprüfung). Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die vorgesehenen Festsetzungen zu einer Verbesserung des Ist-Zustandes führen. Auf der Grundlage dieser Prüfung ist die Aufstellung der Bebauungsplanung für das Gebiet im beschleunigten Verfahren als zulässig anzusehen.

## **4. Übergeordnete Planaussagen / Planungsrechtliche Situation**

### **4.1 Regionalplan Ostwürttemberg**

Aalen zählt mit seinen ca. 68.000 Einwohnern zu einem der Mittelzentren der Region Ostwürttemberg. Der Mittelbereich Aalen mit ca. 128.000 Einwohnern wird aus den Städten und Gemeinden Aalen, Abtsgmünd, Bopfingen, Kapfenburg, Neresheim und Oberkochen gebildet.

Die Region Ostwürttemberg ist die einzige Region Baden-Württembergs, die kein ausgewiesenes Oberzentrum aufweist. Gemeinsam mit den drei übrigen Mittelzentren der Region – Schwäbisch Gmünd, Heidenheim und Ellwangen – übernimmt Aalen daher teilweise die Versorgungsfunktion eines Oberzentrums. Damit kommt allen vier Mittelzentren der Region – also auch der Stadt Aalen - die Aufgabe zu, "neben der Grundversorgung für ihren Nahbereich und den gehobenen und spezialisierten Bedarf an Gütern und Dienstleistungen für ihren Mittelbereich auch alle Teile der Region, in funktioneller Abstimmung miteinander, ausgewogen mit Gütern und Dienstleistungen des hoch spezialisierten Bedarfs (oberzentrale Einrichtungen) zu versorgen", (2.1.2.1 (Z) Regionalplan Ostwürttemberg).

Die Stadt Aalen ist Teil der Entwicklungsachse (Schorndorf -) Schwäbisch Gmünd - Aalen - Bopfingen (- Nördlingen). Die Wiedernutzung innerstädtischer Brachflächen entspricht dem Grundsatz des Regionalplans, die Siedlungsentwicklung der Region Ostwürttemberg vorrangig auf Siedlungsbereiche an den Entwicklungsachsen mit ihren leistungsfähigen Bandinfrastrukturen -Schiene, Straßen und Trassen der Energieversorgung sowie auf Siedlungsbereiche der Zentralen Orte mit ihren besonders guten sozialen und kulturellen Versorgungseinrichtungen auszurichten (2.3.0.1 (G)). Hierbei ist in den Siedlungsbereichen eine gezielte Zunahme der Bevölkerung durch Binnen- und soweit erforderlich durch Außenwanderungsgewinne möglich (2.3.0.2 (G)).



Das Plangebiet ist in der Raumnutzungskarte des Regionalplans 2010 (genehmigt 29.09.1997) von regionalen Vorgaben in ausgenommen, da damals das Plangebiet als Bahnfläche gewidmet war.

#### **4.2 Vorbereitende Bauleitplanung, Flächennutzungsplan**

Der gemeinsame Flächennutzungsplan für die Verwaltungsgemeinschaft Aalen (Aalen-Essingen-Hüttlingen) – einschließlich integriertem Landschaftsplan – wurde am 19.07.2006 wirksam.

Der Flächennutzungsplan stellt für einen großen Teil des Plangebiets Flächen für Bahnanlagen dar. Diese Flächenwidmung als Bahnfläche ist durch das Eisenbahnbundesamt für Flächen im Geltungsbereich bereits aufgehoben.

Neben der Darstellung von Verkehrsflächen befinden sich im südöstlichen Teil des Plangebiets (abweichend vom rechtskräftigen Bebauungsplan) sonstige Grünflächen.

Im Fachplan "Landschaftsplan" sind aufgrund der Bahnnutzung zum überwiegenden Teil des Plangebiets seither keine spezifischen Aussagen enthalten. Unmittelbar östlich schließt die geplante Maßnahmenfläche "M AA-Ost 03" an. Betroffen ist die ortsbildprägende Hangkante zwischen Schelmenstraße und Hirschbachstraße mit zahlreichen Gehölzbeständen.

Die geplanten Inhalte des Bebauungsplans (Wohn-, Misch- und eingeschränkte Gewerbegebiete) können nicht aus dem rechtsgültigen Flächennutzungsplan nach § 8 Abs. 2 entwickelt werden.

Der Flächennutzungsplan wird im Rahmen des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB mit Inkrafttreten des Bebauungsplans im Wege der Berichtigung angepasst. Die Bebauungsplanziele stehen der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung des Gemeindegebiets nicht entgegen, sie formulieren vielmehr die konkreten Planungsziele in der verbindlichen Bauleitplanung und sichern die geordnete städtebauliche Entwicklung. Zu den wesentlichen Zielsetzungen des Stadtleitbildes gehört die Innenentwicklung.

Die Festsetzung von Wohn-, Misch- und Gewerbegebietsflächen im Bebauungsplan ergibt sich aus der vorhandenen und umgebenden Nutzung im Sinne der vorhandenen Baugebietstypik. Sie stellt zudem die Entwicklungsziele der Stadt Aalen dar, den zentralen Stadtbereich als gemischt genutztes Stadtquartier zu entwickeln.

Die bisher im Flächennutzungsplan dargestellte Grünfläche dokumentiert die vorhandene Struktur im südöstlichen Plangebietsbereich. Sie stellt jedoch nicht das tatsächliche Bauplanungsrecht des rechtsgültigen Bebauungsplans dar. Dieser setzt hier Flächen für Versorgungsanlagen fest. Die Entwicklungsziele der Stadt Aalen, dokumentiert im Rahmenplan, sehen hier eine Wohnbauentwicklung in Fortführung des Bestands von Osten entlang der Hirschbach- und Schelmenstraße vor.

#### **4.3 Verbindliche Bauleitplanung, Bebauungspläne**

Innerhalb des Geltungsbereichs bestehen im Bereich der ehemaligen Bahnflächen keine Bebauungspläne. Der südöstliche Planbereich zwischen Hindenburg- und Schelmenstraße ist mit dem Bebauungsplan 04-02 Schelmenstraße (in Kraft seit 11.12.1965) mit der Zulässigkeit von Flächen für Versorgungsanlagen überplant.

Im Nordöstlichen Bereich reicht der Geltungsbereich des Bebauungsplans IV-03/1 Heide und Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Röttenberg mit der Festsetzung von Verkehrsflächen ins Plangebiet (in Kraft seit 10.12.1962).

#### **4.4 Flächen für Bahnbetriebszwecke**

Auf den Flächen westlich der Braunen- und Düsseldorfer Straße befanden sich Bahnbetriebsflächen inklusive eines Ringlokschuppens. Dieser wurde für die nachfolgende gewerblich-industrielle Nutzung abgebrochen. Andere Bahngebäude wurden dagegen durch die Folgenutzung übernommen. Auch während der gewerblichen Nutzungsperiode behielten die Flächen ihre Widmung als Bahnflächen. Erst nach Aufgabe dieser Nutzungen erfolgte die Freistellung von der Bahnnutzung.

Die Flurstücke im Geltungsbereich Nr. 578/2, 578/13, 578/15, 578/17 und 578/18 sind von Bahnbetriebszwecken entbehrlich und im Eigentum der Stadt Aalen sowie Privater. Für das Flurstück Nr. 578/15 erfolgte die Freistellung von Bahnbetriebszwecken mit Bescheid vom 16.08.2011 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Nördlich der Düsseldorfer Straße liegen Bahnflächen mit Betriebsgebäuden. Nach Westen grenzen die Gleisanlagen an. Südlich des Geltungsbereichs befindet sich westlich des Lokschuppens eine Bahntankstelle auf Flurstück Nr. 578 mit zuführenden Gleisen. Diese Flächen sind derzeit noch notwendige Bahnbetriebsfläche und als solche der kommunalen Planungshoheit entzogen.

Sobald eine Freistellung für diesen Teilbereich des Flurstücks Nr. 578 erfolgt, wird die Stadt die Baurechtsschaffung durch Erweiterung des hier in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans oder durch einen weiteren Bebauungsplan schaffen. Derzeit werden Gespräche mit der Bahn zur Verlagerung der Tankstelle an einen anderen Standort geführt.

## **5. Rahmenbedingungen**

### **5.1 Bestandssituation**

Der überwiegende Teil im westlichen Plangebietsteil ist heute Brachfläche: Das sogenannte "Baustahl-Areal" ist in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg auf dem Gelände einer ehemaligen Eisenbahn-Reparaturwerkstatt entstanden, die 1866 gegründet, im Jahr 1955 geschlossen wurde.

Mit der Eröffnung der Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Aalen-Wasseralfingen Mitte des 19. Jahrhunderts begann die Entwicklung im Plangebiet. Neben der Gleisanlage wurde auf dem Gelände eine Eisenbahnreparaturwerkstätte eingerichtet, welche in Ihrer Bedeutung mit mehreren hundert Beschäftigten immer größer wurde und sich im letzten Jahrhundert zum Eisenbahnausbesserungswerk entwickelte. Damit einher ging die Errichtung der Eisenbahnsiedlung im angrenzenden Hirschbachtal. Diese Veränderung war, nach Jahrhunderte langer Stagnation, der Beginn der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Aalen. Das Hirschbachtal, welches bis dahin im offenen Wiesengrund bis zur Stadtmauer führte, musste dafür im Plangebiet eingeebnet werden.

In den 1950er Jahren verlagerte die Bahn ihr Ausbesserungswerk. Das Gelände wurde an die Firma Baustahlgewebe vermietet. Die industrielle Produktion von Baustahlmatten wurde zum Ende 2002 am Standort aufgegeben. Mit Abbau der Anlagen Ende 2003 entstand eine Gewerbebrache mitten in der Stadt.

Die Freiflächen sind überwiegend mit Beton oder Asphalt versiegelt; von den in der Zwischenzeit abgebrochenen Baulichkeiten sind teilweise noch Bodenplatten und Fundamente vorhanden. Nach Südosten sind einzelne kleinflächig unversiegelte Bereiche vorhanden, die mit Schotter abgedeckt sind. In Randbereichen hat sich eine Ruderalvegetation entwickelt.

Im westlichen Plangebietsteil stehen heute nur noch das Hauptverwaltungsgebäude des ehemaligen Ausbesserungswerks im Norden, das jedoch in Teilen durch einen Brand 2014 zerstört wurde, sowie der ehemalige Lokschuppen im Süden, der derzeit zu einem gemischt genutzten Büro- und Dienstleistungsgebäude umgebaut wird.

Die bisherigen Nutzungen im westlichen Plangebietsbereich hatten weder funktionale noch räumliche Vernetzungen in die angrenzenden Quartiere oder über die Bahntrasse zur Innenstadt.

Südöstlich der Hirschbachstraße bzw. nördlich der Schelmenstraße besteht heute eine Grünfläche mit Baumbestand und Kinderspieleinrichtungen. Die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität des Bereichs ist durch die Immissionsbelastungen aus den angrenzenden Straßen sehr eingeschränkt (diese Fläche ist wie oben ausgeführt bisher planungsrechtlich als Versorgungsfläche definiert).

### Verkehrstrassen

Das Plangebiet ist an allen Seiten von Verkehrstrassen umgeben beziehungsweise wird durchquert.

Im Westen liegt die Schienenstrecke der deutschen Bahn, die vom Regional- und Fernverkehr bedient und zusätzlich durch durchfahrende Güterzüge frequentiert wird.

Im Osten verläuft von Süden kommend die Hirschbachstraße (K 3287), die in die Braunenstraße und dann ab dem nördlichen Teil des Areals in die Düsseldorfer Straße und die Charlottenstraße übergeht.

Diese Verbindungsstraße hat sich zwischenzeitlich zu einer wichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraße als wichtige Nord-Südverbindung im östlichen Stadtbereich mit deutlich steigender Verkehrsbelastung entwickelt. Der Straßenzug Hirschbachstraße – Braunenstraße – Düsseldorfer Straße – Charlottenstraße ist zudem Bestandteil der sogenannten Schwerlaststrecke, die durch das Stadtgebiet von Aalen führt. Diese funktionsfähige Verkehrsanbindung für den Großraum- und Schwerlastverkehr bleibt erhalten.

## 5.2 Topografie

Das überwiegende Gelände von den Gleisanlagen im Westen bis zur Düsseldorfer-/Braunenstraße und Hirschbachstraße ist nahezu eben mit einer Höhenlage von ca. 431 m.ü.NN. Gegenüber den Straßenniveaus besteht jedoch ein beträchtlicher Höhenunterschied von ca. 7,0 m im nordöstlichen Bereich zur Düsseldorfer Straße, bis zu 5,0 m im östlichen Bereich zur Braunenstraße und bis zu 3,0 m im südöstlichen Bereich zur Hirschbachstraße.

Die Trasse Hirschbachstraße – Braunenstraße – Düsseldorfer Straße steigt von ca. 431 m.ü.NN im Süden bis 438 m.ü.NN im Norden an. Der Planbereich östlich der Hirschbachstraße (heutige Grünfläche) liegt auf ca. 434 m.ü.NN.

## 5.3 Städtebauliches Umfeld

Im Norden grenzen an das Plangebiet weitere Bahnflächen (dazu gehören auch Betriebsgebäude nördlich der Düsseldorfer Straße) und das Sanierungsgebiet "Soziale Stadt Röttenberg" an.

Östlich des Plangebiets liegen Siedlungsbereiche mit überwiegender Wohnnutzung. Die Nachbarschaft ist durch eine mehrgeschossige Wohnbebauung mit bis zu drei Vollgeschossen charakterisiert. Die Bebauung entlang der Braunenstraße ist eng mit der Bahngeschichte des Standorts verbunden, es handelt sich hier um ehemalige Eisenbahner-Wohngebäude. In den weiteren Reihen nach Osten hin nimmt die Bebauungsdichte bis hin zu Einfamilienhäusern ab.

Nach Süden schließt das Areal der Stadtwerke an, auf dem ehemals der mittlerweile abgebrochene Gasometer stand. Auf dem Gelände befinden sich verschiedene Betriebsgebäude der Stadtwerke, aber auch Wohngebäude und vor allem große befestigte Parkierungsflächen. Von der Hirschbachstraße sind einige kleinere, jedoch städtebaulich prägende Gebäude zu sehen, unter anderen befindet sich das Kulturdenkmal Hirschbachstraße 14 (Verwaltungsgebäude des städtischen Gaswerks als Putzbau mit Zeltdach aus dem ersten Viertel des 20. Jahrhunderts). An das Areal der Stadtwerke grenzen südlich öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Hallenbad und Finanzamt an.

Die Gleisanlagen nach Westen bilden eine Barriere gegenüber der Innenstadt. Nördlich und südlich des „Stadtovals“ bestehen zwei Bahnunterführungen in Richtung Innenstadt, dabei dient die sehr schmale Unterführung Düsseldorfer Straße auch als Straßenverbindung.

## 5.4 Baugrundbedingungen

Zum Plangebietsteil westlich der Hirschbach-, Braunen- und Düsseldorfer Straße liegt eine Baugrundgutachten der Tauw GmbH, Regensburg, vom 12.07.2011 vor, das im Rahmen der Wettbewerbsvorbereitung bzw. der Kaufverhandlungen für das Plangebiet erstellt wurde.

Hiernach stehen im untersuchten westlichen Geltungsbereich unterhalb von Oberflächenbefestigungen und ungebundenen Tragschichten bis in eine Tiefe zwischen 0,5 m und 7,0 m zunächst aufgefüllte Böden an. Die Auffüllmächtigkeiten liegen am westlichen, nördlichen und östlichen Rand tendenziell bei 0-1 m und in der zentralen westlichen, nördlichen und östlichen Fläche bei ca. 1-2 m. Die größten Auffüllmächtigkeiten wurden mit ca. 2-4 m am südlichen Rand sowie mit ca. 5-7 m in der zentralen südlichen Fläche angetroffen. Die aufgefüllten Böden weisen zum Teil technogene Beimengungen aus Ziegel- und Betonbruch sowie ganz vereinzelt geringe Anteile aus Kohle und Schlacke auf. Unterhalb der Auffüllungen stehen überwiegend schluffige Tone in mindestens steifer Konsistenz an. Die Konsistenz nimmt mit der Tiefe zu (halbfest und fest). Der unterlagernde Tonstein wurde am nördlichen und östlichen Grundstücksrand in Tiefen zwischen 2,4 m und 6,0 m erkundet. Am westlichen Grundstücksrand stehen unterhalb der aufgefüllten Böden und oberhalb der Tone schwach schluffige Kiese in überwiegend dichter Lagerung an.

Die bestehenden inhomogenen Bodenverhältnisse sowie die durch das Plankonzept vorgesehene Terrassierung des Geländes und damit neuen Höhenlagen im westlichen Plangebietsbereich machen objektbezogene Baugrunduntersuchungen und Gründungsvorgaben notwendig.

Für den südöstlichen Plangebietsteil liegen keine Erkenntnisse zur Bodenbeschaffenheit vor, auch hier sind objektbezogene Baugrundbeschaffenheit und entsprechende Gründungsvorgaben zu ermitteln.

#### **5.5 Altlastensituation – Abfalltechnische Bewertung**

Altablagerungen und unterschiedliche Verfüllungen sind bekannt, weitere nutzungsbedingte Verunreinigungen sind nicht auszuschließen. Die Bestandssituation wurde im Rahmen der umwelttechnischen Erkundungen von Tauw, 2009 untersucht.

Im Geltungsbereich sind nach Bodenschutz- und Altlastenkataster folgende Altstandorte und Altablagerungen bekannt:

- AS Eisenbahnreparaturwerkstätte, Objekt-Nr. 02150
- AS Baustahlgewebe, Objekt-Nr. 03954.

Im Rahmen der Entsiegelung des Geländes - als vorbereitende Maßnahme für die Gebietserschließung - sollen in der Zeit von April bis September 2015 Fundamente, belastetes Material, etc. soweit wie möglich und erkennbar entfernt werden. Bei folgenden Baumaßnahmen (Erschließung und Hochbau) ist aber damit zu rechnen, dass trotzdem altlasten- und abfallrechtlich relevantes Bodenmaterial auftreten kann, welches ordnungsgemäß zu beseitigen ist. Im Bereich der Gleisanlagen ist möglicherweise mit schädlichen Bodenveränderungen zu rechnen.

#### **5.6 Kampfmittelbeseitigung**

Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen stark bombardierten Bereich im Zweiten Weltkrieg, da es im Umfeld des Bahnhofes Aalen liegt. Über das Plangebiet erfolgte durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst im Regierungspräsidium Stuttgart eine multitemporale Luftbildauswertung. Die Luftbildauswertung beziehungsweise andere Unterlagen ergaben für die Behörde Anhaltspunkte, flächenhafte Vorortüberprüfungen zu empfehlen. In den bombardierten Bereichen konnte bisher das Vorhandensein von Bombenblindgängern nicht ausgeschlossen werden.

Das Gelände soll im Zuge des unterirdischen Abbruchs von möglichen Blindgängern oder Trümmerschutt vorausgehend geräumt werden. Ähnlich wie bei der oben beschriebenen Altlastensituation (siehe Kap. 5.5) kann allerdings unter Umständen eine komplette Räumung nicht gesichert erreicht werden. In Abschnitt C „Nachrichtlich übernommene Festsetzungen,“ ist in Kap. 5 „Kampfmittelbeseitigung“ der Umgang mit Kampfmitteln im Rahmen der Erschließung und Bebauung des Geländes geregelt.

Abbrucharbeiten, wie ausräumen der Kanäle und Stollen im Gelände dürfen daher nicht ohne eine Baugrubenüberwachung durch Truppführer einer gewerblichen Kampfmittelräumfirma mit Befähigungsnachweis §20 SprengG oder KMBD-BW erfolgen.

## **5.7 Geologie und Hydrogeologische Verhältnisse, Grundwasser**

Bereits im Jahr 2009 wurde von der Tauw GmbH eine umwelttechnische Erkundung auf dem Grundstück westlich der Hirschbach-, Braunen- und Düsseldorfer Straße durchgeführt. Danach besteht der Untergrund oberflächennah aus aufgefüllten Böden, die in der Regel von schluffigem, teils kiesigem Ton unterlagert wird, in dem vereinzelt Felsbruch eingelagert ist und der eine braune Farbe aufweist. Es handelt sich nach Gutachten hierbei um quartäre, alluviale Ablagerungen (Auenlehm). Der tiefere Untergrund wird von den Kiesen des Kochers und nachfolgend dem Opalinuston des braunen Jura gebildet.

Die Untersuchungsfläche befindet sich im äußersten Westen laut Gutachten vermutlich noch im Bereich des Porengrundwasserleiters des Kochers, der eine Mächtigkeit von ca. 4 bis 8 m aufweist. Darunter werden Grundwasservorkommen in klüftigen Sand- und Kalksteinhorizonten des braunen Jura vermutet. Die Tone und Mergelsteine des braunen Jura stellen Grundwasserstauer dar. Gemäß der Orientierenden Untersuchungen wird der Grundwasser-Flurabstand des Porengrundwasserleiters mit ca. 10 m angegeben. Die allgemeine Grundwasserfließrichtung ist nach Nordwesten auf den ca. 250 m entfernten Kocher gerichtet.

## **5.8 Wasserschutzgebiete und Hochwassergefahrensituation**

Der Planbereich liegt außerhalb festgesetzter oder geplanter Wasserschutzgebiete.

Die Entfernung zum nächstgelegenen Fließgewässer (Vorflut) beträgt zum Kocher etwa 250 m in westliche Richtung. In Ost-West-Richtung verläuft im Taleinschnitt der Hirschbach, der im Bereich des Plangebiets verrohrt verläuft.

Im Rahmen der Erstellung und Plausibilisierung der Hochwassergefahrenkarte wird das eigentliche Plangebiet im Kartenstand vom September 2014 ohne Überschwemmungsgefahr der HQ 100-Linie dargestellt. Das Plangebiet unterliegt damit keiner direkten Gefährdung durch Hochwasser. Lediglich im Zuge der Hirschbachstraße besteht die Gefahr durch Einstauungen und Überflutungen des Hirschbachs.

## **5.9 Sonstige Fachplanungen**

### Grünkonzept 2009

Im Jahr 2009 wurde unter der Leitidee das „Grüne Netz Stadtnatur“ ein gesamtstädtisches Grün- und Freiraumkonzept als Grundlage für die Stadtentwicklung der kommenden Jahre entwickelt, das insbesondere auch Vernetzungsziele verschiedener bestehender oder neu zu entwickelnder Freiräume in Aalen formuliert. Die Konzeption bildete ursprünglich die Basis für die nicht weiterverfolgte Bewerbung zu Landesgartenschauen 2015 – 2025. Die Konzeption bildet dennoch entscheidende Planungsziele der Grün- bzw. Stadtentwicklung ab.

Für das Plangebiet ist die Anlage einer Parkanlage entsprechend der Wettbewerbs- und Rahmenplankonzeption vorgesehen, die dem Freiraum- und Freiflächenmangel im östlichen Stadtgebiet entgegenwirken soll. Ebenso soll diese innerstädtische Freifläche künftig gemeinsam mit den neuen Wege- bzw. Platzflächen im Stadtoval einer Vernetzung der Siedlungsflächen mit den umgebenden Landschaftsräumen bzw. mit anderen innerörtlichen Grünflächen dienen. Die Verknüpfung verschiedener Stadtquartiere und Lebensräume miteinander ist ein wesentliches Ziel der Stadtentwicklung in Aalen. Qualitätvolle Wegeverbindungen und gut nutzbare Grünflächen sind Grundlage für ein attraktives Aalen.

Im Rahmen des Landeswettbewerbs "Mittendrin ist Leben" erhielt die Stadt Aalen gemeinsam mit sechs weiteren Städten im Land eine Auszeichnung für ihr innovatives Stadtentwicklungskonzept.

### Einzelhandelskonzeption

Als Grundlage einer Einzelhandelskonzeption und als Entscheidungsbasis zu Einzelhandelsentwicklungen liegt ein Gutachten von Dr. Donato Acocella, Stadt- und Regionalentwicklung, Lörrach, als Berichtsentwurf vom 14.04.2009 vor.

Am 22.04.2010 wurde auf der Basis des Gutachtens die Einzelhandelskonzeption für die Stadt Aalen mit geringfügigen Änderungen zum Berichtsentwurf beschlossen.

Als gültige „Aalener Sortimentsliste“ (2009/2010) wurde mit Beschlussfassung des Gemeinderats vom 21.01.2010 für einige wenige Sortimente eine vom Gutachten abweichende Zuordnung hinsichtlich der Zentrenrelevanz vorgenommen.

Gemäß Gutachten liegt das Plangebiet außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs der Kernstadt (vgl. Vorschlag zur Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches der Kernstadt von Aalen, Ziffer 4.2.1 und Karte 6 des Gutachtens).

Das Thema Nahversorgung bildet einen wichtigen Schwerpunkt der Einzelhandelskonzeption. Dies ist für alle Bevölkerungsgruppen ein wichtiger Faktor für eine gute Lebensqualität in einer Stadt, für weniger mobile Bevölkerungsgruppen ist dies jedoch besonders entscheidend.

Dies führt für das Plangebiet zum planungsrechtlichen Ausschluss zentrenrelevanter Sortimente bei Zulässigkeit nahversorgungsrelevanter Sortimente, vgl. Ziffer 10.1.

## **6. Planungsziele und Umsetzungskonzept**

### **6.1 Städtebauliches Konzept**

Die Idee aus dem städtebaulichen Wettbewerb besteht darin, zwischen den noch bestehenden baulichen Relikten aus der Eisenbahnerzeit, - dem Bahnbetriebsgebäude im nördlichen und dem Lokschuppen im südlichen Bereich ein neues Quartier aufzuspannen, das selbst wiederum aus drei Teilen besteht: dem Wohnquartier „Bahnterrassen“, das sich an der ehemaligen Eisenbahnersiedlung im Osten angliedert und ausrichtet, einer „Innovations-schiene“ entlang der Gleise für Forschung und Arbeit sowie dem „Bahnpark“ als alles integrierendem Freiraum.

Die Grunddispositionen des städtebaulichen und freiräumlichen Konzepts aus dem städtebaulichen Wettbewerb von 2009 haben bis heute Gültigkeit. In der darauf folgenden Rahmenplanung wurde der prämierte Entwurf umsetzungsorientiert weiterentwickelt und an aktuelle Rahmenbedingungen sowie die Erschließungsanforderungen angepasst. Im Jahr 2013 wurde eine erste Fassung des Rahmenplans vom Gemeinderat am 18.07.2013 beschlossen. Am 18.09.2014 wurde im Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung und am 17.10.2014 in einer Klausurtagung des Gemeinderates über den Stand der Rahmenplanung informiert. Der aktuelle Stand der Rahmenplanung (aus den Jahren 2013 und 2014) ist im Rahmenplan 03.02.2015 zusammengefasst (siehe auch Kap. 1 Anlass, Ziele und Zwecke der Planung).

### Baustruktur

Das Wohnquartier bildet entlang der Braunenstraße einen klaren Gebietsrand, der baulich über Zwischenbauten verbundene Einzelgebäude gebildet wird und in seiner Kubatur und Geschossigkeit an den östlich bestehenden Gebäuden der Eisenbahnersiedlung orientiert ist. Dieser Rand dient der notwendigen Lärmabschirmung für das Gesamtquartier (siehe Kap. 9.1). Die Erschließungen der Gebäude an der Braunenstraße sollen sich zu dieser orientieren und hier ihre Adresse bilden.

Von hier wechselt die Gebäudehöhe zwischen teilweise 4 bis 5-Geschossen und 3 Geschossen auf sich zum Park hin nach Westen abtappenden Geländeterrassen, was dem Quartier den Arbeitstitel „Bahnterrassen“ gibt. Dies und die leicht versetzte Anordnung der Baukörper um begrünte Innenhöfe ermöglicht eine gute Besonnung der Wohneinheiten und aus nahezu jedem Gebäude und Geschoss eine Sichtbeziehung zum Park. Diese Beziehung zwischen Bebauung und Freiraum ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des künftigen Wohngebietes.

Der Nordrand zur Düsseldorfer Straße und das Umfeld des erhaltenen Lokschuppens sollen als gemischt genutzte Standorte entwickelt werden. Insofern stehen Baustruktur, planungsrechtliche Vorgaben für Erschließung und Höhenlage in enger Wechselwirkung zur gewünschten Nutzungsstruktur. Erklärtes Ziel des Satzungsgebers ist es eine Monostruktur zu vermeiden. Das „Stadtoval“ insgesamt, aber auch das Wohnquartier „Bahnterrassen“ soll ein lebendiges Stadtviertel mit einem interessanten Nutzungsangebot sein. Das historische Gebäude des Lokschuppens wird zur Zeit in Wert gesetzt und neuen Nutzungen zugeführt. Eine frühzeitige Entwicklung dieses Bereichs ist als Chance zur Initialzündung für das Gesamtquartier zu sehen.

Die Gebäudeachse entlang der Bahn bildet den westlichen Quartiersrand für eine vielfältige Mischung aus gewerblichen und kulturellen Nutzungen. Den nördlichen Abschluss bildet das vorhandene Bahnbetriebsgebäude, das wiederaufgebaut als „Kulturbahnhof“ öffentliche wie auch privatwirtschaftliche Kulturangebote aufnehmen soll.

Nach Süden können sich verschiedene Nutzungen ansiedeln: nicht störendes Gewerbe zur Lärmabschirmung – z.B. Nutzungen im Bereich Forschung und Innovation, Dienstleistung, Beherbergung und andere.

Zwischen Hirschbachstraße und Schelmenstraße im südöstlichen Plangebiet wird der Siedlungsbestand des Hirschbachtals ergänzt; gleichzeitig bildet das neue Quartier ein neues Gegenüber zum Lokschuppenareal und unterstützt somit die Verbindung über die stark frequentierte Hirschbachstraße hinweg.

#### Freiraum

Der Freiraum unterstützt die klare städtebauliche Gliederung des Entwurfsgebiets und verbindet die Teilräume der Stadt. Das Nord-Süd-verlaufende Freiraumband führt die Wege aus der Stadt mit den Wegen und Grünverbindungen in die Landschaft zusammen, die durch das Wohngebiet in Richtung Galgenberg verlaufen (dazu können die Bahn-Unterführungen, ein neuer Steg, die Düsseldorfer Straße, die Straße A im Wohngebiet „Bahnterrassen“ und etliche über Gehrechte gesicherte Wegeverbindungen im Gebiet zählen).

Das Freiraumband besteht aus einer zentralen nördlichen Platzfläche am künftigen „Kulturbahnhof“, einer großzügigen Grünfläche als Bahnpark und einer südlichen Platzfläche, die als Verteiler im städtebaulichen Gefüge fungiert und daher auch nach Osten bis zur Hirschbachstraße führt. Die Platzfläche definiert damit auch die Eingangssituation von Osten. Südlich des neuen Wohngebietes wird, Bezugnehmend auf den (verdolten) Hirschbach, der das Plangebiet tangiert, soll das Element Wasser in das neue Stadtquartier integriert werden. In welcher Form dies in der geplanten Grünfläche oder im öffentlichen Raum südlich des Wohngebietes möglich ist, müssen die auf die Rahmenplanung aufbauenden Entwurfsüberlegungen zu Grün- und Freiraum ergeben. Ziel der städtebaulichen Planung ist es, auf diese Weise eine Belebung des Quartiers zu erreichen. So könnte eine lebendige Abfolge von Platz-, Grün- und Wasserflächen entstehen. Dies würde einem angenehmen Aufenthalt im Quartier „Stadtoval“ dienen. Ebenso würde der gewünschte Effekt der Vernetzung gestützt. Attraktive öffentliche Räume regen eher dazu an, die sog. weichen Verkehrsarten vermehrt zu nutzen. Insofern kann eine zunächst höhere Aufwendung für die Gestaltung der öffentlichen Räume im Quartier nicht nur zu einem höheren Wohnwert im Quartier, sondern auch zu einer Bereicherung im Umfeld beitragen. Ganz selbstverständlich können so Begegnungsräume für die Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Quartiers und der umgebenden Wohngebiete entstehen, ein Austausch zwischen allen Nutzern und Besuchern des Quartiers wird erleichtert. Durch interessante öffentliche Räume können auch Verkehrsbelastungen reduziert werden, da gut gestaltete Wegebeziehungen eher angenommen werden - dies entspricht den Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Aalen.

## **6.2 Erschließungskonzept**

Das Gebiet „Stadtoval“ soll in Bauabschnitten erschlossen werden. Daher kann die folgende Beschreibung letztendlich erst mit der gesamten Aufsiedlung erreicht werden. Zwischen-

stände sind aufgrund der Gebietsgröße und derzeit noch fehlenden Flächen im Südenwesten des Plangebietes unvermeidbar.

Das Erschließungskonzept sichert eine funktionsfähige Anbindung und Erschließung der einzelnen Quartiersbereiche. Eine Veränderung der umgebenden Verkehrsflächen wird weitgehend – insbesondere an der Ostseite des „Stadtovals“ – vermieden. Trotz der in der zeichnerischen Darstellung „groß“ wirkenden öffentlichen Verkehrsfläche an der Hirschbachstraße ist hier eine „Trennung“ der Verkehrsfunktionen für den motorisierten Verkehr gegeben (siehe folgende Erläuterungen), da an dieser Stelle keine allgemeine Zufahrt in das neue Quartier geplant ist.

#### Übergeordnete Verkehrserschließung

Die übergeordnete Erschließung ist über die Süd-Nordverbindung des Straßenzugs Hirschbachstraße – Braunenstraße – Düsseldorfer Straße – Charlottenstraße ausreichend gegeben. Das Plangebiet erhält zwei räumlich getrennte Anbindungen der jeweiligen Nutzungsbereiche, so dass auch keine Beeinträchtigungen der Verkehrsabwicklungen auf der übergeordneten Verkehrsstrasse zu erwarten sind.

#### Zwei Erschließungsachsen

Die zwei Nutzungsbereiche des westlichen Plangebietsteils werden durch zwei Haupterschließungsstränge erschlossen.

Das Wohnquartier ist von Norden über einen Anschluss an die Düsseldorfer Straße angebunden, der im östlichen Bereich parallel zur Braunenstraße nach Süden führt und über kurze Wege die Anfahbarkeit des jeweiligen Wohnstandorts sichert. Die Tiefgaragen der östlich hiervon liegenden Grundstücke/Gebäude des Quartiersrandes zur Braunenstraße werden direkt von der Planstraße A erschlossen. Die Erschließungsachse (Planstraße A) endet mit einer Wendemöglichkeit für PKW. Für Versorgungsfahrzeuge soll eine Überfahrt der Platzfläche und damit eine Anbindung an die Hirschbachstraße ermöglicht werden.

Die zweite Erschließungsachse (Planstraße B) führt von Süden mit Anbindung an die Hirschbachstraße östlich der bahnparallelen Gebäudeachse nach Norden und gewährleistet die Erschließung dieses Entwicklungsbereichs. Die Zufahrt der Gewerbeachse erfolgt damit von Süden. Die Zufahrt zum Kulturbahnhof ist von Norden vorgesehen. Zwischen den beiden Nutzungsbereichen soll die Durchfahrt der Planstraße B für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen werden.

Die südliche Anbindung liegt außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans und kann aufgrund der noch bahnbetrieblichen Nutzungsüberlagerung noch nicht planungsrechtlich gesichert und realisiert werden. Interimsweise wird die Erschließung nach Norden über den Platz gewährleistet.

#### Wohnwege, private Erschließungsflächen

Das zentrale Wohnquartier „Bahnterrassen“ wird durch offene Blockstrukturen gebildet. Von der Erschließungsachse (Planstraße A) führen private Erschließungsflächen nach Westen zwischen diese Gebäudegruppen, an die die jeweiligen Tiefgaragen angebunden sind.

Die Wohnwege sind Erschließungsstiche, eine Durchfahrt nach Westen ist nicht möglich; hier besteht lediglich jeweils eine wichtige fußläufige Anbindung.

#### Fuß- und Radwegenetz

Die Grundstruktur bildet ein Wegesystem, das die unterschiedlichen Nutzungsbereiche miteinander verbindet und das Plangebiet an die bestehende Siedlungsstruktur anbindet. Es ist im Sinne des gemischt genutzten öffentlichen Raums eng an der Fahrerschließung orientiert. Ergänzt wird das Wegesystem entlang des Freiraumbandes und dessen Platzfolge bzw. durch ein Gehrecht für die Allgemeinheit am nord-östlichen Plangebietsrand zur Braunenstraße hin.

Damit ist sowohl eine gute und direkte Nord-Süd wie auch Ost-West-Verbindung gegeben und ermöglicht kurze Wege zu benachbarter Infrastruktureinrichtungen und zur Erholung in die umgebende Landschaft.

Für die weitere Anbindung nach Westen aus dem Plangebiet heraus ist in der Rahmenplanung ein Steg über die Gleisanlagen vorgeschlagen. Damit wäre eine kurze Anbindung an die Innenstadt wie auch an den Bahnhof gewährleistet und die urbane Lagegunst des Plan-



gebiets optimal genutzt. Im Bebauungsplan-Entwurf ist ein Korridor nachrichtlich dargestellt, in dem der Bau eines Steges aufgrund der Leitungs- und Gleisführung denkbar wäre. Die Umsetzung eines solchen Steges wird parallel zum Bebauungsplan-Verfahren geprüft.

Die beiden bestehenden Unterführungen sollen gestalterisch aufgewertet werden.

Für die Unterführung Düsseldorf Straße ist eine Sperrung für den Autoverkehr/MIV vorgesehen. Damit entsteht eine attraktive Verbindung Fußgänger und Radfahrer. Die Hirschbach-Unterführung soll außerdem am östlichen Ende aufgeweitet werden. Die Flächen sind teilweise heute noch Bahnbetriebsflächen, mit der Entbehrlichkeit vom Bahnbetrieb kann die Zuführung zum Stadtoval jedoch attraktiver gestaltet werden.

Die beiden angestrebten Aufwertungen der Unterführungen dienen einer besseren Vernetzung mit der Innenstadt bzw. mit nördlich davon liegenden Potentialflächen für die künftige Stadtentwicklung. Die Unterführungen sind nicht Bestandteil des Plangebietes B-Plan Nr. 04-02/3. Die künftigen Entscheidungen zu Art und Umfang der Ausführung haben aber keine Auswirkungen auf die planungs- und bauordnungsrechtlichen Festsetzungen im Plangebiet. Die beschriebene Verbesserung der Anbindung des Stadtquartiers ist aber grundsätzlich für die Wertigkeit und Attraktivität des neuen Quartiers bzw. des Stadtraums von hoher Bedeutung.

Innerhalb des Plangebiets wird im städtebaulichen Rahmenplan auch eine kleinräumige Vernetzung der Nachbarschaften vorgeschlagen. Ohne dass hierfür planungsrechtliche Festsetzungen getroffen werden, eignen sich hierfür beispielsweise Fußwege aus den Innenhöfen in die Parkanlage, an die privaten Erschließungsflächen oder an die Erschließungsstraße.

#### Öffentlicher Nahverkehr

Das Plangebiet wird durch die auf der Hirschbachstraße – Braunenstraße verkehrenden Buslinien versorgt. Der Flächenbedarf für einen neuen Haltepunkt in Höhe der Hirschbachstraße / Lokschuppen ist westseitig der Straße berücksichtigt.

Durch die vorhandenen Anbindungen nach Westen beziehungsweise den geplanten Steg kann zudem eine gute Anbindung an den Zentralen Omnibusbahnhof sowie den Bahnhof ermöglicht werden.

#### Parkierung

Die privaten Parkieranlagen sind innerhalb der Baugrundstücke nachzuweisen.

Im Wohngebiet „Bahnterrassen“ sind hierzu überwiegend Tiefgaragen vorzusehen. Die Parkierung auf den gewerblichen Flächen ist auf den westlichen Grundstücksbereichen entlang der Bahnlinie oder in Tiefgaragen zu realisieren. Mit der Entwicklung eines Nutzungskonzepts für den „Kulturbahnhof“ ist auch ein Parkierungskonzept zu entwickeln. Parkierungsflächen stehen eingeschränkt westlich des Bestandsgebäudes oder nördlich zur Verfügung. In wie weit die Flächen des ehemaligen Pförtnergebäudes zur Verfügung stehen ist von dessen Erhalt bzw. Abbruch abhängig. Im Wettbewerbsplan bzw. in der Rahmenplanung sind die Möglichkeiten für die Schaffung eines durchgrünten Parkplatzes dargestellt. Dies würde allerdings den Abbruch des derzeitigen Pförtnergebäudes voraussetzen. In Verbindung mit der Schaffung eines solchen Parkplatzes wäre auch eine Aufweitung des östlichen Ausgangs aus der (beengten) Unterführung Düsseldorf Straße erreichbar. Eine Parkierungskonzeption für die angestrebten kulturellen Einrichtungen im „Stadtoval“ muss die Erreichbarkeit des benachbarten Stellwerks beachten. Am nordwestlichen Ende des Plangebietes liegt ein Stellwerk der Bahn. Diese für den Bahnbetrieb unverzichtbare Anlage ist nur über das Quartier „Stadtoval“ anfahrbar. Daher ist im Bebauungsplan zwischen den Bestandsgebäuden ein Geh- und Fahrrecht eingetragen.

Entlang der Erschließungsachsen Planstraße A und Planstraße B werden öffentliche Parkplätze für Besucher realisiert.

### 6.3 Ziele des städtebaulichen Rahmenplans

Aufgrund seiner Größe und innenstadtnahen Lage ist das Plangebiet von erheblicher städtebaulicher, wohnungswirtschaftlicher und struktureller Bedeutung und bildet zwischen Innenstadt und Oststadt einen wesentlichen Baustein der Stadtentwicklung.

Hervorzuheben ist hierbei, dass die Stadt wenig zentral gelegene, ebene und gut erschlossene Flächen hat, die gewerblich genutzt werden können; außerdem ist das Stadtoval in seiner Gesamtheit eines der wenigen Beispiele mit Entwicklungspotenzial für gemischt genutzte Quartiere. In den letzten Jahren ist eine verstärkte Nachfrage nach innerstädtischem Wohnungsangebot zu verzeichnen.

Dabei spielt die Vernetzungsfunktion eine große Rolle: die bauliche Anbindung der östlichen Siedlungslagen im Hirschbachtal an das neue Quartier und die vielfältigen Wegeverbindungen in und durch das Quartier mit Querungen der Gleisanlagen zur Anbindung an die Innenstadt und den Bahnhof sind wesentliche Teile davon. Diese vielfältigen Verbindungen zwischen den verschiedenen Lebensräumen und Quartieren in der Stadt entsprechen den übergeordneten Zielen der Stadtentwicklung.

Hervorzuheben ist zudem die freiräumliche Vernetzung, die einem übergeordneten gesamtstädtischen Grünkonzept folgt und mit der zentralen Grün- und Parkfläche Freiraumangebote für den gesamten Stadtbereich bietet.

Folgende Entwicklungsziele sind für das Plankonzept von besonderer Bedeutung:

- Vernetzung des neuen Stadtquartiers mit den angrenzenden Stadtteilen
- hohe gestalterische Qualität und vielfältige Nutzbarkeit der öffentlichen Grün- und Straßenräume sowie des Wohnumfelds
- Schaffung einer eigenen Identität / besonderer 'Adressen'
- Baustruktur mit modellhaftem Charakter für eine Flächen schonende und energieoptimierte Bauweise
- innerstädtische Wohnformen mit qualitativollen privaten Freiräumen
- gebäudetypologische Vielfalt und Nutzungsvielfalt
- angemessene, abgestufte Dichte der Bebauung
- harmonische Einfügung des neuen Quartiers in die Umgebung, insbesondere
- angepasste Ausformung des Quartiersendes im Übergang zur Eisenbahnsiedlung östlich der Braunenstraße bei gleichzeitig gewünschter Raumbildung und notwendigem Schallschutz vor Verkehrslärm
- hohe Attraktivität und gute Vermarktbarkeit der Grundstücke
- gebäudetypologische Vielfalt
- Effizienz der Erschließung und Wirtschaftlichkeit der Freiflächengestaltung und der sonstigen öffentlichen Baumaßnahmen
- Anpassung an die ursprüngliche Topographie und damit eine „harmonische Einfügung des neuen Quartiers in die Umgebung“.

Das Plangebiet ist einerseits aufgrund seiner Innenstadtlage, andererseits aufgrund seiner Rahmenbedingungen und Historie nicht mit einer gewöhnlichen Siedlungsentwicklung zur Wohnraumschaffung vergleichbar. Auf den ersten Blick erscheint aufgrund der früheren Nutzung, der Umgebungsbelastung durch Verkehr und der Nähe zu Bahnanlagen das Gebiet als wenig attraktiv und ungeeignet für Wohnen. Seitdem die Überreste der ehemaligen gewerblichen Nutzung abgebrochen sind und das Gelände in der tatsächlichen Größe erfasst werden kann, wird die Dimension der Entwicklungsfläche deutlich. Das beschriebene städtebauliche Konzept reagiert geschickt auf die Einflüsse der Umgebung. Die Gebietsgliederung und die geplante Nutzungsverteilung sorgen für gute Entwicklungsbedingungen. Mit den vorgeschlagenen Geländeterrassen – und damit die Rückkehr zur ursprünglichen Topographie – gelingt es, bestehende Wohnbereiche ganz selbstverständlich zu ergänzen. Trotzdem kann ein Quartier ganz eigener Prägung und mit vielen Vorteilen für das innerstädtische Wohnen entstehen. Die Verteilung der unterschiedlichen Nutzungsarten erlauben eine gute Verbindung von Wohnen und Arbeiten, andererseits ist die Gebietsgliederung auch die Basis für die Bewältigung der im Umfeld vorhandenen Störfaktoren (siehe auch Kap. „Schalltechnische Untersuchung“ und „Bauliche Vorkehrungen zum Schallschutz“).

Mit dem Wettbewerbsergebnis und der nachfolgenden Rahmenplanung liegt ein städtebauliches Konzept mit eigener Gebietsidentität vor. Die Konzeptansätze gilt es bei der Umsetzung zu sichern, damit das Stadtoval als eigenständiges Stadtquartier mit hoher Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität Realität wird.

#### **6.4 Bebauungsplan und Gestaltrichtlinien**

Der Bebauungsplan wird durch Festsetzungen wesentliche Planungsziele festlegen. Dazu gehören insbesondere die räumliche Festlegung der Baustruktur, die Höhenlagen des Geländes und die Gebäudehöhen zur Sicherung der Gebäudestaffelung. Als baulich gestalterische Festsetzungen die Bau- und Dachformen sowie die Gestaltung der öffentlichen und privaten Freiräume unter Berücksichtigung der Geländestaffelung. Hier sollen Bebauungsplanfestsetzungen eine einheitliche und qualitätvolle Umsetzung gewährleisten.

Darüber hinaus werden über Gestaltrichtlinien das städtebauliche Konzept vertiefend erläutert und wesentliche Ziele und Gestaltanforderungen dargelegt. Dabei werden Bebauungsplanfestsetzungen erläutert und weitergehende funktionale und gestalterische Konzeptelemente erklärt. Die Gestaltrichtlinien geben darüber hinaus Empfehlungen zur Gestaltung von Gebäuden und den dazugehörigen privaten Freiflächen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes und die Gestaltrichtlinien sind Vorgaben für die Entwicklung einzelner Baumaßnahmen. Insbesondere die Gestaltrichtlinien sind als Beurteilungsgrundlage im Rahmen der Vermarktung von Grundstücken unverzichtbar, da in solch frühen Projektphasen eher Bau- und Nutzungsideen als etwa „antragsreife“ Bauunterlagen Verhandlungsgrundlage sind.

### **7. Rahmenbedingungen der Umsetzung**

#### **7.1 Stadttechnische infrastrukturelle Erschließung**

Für das Plangebiet wurde ein umfassendes Ver- und Entsorgungskonzept erarbeitet. Die Infrastrukturen werden entsprechend den Anforderungen des Plangebiets realisiert. Das Ver- und Entsorgungskonzept ist eng mit der Erschließungs- bzw. Rahmenplanung verknüpft.

##### Versorgung

Die Verlegung von Wasser-, Fernwärme- und Stromleitungen erfolgt durch die Stadtwerke Aalen. Die Telekom-Leitungen werden hierbei mit verlegt.

##### Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt im modifizierten Mischsystem, das heißt die Dachflächen werden in den Regenwasserkanal (RW), die Straßenflächen in den Mischwasserkanal (MW) abgeleitet.

Jedes Grundstück erhält mindestens einen Hausanschluss für Regen- und Mischwasser. Das Regenwasser wird am südwestlichen Plangebiet in die Hirschbachdole in der Hirschbachstraße eingeleitet. Das Mischwasser wird in den Mischwasserkanal vor der Unterführung Düsseldorf Straße eingeleitet.

Als Bemessungsregen wurde der 10-minütige Kostra-Regen mit einer Wiederkehrzeit von 5 Jahren festgelegt.

#### **7.2 Technische Umsetzung der Gebietserschließung**

##### Abbrucharbeiten

Im Vorfeld wurden bereits alle oberirdischen Gebäude bis auf die zwei nordwestlichen Gebäude ((Kulturkantine (ehemaliges Pförtnergebäude), Kulturbahnhof (ehemaliges Bahnbetriebsgebäude)) bis auf die Bodenplatten zurückgebaut. Diese zwei nordwestlichen Gebäude werden voraussichtlich weiterhin genutzt und in die geplante Bebauung integriert.

Nach Eigentumsübergang auf die Stadt Aalen werden im Anschluss noch vorhandene unterirdische Anlagen abgebrochen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand handelt sich bei den noch abzubrechenden Anlagen um unterirdische Stollen, Boden - und Betonplatten sowie Kellerräume von ehemaligen Gebäuden, unterirdische Drehscheibe der Eisenbahn, Gleisanlagen sowie Entwässerungseinrichtungen.

### Straßen und Wege

#### Äußere Erschließung:

Das Baugebiet wird über von Norden mit der Planstraße A über den Knotenpunkt Stadt-oval/Düsseldorfer Straße und von Süden mit der Planstraße B über den Knotenpunkt Stadt-oval/Hirschbachstraße erschlossen (vgl. Kap. 6.2 Erschließungskonzept).

Die „Straße B“ im gewerblich genutzten Gebietsteil kann zunächst als Verkehrsfläche nur von Norden aus hergestellt werden, da im Süden derzeit noch Bahnflächen vorhanden sind. Allerdings erlauben es vertragliche Regelungen mit der Bahn eine Anbindung der Ver- und Entsorgungsleitungen an den Leitungsbestand in der Hirschbachstraße. Eine Durchbindung der Verkehrswege nach Süden ist erst nach Entwidmung der Bahnflächen machbar.

#### Knotenpunkt Stadtoval/Düsseldorfer Straße:

Der bestehende Knotenpunkt bleibt erhalten. Änderungen erfolgen im abgehenden Ast zum Stadtoval / zur Bahnunterführung. Die Bahnunterführung wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, lediglich Fußgänger und Radfahrer werden die Unterführung zukünftig nutzen. Der Anschluss an das Stadtoval wird ertüchtigt. Als Fahrbahnteiler wird eine Mittelinsel (Tropfen) an der Einmündung in die Düsseldorfer Straße angeordnet. Hierzu sind bauliche Änderungen an der gesamten Signalanlage erforderlich, gegebenenfalls einschließlich der Leitungsquerungen in der Düsseldorfer Straße.

#### Düsseldorfer Straße bis Hirschbachstraße:

Der bestehende Radfahrstreifen bleibt erhalten. Zusätzlich wird zum Stadtoval ein Gehweg mit einer Breite von 2,50 m angeordnet. Dieser wird mittels Hochbordstein von der Fahrbahn abgesetzt.

#### Knotenpunkt Stadtoval / Hirschbachstraße: (außerhalb des Geltungsbereichs)

Die Erschließungsstraße B wird an die Hirschbachstraße angeschlossen. Hierbei kann auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden.

#### Innere Erschließung:

Für die Innere Erschließung besteht die städtebauliche Zielsetzung, dass dieser Bereich als verkehrsberuhigter Bereich (7 km – Zone) angelegt werden soll.

#### Erschließungsstraße Planstraße A – Wohnstraße

Die „Straße A“ soll als Mischverkehrsfläche (ohne Gehwege) mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m und Senkrechtparkplätzen mit 5,00 m Tiefe erstellt werden. Zu den Gebäuden bzw. Stützmauern soll ein zusätzliches Schrammbord mit 0,50 m Breite hergestellt werden.

#### Erschließungsstraße Planstraße B:

Die „Straße B“ wird mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m und einem 2,10 m breiten Gehweg zur westlichen Bebauung sowie 5,00 m tiefen Senkrechtparkplätzen (Richtung Parkanlage) erstellt. Zudem wird ein 1,00 m breiter Randstreifen zwischen Gehweg und späterer Bebauung vorgesehen.

Die privaten Erschließungsflächen (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte/ „GFLr“), im westlichen Teil des allgemeinen Wohngebiets zwischen Grünfläche und „Straße A“, werden im Zusammenhang mit der Hochbebauung von den privaten Bauträgern geschaffen.

### Baufeldübergabe

Nach Durchführung der öffentlichen Erschließungsmaßnahme können zwischen der „Straße A“ und der Braunenstraße bzw. zwischen „Straße A“ und der Grünanlage die Baufelder entsprechend der künftigen Vermarktungskonzeption einzelne Baufelder übergeben werden.

### 7.3 Erschließungsabschnittsbildung

Die Erschließung des Baugebietes erfolgt in verschiedenen Abschnitten, die im Folgendem nach derzeitigem Planungsstand skizziert werden. Mit dem Bau der Erschließungsflächen wird die Grundlage für die Terrassierung des Geländes geschaffen, daher entstehen vor Ort zunächst „Straßendämme“.

#### Bauabschnitt 1 - Dammschüttung der Erschließungsstraßen

Zunächst werden die Dammaufstandsfläche der Baustraßen mit Kalk oder einem Mischbindemittel verbessert. Das für die Straßendammschüttungen erforderliche Betonrecycling (Körnung 0/45) der Abbruchflächen wird mit einem Bindemittel (Zement) verbessert.

Die Dammschulterflächen werden zur Vermeidung von Erosionen mittels Vlies abgedeckt.

Nach Fertigstellung der Dammböschungen werden alle erforderlichen Versorgungsleitungen inklusive der Kontrollschächte für die Hausanschlüsse verlegt. Die Entwässerung der Grundstücke zwischen den Straßendämmen erfolgt über die Kontrollschächte der Hausanschlüsse. Die Straßeneinläufe und Drainagen werden eingebaut.

#### Bauabschnitt 2 - Baustraßen

Es wird die geplante Frostschutz- und Schottertragschicht einbaut. Bei den geplanten Asphaltstraßen – diese werden in der folgenden Ausführungsplanung festgelegt - wird die bituminöse Tragdecksicht eingebaut.

Straße A: Die Straße A erschließt das künftige Wohnquartier. Es wird eine 5,00 m breite Baustraße mit einem 1,50 m breiten Gehweg in Richtung Düsseldorfer / Braunenstraße erstellt. Beidseitig werden 0,50 m breite Bankette mit temporärer Absturzsicherung ausgebildet. Die Pfosten für die Absturzsicherung werden in Hülsen mit geschlossenen Bodenplatten eingebaut. Somit sind die unterhalb der Pfosten verlegten Medienleitungen geschützt.

Straße B: Die Erschließungsstraße B verläuft zwischen Gewerbegebiet „Innovationsschiene“ und geplanter öffentlicher Grünanlage. Sie wird inkl. der Bordsteine, Rinnenplatten und der bituminösen Tragdeckschicht hergestellt. In Gehweg und Parkplätze wird lediglich die kombinierte Frostschutz- und Schottertragschicht eingebaut.

Restliche Erschließungsstraßen:

In die restlichen Erschließungs- und Platzflächen wird lediglich die kombinierte Frostschutz- und Schottertragschicht eingebaut.

#### Bauabschnitt 3 - Erstellung der Gebäude und Grünflächen

Im nächsten Schritt erfolgt die Bebauung der geplanten Gebäude und die Herstellung der Grünflächen inklusive aller erforderlichen Stützmauern. Die verbleibenden Hohlräume zwischen den Neubauten und den bereits geschütteten Straßendämmen werden qualifiziert verfüllt und verdichtet bis auf OK Planum der geplanten Straßen.

#### Bauabschnitt 4 - Straßenendausbau

Verunreinigte Frostschutz- und Schottertragschichten werden auf einer Dicke von ca. 10 cm ausgebaut und ersetzt. Danach erfolgt der endgültige Ausbau der Verkehrsflächen. Die Ausführung muss in der folgenden Ausführungsplanung geklärt werden, städtebaulich angestrebt ist eine Ausführung teilweise in bituminöser Tragdeckschicht/Deckschicht (Straßen) und Betonpflasterflächen (Platzflächen).

Diese Beschreibung bezieht sich zunächst auf die Abschnittsbildung bei der Herstellung von Erschließungsanlagen. Unabhängig davon ist es vorgesehen bzw. möglich die entstehenden Baufelder sowohl im Wohn- wie auch im Gewerbequartier in verschiedenen Entwicklungsabschnitten umzusetzen.

Aufgrund der komplexen Topographie bzw. Höhenvorgabe für das neue Stadtquartier „Stadtoval“ empfiehlt es sich, die „Straße A“ zwar in den oben dargelegten Ausbaustufen, aber in einem Zuge vom Anknüpfungspunkt an der Düsseldorfer Straße bis zum Platz am

Lokschuppen herzustellen. Diese Straße liegt in Dammlage und von dort aus werden die westlich oder östlich liegenden Baufelder im Wohnbereich erreicht und erschlossen.

#### 7.4 Städtebauliche Kenndaten

gemäß Planzeichnung, Planstand 03.02.2015

	Fläche in m <sup>2</sup>	Flächenanteile in %		
Geltungsbereich	59.109	100 %		
Äußere Erschließung	10.836	18 %		
Verkehrsfläche	9.745			
Verkehrsgrün	1.091			
Brutto Plangebiet	48.273			
Wohngebiet WA3 Hirschbach-/Schelmenstraße	1.971	3 %		
Brutto Baugebiet	46.302	78 %	100 %	
Verkehrsfläche	8.416		18 %	
Öffentliche Grünfläche	4.522		10 %	
Versorgungsfläche	219		–	
Netto Baugebiet	33.145		72 %	100 %
Gewerbegebiet	11.264			34 %
Mischgebiet	7.600			23 %
Wohngebiet	14.280			43 %

### 8. Belange des Umweltschutzes

#### 8.1 Umweltbericht / Umweltverträglichkeitsprüfung / Eingriffsregelung

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren durchgeführt. Nach § 13a Abs.2 Nr.1 BauGB entfällt für Bebauungspläne der Innenentwicklung die Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs.4 BauGB.

Da der Bebauungsplan eine Grundfläche größer 20.000 qm festsetzt, erfolgt nach § 13a Abs.1 Nr.2 BauGB eine überschlägige Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der Anlage 2 BauGB, auch unter Berücksichtigung einer weiteren Bebauungsplanaufstellung südlich des Geltungsbereichs, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang erfolgen kann, um das Plangebiet Stadtoval vollständig zu überplanen.

Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht nicht.

Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Natura 2000- oder europäischen Vogelschutzgebieten bestehen nicht.

#### 8.2 Ermittlung der Planauswirkungen

Unberührt bleibt, dass bei der Abwägung die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen sind (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB).

Bei dem Plangebiet handelt es sich überwiegend um einen innerstädtisch vormals bebauten und entsprechend intensiv genutzten, nahezu voll versiegelten und mittlerweile brach gefallenen Stadtbereich.

Zur Ermittlung und Darstellung der Umweltbelange liegen folgende Untersuchungen vor:

- Vorprüfung nach § 13a Abs. 1 Nr. 2 BauGB zur Zulässigkeit der Aufstellung des Bebauungsplans Stadt Aalen „Stadterweiterung östlich Bahnhof (Stadtoval)“ im beschleunigten Verfahren, Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur Stuttgart, Stand 03.02.2015
- Grünordnungsplan einschließlich Eingriffs- Ausgleichsbilanz, Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur Stuttgart, Stand 03.02.2015
- Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung gemäß § 44 BNatSchG, Wick+Partner Stuttgart, Stand 26.09.2014
- Schalltechnischen Untersuchung, BS Ingenieure Ludwigsburg, Stand 10.10.2014

### 8.3 Zusammenfassende Bestandsbeschreibung und Wertung der Schutzgüter sowie Bewertung der Wirkungen der Planung

#### 8.3.1 Boden

Bestand	<p>Teilbereich westlich der Hirschbach-, Braunen- und Düsseldorfer Straße: Durch die Vornutzung als Bahnbetriebsflächen und Gewerbestandort sind die Flächen nahezu vollständig versiegelt. Nach bisherigem Planungsrecht muss von einer möglichen Vollversiegelung ausgegangen werden.</p> <p>Teilbereich südöstliches Plangebiet zwischen Hirschbach- und Schelmenstraße: Die Fläche ist durch den Bebauungsplan 04 – 02 vom 08.07.1965 als Versorgungsfläche – Gas überplant. Planungsrechtlich muss auch hier von einer möglichen Vollversiegelung ausgegangen werden.</p> <p>Auf den Verkehrsstrassen besteht ebenfalls nahezu Vollversiegelung.</p>								
Wertung	Im Hinblick auf das Schutzgut Boden sind die Bodenfunktionen <b>von geringer Bedeutung</b> .								
Wirkung / Bewertung	<p>Die Bodenfunktionen profitieren in besonderem Maße von der Planung. Vor allem die Entsiegelung von Flächen, vorgesehene Gründächer und die Anlage von Gärten und öffentlichen Grünflächen wirken sich positiv aus. Gegenüber des vorher möglichen 100 %-igen Versiegelungsgrads stellt sich die Situation nach Durchführung der Maßnahme folgendermaßen dar:</p> <table><tr><td>Versiegelte Fläche (Gebäude, Verkehr):</td><td>39 %</td></tr><tr><td>Teilversiegelte Fläche (Pflaster, wasserg. Decke):</td><td>25 %</td></tr><tr><td>Begrünte Dachflächen:</td><td>21 %</td></tr><tr><td>Entsiegelte Flächen (öffentliche Grünflächen, Gärten)</td><td>15 %</td></tr></table> <p>Im Hinblick auf das Schutzgut Boden sind <b>positive Auswirkungen / Verbesserungen</b> auf die Bodenfunktionen zu erwarten.</p>	Versiegelte Fläche (Gebäude, Verkehr):	39 %	Teilversiegelte Fläche (Pflaster, wasserg. Decke):	25 %	Begrünte Dachflächen:	21 %	Entsiegelte Flächen (öffentliche Grünflächen, Gärten)	15 %
Versiegelte Fläche (Gebäude, Verkehr):	39 %								
Teilversiegelte Fläche (Pflaster, wasserg. Decke):	25 %								
Begrünte Dachflächen:	21 %								
Entsiegelte Flächen (öffentliche Grünflächen, Gärten)	15 %								

#### 8.3.2 Wasser und Grundwasser

Bestand	Versiegelte Bereiche sind ohne Funktion für die Grundwasserneubildung. Oberflächenwasser sind nicht vorhanden.
Bewertung	Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung und auf den Wasserhaushalt ist das Gebiet insgesamt <b>von geringer Bedeutung</b> .
Wirkung / Bewertung	<p>Aufgrund der Entsiegelungsmaßnahmen wird die Grundwasserneubildung im Plangebiet ansteigen und sich positiv auf die Situation des Grundwassers auswirken, da die vorgefundenen Bodenverhältnisse als stark durchlässig eingestuft wurden.</p> <p>Geplante Wasserflächen sollen durch den bisher verdohnten Hirschbach gespeist werden.</p> <p>Im Hinblick auf das Schutzgut Wasser und Grundwasser sind <b>positive Auswirkungen / Verbesserungen</b> zu erwarten.</p>

#### 8.3.3 Klima/Luft

Bestand	Der hohe Versiegelungsgrad bedingt klimatische und lufthygienische Vorbelastungen. Das überwiegende Plangebiet ist als Gewerbe-Klimatop zu bezeichnen, das zu Wärmeinseleffekten beiträgt.
Bewertung	Hinsichtlich des Schutzgutes Klima/Luft ist das Gebiet <b>von geringer Bedeutung</b> .
Wirkung / Bewertung	Aufgrund der Entsiegelungsmaßnahmen und der Durchgrünungsmaßnahmen (Grünflächen, Baumpflanzungen, Dachbegrünung) sind <b>positive Auswirkungen / Verbesserungen</b> zu erwarten.

#### 8.3.4 Orts- und Landschaftsbild / Erholung

- Bestand** Das Plangebiet befindet sich in Tallage in geschlossener Ortslage von Aalen und schließt direkt an die bestehenden Gleisanlagen an. Das Gebiet ist anthropogen überprägt. Blickbeziehungen ergeben sich von und zu den ansteigenden Nachbarquartieren im Norden, Osten und Süden. Durchwegungen oder Vernetzung zu anderen Quartieren bestehen nicht.
- Im südöstlichen Planbereich zwischen Hirschbach- und Schelmenstraße besteht ein Spielplatz, der aufgrund der angrenzenden Straßen und deren Immissionseinwirkungen nur geringe Aufenthaltsqualität und Erholungsfunktion besitzt.
- Bewertung** Hinsichtlich des Schutzgutes Ortsbild-, Landschaftsbild / Erholung ist das Gebiet **von allgemeiner Bedeutung**.
- Wirkung / Bewertung** Die neuen Nutzungen, Entsiegelungsmaßnahmen und eine Quartiersdurchgrünung führen **zur Verbesserung** des Orts- und Landschaftsbildes. Die Vernetzung zu Nachbarquartieren steigert die Erholungsfunktion durch räumliche Anbindung. Innerhalb der Parkanlage werden Spiel- und Freizeiteinrichtungen integriert. Der Verlust des bestehenden Spielplatzes kann höherwertiger ersetzt werden.

#### 8.3.5 Arten/Biotop und biologische Vielfalt

- Bestand** Teilbereich westlich der Hirschbach-, Braunen- und Düsseldorfer Straße: Innerhalb des Plangebietes existieren im Wesentlichen versiegelte und teilversiegelte Flächen. Wesentliche Flächenanteile des Plangebiets sind vollständig durch Gebäude, Beton- und Asphaltbeläge belegt.
- Teilbereich südöstliches Plangebiet zwischen Hirschbach- und Schelmenstraße: Im Südosten befindet sich ein Spielplatzbereich mit Bäumen mittleren Alters (Spitzahorn, Platanen, zwei Birken). Die bestehende Grünanlage ist jedoch komplett als Versorgungsfläche im Bebauungsplan festgesetzt und damit planungsrechtlich nicht gesichert.
- Bewertung** Im Hinblick auf das Schutzgut Arten / Biotop ist das Plangebiet überwiegend **von geringer Bedeutung**.
- Wirkung / Bewertung** Zur Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung saP durchgeführt, die Ergebnisse sind unter Ziffer 9.2 zusammengefasst.
- Die Entsiegelungsmaßnahmen und die Quartiersdurchgrünung führen **zur Verbesserung** der biologischen Vielfalt und damit des Schutzguts Arten/Biotop. Der Verlust des realen Baumbestandes wird durch geplante Neupflanzungen kompensiert.

#### 8.3.6 Mensch

- Bestand** Die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen stehen im Vordergrund der Betrachtung. Innerhalb des Plangebiets waren Vorbelastungen in Form von Lärm, Staub und Schadstoffen durch die Bahn- und später gewerblich-industrielle Nutzung vorhanden. Das Plangebiet war bislang nicht zugänglich.
- Eine Vorbelastung durch Verkehrslärm liegt vor.
- Bewertung** Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist das Gebiet **von allgemeiner Bedeutung**.
- Wirkung / Bewertung** Die neuen Nutzungen, Entsiegelungsmaßnahmen und eine Quartiersdurchgrünung führen **zu Verbesserungen** für das Schutzgut Mensch. Die Vernetzung zu Nachbarquartieren steigert den sozialen Kontakt durch räumliche Anbindung.
- Gegen die Vorbelastungen aus dem vorhandenen Verkehrslärm müssen zum Schutz und zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse Maßnahmen getroffen werden. Hierzu wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt; deren Ergebnisse unter Ziffer 9.1 zusammengefasst sind.

#### 8.3.7 Kultur- und Sachgüter

- Bestand** Innerhalb des Geltungsbereichs sind keine Kulturgüter vorhanden. Bodendenkmale sind nicht bekannt.
- Das historische Bahnverwaltungsgebäude und der Lokscheunen sind prägende Elemente der Quartiers- und Stadtgeschichte. (Die Eisenbahnentwicklung ist ein wesentliches Element der frühen Stadtentwicklung; der Lokscheunen ist in dieser Art nur noch



Bewertung	selten in Baden-Württemberg vorhanden.) Hinsichtlich des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter ist das Gebiet <b>von allgemeiner Bedeutung.</b>
Wirkung / Bewertung	Die Zugänglichkeit wesentlicher bisher abgeschottete Bereiche des Plangebiets führen zur Wahrnehmbarkeit der bestehenden historischen Gebäude. Ihre Transformation an heutige Nutzungsansprüche sichert deren Erhalt. Als bauliches Erbe können sie zum Image des Gebiets beitragen.

Ganz allgemein kann von einer Verbesserung der Situation ausgegangen werden. Und zwar sowohl im Hinblick auf die frühere Nutzung als Gewerbefläche mit weitgehend versiegelten Flächen sowie damit verbundenen Belastungen der Umgebung (insbesondere durch Lärm). Aber auch im Hinblick auf mögliche negative Folgen, die mit einer weiterhin der kommunalen Bauleitplanung entzogenen Steuerungsmöglichkeit für Nutzungsart und –intensität verbunden wären. Dies ist auch der Vorprüfung zu entnehmen (vgl. Anlage B zur Begründung). Es ist davon auszugehen, dass die vorgesehenen Festsetzungen zu einer Verbesserung des Ist-Zustandes führen (s. S. 8 Vorprüfung).

Zur Bewertung der Planung (Ökopunkte) siehe S. 12 ff Anlage B). Die Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich zeigt, dass die Umsetzung des Bebauungsplanes „Stadtoval“ zu einem deutlichen Plus an Ökopunkten führt (+ 806.310 Ökopunkte).

Dieser Überschuss erlaubt es auch, Eingriffe, die an anderer Stelle im Stadtgebiet entstehen, im Bereich Stadtoval auszugleichen; vgl. hierzu Kap. 10.9 „Grünflächen“.

#### **8.4 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Die Auswirkungen auf die unterschiedlichen Schutzgüter betrifft ein vernetztes Wirkungsgefüge. Hierbei ist durch die Planung insbesondere mit positiven Wirkungen zu rechnen, die das Schutzgut Boden, Arten und Biotope sowie das Schutzgut Mensch betreffen.

#### **8.5 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung**

Das Planungskonzept berücksichtigt sowohl städtebauliche als auch umweltbezogene Ziele, Verbesserungen zu erreichen und negative Auswirkungen zu vermeiden beziehungsweise so gering wie möglich zu halten (Vermeidungs- und Minimierungsgebot). Diese sind als Festsetzungen u.a. zum Maß der baulichen Nutzung (maximale Gebäudehöhe), zur Durchgrünung (Dachbegrünung, Gestaltung private Freiflächen, Tiefgaragenüberdeckung, öffentliche Grünflächen, Pflanzgebote für Bäume) sowie zu baulichen und technischen Vorkehrungen zum Schallschutz eingeflossen.

### **9. Untersuchungen zur Planumsetzung**

#### **9.1 Schalltechnische Untersuchung**

Mit der schalltechnischen Untersuchung durch BS Ingenieure, Ludwigsburg, vom 10.10.2014 wurden die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erforderlichen schalltechnischen Berechnungen für die geplanten Nutzungen durchgeführt. Dazu wurden die Einwirkungen der Straßenverkehrsgeräusche auf die geplante schützenswerte Wohnbebauung berechnet und bewertet. Die Untersuchung der Verkehrslärmimmissionen führt zur Bestimmung von Lärmpegelbereichen nach DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau, die als Grundlage für die erforderliche Mindestqualität der durch einen Bauherrn nachzuweisenden Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume heranzuziehen sind.

Da das Plangebiet von allen Seiten von Verkehrsgeräuschen umgeben ist, wurden als immissionsrelevante Straßen die Charlottenstraße, die Düsseldorfer Straße, die Braunenstraße sowie die Hirschbachstraße (K 3278) untersucht. Zudem wurden die Emissionen der Schienenstrecken 4710 und 4760 im Bahnhofsbereich bei der Untersuchung berücksichtigt.

Die Beurteilungspegel wurden anhand der Geräuschemissionen durch den Straßen- und Schienenverkehr in den Zeitbereichen tags (06.00 – 22.00 Uhr) und nachts (22.00 – 06.00 Uhr) an der Planbebauung ermittelt.

Die Ergebnisse der Berechnung der Verkehrsgeräusche zeigen, dass es teilweise zu deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 in beiden Zeitbereichen (tags/nachts) kommt.

Maßgebliche Überschreitungen sind an den Gebäuden entlang der Straßen festzustellen; die städtebauliche Disposition westlich der Braunen- und Hirschbachstraße führt jedoch zu einer guten Abschirmung für das übrige Plangebiet. An Gebäuden „in der zweiten Gebäudereihe“ sind die Orientierungswerte für ein allgemeines Wohngebiet (WA) überwiegend eingehalten.

Die geplanten Wohngebäude im allgemeinen Wohngebiet (WA) südöstlich der Hirschbachstraße sind von sehr hohen Beurteilungspegeln sowohl tags wie auch nachts betroffen. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete werden deutlich überschritten. Hier empfiehlt der Gutachter eine Ausführung der ersten Gebäudereihe als Riegel (auch mit Lärmschutzwänden möglich). Städtebauliche Zielsetzung bildet eine möglichst geschlossene Bebauung mit dazwischengesetzten Lärmschutzelementen – vergleichbar zur geplanten Bebauung entlang der Düsseldorfer Straße.

Entlang der Schiene können die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete tags und nachts bis auf die der Hirschbachstraße zugewandten Fassaden im Süden des Plangebiets in den relevanten Zeitbereichen eingehalten werden. Grundvoraussetzung für eine qualitätvolle, vom Schienenlärm geschützte Quartiersentwicklung bildet eine weitestgehend geschlossene Bebauung im gegliederten Gewerbegebiet entlang der Schienen.

Die schalltechnische Untersuchung vom 10.10.2014 (Büro BS Ingenieure) berücksichtigt beim Schienenlärm allerdings den sog. „Schienenbonus“. Der bisher gewährte Abschlag von 5 dB(A) vom errechneten Beurteilungspegel) ist jedoch zum 01.01.2015 für den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entfallen. Dieser Wegfall des Schienenbonus hat keine unmittelbaren Konsequenzen für das Bebauungsplanverfahren „Stadtoval“ in Aalen, da die 16. BImSchV in der Bauleitplanung bei schutzbedürftigen Nutzungen, die an Straßen oder Schienenwege heranrücken, weder unmittelbar noch mittelbar anwendbar ist.

Es gilt in dieser Hinsicht somit weiterhin allein das planerische Abwägungsgebot (§ 1 Abs. 7 BauGB). Entscheidend ist demnach, dass unter Berücksichtigung der Festsetzungen im Planvollzug die Immissionsbelastungen gerecht abgewogen und aus Sicht des Plangebers zumutbar sind. Art und Umfang der schalltechnisch relevanten Maßnahmen richten sich nach dem konkreten Einzelfall.

Die Neubebauung des brachgefallenen Baustahlgeländes dient dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a BauGB und trägt im Sinne der Innenentwicklung/Nachverdichtung zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen bei. Zudem wird so die vorhandene Infrastruktur (ÖPNV, kurze Wege, etc.) im Bereich der Kernstadt gestärkt.

Zum Schutz der dort vorgesehenen Wohnbebauung sind in mehrfacher Hinsicht Maßnahmen zur Begrenzung der Schallimmissionen vorgesehen. Gegenüber der Schienenstrecke ist der Wohnbebauung ein abschirmender Gebäuderiegel im GEg vorgelagert. Gegenüber den östlich des Plangebiets verlaufenden Straßen ist eine ebenfalls abschirmende dichte Bebauung vorgesehen. In den zu den Verkehrswegen ausgerichteten Gebäudeteilen sind die architektonischen Möglichkeiten des Schallschutzes durch Grundrissorientierung auszuschöpfen. Für alle Gebäude ist ein passiver Schallschutz entsprechend der Ergebnisse der projektbezogenen schalltechnischen Untersuchung festzusetzen.

Somit ist in diesem Fall, auch aus Sicht des Gutachters, das Maß des Schallschutzes sorgfältig und hinreichend entwickelt worden.

Aufgrund der errechneten teilweise deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 werden in der schalltechnischen Untersuchung zudem aktive Schallschutzmaßnahmen geprüft und deren Wirkungen berechnet. Als Schallschutzmaßnahmen werden vom Gutachter bauliche Schallschutzwände zwischen den Gebäuden vorgeschlagen.

Der städtebaulichen Rahmenplanung liegt bereits ein Schallschutzkonzept durch eine straßenparallele riegelartige Bebauung mit geringem Öffnungsanteil zugrunde. Eine bauliche Schließung erscheint weder durch 12 m noch durch 8 m hohe Schallschutzwände städtebaulich verträglich und wird daher in der Planung nicht weiterverfolgt. Stattdessen sollen zwischengesetzte Glaselemente oder niedrigere Zwischenbaukörper mit klar dominierenden Hauptbaukörpern, wie im Rahmenplan vorgesehen, zur Lärminderung beitragen. Somit ist der Schutz gegen Verkehrslärm auch durch passive Schallschutzmaßnahmen möglich/ zulässig. Diese Konzeption findet ihren Niederschlag in den differenzierten Festsetzungen zur Bauweise sowie Gliederung und Höhenentwicklung der Baukörper.

Aufgrund der Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 durch die Verkehrsgerausche sind daher passive Schallschutzmaßnahmen an den Neubauten vorzusehen.

Bei Neuplanungen oder baulichen Änderungen wird eine Orientierung der dem ständigen Aufenthalt dienenden Räume (Wohn- und Schlafzimmer, Büro, Krankbetten) vorzugsweise an den Lärm abgewandten Gebäudeseiten empfohlen (Grundrissgestaltung). Falls dies nicht möglich ist, muss ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an den Außenbauteilen (passiver Schallschutz) sichergestellt werden.

Zur Bemessung des passiven Schallschutzes wird die DIN 4109 herangezogen. Darin sind die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile (Wand, Fenster) für unterschiedliche Raumnutzungen unabhängig von der Gebietsausweisung festgelegt.

Da die Baureihenfolge der Gebäudekörper im Plangebiet nicht festgelegt werden kann, wurden die Lärmpegelbereiche auf Grundlage einer freien Schallausbreitung flächig berechnet. Im Bauantrag ist der Nachweis der Luftschalldämmung von Außenbauteilen zu führen. Als Grundlage der Berechnung der Lärmpegelbereiche wird für jedes Gebäude der beim Einreichen des Bauantrags aktuelle Entwicklungsstand des Baugebiets berücksichtigt.

Die Lärmpegelbereiche sind in der Planzeichnung dargestellt. Die Anforderungen an einen ausreichenden Schallschutz werden durch Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 gewährleistet (vgl. Ziffer 10.11).

Im Bereich des Kulturbahnhofs ist von Beeinträchtigungen durch Abendveranstaltungen, Außengastronomie, Parkierungsverkehr sowie Zu- und Abfahrten auszugehen. Um die geplante Wohnbebauung vor zu erwartenden Lärmimmissionen zu schützen, sollten beispielsweise gastronomischen Nutzungen abends zur Bahnlinie hin orientiert werden. Die Entstehung von Lärm, ausgehend von den Nutzungen des Kulturbahnhofs, sollte nach Möglichkeit minimiert werden. Die geplante Nutzung entfaltet jedoch keine erhebliche Störwirkung auf die angrenzende Wohnbebauung jenseits des Parks. Planerischer Wille ist die Etablierung kulturelle Einrichtungen in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer noch zu realisierenden Wohnbebauung. Diese urbane Verflechtung unterschiedlicher Nutzungen setzt beim künftigen Bewohner in gewisser Hinsicht eine höhere Toleranzschwelle hinsichtlich der Einwirkung von Lärm voraus. Sie bietet aber genauso wie die ansonsten angestrebte Nutzungsmischung eine Grundlage für ein urbanes Wohnquartier.

## 9.2 Besonderer Artenschutz

Gegenstand der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung durch Wick+Partner, Stuttgart, vom 26.09.2014 war es, auf Grundlage von Artkartierungen die Relevanz von Eingriffen durch das geplante Vorhaben zu ermitteln und zu beschreiben. Gemäß der Regelung des § 44 Abs. 5 BNatSchG umfasst die Prüfung die europäischen Vogelarten nach Artikel 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie und die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten.

Auf der Grundlage von Artkartierungen wurden die durch das geplante Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen beschrieben und anschließend sich daraus ergebende Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ermittelt und bewertet.

Das Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

### Vogelarten

Naturschutzfachlich bedeutsame Artenvorkommen im Sinne von Arten mit engen Biotopverbindungen, hoher Störungsempfindlichkeit oder höherem Gefährdungsgrad – ausgenommen Turmfalke - wurden nicht festgestellt. Als Charakterarten der ökologischen Gilden konnten der Haussperling (Gebäude und Halbhöhlen- und Nischenbrüter an Gebäuden) nachgewiesen werden.

Insgesamt setzt sich der Artenbestand aus häufigen und ökologisch anspruchsarmen Zweig-, Gebäude- bzw. Halbhöhlen- und Nischenbrüter zusammen. Die Mehrzahl der vorkommenden Vogelarten ist hinsichtlich ihrer Habitatansprüche wenig spezialisiert und derzeit noch weit verbreitet.

Das Projektgebiet ist aufgrund der hohen anthropogenen Vorbelastung und Frequentierung als Gebiet mit geringer Bedeutung für die Artengruppe der Vögel einzustufen. Dies zeigt auch die geringe Anzahl an Artnachweisen.

### Fledermäuse

Hinsichtlich baumbewohnender Fledermausarten ist kein Quartierpotenzial im Geltungsbereich vorhanden. Die Nutzung des Bereichs als Nahrungshabitat ist zwar wahrscheinlich, jedoch stellt die Beseitigung von Nahrungshabitaten i. d. R. keinen Verbotstatbestand im Sinne des § 44 BNatSchG dar.

An keiner der Gebäudefassaden konnten Hinweise auf eine Besiedlung mit Fledermäusen wie Urin- und Kots Spuren oder Fraßreste vorgefunden werden.

Die Untersuchung der Innenräume, i. B. des Dachstuhls, bezüglich potenzieller Quartiere für Fledermäuse ergab keinen aktuellen Befund.

### Reptilien

Die Untersuchung erbrachte keinen Nachweis der Zauneidechse (*Lacerta agilis*). Ebenso konnten keine Schlingnattern (*Coronella austriaca*) festgestellt werden.

### Schmetterlinge

Zur Erfassung der Nachtkerzenschwärmer wurden die vorhandenen Raupenfutterpflanzen nach Raupen sowie nach Fraß- und Kots Spuren abgesehen. Dabei ergab sich jedoch weder ein Raupenfund, noch ein sonstiger Hinweis auf ein aktuelles Vorkommen der europarechtlich geschützten Art. Für das Untersuchungs-jahr 2014 kann ein Vorkommen im Gebiet als unwahrscheinlich eingestuft werden.

Ein Vorkommen des Quendel-Ameisenbläuling ist im TK25 zwar verzeichnet, das Plangebiet stellt jedoch kein optimales Habitat dar. Raupenfutterpflanzen konnten im Plangebiet nicht nachgewiesen werden. Ein Vorkommen der Art ist daher auszuschließen.

Im Gutachten werden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen festgelegt, die als Hinweise im Bebauungsplan aufgeführt werden:

Bauzeitenbeschränkung zu Abriss-, Schnitt-, Fäll- und Rodungsarbeiten, Umweltschonende Beleuchtung und Erhalt von Bäumen entlang der Braunenstraße und Düsseldorfer Straße.

Die Ermittlung möglicher Verbotstatbestände ergibt, dass mit der Sanierung bzw. Umnutzung des ausgebrannten Gebäudeflügels des ehemaligen Bahnausbesserungswerks ein Brutplatz von Turmfalken verloren geht.

Zur Vermeidung des Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs 1. Nr. 3 sind daher als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme insgesamt 3 künstlichen Nisthilfen für Turmfalken an öffentlichen Gebäuden im Umfeld im Zeitraum November 2014 bis Januar 2015 anzubringen (siehe Ziff. 10, D. Hinweise) und der Brutplatz im ausgebrannten Gebäudeflügel im Plangebiet anschließend nach Möglichkeit zu verschließen.

Auf die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme wird im Bebauungsplan hingewiesen. Die verbindliche Umsetzung und dauerhafte Sicherung wird durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Stadt Aalen und der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Ostalbkreis gewährleistet. Die Maßnahme ist geeignet Verbotstatbestände auszuschließen und eine Umsetzung der Ziele des Bebauungsplans zu gewährleisten.

## 10. Begründung der Planungsrechtliche Festsetzungen

Wie bereits unter Anlass und Ziel der Planung ausgeführt, wird mit der Planaufstellung die Neuordnung des brachgefallenen Bahn- und Gewerbeareals durch das Planungsrecht städtebaulich sinnvoll festgelegt. Entsprechend des städtebaulichen Konzepts werden folgende Festsetzungen getroffen:

### 10.1 Art der baulichen Nutzung

#### Allgemeine Wohngebiete

Die Ausweisung Allgemeiner Wohngebiete entspricht den städtebaulichen Zielen einer überwiegenden Wohnnutzung im Plangebiet. Die angestrebte Nutzungsmischung, neben dem Wohnen auch wohnungsnahes Arbeiten im Dienstleistungssektor und die wohnungsnaher Versorgungsinfrastruktur zu integrieren, ist planungsrechtlich möglich. In den Baufeldern WA2 ist die Nutzungsmischung festgeschrieben, indem im Erdgeschoss der Anteil an Wohnnutzung auf 60 % beschränkt ist. Die Bereiche WA2 liegen an frequentierten Erschließungsflächen der Quartierszugänge beziehungsweise im räumlichen Umfeld attraktiver Freibereiche. Hier ist eine geländegleiche Wohnnutzung nur eingeschränkt möglich, gleichzeitig eignen sich hier Einrichtungen zur Nahversorgung oder Dienstleistungen; sie sind sehr gut erreichbar und führen zur Belebung des Quartiers.

Die Allgemeinen Wohngebiete sind im zentralen Bereich westlich der Braunenstraße und südöstlich zwischen Hirschbach- und Schelmenstraße angeordnet. Sie weisen einen hohen Freiflächenanteil auf, der entsprechend durch Baulichkeiten geschützt, zur Wohnumfeldqualität beiträgt.

Die nach BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen von Gartenbaubetrieben und Tankstellen werden aufgrund des angestrebten Gebietscharakters und damit zur Sicherung der angestrebten Wohnqualität ausgeschlossen.

#### Mischgebiete

Der Bebauungsplan setzt am Gebietsnordrand entlang der Düsseldorfer Straße und im Umfeld des Lokschuppens am Südrand des Plangebiets Mischgebiete fest. Diese Art der Kombination von Wohnen und Arbeiten entspricht den jeweiligen Lagesituationen im Gebiet. Die Bebauungsbereiche haben nur eingeschränkte Freiraumangebote, so dass eine Wohnnutzung im Gegensatz zu den Allgemeinen Wohngebieten nur in den oberen Geschossen und damit eine Nutzungsmischung mit Nichtwohnnutzung in einem mischgebietstypischen Maß angemessen ist. Der nördliche Mischgebietsstreifen dient zudem als Puffer zwischen der stark befahrenen Düsseldorfer Straße und dem sich anschließenden Wohngebiet. Die südlichen Mischgebiete umfassen mit dem Lokschuppen historischen Bestand, der bereits durch ein gemischtes Nutzungskonzept wieder genutzt wird.

Die nach BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen von Gartenbaubetrieben, Tankstellen und Vergnügungsstätten werden aufgrund des angestrebten Gebietscharakters und damit zur Sicherung der angestrebten Aufenthaltsqualität ausgeschlossen.

Zur Steuerung beziehungsweise der Vermeidung einer unerwünschten Einzelhandelsentwicklung im Widerspruch zum Einzelhandelskonzept der Stadt Aalen (Acocella, Bericht vom 14.04.2009, Beschluss GR vom 22.04.2010) werden Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten gemäß der Aalener Sortimentsliste ausgeschlossen. Zur Sicherung der Nahversorgung als Qualitätsmerkmal eines funktionierenden Stadtquartiers werden diese Sortimente wie auch nicht-zentrenrelevante Sortimentengruppen zugelassen, vgl. Ziffer 5.9.

Werbeanlagen können eine eigenständige gewerbliche Nutzung in Form einer Haupt- oder Nebenanlage darstellen und können daher nach der Art der Nutzung gemäß § 1 Abs.1 Nr.1 BauGB i.V.m. § 1 Abs.9 BauNVO geregelt werden.

Mit dem Ausschluss von Werbeanlagen als eigenständige Hauptnutzung wird den städtebaulichen Zielen der Gebietsentwicklung im Sinne der Wiedernutzung von Brachflächen so-

wie den Zielen i.S.d. § 1 Abs.5, die städtebauliche Gestalt und das Ortsbild baukulturell zu zu entwickeln, Rechnung getragen. Außenwerbung ist i.d.R. für das Ortsbild relevant.

Die besonderen städtebaulichen Gründe begründen sich in der städtebaulichen Situation und Lage des Plangebiets. Aufgrund der Vorprägung als Gewerbebrache und den vorhandenen Immissionskonflikten müssen Maßnahmen getroffen werden, das Image nachhaltig zu verbessern. Hierzu dient auch die Entwicklung und der Schutz des Gebietscharakters. Gerade die Lage an einer stark genutzten Nord-Süd-Trasse des innerstädtischen Verkehrsnetzes lässt wiederum die Gefahr von (Fremd-) Werbungsabsichten erwarten, die mit getroffener Festsetzung geregelt werden.

Mit dem hier erfolgten Ausschluss von Werbeanlagen als gewerbliche Hauptnutzung (Fremdwerbung) werden in den örtlichen Bauvorschriften nach § 74 LBO dagegen Werbeanlagen als Geschäftswerbung im Zusammenhang mit einer gewerblichen Nutzung geregelt. Hierbei handelt es sich um Werbung an der Stätte der Leistung. Damit gewährleisten die Festsetzungen den Ausgleich zwischen den Anforderungen der gewünschten gewerblichen Nutzungen und den stadtgestalterischen Zielen.

#### Gegliedertes Gewerbegebiet

Das Gebiet entlang der Bahntrasse muss aufgrund der städtebaulichen Situation vielfältigen Anforderungen gerecht werden. Ein gegliedertes Gewerbegebiet wird als Baugebietstyp dieser Situation am Besten gerecht. Städtebauliches Ziel ist ein vielfältiger Nutzungsmix aus gewerblichen Nutzungen, unterschiedlichen Dienstleistungen, möglichem Hotelstandort und kulturellen Angeboten.

Gleichzeitig muss gewährleistet sein, dass keine Nutzungen zulässig sind, die zu Immissionskonflikten gegenüber den Allgemeinen Wohngebieten führen. Unter Berücksichtigung des Trennungsgebots sind die Gewerbegebietsnutzungen auf Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, beschränkt. Darüber hinaus bietet der Nutzungskatalog des § 8 BauNVO vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, die dem Gebietscharakter entsprechen. Eine alternative Festsetzung als Mischgebiet wurde verworfen, da aufgrund der Immissions-situation das zum Gebietscharakter gehörende dauerhafte Wohnen nicht möglich ist.

Im Bestand des ehemaligen Bahnbetriebsgebäudes im nördlichen Bereich beabsichtigt die Stadt Aalen kulturelle Nutzungen unter dem Arbeitstitel „Kulturnahnhof“ anzusiedeln. Die im Nutzungskatalog nach § 8 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke werden daher allgemein zulässig.

Die nach BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen von Tankstellen, Lagerhäusern und Lagerplätzen sowie ausnahmsweis zulässige Vergnügungsstätten werden aufgrund des angestrebten Gebietscharakters und damit zur Sicherung der angestrebten Gebietsqualität ausgeschlossen.

Zur Steuerung beziehungsweise der Vermeidung einer unerwünschten Einzelhandelsentwicklung im Widerspruch zum Einzelhandelskonzept der Stadt Aalen (Acocella, Bericht vom 14.04.2009, Beschluss GR vom 22.04.2010) werden Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten gemäß der Aalener Sortimentsliste ausgeschlossen. Zur Sicherung der Nahversorgung als Qualitätsmerkmal eines funktionierenden Stadtquartiers werden diese Sortimente wie auch nicht-zentrenrelevante Sortimente zugelassen, vgl. Ziffer 5.9.

## **10.2 Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung wird im gesamten Geltungsbereich über die Grundflächenzahl und Höhe der baulichen Anlage festgesetzt. In Teilbereichen ist das Nutzungsmaß zusätzlich über die Höhenlage der baulichen Anlagen bestimmt.

#### Grundflächenzahl

In den Allgemeinen Wohngebieten erfolgt eine differenzierte Ausweisung der Grundflächenzahl GRZ gemäß der städtebaulichen Konzeption.

Dabei werden im zentralen Wohngebiet „Bahnterrassen“ westlich der Düsseldorfer Straße überwiegend Grundflächenzahlen von 0,5 festgesetzt. In Einzelfällen der südlichen Randlage auch eine GRZ bis 0,6.

Die Überschreitungen der nach § 17 BauNVO festgelegten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung für allgemeine Wohngebiete sind damit sowohl für die GRZ wie auch durch die zulässige Höhenentwicklung für die erreichbare Geschossflächenzahl GFZ möglich.

Mit der Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen, die eine gegliederte Bebauung mit offenen Freiräumen räumlich restriktiv festlegen und damit in Bezug auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wirksam die städtebauliche Ordnung gewährleisten, sind durch die quantitative Überschreitung der Obergrenze nach § 17 BauNVO keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Durch Gestaltvorgaben der nicht überbauten Freiflächen sowie der Pflicht zur Dachbegrünung können nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die Erhöhung der GRZ ist aufgrund des großzügigen Freiflächenangebots im direkten Umfeld, das mit großflächigen Entsiegelungsmaßnahmen verbunden ist, städtebaulich vertretbar.

Im Allgemeinen Wohngebiet zwischen Hirschbachstraße und Schelmenstraße wird eine GRZ von 0,4 festgesetzt, die eine adäquate, auch gegenüber dem östlichen Bestandsgebiet angemessene Grundstücksausnutzung gewährleistet.

Für die Mischgebiete erfolgt die Festsetzung einer GRZ von 0,6 im Rahmen der Obergrenze des § 17 BauNVO für eine verträgliche, angemessen flächensparende bauliche Entwicklung, auch in Nachbarschaft zu den Allgemeinen Wohngebieten.

Mit einer GRZ von 0,8, innerhalb der Obergrenze des § 17 BauNVO, kann einerseits das städtebaulich gewünschte Bauungsachse mit lärmabschirmender Wirkung gegenüber der Bahntrasse erreicht werden und ist andererseits auch eine wirtschaftliche Grundstücksausnutzung gegeben.

Für Teilbereiche des Plangebiets (WA1, WA2 und MI, GEg) kann die festgesetzte Grundflächenzahl bei der Anrechnung von Anlagen nach § 19 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 BauNVO überschritten werden. Die abweichende Bestimmung gegenüber § 19 Abs. 4 Satz 2 ist notwendig, um auch bei den teilweise kleinen Grundstückszuschnitten ausreichende Tiefgaragenanlagen zu erstellen. Es ist städtebauliches Ziel, die Stellplätze überwiegend in Tiefgaragen unterzubringen, in WA1 und WA2 ist dies sogar zwingend. Hierzu erscheint die Erhöhung gerechtfertigt, da zudem durch die Verpflichtung einer ausreichenden Erdüberdeckung negativen Auswirkungen des damit verbundenen hohen Versiegelungsgrades entgegengewirkt wird.

#### Höhe der baulichen Anlagen

Für das Plangebiet werden entsprechend des städtebaulichen Konzepts und zur Sicherung der gewünschten städtebaulichen Raumbildung unterschiedliche Gebäudehöhen als absolute Höhenmaße in Meter über Normal-Null festgesetzt. Damit ist kein unterer Bezugspunkt notwendig und eine situationsbedingt differenzierte Festsetzung möglich.

Zur Bestimmung der Gebäudehöhe gibt es Höheneinträge in der Planzeichnung zu Mindest- und Höchstmaß, nur zum Höchstmaß oder als zwingendes Maß.

Die Abgrenzung unterschiedlicher Gebäudehöhen ist in der Planzeichnung bestimmt. Hierzu soll eine Abweichung vom Planeintrag um bis maximal 3,0 m ausnahmsweise zugelassen werden, um auf noch nicht bekannte Grundstücksteilungen oder sonstige Umsetzungs-zwänge wie zum Beispiel gebäudetypologische Erschließungsabschnitte reagieren zu können.

Mit der Mindest- und Höchstmaßfestsetzung wird eine Umsetzungsflexibilität erhalten und dennoch die beabsichtigte städtebauliche Raumwirkung durch festgelegte Gebäudehöhen erreicht. Mit der Festsetzung von zwingenden Höhenmaßen wird entlang der Düsseldorf- und Braunenstraße der notwendige lärmabschirmende Gebietsrand gesichert. Mit der Einfügung von Zwischenbauten geringerer maximaler Gebäudehöhen wird ein geschlossenes, wandartiges Erscheinungsbild gegenüber der angrenzenden östlichen Nachbarschaft vermieden und dennoch eine adäquate Raumkante zum Straßenraum ausgebildet.

Abweichungen zu den Höhenfestsetzungen sind in einem Maß zulässig, die unter Sicherung des städtebaulichen Konzepts, in der Umsetzung eine gewisse Flexibilität geben.

Überschreitungen der festgesetzten Höhenmaße sind in definiertem Umfang (Flächenanteil) für technische Anlagen und begrenzter Höhe für Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie, deren Realisierung keinesfalls eingeschränkt werden soll, definiert.

#### Höhenlage der baulichen Anlagen

Die Festsetzung einer Erdgeschossfußbodenhöhe dient der Bestimmung der Höhenlage des Gebäudes zum öffentlichen Erschließungsraum. Hierbei wurden als Parameter in die Festlegung eingestellt: Erschließungssituation des Hauses von der Straße oder privater Erschließungsfläche, Höhenlage und Erschließungssituation (voraussichtliche Rampenlänge) der Tiefgaragen, Nutzbarkeit der Erdgeschossfreibereiche und die Höhenlage der Gebäude zueinander, um die Geländeterrassen, in Verbindung mit der Festsetzung zur Höhenlage privater Grundstücke, des städtebaulichen Konzepts zu erreichen.

Abweichungen von der festgesetzten Höhenlage sind in geringem Maße zulässig. Hierbei ist berücksichtigt, dass die Abweichungen nur in einem Maße möglich sind, die die gewünschte Gebäudestaffelung in Verbindung mit ihrer jeweiligen Geschossigkeit, auch unter Berücksichtigung der notwendigen Lärmabschirmung, sichern.

Eine weitergehende Unterschreitung der festgesetzten Erdgeschossfußbodenhöhe ist zugelassen und funktional erforderlich, wenn im untersten Vollgeschoss eine Nutzung angesiedelt wird, die aufgrund von Publikums- und Kundenverkehr einen Zugang zum öffentlichen Raum benötigt. Die städtebauliche Zielvorstellung kann beispielhaft am nordwestlichsten Gebäude im WA direkt am Park erläutert werden. Hierher ist der Blick von Besuchern direkt gerichtet, wenn sie ins Quartier kommen, der Standort ist bestens erschlossen und eignet sich daher für Ergänzungsnutzungen zum Wohnen wie Dienstleistungen, oder Nahversorgungsangebote im Erdgeschoss.

Bei Abweichungen von der festgesetzten EFH ist insbesondere die Entwässerung im Freispiegel explizit zu prüfen und eventuell besondere Maßnahmen zu ergreifen. In der Regel ist bei einer Höhenlage entsprechend der festgesetzten EFH eine Freispiegelentwässerung gegeben.

Die Festsetzung der Höhenlage durch die Erdgeschossfußbodenhöhe ist auf die zentralen Bereiche beschränkt, bei denen die städtebaulich beabsichtigte Staffelung der Gebäude in Bezug zum terrassierten Freiraum zu sichern ist.

In den Randbereichen entlang der Düsseldorfer-, Braunenstraße und entlang der Bahn ist die Höhenlage zum angrenzenden Bestandsgelände das bestimmende Maß der Höhenlage. Hieraus ergibt sich die oben bereits formulierte städtebauliche Zielvorstellung, dass die Gebäude entlang der Braunenstraße von dieser erschlossen werden und dort ihr Erdgeschoss ausbilden. Eine gesonderte Festsetzung zur Höhenlage ist hier nicht erforderlich.

#### Zum Maß der baulichen Nutzung

Die getroffenen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung gewährleisten die Umsetzung der Zielvorstellungen der städtebaulichen Rahmenplanung eines urbanen Stadtquartiers mit einer einerseits durch Dichte erreichte flächensparenden Bebauungsstruktur und andererseits die Sicherung ausreichender Freiflächen (verbunden mit Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche) für ein qualitativvolles Wohnumfeld.

### **10.3 Bauweise**

Als Bauweisen werden die offene, geschlossene und davon abweichende Bauweisen festgesetzt.

Der angestrebte Gebietsrand des zentralen Quartiers wird entlang der Düsseldorfer Straße durch eine geschlossene Bauweise gesichert und entlang der Braunenstraße durch eine abweichende Bauweise (a2) erreicht, die eine gegliederte Gebäudeabwicklung mit Zwischenbauten gewährleistet. Die notwendige Lärmabschirmung wird in Verbindung mit der Festsetzung zu Gebäudehöhen erreicht, der unerwünschte Charakter einer geschlossenen Wand jedoch vermieden.



Im Allgemeinen Wohngebiet der “Bahnterrassen“ (WA1, WA2) wird eine abweichende Bauweise (a1) festgesetzt. Diese abweichende Bauweise im Sinne der offenen Bauweise lässt Gebäudelängen über 50 m zu. Jedoch sind die überbaubaren Grundstücksflächen räumlich so begrenzt, dass eine städtebauliche Verträglichkeit gesichert werden kann und dennoch eine Vielfalt an Haus- und Wohnformen möglich ist. Mit der festgesetzten abweichenden Bauweise werden auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 2 a BauGB gegenüber dem Bauordnungsrecht geringere Maße der Abstandsflächen zugelassen und unter Ziffer B 4 der textlichen Festsetzungen durch örtliche Bauvorschriften abgesichert.

Die abweichende Bauweise (a1) wird auch für das gegliederte Gewerbegebiet festgesetzt – jedoch greifen hier die für Gewerbegebiete üblichen Abstandsflächenregelungen. Diese Bauweise ermöglicht die Umsetzung der städtebaulichen Ziele am Gebietsrand zur Bahn. Im gewerblichen, serviceorientierten und kulturellen Nutzungssektor entsprechende Baulichkeiten zu erstellen und gleichzeitig die notwendige abschirmende Wirkung gegenüber den Emissionen des Bahnbetriebs zu erreichen.

Für das Allgemeine Wohngebiet WA3 zwischen Hirschbach- und Schelmenstraße wird eine offene Bauweise festgesetzt. Sie erscheint geeignet, unter hoher Flexibilität in der Umsetzung eine verträgliche Baustruktur als Ergänzung des Bestandsquartiers zu erreichen. Im Rahmen der offenen Bauweise sind auch Gebäudedispositionen möglich, die gegenüber der Hirschbachstraße eine notwendige schallabschirmende Gebäudesituation bieten, ohne unverträglich abzuriegeln.

#### **10.4 Überbaubare Grundstücksfläche**

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baulinien und Baugrenzen definiert. Es werden entsprechend § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO Vorgaben zu Über- und Unterschreitungen der Baugrenzen gegeben.

Mit den Baulinien wird der ausdifferenzierte städtebauliche Entwurf an den prägenden Raumkanten der Haupteinschließung planungsrechtlich gesichert. Städtebaulich-gestalterische Ziele sind hierbei, die räumliche Quartiersbildung mit einheitlich klaren Raumkanten zum Park und den Straßenräumen. Die Baulinien geben dabei den gewünschten individuellen Fassadenbildern eine gemeinsame gestalterisch-räumliche Ordnung. Ansonsten regeln Baugrenzen an den nachgeordneten Erschließungsflächen und innerhalb der Baufelder die überbaubare Grundstücksfläche.

#### **10.5 Nebenanlagen**

Mit der Begrenzung auf eine Nebenanlage je Baugrundstück wird einer baulichen Verdichtung und damit einer weiteren Versiegelung der eigentlichen Freibereiche (nicht überbaubaren Grundstücksflächen) entgegengewirkt. Die räumliche Festsetzung überbaubarer Grundstücksflächen durch Baugrenzen und das getroffene Maß der baulichen Dichte lässt eine urbane Quartiersdichte zu, die eine Begrenzung der Nebenanlagen auf nicht überbaubaren Grundstücksflächen rechtfertigt. Anlagen nach § 14 Abs. 3 sind von der Beschränkung ausgenommen, um der Nutzung regenerativer Energien ausreichendes Umsetzungspotenzial zu gewähren.

Die Abstandsvorschrift zu Nebenanlagen an öffentlichen Verkehrsflächen und Leitungsrechten im GEG und MI dient der Sicherung einerseits einem ausreichenden Straßenraumprofil und andererseits dem gestalterischen Abrücken als städtebaulich-funktionale Anforderung.

Mit der Beschränkung des Maßes von Nebenanlagen im zentralen Wohnquartier WA1 und WA2 an den Verkehrsflächen und privaten Erschließungsflächen werden diese nicht überbaubaren Grundstücksflächen von einer intensiveren Überbauung bewusst freigehalten.

Ziel ist es, an den Vorzonen der Gebäude die Kubatur untergeordneter Gebäude und Anlagen gegenüber den öffentlichen und gemeinschaftlichen Räumen zur Sicherung der stadträumlichen Qualitäten zu begrenzen.

Im WA3 zwischen Hirschbach- und Schelmenstraße werden Nebenanlagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, dies ist entlang der Erschließungsstraßen, ausgeschlos-

sen, um die Vorzonen der Grundstücke aus stadtgestalterischen Gründen freizuhalten. Die überbaubare Grundstücksfläche ist so großzügig geschnitten, dass ein ausreichendes Flächenangebot für Nebenanlagen gegeben ist.

#### **10.6 Stellplätze und Garagen**

Im Bereich des zentralen Wohnquartiers WA1 und WA2 sind aufgrund der zulässigen baulichen Dichte die nicht überbaubaren Flächen freizuhalten. Die Stellplätze sind daher in Tiefgaragen unterzubringen und weitere Stellplätze nur in der südlichsten Zeile in ausgewiesenen Flächen an der privaten Erschließungsfläche zulässig, um die Innenbereiche der Baufelder als wohnungsnahen Freiraum nutzen zu können.

Im WA3 zwischen Hirschbach- und Schelmenstraße sind Stellplätze, Garagen und Carports, wie Nebenanlagen und gleicher städtebaulichen Begründung oben, nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

#### **10.7 Verkehrsflächen, Besondere Zweckbestimmung, Aufteilung und Höhenlage der Verkehrsflächen sowie Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt**

Die Verkehrsflächen dienen der Gebietserschließung. Die Aufteilung der Verkehrsfläche und die Höhenlage im Bebauungsplan sind unverbindlich und dienen als Richtlinie für die Ausführung.

In Bereichen ohne Anschluss der Grundstücke für den Fahrverkehr an die Verkehrsfläche sind Grundstückszufahrten unzulässig. Die Planstraße A soll so dimensioniert und auf der Westseite mit Stellplätzen gegliedert werden, dass hier keine Grundstückszufahrten angeordnet werden können. Zudem fällt das Gelände der Quartiere nach Westen, so dass die Grundstückszufahrt an der höchsten Stelle wäre. Das Erschließungskonzept sieht daher die Grundstückerschließung ausschließlich von privaten Erschließungsflächen (GFLr) zwischen den Quartieren vor. Auch von der öffentlichen Platzfläche im Süden und vom Bereich um den Park im Westen soll keine Zufahrt in den Bereich der Wohnterrassen ermöglicht werden (da die öffentlichen Verkehrsflächen hier ergänzend ohnehin nicht ausreichend dimensioniert sind). Im Nordwesten der Wohnterrassen, am nördlichen Gebietsauftakt gegenüber dem Kulturbahnhof, soll eine (Tief-)Garagenschließung ausgeschlossen werden. Dies kommt aus städtebaulichen Gründen (vor allem wegen der prominenten Lage) nicht in Betracht, sodass hier ebenfalls ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt wird.

Entlang der Braunenstraße ist ebenfalls eine private Erschließungsfläche vorzusehen, deren Anbindungen an die Braunenstraße räumlich definiert sind und für den Zwischenbereich Grundstückszufahrten konsequenterweise ausgeschlossen sind.

#### **10.8 Flächen für Versorgungsanlagen**

An der nördlichen Gebietszufahrt ist eine Fläche für Versorgungsanlagen für die Erstellung von Anlagen zur Energieversorgung und –verteilung wie Trafostationen festgesetzt, die zur Gebietsversorgung erforderlich ist. Aufgrund der exponierten Lage sind gestalterische Maßnahmen für eine städtebaulich verträgliche Einbindung der Anlage zu treffen. Hierzu ist eine örtliche Bauvorschrift getroffen.

Darüber hinaus ist nordwestlich des Kulturbahnhofs eine, der Fernwärmeversorgung des Gebiets dienende, Wärmeübergabestelle vorgesehen.

#### **10.9 Grünflächen**

Die Festsetzung von Grünflächen dient vorrangig der freiraumplanerischen Gliederung und Durchgrünung des Plangebietes sowie der Sicherstellung der Erholungsfunktion. Die mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Parkanlage und Spielplatz“ ausgewiesene Grünfläche dient dem Aufenthalt von Kindern und Erwachsenen. Innerhalb der Parkanlage sollen auch Spielmöglichkeiten geschaffen werden, die an den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen ausgerichtet sind.

Diese zentrale Grünfläche bildet ein hohes Freiraumpotenzial im gesamtstädtischen Kontext und bietet daher auch über das Quartier des Geltungsbereichs hinaus Erholungsfunktionen.

Ihre Gestaltung ist entsprechend konzipiert und integriert neben Grünflächen, Spiel- und Freizeiteinrichtungen und voraussichtlich eine Wasserfläche zur Aufwertung der Aufenthaltsbereiche. Die genaue Ausführung und Gestaltung der Grün- und Spielanlage ist der folgenden Ausführungsplanung überlassen.

In wie weit die Ableitung des Oberflächenwassers zur Rückhaltung und Versickerung in die Grünfläche eingeleitet werden soll, wird in der Umsetzungsplanung geprüft. Die Zulässigkeit wird im Bebauungsplan ermöglicht.

Mit dieser im Plan festgesetzten Anlage gemeinsam bilden der als Parkanlage festgesetzte „Grünstreifen“ in der öffentlichen Verkehrsfläche, die Baumreihen und künftig die verschiedenen privaten inneren Grünbereiche das „Grünkonzept“ des Quartiers. In den Gestaltungsrichtlinien sowie in den textlichen Begründervorgaben des Bebauungsplanes werden die grundsätzlichen Gestaltungsvorgaben für diese Anlagen definiert.

Die Parkanlage ist gleichzeitig auch eine externe Ersatzmaßnahme für den Bebauungsplan Nr. 78-03 in Aalen-Wasseralfingen; dieser Plan ermöglicht eine Neubaufläche für das IHK-Bildungszentrum. Die damit verbundenen Eingriffe werden teilweise im Stadtoval ausgeglichen (Ersatzmaßnahme E1 auf 2.500 m<sup>2</sup>).

#### **10.10 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte**

Das Erschließungskonzept des Plangebiets sieht private gemeinschaftliche Erschließungsflächen als Wohnwege zur Grundstückerschließung im zentralen Wohnquartier (WA1, WA2) vor. Hierfür sind notwendige Geh-, Fahr- und Leitungsrechte festgesetzt. Neben der Grundstückerschließung der Anlieger binden die Wohnwege von der Planstraße A nach Westen in die Parkanlage. Diese Durchwegung ist für die Allgemeinheit sicherzustellen.

Entlang der Braunenstraße ist ebenfalls eine private, gemeinschaftliche Erschließungsfläche vorzusehen, deren Anbindungen an die Braunenstraße durch das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht räumlich definiert sind. Da im Erdgeschoss zur Braunenstraße auch geschäftliche Nutzungen angesiedelt werden können und dies städtebaulich auch gewünscht ist, sollen die Geh- und Fahrrechte zugunsten der Allgemeinheit gesichert werden.

Im nördlichen Bereich zwischen dem Mischgebiet und dem Allgemeinen Wohngebiet an der Braunenstraße ist eine Durchwegung vorzusehen. Damit wird eine kurze Anbindung für die östlichen Wohnbereiche an das Plangebiet und eine Durchwegung in Richtung Park und Bahnhof / Innenstadt gegeben. Die Durchwegung dient auch dazu, das Quartier zu öffnen und einer Abschottung durch den Gebietsrand entgegenzuwirken. Diese Durchwegung ist für die Allgemeinheit sicherzustellen. Die Vernetzung zwischen den verschiedenen Stadtquartieren ist ein wesentliches Ziel der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung in Aalen.

Um die Erschließung des nordwestlich des Plangebiets liegenden Schaltwerks der Deutschen Bahn zu sichern wird hierfür ein Geh- und Fahrrecht (GFLr2) festgesetzt. Der vorgesehene Bereich wird ergänzt durch ein Leitungsrecht. Dieses soll in erster Linie dem Anschluss des Gebiets an das durch die Unterführung in der Düsseldorfer Straße kommende Fernwärmenetz der Stadtwerke dienen.

#### **10.11 Bauliche Vorkehrungen zum Schallschutz**

Das Plangebiet ist dem maßgebendem Einfluss der Schienenstrecken 4710 und 4760 sowie der Charlottenstraße, Düsseldorfer Straße, Braunenstraße und der Hirschbachstraße ausgesetzt.

Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1 werden durch die Verkehrsrgeräusche überschritten. Aufgrund dieser Überschreitungen sind passive Schallschutzmaßnahmen an den Neubauten vorzusehen.

Das bedeutet, dass die Grundrisse der Wohnungen vorzugsweise so anzulegen sind, dass die dem ständigen Aufenthalt dienenden Räume (Wohn- und Schlafzimmer) zu den Lärm abgewandten Gebäudeseiten orientiert werden.

Der erforderliche passive Schallschutz durch bauliche Maßnahmen am Gebäude ist nach DIN 4109 zu dimensionieren. Hierzu werden die erforderlichen Lärmpegelbereiche, für die der Nachweis zu erbringen ist, ermittelt. Im Bauantrag ist der Nachweis der Luftschalldäm-

mung von Außenbauteilen zu führen. Als Grundlage der Berechnung der Lärmpegelbereiche wird für jedes Gebäude der beim Einreichen des Bauantrags aktuelle Entwicklungsstand des Baugebiets berücksichtigt.

Welcher Zeitbereich der Lärmpegelbereiche maßgebend ist, wird durch die Art der Nutzung der Gebäude bestimmt. Handelt es sich um eine Wohnnutzung, sind die Lärmpegelbereiche für den Zeitbereich nachts maßgebend. Findet ausschließlich eine am Tag genutzte (Büro-) Nutzung statt, ist der Zeitbereich tags maßgebend.

Da im Bebauungsplan flächenmäßig eine überwiegende Wohnnutzung (Festsetzung WA) und in Bereichen mit Mischgebietsfestsetzung ebenfalls von einer nicht unerheblichen Wohnnutzung auszugehen ist, sind in der Planzeichnung des Bebauungsplans die Lärmpegelbereiche nachts dargestellt.

Da bauliche Maßnahmen an Außenbauteilen zum Schutz gegen Außenlärm nur wirksam sind, wenn Fenster und Türen bei der Geräuscheinwirkung geschlossen bleiben, müssen zur Sicherstellung eines hygienisch ausreichenden Luftwechsels in Aufenthaltsräumen und besonders in Schlafräumen ggf. Lüftungseinrichtungen nach VDI 2719 vorgesehen werden.

An Außenbauteile von Räumen, die nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen (z. B. Küchen, Bäder, Hausarbeitsräume) und von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeit nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenraumpegel leistet, werden keine schalltechnischen Anforderungen gestellt.

#### **10.12 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

Die Festsetzungen von Maßnahmen dienen vorrangig die Wirkintensität des Vorhabens zu verringern und den Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden.

##### Dachbegrünung

Die extensive Begrünung von Dachflächen ist ein wichtiger Baustein im Vermeidungs- und Minderungskonzept. Die Maßnahme schafft Standorte für verschiedene Biotoptypen, trägt zur Verbesserung des Stadtklimas bei und führt zu einem verzögerten Abfluss der Niederschlagsmengen aus dem Plangebiet.

Die Kombination von extensiver Dachbegrünung und Solaranlagen ist technisch möglich und bietet Synergieeffekte, wenn die Kombination von vorneherein so vorgesehen wird. Wichtig ist die Aufständigung der Anlage in Kombination mit der Verwendung niedrigwüchsiger Extensiv-Vegetation. Auf einem Gründach ist der Wirkungsgrad eines Photovoltaikmoduls dadurch, dass es kühler bleibt, höher, als auf einem herkömmlichen Dach.

##### Tiefgaragenüberdeckung, Überdeckung sonstiger baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche

Eine ausreichende Erdüberdeckung und Begrünung unterirdischer Baulichkeiten trägt zur Minderung des Versiegelungsgrads bei. Die Erdüberdeckung dient als Puffer zum Bodenschutz, Standort für verschiedene Biotoptypen und damit Lebensraum für Arten.

Eine Sonderstellung kommt dem im Zuge der Überarbeitung des Rahmenplans zwischen Oktober 2014 und Februar 2015 neu hinzugekommene eingeschossige Anbau an das Kopfgebäude am Platz im Osten des Plangebiets zu. Aufgrund der Lage zum angrenzenden öffentlichen Verkehrsraum (Platz und Grünfläche mit Element Wasser) ist hier entsprechend des Rahmenplans vom 03.02.2015 eine gebaute Terrasse städtebaulich gewünscht. Aus diesem Grund wird hier gemäß Ziffer A 5.3 des Bebauungsplans eine abweichende Regelung zur sonst festgesetzten Dachbegrünung getroffen. Eine Bepflanzung, wie im Rahmenplan vorgesehen, ist dennoch wünschenswert.

#### **10.13 Flächen für Gemeinschaftsanlagen**

Im Wohnquartier "Bahnterrassen" (WA1, WA2) sind gemeinschaftliche private Spielplatzflächen festgesetzt. Hier sind die künftigen, bauordnungsrechtlich notwendigen Spielflächen für die neue Bebauung als Gemeinschaftsflächen entsprechend der künftigen Anzahl der Woh-

nungen anzulegen. Die räumliche Verortung und Konzentration der Spielflächen ermöglicht eine größere Gestaltungsvielfalt und dient der Gliederung und Strukturierung der Wohnhöfe.

Mit der räumlichen Verortung und Konzentration der Spielflächen soll der Innenhof der jeweiligen Baufelder gemeinschaftlich gestaltet und einem „zerstückeln“ der Hoffläche entgegengewirkt werden. Es soll die gemeinschaftliche Nutzung des Wohnhofes gefördert werden sowie die Möglichkeit zum Aufbau sozialer Kontakte innerhalb der Nachbarschaft anregen, in dem hier weiterer Raum für zum Beispiel Treffpunkte, weitere Aufenthaltsflächen für die Bewohner geschaffen werden können.

#### **10.14 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**

Die Festsetzungen zu Pflanzgeboten dienen der Minimierung von Eingriffswirkungen und dienen der ökologischen Verbesserung durch ihre Aufwertungswirkung für die Schutzgüter Boden, Wasser, Arten/ Biotope, Klima/Luft. Sie dienen zusätzlich der grünordnerischen Gliederung und insbesondere der Gestaltung der Straßenräume und Freibereiche und damit dem Schutzgut Stadt-/ Landschaftsbild.

In der Festsetzung sind Baumarten beispielhaft aufgeführt, was hinsichtlich der Artenauswahl eine empfehlende Funktion hat. Festgesetzt sind dagegen die genannten Mindestqualitäten und -größen.

#### **10.15 Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauer, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind**

Es werden notwendige Duldungspflichten zur Gewährleistung der Umsetzung von Erschließungsmaßnahmen getroffen.

Die Anlage der Höhenniveaus entsprechend des städtebaulichen Konzepts der Geländeterassierung erfordert Böschungen zum Ausgleich von Niveauunterschieden zwischen dem öffentlichen Straßenraum festgesetzter Verkehrsflächen und dem bestehenden Geländeneiveau zukünftiger Baugrundstücke. Sie werden auf den Baugrundstücken angelegt. Im Rahmen der Bebauung entfallen diese Böschungen durch Anlage der festgesetzten Geländehöhe privater Grundstücke. Aus diesem Grund ist auf eine Darstellung im Planteil verzichtet. Die Stützwirkung der Böschungen ist im Zuge der Baumaßnahmen auf privaten Grundstücken dauerhaft zu erhalten.

Die Umsetzung der Erschließung ist unter Ziffer 7.2 dargestellt.

### **11. Begründung der Örtlichen Bauvorschriften**

#### **11.1 Äußere Gestaltung**

Die zum Bebauungsplan getroffenen bauordnungsrechtlichen Festsetzungen zur äußeren Gestaltung dienen vorrangig einer gestalterischen Qualitätssicherung für die Baulichkeiten innerhalb des Plangebietes sowie umweltschützenden Belangen.

##### Dachform / -neigung

Das neue Stadtquartier soll als eigenständiges und einheitliches Gebiet wahrgenommen werden. Daher werden für alle Neubauten als Dachform das Flachdach festgesetzt. Das Flachdach bietet insbesondere in Bezug auf die Dachgeschossnutzung höchste funktionale Flexibilität und qualitative Wohnatmosphäre. Die Gebäude definieren als klare Kuben die zukünftigen Stadträume und die inneren Wohnhöfe.

Diese stadtgestalterischen Zielvorstellungen bestehen auch für das Quartier zwischen Hirschbachstraße und Schelmenstraße, so dass auch dort das Flachdach festgesetzt wird.

Ausnahmen bildet der Mischgebietsbereich mit dem bestehenden Loksuppen, der weitgehend im alten Gebäudeumriss mit einem flach geneigten Satteldach umgebaut und neuen Nutzungen zugeführt wird. Mit dem Satteldach bleibt das historische Erbe eindeutig erkennbar.

Das Bahnbetriebsgebäude im Norden wurde durch einen Brand stark beschädigt. Der Wiederaufbau mit einem Nutzungskonzept unter dem Arbeitstitel „Kulturbahnhof“ ist von der Stadt Aalen geplant. Eine Kulturstätte kann eine besondere gestalterische Ausdrucksform erhalten, die sich auch in der Dachform widerspiegelt. Daher ist zur Dachform für diesen Teilbereich keine Festsetzung getroffen.

#### Dachgestaltung und –aufbauten

Die Festsetzung zur Dachgestaltung und –aufbauten sorgen für einen einheitlichen Gestaltungsrahmen insbesondere für technische Aufbauten. Um diese Anlagen gestalterisch untergeordnet erscheinen zu lassen werden Vorgaben zu Höhe, Abstand zum Dachrand und zur Verkleidung/Einhausung sowie bei Satteldächern zur Auflageneigung gemacht. Die örtliche Bauvorschrift korrespondiert mit der Festsetzung zur Gebäudehöhe.

#### Fassadengestaltung

Die örtliche Bauvorschrift ergänzt die planungsrechtliche Festsetzung zur Baulinie zur Sicherung einer gestalterischen Ordnung, mit dem Ziel, dass die Baukörper mit und trotz ihrer individuellen Fassadenbildern eine räumlich einheitliche Stadtraumbegrenzung formulieren. Auskragende Bauteile wären hier störend.

### **11.2 Gestaltung, Bepflanzung und Nutzung der unbebauten Flächen**

Der private Freiraum und insbesondere der vom öffentlichen Raum wahrnehmbare Übergang auf das Grundstück, die Grundstücksvorzone (Vorgarten) wirkt entscheidend auf den Gebietscharakter eines Stadtquartiers. Zur Sicherung der städtebaulichen Ziele aus der Rahmenplanung werden verschiedene Gestaltungsfestsetzungen getroffen. Ein wichtiges Gestaltungskriterium bei der städtebaulichen Rahmenplanung war die Ausgestaltung der Höhenstaffelung und die Gliederung der Freiräume.

#### Höhenlage der Grundstücke, Stützmauern und Heckenpflanzung

Zur Umsetzung der Gestaltungsvorgaben aus dem städtebaulichen Konzept werden Anforderungen an die Höhenlage der privaten Grundstücksflächen, die bauliche Gestaltung des Höhenunterschiedes und die Einfriedigung gestellt. Mit der Höhenlage des Geländes wird eine attraktive Nutzungszone zur Erdgeschosebene vor den Gebäuden erreicht, die gegenüber dem öffentlichen Raum und privaten Erschließungsflächen durch die Höhendifferenz das notwendige Maß an Privatheit gewährleistet. Stützmauern sind mit einer Heckenpflanzung zu ergänzen. Die Höhenlagen sind so festgesetzt, dass die Zulässigkeit von Stützmauern bis maximal 1,5 m Höhe beschränkt werden kann. Die Stützmauern in Verbindung mit der Heckenpflanzung sind wahrnehmbare Gestaltungselemente zum öffentlichen Raum hin, die als durchgängiges Motiv eines einheitlichen Stadtbildes eingesetzt werden.

Die Vorgaben zu Stützmauern erlauben entsprechend individuelle Gestaltungen der Hauszugänge oder der Erstellung von Nebenanlagen in Verbindung zu deren Zulässigkeit in Grundstücksvorzonen.

#### Sichtschutzmauer

Aufgrund der exponierten Lage der Versorgungsfläche am Gebietseingang von Norden werden Vorgaben zur städtebaulich-freiraumplanerischen Einbindung von Versorgungsanlagen getroffen.

#### Zulässigkeit, Art, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen

Die Festsetzungen der Einfriedungsart sollen ein zu starkes visuelles Abschotten der Baugrundstücke gegenüber dem öffentlichen Raum vermeiden. Es soll somit gestalterisch eine Offenheit und Transparenz sowie ein einheitliches Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes innerhalb des Baugebietes gesichert werden. Aus diesem Grund sind Einfriedungen in ihrer Zulässigkeit, Höhe, in ihrem Material sowie Transparenzgrad reglementiert. Die ausschließliche Zulässigkeit von Hecken (alleinstehend oder in Hecken integrierte Zäune) dient der Gebietsdurchgrünung, vor allem auch in den Bereichen, wo keine Baumpflan-

zungen im Straßenraum oder auf privaten Grundstücken (Tiefgaragenunterbauung) vorgesehen sind. Die Höhenbegrenzung dient dazu, innerhalb der Baufelder abschottende und in ihrer Höhenentwicklung negativ raumbildende Einfriedigungen zu vermeiden und eine visuelle Durchlässigkeit innerhalb der Wohnhöfe zu gewährleisten. Dennoch wird die Festsetzung der zulässigen Höhe notwendigen Schutzzwecken gerecht. Zu öffentlichen Verkehrsflächen und damit in Nachbarschaft und visuellem Kontakt zu den Wohngebieten sind Zäune einzugrünen.

Durch diese Gestaltungsvorgaben wird ein einheitliches Gesamtbild des Quartiers und somit eine durchgängige städtebauliche Gestaltungsqualität erreicht.

#### Versiegelungsgrad von unbebauten Flächen

Die Festsetzung zur wasserdurchlässigen Gestaltung von Flächen dient der Minimierung der Eingriffswirkungen in Form der Sicherstellung der Versickerung, Speicherung und Verdunstung von anfallendem Regenwasser.

### **11.3 Werbeanlagen und Automaten**

Werbeanlagen werden in ihrer Größe und auf mögliche Standorte differenziert nach der jeweiligen Baugebietsanforderung beschränkt. Gewerbliche Nutzungen sollen im Rahmen eines Wohngebiets entsprechende Werbemöglichkeiten erhalten, ohne dass die Werbeträger das Gesamtbild dominieren.

### **11.4 Abstandsflächen**

Mit der unter Ziffer A.3.3 festgesetzten abweichenden Bauweise und unter Ziffer A.4 abweichenden Maße der Tiefe der Abstandsflächen können Abstandsflächen nach Landesrecht nicht eingehalten werden. Gemäß § 74 Abs. 1 Nr. 7 Satz 3 LBO wird die Anwendung des § 5 Abs. 7 insoweit aufgehoben, als sie der Abstandsflächenregelung des Bebauungsplans widerspricht.

### **11.5 Antennen und Freileitungen**

Die Begrenzung der Anzahl von Antennenanlagen und die Vorgabe des Standorts auf den Dachflächen sowie der Ausschluss von oberirdischen Leitungen dienen stadtgestalterischen Zielen. Diese technischen Anlagen können zu Beeinträchtigungen des Stadtbildes führen.

### **11.6 Regenwasserbehandlung**

Die Vorgabe zur Regenwasserbehandlung dient der Reduzierung des Oberflächenwasserabflusses. Neben der Entlastungswirkung für den Regenwasserkanal unterstützt die Rückhaltung, eventuelle Versickerung oder Wiedernutzung den lokalen Wasserkreislauf, klimatischen Verbesserungen und wirkt damit positiv auf ökologische Belange.

### **11.7 Ordnungswidrigkeiten**

Als Ordnungswidrigkeit wird das Zuwiderhandeln gegen örtliche Bauvorschriften definiert. Diese dienen der Sicherung einer städtebaulich-gestalterischen Stadtbildqualität und damit, den städtebaulichen Charakter des Gebiets Stadtoval positiv zu entwickeln.

## 12. Liste der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Beteiligung

Landratsamt Ostalbkreis Stuttgarter Straße 41, 73430 Aalen - Baurecht u. Naturschutz - Gesundheitsamt - Umwelt u. Gewerbeaufsicht	Stadt Aalen: - Bau- u. Liegenschaftsamt, 60.III Baurecht - Freiwillige Feuerwehr Aalen - Amt für Bürgerservice und öffentliche Ordnung - SWA Stadtwerke Aalen GmbH
Regierungspräsidium Stuttgart Ruppmannstraße 21, 70565 Stuttgart - Referat 21, Raumordn. Baurecht, Denkmalschutz - Referat 86, Denkmalpflege - Referat 46, Verkehr	Deutsche Post Real Estate Germany GmbH Construction Management Regionalbereich Frankfurt - Büro Karlsruhe Postfach 2213; 76010 Karlsruhe
Regionalverband Ostwürttemberg Universitätspark 1, 73525 Schwäbisch Gmünd	Deutsche Bahn AG DB Immobilien, Region Südwest, FRI-SW-L(A) Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg Postfach 10 29 62, 70025 Stuttgart	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart Olgastraße 13, 70182 Stuttgart
Polizeipräsidium Aalen Böhmerwaldstraße 20, 73431 Aalen	ADFC Allg. Deutscher Fahrrad-Club e. V. Herrn Berger, Telemannstr. 8, 73430 Aalen
Ev. Kirchenpflege Wilhelm-Merz-Straße 13, 73430 Aalen	Arbeitskreis Naturschutz Ostwürttemberg (ANO) Herr Hanspeter Pfeiffer Kälblesrainweg 112, 73430 Aalen
Kath. Verwaltungszentrum Aalen Friedrichstraße 53, 73430 Aalen	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH TINL SW, PTI 23 Ulm Bauleitplanung Olgastraße 63, 89073 Ulm
Handwerkskammer Ulm Olgastraße 72, 89073 Ulm	Körperbehindertenverein Ostwürttemberg e.V. Schulstraße 7; 73432 Aalen
IHK-Industrie- u. Handelskammer Ostwürttemberg Ludwig-Erhardt-Straße 1, 89520 Heidenheim	Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Schwäbisch Gmünd Rektor-Klaus-Straße 76 73525 Schwäbisch Gmünd
GOA - Gesellschaft im Ostalbkreis für Abfallbewirtschaftung mbH Graf-von-Soden-Straße 7, 73527 Schwäbisch Gmünd	
OVA-Omnibus-Verkehr Aalen Gartenstraße 127-129, 73430 Aalen	
Regional-Bus-Stuttgart GmbH RBS Bahnhofstraße 24 – 28, 73430 Aalen	