

Zusammenfassende Erklärung
gemäß § 10 Abs. 4 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan Südtangente/Gleis 1 (östlicher Teil) in den Planbereichen 01 „Innenstadt I“ und 03 „Innenstadt III“

1. Art und Weise der Berücksichtigung der Umweltbelange

Das Plangebiet liegt in der Innenstadt (Planbereiche 01 „Innenstadt I“ und 03 „Innenstadt III“) und besteht im Wesentlichen aus Verkehrsflächen. Ziel der Planung ist die Verwirklichung eines weiteren Abschnitts des Verkehrskonzepts „Verlängerung der Ulmer Straße, Südtangente/Gleis 1“. Geplant ist die Verlegung der Neckarstraße nach Süden (Südumfahrung des Bahnhofs), die Anbindung der Berliner Straße an die Südtangente, die Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) zum Bahnhofplatz und der Neubau des Fußgängerstegs von der Pliensaubrücke zur Pliensaustraße (einschließlich Treppe, Rampe und Aufzug).

An Umweltbelangen waren für die Aufstellung des Bebauungsplanes Südtangente/Gleis 1 (östlicher Teil) beachtlich

- Boden,
- Wasser,
- Klima/Luft,
- Pflanzen und Tiere,
- biologische Vielfalt,
- Altlasten.

In Bezug auf die Gesundheit der Anwohner (§ 1 Abs. 6 Nr. 7c BauGB) ergibt sich durch die Verlagerung der Straße zunächst eine Verbesserung der Straßenlärm-Situation. Durch die hohen Lärmbelastungen aus dem Schienenverkehr, die in Zukunft (und v. a. nachts) noch weiter steigen, wird künftig der Gesamtlärmpegel jedoch weiter steigen. Bezüglich der Atemluft liefern die Ergebnisse der „Umweltforschung Esslingen“ (langfristig angelegtes Biomonitoring-Projekt) deutliche Hinweise auf eine schlechte Luftqualität. Gleichwohl ist in der langfristigen Tendenz eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation ablesbar (Entwicklung der Enzymaktivität bzw. der Anzahl der Flechtenarten von 1972 über 1980/81 bis 1991/92). Kulturgüter und sonstige Sachgüter gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7d BauGB sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Denkmalgeschützte Gebäude (u. a. der Bahnhof) werden durch den Bebauungsplan gesichert.

Durch die Optimierung der Verkehrsabläufe soll eine Zunahme der Verkehrsemissionen vermieden werden (§ 1 Abs. 6 Nr. 7e BauGB).

Der Aufbruch der bestehenden Asphaltdecken, der Ausbau von verunreinigten Böden und die Verwertung bzw. Entsorgung des Aufbruch- bzw. Aushubmaterials erfolgt entsprechend der gesetzlichen Vorschriften. Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7e BauGB werden demnach nicht tangiert.

Die Nutzung erneuerbarer Energien gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7f BauGB ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7g BauGB (Landschaftsplan, Pläne des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts) sind von dem Vorhaben nicht tangiert.

Die Ergebnisse der „Umweltforschung Esslingen“ liefert deutliche Hinweise auf eine schlechte Luftqualität (§ 1 Abs. 6 Nr. 7h BauGB). Gleichwohl ist in der langfristigen Tendenz eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation ablesbar (s. o.).

Wechselwirkungen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7i BauGB zwischen den Schutzgütern gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB sowie den Belangen des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7c und d BauGB sind nicht zu erwarten (keine FFH-Relevanz, kein europäisches Vogelschutzgebiet, keine Beeinträchtigung von Kultur- und sonstigen Sachgütern).

Im Ergebnis ist unter Berücksichtigung der zulässigerweise bereits bestehenden Nutzungen eine bebauungsplanbedingte Zunahme der Eingriffsintensität nicht zu erwarten.

Durch passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden sowie durch die geplante Wand entlang der Bahnlinie ergibt sich eine Reduzierung der Lärmbelastung.

Mit der Verwirklichung des Bebauungsplans ergibt sich die Umwandlung von Bahnflächen in öffentliche Verkehrsflächen sowie eine Änderung der Verkehrsabläufe im Bereich der bestehenden sowie der geplanten Verkehrsflächen. Auf Grund der hohen Vorbelastung sind negative Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB nicht zu erwarten.

Eine relevante Beeinträchtigung der vorhandenen Fauna (hoch anpassungsfähige Arten, wie z. B. Stadtauben) ist nicht anzunehmen. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich der Standort des im 19. Jahrhundert dort vorhandenen Gaswerks. Im Zusammenhang mit dem Abriss der ehemaligen Hauptpost an der Ecke Fleischmann-/Berliner Straße (ca. 2000) wurden bereits umfangreiche Boden- und Grundwasseruntersuchungen sowie Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Sämtliche Tiefbauarbeiten am Standort des ehemaligen Gaswerks sind auch künftig in Abstimmung mit dem Landratsamt Esslingen gutachterlich zu überwachen und zu dokumentieren. Es ist anzunehmen, dass durch weitere Sanierungsmaßnahmen die Schadstoffbelastung in Bezug auf Boden und Grundwasser verbessert wird. Es besteht keine Relevanz bezüglich der in § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Umweltbelange (keine FFH-Relevanz, kein europäisches Vogelschutzgebiet).

2. Art und Weise der Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren

In den Beteiligungsverfahren

- Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB)
- Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB)
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB)
- Öffentliche Auslegung des Entwurfes (§ 3 Abs. 2 BauGB) sowie des 2. und 3. Entwurfes

wurden die abgegebenen Stellungnahmen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens einer sachgerechten Abwägung unterzogen.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde angeregt, das Plangebiet in zwei Bereiche zu teilen, da die Umgestaltung der Neckarstraße im Bahnhofsbereich schon weit fortgeschritten ist, der Planungsstand zum Güterbahnhofsgelände aber noch in seinen ersten Anfängen steht.

Diese Anregung wurde damals aufgegriffen und der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wurde vom übrigen Plangebiet abgetrennt und separat weitergeführt.

Weiter wurde angeregt, die optische Verbindung zwischen Pliensauvorstadt und Innenstadt zu wahren. Hinsichtlich des Lärm-, Sicht- und Aufprallschutzes sollten daher die gestalterischen Gesichtspunkte von der Neckarseite her berücksichtigt werden. Auch wurde gefordert, Lärmreflexionen zur Pliensauvorstadt hin zu vermeiden. Der Erhalt der alten Stützmauer der Rampe in dem Bereich, in dem die Oberkante schräg nach oben weist, wurde daher abgelehnt.

Bei der Gestaltung der Schutzwand werden die vorgebrachten Anregungen so weit wie möglich berücksichtigt und der Bürgerausschuss zu gegebener Zeit einbezogen. Der Erhalt eines Teils der alten Stützmauer erfolgt u. a. deshalb, um an die historische Situation zu erinnern. Dass die Mauerkrone schräge Bereiche aufweist, dürfte auf die Lärmimmissionen in der Pliensauvorstadt keine relevanten Auswirkungen haben.

Im Hinblick auf die große Entfernung zwischen Südtangente und der Pliensauvorstadt können relevante Lärmpegelerhöhungen in der Pliensauvorstadt als Folge der Anprallwand an der Südtangente ausgeschlossen werden.

Bezüglich der sich in öffentlichen Verkehrsflächen befindlichen Fernmeldeanlagen wurde darauf hingewiesen, dass falls diese Flächen zurückgebaut bzw. entwidmet werden, ein Leitungsrecht zugunsten des Leitungsträgers notwendig wird. Bei der Planung neuer Baumstandorte wurde gebeten, das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ zu beachten. Die Kosten für den Ersatz oder Verlegung von Telekommunikationsanlagen wären zu erstatten.

Soweit die Anlagen innerhalb öffentlicher Verkehrsflächen liegen, waren im Bebauungsplan keine Festsetzungen von Leitungsrechten erforderlich. Eine Entwidmung seitheriger öffentlicher Verkehrsflächen ist nicht vorgesehen. Die baulichen Maßnahmen sind im Plangebiet inzwischen in Abstimmung mit der Deutsche Telekom AG entweder bereits abgeschlossen oder geplant. Die Frage der Kostentragung wird im Rahmen der Durchführung der Planung geklärt.

In den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan war im Vorverfahren eine Gestaltungsvorschrift über die Nichtzulassung von Niederspannungsfreileitungen enthalten. Dies bezog sich jedoch insbesondere auf die neu zu entwickelnden Bauflächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes und ist nicht Inhalt des hier betroffenen Bestandsgebietes.

Weiter wurden umfangreiche Leitungsverlege-Maßnahmen angekündigt. Der geplante Oberleitungsmast westlich des Gebäudes Bahnhofplatz 2 soll so platziert werden, dass ein lichter Abstand von 2 m zu der am nächstgelegenen Versorgungsleitung eingehalten wird.

Die geplanten Maststandorte sind im Bebauungsplan jedoch lediglich nachrichtlich dargestellt, ein Änderungsbedarf ist einvernehmlich mit den Städtischen Verkehrsbetrieben abzuklären. Der Leitungsträger ist außerdem in die Planungen des ZOB eingebunden.

Hinsichtlich der sich im Boden befindlichen verschiedenen Versorgungsleitungen wurde auf die Notwendigkeit der Absprache von Verlegungsarbeiten im Bereich der Neckarstraße und den Baumaßnahmen an der Brücke hingewiesen. Die geplante Baumreihe vor dem Gebäude Fleischmannstraße 1 wurde aufgrund der sich dort befindlichen Leitungen, die nicht verlegt werden können, abgelehnt.

Die Ausbauplanung für den Planbereich ist mit den Leitungsträgern abgestimmt. Die Verlegung von Leitungen in der Neckarstraße ist bereits erfolgt. Die Baumreihe in der Fleischmannstraße ist nicht mehr geplant.

Weiter wurde darauf hingewiesen, dass aufgrund der Nutzung der Fläche als Gewerbegebiet und als Mischgebiet, bei der Entwässerung die Straßenflächen und das häusliche Schmutzwasser einer Regenwasser- bzw. Abwasserbehandlung zugeführt werden müssen. Das Niederschlagswasser von Dachflächen kann evtl. ohne Behandlung dem Neckar zugeleitet werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass das RKB Stadtwerke (Güterbahnhof) betriebsbereit sein muss, bevor das erste Gebäude im Einzugsgebiet des RKB Stadtwerke (Güterbahnhof) bezogen wird. Dieser Sachverhalt ist bekannt, betrifft aber nicht den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes.

Der vorliegende Planbereich ist – mit Ausnahme der bisherigen Bahnflächen – im Rahmenplan der Stadt Esslingen als Mischsystem ausgewiesen. Da die hier betroffenen Bahnflächen zum einen das Bahnhofsgebäude betreffen, das heute schon an die Mischkanalentwässerung angeschlossen ist, zum anderen künftig öffentliche Verkehrsflächen sein werden, ist hier ein Trennsystem nicht sinnvoll. Dagegen wird für die künftig zu entwickelnden Bauflächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs ein modifiziertes Entwässerungssystem konzipiert werden.

Es wurde angeregt zu prüfen, ob entsprechende Hinweise im Bebauungsplan zur Altlasten-thematik notwendig sind. Bei den Bahnbetriebsflächen besteht aufgrund der früheren oder auch aktuellen Nutzung der Verdacht einer Untergrundverunreinigung. Dies trifft besonders auf den Bereich des Güterbahnhofs Esslingen zu. Beim Altstandort „ehemaliges Gaswerk“ wurde eine historische und orientierende Untersuchung für erforderlich gehalten, da aus Gutachten zum Bebauungsplan Berliner-/Bahnhofstraße bekannt ist, dass das Grundwasser mit gaswerkstypischen Verunreinigungen auftritt. Davon betroffen sind auch die Flst. Nr. 887 und 888. Außerdem treten im angrenzenden Gebiet im Grundwasser hohe Belastungen an CKW auf, die möglicherweise auf den Betrieb einer ehemaligen Chemischen-Reinigung auf dem Flst. Nr. 887 zurückgehen.

Die Bahnbetriebsflächen befinden sich außerhalb des jetzigen Plangebietes. Im Bereich des Altstandortes "ehemaliges Gaswerk Bahnhofsvorplatz" muss der aktuelle Versiegelungsgrad bei den anstehenden Bauarbeiten erhalten bleiben. Soll aus Gestaltungsgründen ein wasser-durchlässiger Bodenbelag gewählt werden, muss durch konstruktive Maßnahmen (bspw. eine mineralische Dichtung mit Drainage) eine nahezu 100%-ige Versiegelung erreicht werden. Die Bauarbeiten sind unter fachgutachterlicher Aufsicht durchzuführen. Es ist ein Grundwassermonitoring notwendig.

Im Bereich der Fleischmannstraße 1 wird im Straßenraum über einen Bodenaustausch ein bestehender LHKW-Schaden beseitigt. Hierzu ist der Auftrag bereits erteilt.

Das Landratsamt ist beteiligt.

Bezüglich der ehemaligen chemischen Reinigung (City-Reinigung) haben auf dem Standort bis zum Jahr 2003 verschiedene Altlastenuntersuchungen stattgefunden. Am Standort selbst ist die Belastung unbedeutend. Allerdings sind beim Bau des ES durch die Beprobung verschiedener Grundwassermaßstellen hohe Belastungen im Grundwasser festgestellt worden, deren Ursache im Bereich des heutigen Gehweges bzw. der Fleischmannstraße selbst teilweise durch Leckagen an den Abwasserleitungen vermutet wird.

Die Stadt Esslingen am Neckar wurde vom Landratsamt aufgefordert, die Altlastenuntersuchungen für den betreffenden Bereich fortzuführen; dies wird erfolgen. In den Textteil des Bebauungsplanes wurden außerdem entsprechende Hinweise aufgenommen.

Um die Belange des Grundwasserschutzes ausreichend zu berücksichtigen wurde angeregt, die Grundwasserdaten auszuwerten. Dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind nicht möglich, während der Bauzeit sind sie genehmigungsbedürftig. Bauteile, die ins Grundwasser einbinden, sind wasserdicht und auftriebsicher auszubilden.

Für den Bereich des ehemaligen Gaswerkes am Bahnhofsvorplatz wurde ein Gutachten erstellt. Der Grundwasserspiegel liegt ca. 5 bis 6 m unter dem bestehenden bzw. geplanten Geländeniveau („Detailuntersuchung für das ehemalige Gaswerk am Bahnhofsvorplatz in Esslingen“, Anlage 4: Probenahmeprotokolle Grundwasser, Untersuchungsbericht vom 29.05.2006).

Der Grundwassergleichenplan wird bei der Ausführungsplanung sowie bei der Ausführung der Tiefbauarbeiten berücksichtigt. Des Weiteren enthält der Bebauungsplan die erforderlichen Hinweise, die zum Schutz des Grundwassers zu beachten sind; ihre Umsetzung ist im Rahmen konkreter Bauvorhaben in Abstimmung mit den zuständigen Behörden zu gewährleisten.

Auch gingen Anregungen zu den öffentlichen Grünflächen entlang des Neckarufers und des Roßneckarkanal sowie zu Altlastenverdachtsflächen im Bereich des Güterbahnhofes ein. Nach der Abtrennung des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes liegen die angesprochenen Flächen jedoch außerhalb des vorliegenden Plangebietes.

Zum Schutz der Bebauung vor Lärmimmissionen wurde auf notwendige Lärmschutzmaßnahmen hingewiesen. Für das dem Güterbahnhof gegenüberliegenden Gelände, auf dem ein Bereich „Spielen- Erholen“ vorgesehen ist, wurde empfohlen, entlang der Schienen als Lärm- und Unfallschutz entsprechende Maßnahmen vorzusehen; z.B. einen bepflanzten Lärmschutzwall, einen Zaun, eine Lärmschutzwand oder ähnliches.

Zur Beurteilung der Lärmimmissionen wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Der Bebauungsplan-Entwurf enthält entsprechende Aussagen und Festsetzungen. Der angesprochene Bereich südlich der Bahnanlagen mit der Anweisung „Spielen – Erholen“ liegt nicht im vorliegenden Planbereich.

Bezüglich des Busbahnhofes wurde auf die notwendige Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Ausformung und Lage hingewiesen, damit genügend Haltestellen/Halteplätze ausgewiesen werden und die Untersuchung zur Optimierung des Stadtbusverkehrs Esslingen umgesetzt werden kann.

In den Bebauungsplan wurde die Aufteilung der Verkehrsflächen - auch im Bereich des künftigen ZOB - entsprechend der aktuellen Planung des Fachbüros nachrichtlich übernommen. Eine wesentliche Grundlage für diese Fachplanung ist die genannte Optimierungsstudie (ÖPNV-Beschleunigung, integraler Taktfahrplan, ...).

Weiter wurde auf die Berücksichtigung einer möglichen Schienenverbindung zwischen Ostfildern-Nellingen und Esslingen hingewiesen, da diese planerische Konsequenzen in Bezug auf die erforderliche Einschleifung bzw. Verknüpfung im Bahnhofsbereich habe (Verlängerung der Verbindung bis zum Bahnhof Esslingen). Es wurde auch angeregt, eine mögliche Stadtbahnendhaltestelle auf den Bahnhofsvorplatz mit in die Planung aufzunehmen.

Die inzwischen aus verschiedenen Untersuchungen als Vorzugsvariante entwickelte Lösung einer Endhaltestelle am Bahnhof Esslingen, die als Turmbahnhof über den Gleisen der S-Bahn und Fernbahn ausgebildet werden soll, wird durch die städtische Planung nicht tangiert. Aufgrund der erheblichen bautechnischen und finanziellen Aufwendungen ist zudem nicht absehbar, ob und wann eine entsprechende Lösung zur Realisierung ansteht.

Es wurde ferner auf zustimmungsbedürftigen Änderungen an den Fahrleitungen des O-Busses hingewiesen.

Die Änderungen an den Fahrleitungen des O-Busses wurden im Bereich der Neckarstraße als unwesentliche Änderung der bestehenden Anlagen gewertet und eine entsprechende Genehmigung durch die SVE beantragt. Die Leitungsverlegungen sind inzwischen erfolgt. Für die umfangreichen Änderungen der Verdrahtungen im Bereich des Bahnhofplatzes ist entweder ein Planfeststellungsverfahren oder eine Behandlung im Bebauungsplanverfahren erforderlich. In diesem Kontext sind nun die geplanten Abspannmasten und Wandanker für die Oberleitungen im Planbereich nachrichtlich übernommen.

Es wurde auch befürchtet, dass der Busverkehr aus einer attraktiven Mittellage an den Rand, teilweise hinter die Bebauung „gequetscht“ wird. Die Planung sieht jedoch nicht vor, den Busverkehr in eine Randlage zu quetschen, sondern er wird im Gegenteil auf dem Bahnhofplatz zentral und übersichtlich neu geordnet und ermöglicht so kurze Wege zwischen Bahn und Bus sowie zwischen den Bussen untereinander. Damit wird der ÖPNV optimiert.

Im Bereich der Fleischmannstraße sollte geprüft werden, ob die Straßenbäume erhalten werden können. Eine Überlastung der Flächen südlich des Gleises 8 durch die Naherholung, sollte vermieden werden. Die vorhandenen Einzelbäume sollen überwiegend erhalten bleiben und der Grünbestand durch entsprechende Festsetzungen weiter ergänzt werden. Die

angesprochenen Straßenbäume in der Fleischmannstraße liegen jedoch außerhalb des vorliegenden Planbereichs, ebenso die Flächen südlich von Gleis 8.

Weiter wurde auf die früher von der DB verwendeten Herbizide zur Freihaltung der Gleiskörper von Pflanzenwuchs hingewiesen. Die bahnseitig geplante Baumreihe könnte eventuell im Wuchs beeinträchtigt werden und es wurde befürchtet, dass die eventuell noch bleibenden Platanen, die eine Filterfunktion haben, einen hohen Pflegeaufwand zum Überleben erfordern werden. Es wurde daher angeregt einzuplanen, die Bäume bei längeren Trockenperioden nicht nur zu gießen, sondern auch durch Abspritzen vom Straßenstaub zu befreien. Die Hinweise bezüglich eventueller Herbizide und die Empfehlung, Bäume bei längeren Trockenperioden abzuspritzen wurden an das zuständige Fachamt (Grünflächenamt) weitergegeben.

Des Weiteren gingen Anregungen zur Art der baulichen Nutzung, zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen (Sicherheitsstandard der Erdgasspeicherbehälteranlagen der Stadtwerke Esslingen, Lärmschutzwälle im Bereich von Ruhezeiten in den Grübereichen, Innenschallpegel) ein, die jedoch nicht das jetzige Plangebiet betreffen.

Im Plangebiet sind Teilflächen der Bahn enthalten, die sich noch nicht im Eigentum der Stadt Esslingen am Neckar befinden. Es wurde daher auf die Notwendigkeit der Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes und auf die vor Rechtskraft des Bebauungsplanes erforderliche Entwidmung hingewiesen. Das Eisenbahn-Bundesamt wurde von Anfang an am Verfahren beteiligt. Ein entsprechender Hinweis zur Entwidmung wurde in den Bebauungsplan aufgenommen. Die eingegangenen Hinweise zur Planung des neuen Zugangs zur Unterführung am Bahnhof Esslingen und zum Schallschutz sind im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahmen zu beachten.

Zum erst vor wenigen Jahren eingebauten Aufzug am Eingang zur Fußgängerunterführung wurde eine frühzeitige Abstimmung der Planungen mit denen der DB Station + Service angeregt, damit der Aufzug nicht nach kurzer Betriebsdauer wieder umgebaut werden muss. Die Planung ist – auch hinsichtlich des Aufzuges – zwar mit der Bahn abgestimmt. Eine künftige Verlegung des Aufzuges ist trotzdem unvermeidlich.

Bezüglich der Erschließung, der Anbindung an das innerstädtische Straßennetz, der zu erwartenden Erhöhung des Individualverkehrs und der Konzeption für den ruhenden Verkehr, gingen Anregungen ein, die jedoch nicht das jetzige Plangebiet betreffen. Eine durchgängige Fahrradverbindung durch die Stadt von Zell bis Mettingen wäre ein wichtiger Beitrag für das C02-Programm der Stadt. Deshalb sollte diesem Anteil am Verkehr ein höheres Augenmerk geschenkt werden, um dies so attraktiv wie möglich zu gestalten. Der Radverkehr vom Pliensausteg wird auf dem bestehenden Radweg bis zur Einmündung der Bahnhofstraße geführt und erhält hier eine Fortsetzung bis zur Straße am Kronenhof/ Fleischmannstraße. Die Fleischmannstraße wird von hier bis zum „ES“ als Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr wie die Bahnhofstraße umgestaltet. Hier entstehen eine Vielzahl neuer Radabstellanlagen als Fahrradbügel. Das Pkw Parken wird in diesem Bereich der Fleischmannstraße zukünftig entfallen.

Nach der Querung der Bahnhofstraße mit einem überbreiten Querungsbereich > 6,0 m wird der westlich gelegene Bereich der Fleischmannstraße erreicht, die ebenfalls als Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr bis zur Kollwitzstraße ausgewiesen. Von hier wird der Radverkehr über die Fleischmannstraße teils durch Tempo-30-Zonen sowie Verkehrsberuhigte Bereiche bis zur Schlachthausstraße geführt und erhält hier seine Fortsetzung über die neue Wegeverbindung bis zum neuen Steg über den Rossneckarkanal und Weiterführung südlich des Hengstenbergareales entlang des Rossneckarkanales.

Damit kann eine gute Wegeverbindung für den Radverkehr als Teil der neuen Innenstadtachse erreicht werden und der Radverkehr kann sich - wie in der Bahnhofstraße - mit dem Fußgängerverkehr auch gut arrangieren.

Da im Plangebiet mit untergrundbedingten Erschwerissen (uneinheitliche, z. T. setzungsfähige Auffüllungen, Talablagerungen, z. T. setzungsfähig (Auenlehm), evtl. örtlich Schlicklin-sen, Geringer Flurabstand der Grundwasser-Oberfläche und Schadstoffe im Boden) zu rechnen ist, wurden objektbezogene Baugrunduntersuchungen für erforderlich gehalten. Bei Unterkellerung ist eine dauerhafte Grundwasserabsenkung nicht zulässig. Entsprechende Hinweise wurden daher in den Textteil des Bebauungsplanes aufgenommen.

Bezüglich des Hochwasserschutzes wurde festgestellt, dass es sich beim Plangebiet um den Innenbereich der Stadt Esslingen am Neckar handelt, der derzeit durch Hochwasserschutzmaßnahmen bis zum Bemessungshochwasser vor Überschwemmungen geschützt ist. Auf das Fehlen einer Hochwassergefahrenkarte für den betroffenen Gewässerabschnitt im Bebauungsplan und damit der fehlenden wasserrechtlichen Festsetzung der überschwemmungs- und hochwassergefährdeten Gebiete wurde hingewiesen. Es wurde gebeten, die noch nicht festgesetzten Überschwemmungsgebiete im Bebauungsplan zu vermerken und Informationen bezüglich der bereits von städtischer Seite durchgeführten detaillierten Gefährdungsanalyse zur Abgrenzung von Hochwassergefahrenflächen im Bebauungsplan zu ergänzen.

Dem Belang des Hochwasserschutzes wurde durch entsprechende Ergänzungen der Begründung und der textlichen Hinweise Rechnung getragen.

Die Aussagen zum Hochwasserschutz wurden vom Regierungspräsidium Stuttgart im Dezember 2011 in dem Wortlaut und mit den Werten vorgegeben, wie sie nun im Bebauungsplan enthalten sind.

Der Anregung, das Kulturdenkmal (Drehscheibe mit Gleissträngen Fa. Dick) gem. § 9 (6) BauGB nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen, konnte nicht gefolgt werden, da es sich außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes befindet.

Außerdem wurde befürchtet, dass über die Verlagerung der Straße auf den Gleiskörper des Gleis 1 das Stationsgebäude von den Gleisanlagen abgetrennt wird und es zu einer Reduzierung der geschichtlichen Bedeutung kommt.

Der Gleisbereich des Gleis 1 einschließlich des Bahnsteigs wurde bereits vor mehreren Jahren von der Bahn aufgegeben und ist seit dieser Zeit brach gefallen. Der beklagte Bedeutungsverlust des Stationsgebäudes ist somit bereits eingetreten und nicht reversibel. Die vorgesehene Planung soll diesen bestehenden Bedeutungsverlust über die Einbindung des Bahnhofs in das Stadtgefüge ausgleichen. In der Gesamtabwägung aller öffentlichen Belange erscheint die Bedeutungsverlagerung des Kulturdenkmals vertretbar. Angeregt wurde außerdem, die Schutzwand zwischen Straße und Gleisen von bis zu 1,80 m auf 1,10 m Wandhöhe zu reduzieren, damit der optische Zusammenhang zwischen den Bahnsteigen und dem Empfangsgebäude so gut wie möglich bestehen bleibt. Im Planbereich sind die Schutzwände inzwischen errichtet. Sie haben aufgrund technischer Anforderungen eine Regelhöhe von 1,20 m über der angrenzenden Fahrbahn. In den Einmündungsbereichen sind sie aus Blendschutzgründen auf 1,80 m erhöht.

Im Plangebiet liegt das Empfangsgebäude des Bahnhofs Esslingen (Bahnhof 1), ein Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG bei dem auch die Überdachung des ZOB geplant wird. Dabei geht es aktuell um zwei unterschiedlichen Varianten. Die reduzierte Planung, die Variante ohne die den Bahnhof umgreifenden Arme des Daches, wird bevorzugt. Bei der Variante der Komplettplanung wird durch die halbseitige „Umklammerung“ des Bahnhofs dessen ausgesprochen stadtwirksame Symmetrie und „harmonische Ausgewogenheit der Architektur“ (vgl. Denkmalbegründung) insbesondere in der Hauptansicht von Norden stärker beeinträchtigen. Die reduzierte Planung mit kleineren Nebendächern vor dem denkmalgeschützten Stationsgebäude verstellt zwar ebenfalls Blickbeziehungen. Mit additiven kleineren Dächern würde jedoch deutlicher getrennt zwischen dem historischen Bahnhofsgebäude auf der einen Seite und dem neuen ZOB mit seinem Dach auf der anderen Seite. Es wurde angeregt, die Planung in dieser Hinsicht nochmals zu überdenken.

Verschiedene Varianten der Ausbildung des ZOB-Dachs wurden Anfang 2012 im Gemeinderat unter den Aspekten Wetterschutz, Kosten/Nutzen, Gestaltung, Architektur und Denkmal-

schutz intensiv diskutiert. Diese Beratungen mündeten letztlich in dem Beschluss, die „große“ Lösung mit den beiden das Bahnhofsgebäude zum Teil umgreifenden Armen zu realisieren.

Weiter wurde auf den Umgebungsschutz gem. § 15 DSchG zur äußeren Pliensaubrücke und dem Pliensauturm hingewiesen. Die im Bebauungsplan dargestellte Planung berücksichtigt diese Belange. Die Planung für den Pliensautesteg sowie alle weiteren Maßnahmen im Umfeld des Pliensauturms werden in Abstimmung mit der Landesdenkmalpflege erarbeitet und sind im Rahmen eines Denkmalrechtlichen Genehmigungsverfahrens vom Regierungspräsidium zu genehmigen. Durch die Realisierung der Planung wird die Bedeutung der Pliensaubrücke und des Pliensauturms als Kulturdenkmale von besonderer Bedeutung deutlich gestärkt werden können.

Von privater Seite wurde eine hohe Belastung der Anwohner insbesondere während der Bauphase befürchtet. Außerdem wurde befürchtet, dass der Verkehrslärm und die Feinstaubbelastung in den Büroräumen stark ansteigen werden. Deshalb wurden verschiedene Gutachten gefordert, die sowohl die Durchführung der Baumaßnahmen als auch die künftige Lärm- und Feinstaubsituation betreffen. Außerdem sollten rechtlich bindend Zusagen bezüglich einer ständigen, barrierefreien Zuwegung, einer ständigen Zufahrtsmöglichkeit während der Bauphase, einer Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen vor Baubeginn und damit zusammenhängend die Finanzierung von Maßnahmen zur Erhaltung des Gesamterscheinungsbildes des historischen Gebäudes Bahnhofplatz 2 und Maßnahmen für den Luftwechsel sowie die entsprechenden Kühlmaßnahmen der Räume mit ausschließlicher Ausrichtung Richtung Bahnhofplatz / Berliner Strasse (neu) getroffen werden. Grundsätzlich sollten die Belastungen während der Bauphase so gering als möglich gehalten werden.

Die geforderten Zusagen sind nicht Regelungsinhalt eines Bebauungsplanverfahrens. Die vorgebrachten Bedenken bezüglich des Baulärms, der Bauzeit und dergleichen betreffen die Durchführung der Baumaßnahmen selbst und sind zu gegebener Zeit zwischen den Betroffenen (Eigentümer/Mieter/Bauleitung/ Baufirma,...) abzustimmen. Dabei sind einerseits baustellenbedingte Behinderungen und Beeinträchtigungen in gewissem Umfang als unvermeidlich hinzunehmen, andererseits geltende Vorschriften, Schutzvorschriften und Richtlinien einzuhalten.

Auch die Frage der Kostenbeteiligung des Straßenbaulasträgers an notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden ist im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahmen auf der Grundlage der hierfür geltenden gesetzlichen Regelungen zu klären. Dabei ist auch zu prüfen, ob ggf. ergänzende gutachterliche Aussagen erforderlich werden.

Die Stadt ist wegen des nach Bebauungsplan erforderlichen Grunderwerbs in entsprechenden Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer. Die angemessene Höhe des Bodenpreises sind jedoch nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplanes, sondern bleiben seiner Durchführung durch die Fachämter vorbehalten.

3. Gründe für die Planinhalte nach Abwägung mit in Betracht kommenden Alternativen

Seit Mitte der neunziger Jahre ist der westlich des Bahnhofs Esslingen liegende Güterbahnhof außer Betrieb; die vorhandenen Gebäude und Flächen liegen brach.

Die Stadt Esslingen und die DB AG verfolgen das Ziel, diese Flächen für eine hochwertige Neubebauung zu entwickeln. Die Stadt strebt dabei eine Mischung aus Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen an. Weitere Ziele sind die Neuordnung des ÖPNV und des MIV im Bereich

Bahnhofplatz/Neckarstraße und auch die Verwirklichung eines weiteren Abschnitts des Verkehrskonzepts „Verlängerung der Ulmer Straße, Südtangente/Gleis 1“. Geplant ist die Verlegung der Neckarstraße nach Süden (Südumfahrung des Bahnhofs), die Anbindung der Berliner Straße an die Südtangente, die Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) zum Bahnhofplatz und der Neubau des Fußgängerstegs von der Pliensaubrücke zur Pliensastraße (einschließlich Treppe, Rampe und Aufzug) sowie die Erschließung des Güterbahnhof-Geländes und die Komplettierung des Erschließungssystems der Weststadt.

Da der Planbereich im Wesentlichen aus Verkehrsflächen besteht, sind in den vorliegenden umweltbezogenen Gutachten in der Regel nur einzelne Aussagen über die Umweltbelange im Plangebiet enthalten.

Auf Grund der zulässigerweise bereits bestehenden Nutzungen sowie in Anbetracht des geplanten städtebaulichen Konzepts ist die Zunahme der Eingriffsintensität nicht zu erwarten.

In Abhängigkeit von der Entwicklung der Verkehrsbelastung sowie der Steuerung der Verkehrsabläufe kann sich der Umweltzustand des Plangebiets bei Nicht-Durchführung der Planung in geringem Umfang sowohl positiv als auch negativ verändern. Auch bei Durchführung der Planung kann sich der Umweltzustand des Plangebiets sowohl positiv als auch negativ verändern.

Durch passive Schallschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden ergibt sich eine Reduzierung der Lärmbelastung. Zum Schutz der unteren Geschosse gegen den Schienenverkehrslärm ist ergänzend entlang der Bahnlinie die Errichtung einer transparenten Lärmschutzwand geplant.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten, die dem Ziel des Bebauungsplans entsprechen, bestehen nicht.