

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Südtangente/Gleis 1 (östlicher Teil)
im Planbereich 01 ‚Innenstadt I‘ und 03 ‚Innenstadt III‘
gemäß § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch

Grund für die Aufstellung des Bebauungsplanes

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, die Erschließung des Güterbahnhof-Geländes und die Komplettierung des Erschließungssystems der Weststadt.

Als Planungs- und Diskussionsgrundlage für die entsprechenden Verhandlungen mit der DB AG, den Trägern öffentlicher Belange und potenziellen Investoren hatte die Stadt 1998 einen Bebauungsplan-Vorentwurf aufgestellt, der das gesamte neu zu entwickelnde Gebiet zum Inhalt hatte und von der Mettinger Straße im Westen bis zur Pliensaustraße im Osten reichte.

Die Realisierung dieses ehrgeizigen und aufwändigen Projektes kann nur schrittweise erfolgen, dies gilt auch für die Schaffung des Planungsrechtes.

Der Bebauungsplan „Südtangente/Gleis 1 (östlicher Teil)“ greift den ersten Teilbereich der Gesamtplanung „Südtangente/Gleis 1 (Güterbahnhof)“ auf mit dem Ziel, hier die vorgesehenen Maßnahmen planungsrechtlich abzusichern. Diese Maßnahmen bestehen vor allem in der Verlegung der Neckarstraße nach Süden mit der Südumfahrung des Bahnhofs („Südtangente, Gleis-1-Trasse“), Anbindung der Berliner Straße tangential am Bahnhofplatz entlang zur Südtangente, Verlegung des ZOB vom Vorfeld des Parkhauses Berliner Straße zum Bahnhofplatz, Neubau der Pliensaubrücke über die Bahnlinien und die Neckarstraße mit Treppe, Rampe und Aufzug.

Einige dieser Maßnahmen wurden inzwischen bereits realisiert, andere sind in der Ausführung. Als wesentliches Projekt steht noch der Neubau des ZOB bevor.

Mit dem 1. Entwurf dieses Bebauungsplanes wurde 2005 die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Der 2. Bebauungsplan-Entwurf und die Satzung über örtliche Bauvorschriften lagen in der Zeit vom 14.03.2011 bis 15.04.2011 öffentlich aus.

Nach dieser Auslage fiel im Gemeinderat die Entscheidung über das Dach des künftigen ZOB, woraufhin auch die Planung der Oberleitungen für die O-Busse angepasst

werden musste. Außerdem teilte die DB Services Immobilien GmbH mit, dass verschiedene Flächen im Bahnhofsbereich nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden und deshalb im Bebauungsplan nachrichtlich als Bahnflächen dargestellt werden müssen.

Diese Faktoren machen die Aufstellung eines 3. Entwurfs erforderlich.

Die Festsetzungen des vorangegangenen Bebauungsplan-Entwurfs werden also im Wesentlichen beibehalten, jedoch in vorstehend beschriebenem Umfang überarbeitet sowie aktualisiert und ergänzt.

Der an diesen Bebauungsplan westlich anschließende Bereich der Gesamtplanung „Südtangente/Gleis 1 (Güterbahnhof)“ wurde mittlerweile in den Geltungsbereich des Bebauungsplanverfahrens Neue Weststadt über geführt.

Geltendes Recht, Zusammenhänge mit anderen Planungen

Bebauungsplan

Im Planbereich gilt noch heute teilweise die Ortsbausatzung (Staffelbauplan) von 1930. Für den Bahnhofplatz selbst gilt der Bebauungsplan Bahnhofplatz Esslingen von 1952, im Vorfeld von Neckarstraße 11 in östlicher Richtung der Bebauungsplan „Neue Neckarbrücke Stadtmitte – rechtes Neckarufer“ von 1964.

Nach diesen Plänen sind die Gebäude Fleischmannstraße 1 und Bahnhofstraße 1 als II. Baustaffel, gemischtes Wohn- und Geschäftsgebiet, festgesetzt, die sie umgebenden Freiflächen am Bahnhofplatz jeweils bis an die vorhandenen Gebäude als öffentliche Verkehrsflächen (Fahrflächen, Gehwege, Haltestellen,).

Auch die öffentlich zugänglichen Flächen der DB AG nördlich des Bahnhofs und östlich anschließend vor den ehemaligen Gebäuden Bahnhofplatz 3, 3/1 und 3/2 (Bahnhofsgaststätte, Kiosk, ...) sind als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt, ebenso die Neckarstraße selbst und die ehemalige Rampe zur Pliensaubrücke.

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan 1984 des Nachbarschaftsverbandes Stuttgart und seiner Fortschreibung ist der Straßenzug Neckarstraße – Bahnhofplatz - Fleischmannstraße als Hauptverkehrsstraße kartiert. Das südlich angrenzende Gelände ist als „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellt.

Nördlich des Straßenzuges liegen östlich der Berliner Straße „Gemischte Bauflächen“ (M), das Quartier mit dem heutigen ZOB und Parkhaus ist als „Flächen für den Gemeinbedarf“ (GBD) dargestellt.

Soweit der vorliegende Bebauungsplan „Flächen für Bahnanlagen“ beansprucht, besteht hier eine gewisse Abweichung vom Flächennutzungsplan.

Mittelfristig ist vorgesehen, den Flächennutzungsplan für das gesamte Güterbahnhofsareal zu überarbeiten und mit den künftigen Nutzungsvorstellungen in Einklang zu bringen. Da die aktuelle Planung jedoch im Wesentlichen nur darauf abzielt, bereits vorhandene – bisher teils städtische, teils bahneigene – Verkehrsflächen als öffentliche Verkehrsflächen festzusetzen, kann der Bebauungsplan für diesen Teilbereich noch als „aus dem Flächennutzungsplan entwickelt“ bezeichnet werden.

Bahnflächen

Das gesamte Bahngelände war formal planfestgestelltes Gebiet für Bahnzwecke. Damit kommunales Planungsrecht greifen kann, muss die Fläche nach Abschluss der erforderlichen Rückbau-, Anpassungs- bzw. Verlagerungsmaßnahmen vom Eisenbahn-Bundesamt in einem förmlichen Verfahren entwidmet werden. Dieser Schritt setzt das Einverständnis der DB AG voraus, die erklären muss, dass sie das Gelände nicht mehr für Bahnzwecke benötigt.

Eine solche Erklärung liegt für den Bereich zwischen verlängerter Schlachthausstraße und Bahnhof nördlich von Gleis 1 seit Januar 1997 vor, also auch für den hier betroffenen Planbereich. Die Flächen für die Realisierung des neuen ZOB sowie der Südtangente und der künftigen Bauflächen bis zur verlängerten Schlachthausstraße hat die Stadt auch bereits weitgehend von der Bahn erworben und ist bezüglich der restlichen Flächen in Verhandlungen. In den Kaufverträgen ist geregelt, dass das Entwidmungsverfahren von der DB AG eingeleitet wird, sobald der Rückbau der Bahnanlagen auf den betroffenen Flächen erfolgt ist. Für den vorliegenden Planbereich ist dies inzwischen erfolgt und seit Dezember 2010 liegen hier nun auch die Freistellungsbescheide des Eisenbahn-Bundesamtes vor.

Allerdings wurden einige Flächen nicht verkauft und von Bahnbetriebszwecken freigestellt, weil sie weiterhin und dauerhaft dem Bahnbetrieb dienen. Dies sind die Flurstücke Nr. 16012/15 (Bahnhofsgebäude mit angrenzenden Freiflächen), 16012/27 (Bahnhofsunterführung), sowie 16012/29, 16012/31 und 16012/32 (bahnbetriebsnotwendige technische Einrichtungen). Diese Flächen sind im Bebauungsplan nachrichtlich als Flächen für Bahnanlagen gekennzeichnet. Da sie aber ohne Beeinträchtigung des Bahnbetriebs auch gleichzeitig anderen Nutzungen zugänglich sein sollen, sind sie mit Festsetzungen als Sondergebiet Bahnhof und als öffentliche Verkehrsflächen überlagert. Dies geschieht in Anlehnung an die *Anlage 5.1 der Präsidialverordnung zu entwidmungsrechtlichen Fragestellungen vom 01.09.2003, AZ.: Pr.2310 Paw 2003* des Eisenbahnbundesamtes (EBA).

ÖPNV-Konzept

Um die Voraussetzungen für eine Verlagerung des ZOB von der Berliner Straße zum Bahnhofplatz zu schaffen, wurde 2001/2002 eine Optimierungsstudie erarbeitet mit dem Ziel, die den ZOB anfahrenden Buslinien optimal untereinander und mit dem S-Bahn-Verkehr zu vertakten. Damit kann der Anschluss von und zur S-Bahn hergestellt werden, sowie zwischen allen Buslinien innerhalb eines engen Zeitfensters umgestiegen werden. Damit wird eine deutliche Qualitätssteigerung des ÖPNV erreicht.

Stadtbahntrasse

Im Regionalplan für die Region Stuttgart wird vorgeschlagen, ergänzend zum heutigen Stadtbahnnetz Netzerweiterungen u. a. für den Abschnitt Esslingen-Ostfildern-Nellingen-Neuhausen a. d. F.- Bernhausen zu untersuchen und die möglichen Trassen näher zu bestimmen und zu sichern (Plansatz 4.1.2.17 (V) Nr. f).

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

Denkmalschutz

Das Stationsgebäude des Bahnhofs Esslingen (Bahnhofplatz 1) und das Wohn- und Geschäftshaus Bahnhofstraße 1 sind Kulturdenkmale gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz und als solche im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Darüber hinaus befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebiets zahlreiche weitere Kulturdenkmale: Bahnhof 4 (ehemaliges Zollamt), Fleischmannstraße 7, Bahnhofstraße 4, Neckarstraße 9 und 15, Pliensaustraße 73 (Pliensautorturm mit äußerer Pliensaubrücke).

Des Weiteren ist die gesamte historische Innenstadt von Esslingen als Gesamtanlage „Esslingen am Neckar“ durch Satzung vom 23.07.2001 unter Denkmalschutz gestellt. Dieser Gesamtanlagenschutz dient der Erhaltung des historischen Orts-, Platz- und Straßenbildes und erstreckt sich auch auf den Bahnhofplatz und die Bebauung nördlich der Neckarstraße.

Veränderungen an dem geschützten Bild der Gesamtanlage bedürfen der Genehmigung der Stadt Esslingen am Neckar als untere Denkmalschutzbehörde.

Die hier vorgesehenen Maßnahmen hinsichtlich des Orts-, Platz- und Straßenbildes werden in enger Abstimmung mit den Denkmalbehörden erarbeitet.

Sanierungsgebiet

Der Bahnhofplatz ist auch östlicher Ausläufer des 1995 förmlich festgelegten Sanierungsgebiets Weststadt, das allerdings mit Bekanntmachung vom 30.12.2010 bis auf wenige Grundstücke aufgehoben wurde.

Städtebauliche Wettbewerbe

Steg Pliensaubrücke

Ende 1998 führte die Stadt einen Realisierungswettbewerb für den Neubau des Pliensaubrückenstegs durch, an dem 5 Architekten teilnahmen.

Anlass des Wettbewerbs war die Absicht, die vorhandenen Brücken über den Neckarkanal und die Bahnlinie sowie die Westrampe der Pliensaubrücke zu entfernen und durch einen Fußgängersteg zu ersetzen, der auch über die Neckarstraße hinweg die Pliensauvorstadt mit der Innenstadt verbindet. Damit soll im Zuge der verkehrlichen Neuordnung auch diese Fußgängerverbindung aufgewertet und sicherer gemacht werden.

Der Entwurf des Architekturbüros Steinhilber und Weis, Stuttgart, erhielt den 1. Preis, wurde der weiteren Planung zu Grunde gelegt und inzwischen gebaut. Er ist im vorliegenden Bebauungsplanentwurf deshalb als Bestand dargestellt.

Bahnhofplatz

Für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und des ZOB wurde 2002 ein „begrenzt offener interdisziplinärer Ideen- und Realisierungswettbewerb“ ausgeschrieben, an dem Arbeitsgemeinschaften zwischen Architekten und Verkehrsplanern teilnehmen konnten. Gegenstand dieses Wettbewerbs war die Neuordnung des Bahnhofplatzes und seiner Umgebung unter verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Gesichtspunkten und Vorgaben. Aus diesem Verfahren ging 2003 das Berliner Büro Orange Arch, Stefan Gessler und Kollegen, als Sieger hervor.

Die zwischenzeitlich erfolgte Weiterentwicklung deren Planungskonzeptes bildet die Grundlage für die Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs im Bahnhofplatzbereich.

ZOB-Dach

Im Oktober 2009 lobte die Stadt einen Planungswettbewerb "Überdachung des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs" aus. Für die teilnehmenden Architekten und Ingenieure galt es, in einem schwierigen städtebaulichen und verkehrlichen Umfeld ein Dach für die zentrale Drehscheibe des öffentlichen Personennahverkehrs in Esslingen zu finden, das komfortable, witterungsgeschützte Umsteigebeziehungen erlaubt, architektonische Qualität vermittelt und städtebaulich diesen Stadteingang deutlich aufwertet - auch im Hinblick auf die künftige Nachbarschaft zur Neuen Weststadt.

Der Wettbewerb wurde im April 2010 entschieden. Derzeit arbeitet das Büros Sobek im Auftrag der Stadt an der Detailplanung für das Dach. Im Bebauungsplan wird die geplante Überdachung durch Baugrenzen abgedeckt.

Neue Weststadt

Wie vorstehend bereits beschrieben, möchte die Stadt das ehemalige Güterbahnhofsareal der Deutschen Bahn AG für die städtebauliche Entwicklung nutzen. Sie hat dazu mittlerweile große Teilflächen des Areals erworben und steht wegen der weiteren Flächen in Verhandlungen.

Die Fläche liegt zentral in der Weststadt und grenzt unmittelbar an die Innenstadt und an den Hauptbahnhof mit dem zentralen Busbahnhof an und eignet sich aufgrund ihrer Infrastrukturnähe für Wohnen und wohnverträgliche Arbeitsplätze.

Die zentrumsnahe Lage des Areals und die gute Verkehrsanbindung bieten die Chance, ein innenstadtnahes attraktives Wohn- und Mischgebiet zu entwickeln, das Esslingens Ruf als Ingenieurstadt mit hochwertigen Arbeitsplätzen und lebendigen Stadtquartieren weiter festigen kann.

Um Lösungsvorschläge für dieses bedeutende Projekt zu erhalten, das sich nach Westen bis zur Mettinger Straße erstreckt und das Hengstenberg- und Kölleareal einschließt sowie einen breiten Geländestreifen entlang der Neckaruferzone, hat die Stadt einen nichtoffenen zweiphasigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerb für Architekten/Stadtplaner in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten ausgelobt, der Anfang 2011 entschieden wurde. Das Preisgericht vergab den ersten Preis an die Arbeit des Stuttgarter Büros Lehen drei. Die Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs mündete im Rahmenplan vom 07.09.2011. Dieser diente als Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplanes Neue Weststadt, dessen Vorentwurf am 05.12.2011 vom Ausschuss für Technik und Umwelt beschlossen wurde.

Auf den Planbereich des vorliegenden Bebauungsplan-Entwurfs hat das Ergebnis dieses Wettbewerbs allerdings keine unmittelbaren Auswirkungen.

Planerische Gestaltung

Für die mit Bus und Bahn ankommenden Besucher der Stadt besitzt der Bahnhofplatz die Funktion eines Eingangtors zur Innenstadt mit optimalen Umsteigebeziehungen. Er soll zu einer Visitenkarte der Stadt werden und sowohl Kommunikationspunkt mit Aufenthaltsqualität sein als auch seinen verkehrstechnischen Funktionen gerecht werden. Dazu ist eine völlige Umgestaltung der Freiflächen erforderlich. Der motorisierte Individualverkehr (MIV), der seither den Platz diagonal durchquert, wird nach Süden und Westen um das Bahnhofsgebäude herum geführt und so, unterstützt durch den Wegfall der bisherigen Nebengebäude östlich der Bahnunterführung, Raum geschaffen für den Neubau des ZOB.

Dieser besteht aus 2 wesentlichen Elementen: einem 12,5 m breiten Verkehrsraum in Ost-West-Richtung nördlich des Bahnhofsgebäudes bzw. südlich von Bahnhofstraße 1/Fleischmannstraße 1, der 8 Halteplätze für 10 Buslinien bietet, und einem kompakten Busbahnhof mit 3 Haltestelleninseln für 11 Buslinien an 8 Bussteigen. Außerdem werden 2 weitere Halteplätze südlich des Bahnhofsgebäudes vorgesehen. Die enge fußläufige Zuordnung der Haltestellen bietet ideale Bedingungen für umsteigende Fahrgäste.

Zwischen den Haltestelleninseln und dem Bahnhofsgebäude liegt der Zugang zur Bahnsteigunterführung: In Verlängerung der vorhandenen Unterführung wurde bereits 2009 die neue Treppenanlage mit Aufzug hergestellt. Damit wird künftig eine kurze Verbindung zwischen den Bushaltestellen und der S-Bahn gewährleistet.

Die vorhandenen markanten Gebäude Bahnhof (Denkmal), Bahnhofstraße 1 (Denkmal) und Fleischmannstraße 1 bleiben erhalten und können durch einen Kiosk (Backshop) östlich des Bahnhofgebäudes und eine WC-Anlage auf dem Bahnhofplatz ergänzt werden. Des Weiteren ist vorgesehen, die Warteinseln des ZOB zusammen mit der Treppenanlage entsprechend dem Entwurf des Büros Sobek großflächig zu überdachen. Ansonsten sollen die Freiflächen weitgehend frei von baulichen Anlagen sein und durch eine attraktive Gestaltung und Möblierung aufgewertet werden (Bänke, Beleuchtung, Bäume, ...). Dazu gehört auch, dass die Flächen einheitlich mit großformatigen Granitplatten belegt werden sollen.

Auch in der Neckarstraße wurde durch die Verlegung der Fahrbahn nach Süden vor den Gebäuden ein bis zu 10 m breites Vorfeld geschaffen, das hier eine neue Aufenthaltsqualität bietet. Damit wird Passanten das Flanieren, Einkaufen und Verweilen ermöglicht und so diese innerstädtische Geschäftslage deutlich aufgewertet.

Im östlichen Abschnitt dieses Vorfeldes wurde die Rampe zur Pliensaubrücke ebenso integriert wie ein Treppenabgang und eine Aufzugsanlage. Vor den Gebäuden Neckarstraße 1 bis 7 wurde außerdem eine Reihe aus 8 Bäumen gesetzt. Südlich davon verläuft nun ein 2,5 m breiter Radweg mit beidseitig 0,5 m breiten Schutzstreifen, an den die 4 neuen Fahrbahnen der Neckarstraße anschließen. Im verbleibenden Reststreifen in Richtung Bahnflächen wurden Schutzwände integriert sowie ein Grünstreifen mit weiteren 7 Bäumen.

Mit diesen (gestalterischen) Maßnahmen im öffentlichen Raum wurden das Orts- und Straßenbild des Planbereiches, dessen Aufenthaltsqualität und vor allem seine vielfältigen Funktionen signifikant verbessert.

Art und Maß der baulichen Nutzung

Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude wird nachrichtlich als Fläche für Bahnanlagen dargestellt und mit der planungsrechtlichen Festsetzung Sondergebiet Bahnhof überlagert. Damit wird seiner multifunktionalen Nutzung Rechnung getragen: Neben dem bahnspezifischen Angebot der DB-Service-AG finden sich hier verschiedene Dienstleistungseinrichtungen wie Bank, Zeitschriftenverkauf, Frisör,

Da diese Nutzungsmischung auch in Zukunft möglich sein soll, wird der Bahnhof als Sondergebiet im Sinne von § 11 (1) BauNVO mit den zulässigen Nutzungen Dienstleistungsbetriebe, Büronutzung, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften festgesetzt. Weil die überbaubare Fläche auf das Gebäude selbst reduziert ist, wird eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Nachdem der Bahnhof unter Denkmalschutz

steht, sind bauliche Veränderungen nur in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde möglich, weshalb weitere Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung nicht erforderlich sind.

Die Gebäude Bahnhofstraße 1 und Fleischmannstraße 1 werden als Kerngebiet (MK) festgesetzt und mit den Nutzungsmaßen GRZ = 1,0, Traufhöhe = N 251,0 m ü. NN und Gebäudeoberkante = N 256,0 m ü. NN in ihrem Bestand abgedeckt. Sie weisen im Erdgeschoss verschiedene gewerbliche Nutzungen auf (Gastronomie, Läden, Bank, ...), in den oberen Geschossen Dienstleistungen und Wohnen. Diese typische Kerngebietsnutzung soll auch in Zukunft erhalten bleiben.

Die Freiflächen des Bahnhofplatzes werden als Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung „Bahnhofplatz“ festgesetzt, auf der zweckgebundene bauliche Anlagen zugelassen werden können (z. B. Kiosk, WC-Anlage, Überdachungen, Aufzug, ...). Ein möglicher Standort für einen Kiosk (Backshop) ist im Plan dargestellt und für die geplante Überdachung der Buswarteinseln sowie die WC-Anlage sind Baugrenzen festgesetzt.

Im gesamten Plangebiet sind Vergnügungsstätten sowie Anlagen, Betriebe und Einrichtungen, die der gewerblichen Unzucht dienen, nicht zulässig.

Mit dem Ausschluss dieser Nutzungen soll gewährleistet werden, dass dieses von Passanten aller Altersgruppen stark frequentierte Gebiet frei von „Tabu-Zonen“ bleibt und städtebaulich negative Auswirkungen (z.B. Verödung im zentralen Dienstleistungs- und Warenangebot, Verlust an Angebotsvielfalt, Abwertung von Geschäftslagen, Verdrängungseffekte, Herabsetzung der Wohneignung, Negativ-Image, ...) vermieden werden. Andernfalls bestünde auch die Gefahr, dass den hohen städtischen Investitionen hier und in der Umgebung des Gebiets (Bahnhofstraße, Am Kronenhof, ...) nicht der angestrebte Erfolg zuteil werden könnte.

Des Weiteren sind im Plangebiet Werbeanlagen als selbständige gewerbliche Hauptnutzungen gem. § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO unzulässig. Nachdem es bisher in dem Gebiet keine Werbeanlagen in Form selbständiger gewerblicher Hauptanlagen gibt, ist nicht auszuschließen, dass künftig auch Bereiche innerhalb des Plangebiets in den Blickpunkt entsprechender Anbieter geraten. Die Zulassung solcher Anlagen würde sowohl der seitherigen Nutzungsstruktur als auch der künftigen, entsprechend den Regelungen des Bebauungsplanes sich entwickelnden Nutzungsstruktur widersprechen und zu einer Beeinträchtigung der Standortqualität und des Images des Gebietes führen. Da es ausdrückliches Ziel solcher Werbeanlagen ist, Aufmerksamkeit auf sich zu lenken und im vorhandenen Ortsbild aufzufallen, ist von solchen Anlagen auch eine massive Störung des Ortsbildes zu erwarten. Dies ist insbesondere für das Erscheinungsbild innerhalb der geschützten Gesamtanlage nicht akzeptabel. Auch hinsichtlich der bereits durchgeführten und weiterhin geplanten aufwertenden Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum wäre die Errichtung von großflächigen Werbeanlagen für Fremdwerbung kontraproduktiv. Darüber hinaus ist es sowohl auf den Bahnhofplatz als auch in den zuführenden Straßen angesichts des hohen Verkehrsaufkommens aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar, dass die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer aufgrund solcher Werbeanlagen beeinträchtigt wird.

Verkehrsflächen, Verkehrserschließung

Wie bereits beschrieben, besteht der größte Teil des Geltungsbereichs aus Verkehrsflächen, da der wesentliche Inhalt dieses Bebauungsplans die Neuordnung dieser Flächen ist. Dementsprechend sind die neue Südtangente mit der Westumfahrung des Bahnhofs, der Bahnhofplatz mit dem neuen ZOB und die (bereits erfolgte) Verlegung der Neckarstraße mit dem Pliensausteg im Plan dargestellt.

Die Darstellungen basieren auf Verkehrsentwürfen, die aus Wettbewerben als Sieger hervorgingen und anschließend überarbeitet wurden. Auf eine detaillierte Beschreibung des Verkehrskonzepts wird hier verzichtet.

Die als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Bahnhofplatz gekennzeichnete Fläche dient verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere dem Bus-, Taxi-, Fußgänger-, Radfahr- und Anlieger- sowie Lieferverkehr. Eine verkehrliche Erschließung der dortigen Grundstücke bleibt gewährleistet.

Das Plangebiet ist verkehrlich hervorragend erschlossen; dies gilt insbesondere in Bezug auf den ÖPNV (Busse, Bahn, ...). Ebenso ist die Anbindung an das überörtliche Straßennetz durch die nahe liegende B 10 und über die Verbindung Vogelsangbrücke – Zollbergstraße – Ostfildern an die Autobahn A 8 gegeben.

Den Kunden des innerstädtischen Einzelhandels stehen mehrere Parkhäuser und Tiefgaragen in der Nachbarschaft des Plangebiets zur Verfügung.

Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Das Plangebiet ist hohen Lärmimmissionen insbesondere aus dem Kraftfahrzeug- und Schienenverkehr ausgesetzt. Die heute vorhandenen Lärmwerte überschreiten sowohl tags als auch nachts die in der DIN 18005 genannten Orientierungswerte für ein Kerngebiet. Die geplanten Baumaßnahmen werden in ihrem Umfeld zu Verschiebungen der Lärmimmissionen führen, die teilweise komplexe Folgen haben. So wird beispielsweise entlang der Neckarstraße der Straßenverkehrslärm an den Gebäudefassaden durch das Abrücken der Fahrbahnen abnehmen, andererseits durch den Wegfall der Westrampe der Pliensaubrücke und den künftig steigenden Schienenverkehr der Schienenverkehrslärm zunehmen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) sind nicht in dem theoretisch erforderlichen Ausmaß möglich. Zwar wurde eine entlang der Bahngrenze vorhandene Mauer gegenüber Neckarstraße 5-9 erhalten und nach beiden Seiten durch neue Prallwände ergänzt, aber insbesondere die oberen Geschosse der Gebäude an der Neckarstraße können damit nicht ausreichend vor Lärm geschützt werden.

Um die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Lärmimmissionen in ihrem Umfeld konkret beurteilen zu können, hat die Stadt eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben (ACCON GmbH, Ingenieurbüro für Schall- und Schwingungstechnik, 86926 Greiffenberg, Bericht vom 13.10.2005). Das Ingenieurbüro stellt fest, dass das Plangebiet bereits heute tags und nachts durch Lärm hoch belastet ist. Die Verlagerung der Straßen im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsbereichs und der Neckarstraße bewirkt bezüglich des Straßenlärms zunächst eine Verbesserung der Situation in der Neckarstraße (Lärmabnahme durch Abrücken der Fahrbahn um rund 10 m. Hier wur-

den vorher z. B. tagsüber an den Fassaden ca. 73-76 dB (A) ermittelt und als Folge der Straßenverlegung ca. 68-72 dB (A) prognostiziert). Durch die hohen Lärmbelastungen aus dem Schienenverkehr, die in Zukunft (und vor allem nachts) noch weiter steigen werden, wird aber der Gesamtlärmpegel ebenfalls weiter steigen. In einem derzeit laufenden Lärmschutzprogramm der DB Netz AG ist vorgesehen, betroffene Wohnungen durch passive Lärmschutzmaßnahmen (Fenster) gegen Schienenverkehrslärm zu schützen. Entlang der Neckarstraße ist zum Schutz der unteren Geschosse gegen Schienenverkehrslärm die Erstellung einer transparenten Lärmschutzwand geplant.

Im Bereich des Bahnhofplatzes verändert sich die Lärmsituation durch die neue Straßenführung und den ZOB. Hier wird es künftig an einigen Gebäudefassaden ebenfalls etwas leiser werden als bisher, an anderen Fassadenabschnitten aber auch lauter; hier entstehen dem Grunde nach Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen. Der Baulastträger ist ggf. zur Prüfung und Durchführung von Schallschutzmaßnahmen verpflichtet. Da, wie beschrieben, aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht im erforderlichen Umfang möglich sind, müssen passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden. Unter bestimmten Voraussetzungen wird hier der Einbau von Lärmschutzfenstern bezuschusst.

In der genannten schalltechnischen Untersuchung ist die Lärmsituation vor und nach den Baumaßnahmen an den einzelnen von der Planung betroffenen Fassaden detailliert dargestellt.

Da die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden, wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass bei der Planung von Neubauten besondere bauliche Vorkehrungen gegen Lärmimmissionen zu treffen sind. Diese baulichen Vorkehrungen müssen so beschaffen sein, dass in den Aufenthaltsräumen je nach deren Nutzung bestimmte Innenschallpegel nicht überschritten werden. Dies kann z. B. durch den Einbau von Schallschutzfenstern, die Verwendung von schalldämmenden Baustoffen und die Orientierung der Aufenthaltsräume erreicht werden.

Ver- und Entsorgung

In diesem innerstädtischen Bereich sind alle erforderlichen Infrastruktureinrichtungen vorhanden und die Ver- und Entsorgung der Grundstücke (Energie, Wasser, Müllentsorgung, ...) ist gewährleistet.

Betriebsanlagen für den Oberleitungsbus

Durch die Verlegung des ZOB und die Umfahrung des Bahnhofs werden auch Änderungen bzw. Neubauten hinsichtlich der Fahrleitungsanlagen für den O-Bus notwendig. Betriebsanlagen für den O-Bus sind den Betriebsanlagen für Straßenbahnen gleichgestellt. Sie dürfen gemäß § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) „nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist... Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung..., sofern darin Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausgewiesen sind.“

In diesem Sinne sind im vorliegenden Bebauungsplan die geplanten Standorte für die Abspannmasten und die Wandanker der O-Busleitungen im Umfeld des Bahnhofs als nachrichtliche Übernahmen dargestellt, ebenso wie die im Zuge des Umbaus der Neckarstraße dort neu aufgestellten Abspannmasten.

Altlasten

Am heutigen Bahnhofsvorplatz befand sich von 1855 bis 1874 der Standort des ehemaligen 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 und im Umkreis des ehemaligen Gaswerks sind auch künftig in Abstimmung mit dem Landratsamt Esslingen gutachterlich zu überwachen und zu dokumentieren. Die Kontrolle aller vorhandener Grundwassermessstellen hat vor, während und nach der Baumaßnahme zu erfolgen. Die Baumaßnahmen während der Umbauarbeiten sind gutachterlich zu begleiten.

Bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes muss der Versiegelungsgrad von nahezu 100 % erhalten bleiben. Vorgesehen ist auch maximal der Eingriff in eine Tiefe, der den Austausch bestehender Leitungen ermöglicht.

Auf dem Grundstück Fleischmannstraße 1 befand sich mehrere Jahrzehnte bis 1993 eine chemische Reinigung. Umweltgefährdende Stoffe wurden teilweise unsachgemäß verwendet, so dass Luft, Boden und Grundwasser verunreinigt wurden. Im Zuge der Umbaumaßnahmen am Bahnhofsvorplatz ist durch Auskofferung die Sanierung des Schadensfalles geplant.

Sämtliche auf dem Gelände befindliche Grundwassermessstellen sind aus Gründen einer evtl. nachfolgenden fachtechnischen Kontrolle des ehemaligen Gewerbestandorts Bahnhofsvorplatz zu erhalten.

Hochwassergefährdung

Das Plangebiet wurde mittels eines durch die Universität Karlsruhe erarbeiteten hydrodynamisch-numerischen Flussmodells (HN-Modell) auf die Hochwassergefährdung untersucht. In der Hochwassergefahrenkarte (HWGK) ist der größte Teil des Plangebiets als Überflutungsfläche HQextrem (ca. HQ1000) kartiert, das heißt, dass in diesem Bereich mit Hochwässern zu rechnen ist, die seltener als einmal in 100 Jahren auftreten. Eine höhere Gefährdung besteht jedoch für die Bahnstufung, da sie im Druckwasserbereich des Neckars liegt.

Im Einzelnen stellen sich die Höhenverhältnisse, gemäß HWGK, wie folgt dar:

Der Wasserspiegel des Neckars auf Höhe des Bahnhofs wurde bei einem hundertjährigen Hochwasser mit HQ100 = N233,6 m, bei einem Extremhochwasser mit HQextrem = N237,2 m ü. NN berechnet.

Der Bahnhofplatz liegt im Umfeld des Bahnhofsgebäudes bei ca. N236,8 m ü. NN. Damit ist nach derzeitigem Stand HWGK hier mit einer Überflutung bei HQextrem zu rechnen.

Gleiches gilt für die Neckarstraße, die von der Einmündung der Bahnhofstraße zur Einmündung der Pliensaustraße von ca. N236,8 m ü. NN auf ca. N236,0 m ü. NN fällt, wo ein HQextrem-Wert von N237,8 berechnet wurde.

Die Bahnstufung hat an der tiefsten Stelle eine Höhe von 233,18 m ü. NN, liegt also unter der Wasserspiegellage des hundertjährigen Hochwassers. Zum Schutz vor Hochwasser ist die Unterführung am südlichen Zugang mit einem Damm versehen, der eine Kronenhöhe von N234,35 m ü. NN am oberen Treppenpodest aufweist. Dieser Damm würde also erst bei einem Hochwasserereignis größer HQ100 überströmt werden.

Weil aber der Bereich der Bahnhausunterführung bei einem größeren Hochwasser als einem HQ100 bei Versagen oder Überströmen der vorhandenen Schutzeinrichtung überflutet würde, gilt er gemäß § 80 Abs. 1 Nr. 2 Wassergesetz Baden-Württemberg als hochwassergefährdetes Gebiet im Innenbereich. Hier sind Baumaßnahmen im Sinne der Hochwasservorsorge (Bau- und Verhaltensvorsorge) durchzuführen, um bei eintretenden Hochwasserereignissen etwaige Schäden ausschließen oder minimieren zu können.

In hochwassergefährdeten Gebieten gelten die Bestimmungen der Anlagenverordnung wassergefährdender Stoffe (VAwS) in der jeweils gültigen Fassung. Zudem kann die Ortspolizeibehörde durch Rechtsverordnung oder im Einzelfall erforderliche Regelungen zum Schutz der Umwelt und zur Abwehr von Gefahren und Schäden treffen.

Örtliche Bauvorschriften

Zur Umsetzung gestalterischer Ziele – Einfügung von Um- oder Neubauten in den Bestand (Gesamtanlagenschutz!) – wird zusammen mit dem Bebauungsplan auch eine Satzung über die örtlichen Bauvorschriften gemäß § 74 LBO erlassen. Diese beinhaltet insbesondere Anforderungen an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen, an Werbeanlagen und an Einfriedungen sowie an die Gestaltung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke.

Um ein möglichst einheitliches städtebauliches Gesamtbild zu erhalten, werden örtliche Bauvorschriften zur Ausgestaltung von Dachaufbauten, Dachneigung, Dacheindeckung, Fassadengestaltung, Einfriedungen und Werbeanlagen getroffen. Durch diese Gestaltungsvorschriften wird das Einfügen etwaiger Neu- oder Umbauten in die vorhandene Umgebungsbebauung und eine ortsbildverträgliche Außengestaltung sichergestellt. Die Notwendigkeit detaillierter gestalterischer Regelungen ergibt sich insbesondere aufgrund der bereits heute schon vorhandenen hohen gestalterischen Qualität der Gründerzeitbebauung, die es auch für die Zukunft zu sichern gilt.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die im Planbereich noch ausstehenden verkehrlichen Baumaßnahmen werden vom Tiefbauamt wie folgt geschätzt (ohne Grunderwerb):

Straßenbau Anschluss Südtangente
an die Berliner Straße
Neubau ZOB (ohne Dach), Bahnhofplatz
ZOB-Dach

ca. 1,12 Mio. Euro
ca. 5,40 Mio. Euro
ca. 3,10 Mio. Euro

Dafür werden aus verschiedenen Förderprogrammen Zuwendungen in Höhe von ca. 1,0 Mio. Euro erwartet, so dass bei der Stadt ein Eigenanteil von ca. 8,62 Mio. Euro verbleibt.

Die stufenweise Realisierung dieser Maßnahmen kann nach heutiger Schätzung etwa Ende 2014 abgeschlossen werden, wenn die erforderlichen Finanzmittel in den entsprechenden Haushalten bereitgestellt werden.

gez. Daniel Fluhrer

Umweltprüfung, Umweltbericht

Der Umweltbericht zum Bebauungsplan „Südtangente/Gleis 1 (östlicher Teil)“ gliedert sich nach den Vorgaben der Anlage des Baugesetzbuches zu § 2 Abs. 4 und § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB.

1. Einleitung

a. Inhalt und Ziele des Bebauungsplans

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 und die Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) zum Bahnhofplatz. Der bereits erfolgte Neubau des Fußgängerstegs von der Pliensaubrücke zur Pliensaustraße (mit Treppe, Rampe und Aufzug) wird im Plan als Bestand dargestellt.

b. Ziele des Umweltschutzes

Die gesetzlichen Ziele des Umweltschutzes sind in den einschlägigen Fachgesetzen und Regelwerken niedergelegt, u. a. Bundesnaturschutzgesetz, Naturschutzgesetz Baden-Württemberg, Bundesbodenschutzgesetz mit Bundesbodenschutzverordnung, Wasserhaushaltsgesetz, Wassergesetz Baden-Württemberg, Immissionsschutzgesetz mit den entsprechenden Verordnungen, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie FFH- und Vogelschutzrichtlinie.

Die fachlichen Grundlagen und Ziele für das Plangebiet und seine Randbereiche sind u. a. in folgenden Planungen und Untersuchungen enthalten:

Klimaatlas Region Stuttgart (Verband Region Stuttgart, 2008), Umweltforschung Esslingen, Veröffentlichungen zur Bioindikation, Bände 9 bis 11 (KREEB, 2000/2003), Schalltechnische Untersuchung (Lärmgutachten, AC-CON GmbH, 2005), Regionalplan 2009 (Verband Region Stuttgart, 2010).

Im Landschaftsplan (Nachbarschaftsverband Stuttgart, NVS, 1981), in der Untersuchung für ein Biotopverbundsystem (NVS, 1987), in den Vogelbestandserhebungen (FRANKE, BAAS-FRANKE, 1992 und 1993) sowie im Landschaftsrahmenplan (Verband Region Stuttgart, VRS, 1999) werden bezüglich des Plangebiets keine Entwicklungsziele definiert.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

a. Bestandsaufnahme und voraussichtliche Beeinträchtigungen

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).

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 voraussichtlich noch weiter steigen werden, 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.

b. Prognose

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.

c. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

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.

d. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

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

3. Zusätzliche Angaben

a. Verfahren der Umweltprüfung

Die Umweltauswirkungen sind verbal-argumentativ beschrieben.

Nach gegenwärtigem Stand sind im Bebauungsplanverfahren weitere Untersuchungen oder sonstige technische Verfahren zur Ermittlung der Umweltauswirkungen nicht erforderlich.

b. Monitoring

Die Überwachung der Umweltauswirkungen erfolgt im Rahmen des langfristigen Biomonitoring-Projektes „Umweltforschung Esslingen“ sowie im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen und schalltechnischen Untersuchungen.

c. Zusammenfassung

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).

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 Betracht des geplanten städtebaulichen Konzepts ist die Zunahme der Eingriffsintensität nicht zu erwarten.