Stadt Lahr
Stadtplanungsamt

Lahr, den 6. Juli 1998
Dz/bo

Bebauungsplan AM SCHULGARTEN

A. Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschluß gem. § 2 Abs. 1 BauGB	o2.12.1996
Beschluß zur frühzeitigen Beteiligung	o2.12.1996
Bürgerinformation gem. § 3 Abs. 1 BauGB	11.12.1996
Beteiligung der Bürger gem. § 3 Abs. 1 BauGB	3o.12.1996 - 31.o1.1997
Beteiligung Träger öffentlicher Belange gem § 4 Abs. 1 BauGB	14.o1. - 28.2.1997
Offenlegungsbeschluß	o3.11.1997
Offenlage gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB	17.11. - 19.12.1997
Satzungsbeschluß gem. § 1o BauGB	27.o7.1998

B. Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB

1.o Allgemeines

1.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ergibt sich aus den beigefügten Planunterlagen. Er umfaßt die Grundstücke Flst.Nr. 2245 - 2249, 78/14, 1373/1 und teilweise die Grundstücke Flst.Nr. 2314, 2244, 2256, 2257, 1377, 1376 und 1372/1.

Insgesamt weist der Geltungsbereich eine Größe von rund 3,1 ha auf.

1.2 Anlaß und Erfordernis der Planaufstellung

Die Aufstellung des Bebauungsplans AM SCHULGARTEN im Stadtteil Hugsweier ist erforderlich, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.

Im Bereich der Stadt Lahr besteht eine große Nachfrage nach Wohnungseigentum, insbesondere auch in den Stadtteilen. Im Stadtteil Hugsweier wurde seit über 2o Jahren keine Neuausweisung von Wohnbauland vorgenommen, wodurch sich negative Auswirkungen auf die Infrastruktur ergeben. Heute besteht eine Grundversorgung der Einwohner in infrastruktureller Hinsicht.

In unmittelbarer Nähe liegt der ehemalige kanadische Militärflugplatz. Nach dem Abzug der Kanadier und der zivilen Umnutzung des ehemaligen Militärflugplatzes in ein Industrie- und Gewerbegebiet mit Verkehrslandeplatz ergibt sich ein verstärkter Siedlungsdruck für die umliegenden Gemeinden. Mit der Ausweisung der Fläche zu Wohnzwecken möchte die Stadt Lahr Bauwillige an den Wohnstandort Lahr binden und damit die vorhandene Infrastruktur in dem Stadtteil stärken. Durch das geplante Baugebiet können ca. 1oo Wohneinheiten entstehen.

1.3 Belange der Regionalplanung

Der Regionalplan Südlicher Oberrhein vom 11.8.1995 weist das Mittelzentrum Lahr, seine kernnahen Ortsteile sowie Hugsweier unter Ziff. 2.31 als "Siedlungsbereich in einer Entwicklungsachse" aus, in der sich die Siedlungstätigkeit vorrangig vollziehen soll.

1.4 Entwicklung aus Flächennutzungs- und Landschaftsplan

Der am 2o.3.1998 wirksam gewordene Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Lahr - Kippenheim stellt den Bereich als geplante Wohnbaufläche dar. Der Bebauungsplan kann somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

Im Landschaftsplan der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Lahr - Kippenheim wird der Bereich als geplante Wohnbaufläche ausgewiesen, die als vertretbar eingestuft wird. Die im südlichen Bereich vorhandene Streuobstwiese ist als Fläche zur Erhaltung ökologisch bedeutsamer Strukturen/Bereiche dargestellt. Im Landschaftsplan wird die Erarbeitung eines Grünordnungsplans für die Fläche als erforderlich angesehen.

1.5 Städtebauliche Einordnung, Lage des Gebiets, Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet befindet sich im Osten des Stadtteils Hugsweier.

Im Westen grenzt die Straße Am Schulgarten an und daran anschließend eine Einfamilienhausbebauung. Östlich schließen sich landwirtschaftliche Flächen an. Im Norden liegen der Sportplatz des Stadtteils Hugsweier und die Schutterlindenberghalle. Im Süden befinden sich Wohngebäude.

Die Fläche des Plangebiets wird derzeit landwirtschaftlich genutzt. Auf der südlichen Fläche des Plangebiets ist eine Streuobstwiese vorhanden.

Von dem Plangebiet ergibt sich eine interessante Blickbeziehung zum Schutterlindenberg.

Im Stadtteil Hugsweier besteht eine Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Als wichtige soziale Infrastruktureinrichtungen sind ein Kindergarten, eine Grundschule, die Ortsverwaltung, eine Turn- und Festhalle sowie ein Sportplatz zu nennen.

Der Stadtteil Hugsweier ist mit den Buslinien 1o4 und 1o9 an die Innenstadt von Lahr angebunden.

1.6 Lärmimmissionen

Auf das geplante Wohngebiet wirken unterschiedliche Immissionen. Zu nennen sind Lärmeinwirkungen von der Bundesstraße 3 (Lahr-Offenburg) und der Bundesbahnstrecke Karlsruhe - Basel. Ferner bestehen Lärmeinwirkungen vom Verkehrslandeplatz in Lahr.

Zur Abschätzung der Lärmeinwirkungen auf die Fläche wurde ein Lärmschutzgutachten beim Ingenieurbüro Braunstein + Berndt, Leutenbach, in Auftrag gegeben. Die inhaltliche Zusammenfassung des Gutachtens erfolgt unter Punkt 2.1o.

2.o Begründung der Planinhalte und der textlichen Festsetzungen

2.1 Städtebauliches Konzept

Die städtebauliche Zielsetzung ist es, das Gebiet östlich der Straße Am Schulgarten einer kleinteiligen Wohnbebauung in Anlehnung an das Nachbargebiet zuzuführen. Dabei wird eine Mischung von Einzel- und Doppelhäusern in Wohnhöfen angestrebt, die durch Grün voneinander getrennt sind.

Die einheitliche Ausrichtung der Gebäude in Ost-West-Richtung hat stadtgestalterische und energetische Gründe. Das Konzept greift die in westlicher Nachbarschaft existierende Zeilenbebauung auf und führt sie weiter in östliche Richtung. Dadurch entwickelt jeder Straßenzug eine eigene Raumwirkung. Die Südorientierung der Gebäude bildet günstige Voraussetzungen für die aktive und passive Nutzung von Sonnenenergie (geringstmöglicher Energieverbrauch).

Mit max. ca. 30 Wohneinheiten pro ha Bruttowohnbaufläche entspricht das Konzept den Vorgaben des Flächennutzungsplans, der für neue Wohnbauflächen in Hugsweier eine Vorgabe von 6o Einwohnern pro ha vorsieht. Die geplanten Grundstücksgrößen variieren von ca. 3oo m² (Doppelhaushälfte) bis ca. 69o m² (Einzelhaus). Im südlichsten Bereich belaufen sich die Grundstücksgrößen ausnahmsweise bis auf ca. 1.000 m², wobei jedoch im rückwärtigen Bereich eine Pflanzbindung besteht. Insgesamt sieht das städtebauliche Konzept eine Bebauung vor, die gemäß dem Optimierungsgebot des Baugesetzbuchs mit Grund und Boden sparsam und schonend umgeht.

2.2 Art der baulichen Nutzung

Es wird ein Allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO festgesetzt. In dem Wohngebiet sollen kleinere Läden und nicht störende Handwerksbetriebe ermöglicht werden. In unmittelbarer südlicher Nachbarschaft befindet sich nach dem Flächennutzungsplan eine Mischfläche. Zu dieser Mischfläche wird eine Distanz von ca. 2o m durch den Erhalt des südlichen Teils der Streuobstwiese eingehalten. Im Westen schließt sich ein Reines Wohngebiet sowie ein Allgemeines Wohngebiet an. Das neue Wohngebiet fügt sich als Allgemeines Wohngebiet in die nähere Umgebung ein.

Zum Schutz des Wohncharakters werden die gem. § 4 Abs. 3 Nr. 1 - 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe, Tankstellen) ausgeschlossen.

2.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird im allgemeinen bestimmt durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschoßflächenzahl (GFZ), die Zahl der Vollgeschosse sowie die Höhe baulicher Anlagen. Für die Umsetzung der städtebaulichen Idee bildet das Maß der baulichen Nutzung ein elementares Instrument.

Die Grundflächenzahl wird auf o,4, die Geschoßflächenzahl auf o,8 festgesetzt. Dadurch wird einerseits eine hohe städtebauliche Dichte und Kompaktheit ermöglicht, andererseits wird dem Grundsatz des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden Rechnung getragen.

Aus Gründen des Bodenschutzes dürfen die Grundflächenzahlen durch oberirdische Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten nur um o,1 überschritten werden.

Die Zahl der Vollgeschosse wird in den Bereichen 2 zwingend auf zwei festgesetzt, wobei die Traufhöhe maximal 7,0 m betragen darf. Die Bereiche 2 lassen eine zukünftige Erweiterung (Erschließungsoption) des Baugebiets in östliche Richtung zu. Zum Zwecke der städtebaulichen Betonung der in Zukunft möglichen Erschließungsstraße ist eine einheitliche Höhengestaltung entlang der beiden Straßenzüge vorgesehen.

In den Bereichen 1 und 3 wird die Zahl der Vollgeschosse auf maximal zwei festgesetzt, so daß für den Bauherrn Spielraum verbleibt.

In dem Bereich 4 wird die Zahl der Vollgeschosse auf maximal I + D (eingeschossige Baukörper mit Dachgeschoß als zulässiges Vollgeschoß) begrenzt, wobei die Traufhöhe maximal bei 5,o m liegen darf. Die Festlegung der Traufhöhen lehnt sich an die im Westen anschließende Bebauung an.

Die Kellergeschosse dürfen mit ihrer Oberkante maximal 1,2o m über dem unteren Bezugspunkt errichtet werden. Die hohen Sockel beim Kellerbau sind aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers notwendig. Im betreffenden Plangebiet liegt der höchste Grundwasserstand bei 155 m üNN, der mittlere Grundwasserstand bei 153,3 m üNN. Durch die festgesetzte Aufschüttung des Geländes auf Niveau der Straße Am Schulgarten ist der Bau eines Kellers außerhalb des mittleren Grundwasserstands möglich. Eine Bebauung im Grundwasser ist aus ökologischen Gesichtspunkten und aus Kostengründen abzulehnen. Es soll dem Bauherrn jedoch der Bau eines Kellers ermöglicht werden, da ansonsten der zum Abstellen notwendige Raum in Form von Nebengebäuden auf dem Grundstück entstehen wird. Aus städtebaulichen und ökologischen Gründen soll dies vermieden werden. Beim Bau eines Kellers ist insbesondere Punkt 12.2.3 der Festsetzungen (Grundwasserschutz) zu beachten.

Um der Zielsetzung einer kleinteiligen Wohnbebauung gerecht zu werden, wird für den gesamten Geltungsbereich eine Beschränkung auf 2 Wohneinheiten pro Wohngebäude festgesetzt. Die Festsetzung ergibt sich insbesondere aus ökologischen Gesichtspunkten aufgrund der Größe der Grundstücke. Bei maximaler Ausnutzung der Wohneinheiten müssen drei Stellplätze (1,5 pro Wohneinheit) nachgewiesen werden. Die Festsetzung begrenzt den Bodenverbrauch.

2.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans gilt die offene Bauweise, wobei im Bereich 1 nur Doppelhäuser, in den Bereichen 2 und 4 nur Einzelhäuser und im Bereich 3 Einzel- und Doppelhäuser zulässig sind. Die Festsetzungen begründen sich in städtebaulichen und gestalterischen Zielsetzungen, wobei eine Anlehnung an die Wohntypen in der Nachbarschaft erfolgt. Um dem Grundsatz des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden Rechnung zu tragen, wurde eine dichtere Bauweise im Vergleich zum Nachbargebiet vorgesehen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind mittels Baugrenzen im Plan abgegrenzt und so bemessen, daß die Bebauung trotz angestrebter städtebaulicher Ordnung nach individuellen Bedürfnissen errichtet werden kann.

Die Stellung der baulichen Anlagen ist im gesamten Baugebiet definiert. Diese Festsetzung erfolgt aus Gründen der städtebaulichen Raumbildung.

2.5 Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen, Zufahrten

Nebenanlagen, Garagen, überdachte Stellplätze (Carports) und Stellplätze sind nur auf den überbaubaren Grundstücksflächen und den besonders gekennzeichneten Flächen zulässig. Dies gilt nicht für Nebenanlagen zum Zwecke der Sammlung oder Versickerung von Regenwasser sowie für Nebenanlagen zum Zwecke der Nutzung regenerativer Energien. Unter Carports sind Konstruktionen zu verstehen, die maximal an zwei Seiten geschlossen sind.

Mit diesen Festsetzungen soll eine Beeinträchtigung des Orts- und Straßenbilds vermieden und die ökologische Funktion der nicht überbaubaren Grundstücksflächen gewahrt werden. Die Zulässigkeit von Anlagen zur Sammlung oder Versickerung von Regenwasser unterstützt den ökologischen Gesichtspunkt.

Aus gestalterischen und ökologischen Gründen wird eine maximale Breite der Zufahrten von 3 m (Einzelgaragen/-stellplätzen) bzw. 5 m (Doppelgaragen/-stellplätzen) festgesetzt.

2.6 Verkehr

Die äußere Erschließung des Bebauungsplangebiets erfolgt über die Straße Am Schulgarten.

Die innere Erschließung wird durch ein System von Stichstraßen, die von der Straße Am Schulgarten abgehen, übernommen. Zwei der vorgesehenen Straßen sind so konzipiert, daß sie eine Erweiterungsmöglichkeit des Baugebiets in östliche Richtung zulassen. Der Querschnitt der Straßenfläche, die als Mischfläche ausgestaltet werden soll, ist auf 5,o m festgelegt. Aufgrund der relativ kurzen Straßenlängen (Stiche max. 65 m) ist hier mit reinem Anliegerverkehr zu rechnen. Es ist eine 3o-km/h-Zone vorgesehen.

Entlang der Straße Am Schulgarten ist auf der östlichen Seite ein Gehweg (1,5o m Breite) vorgesehen. Es ist beabsichtigt, die Straßenbreite auf 5,5o m reduzieren. Dies

hat zur Folge, daß ca. 1,o m der privaten Grundstücke entlang der Straße Am Schulgarten für die Anlage des Gehwegs benötigt wird.

Die Festsetzung der auf den Baugrundstücken entlang den Erschließungsstraßen zu pflanzenden Hochstämme erfolgt im Hinblick auf ein durchgängig grünes Straßenbild.

Zwischen den Stichstraßen ist als Verbindung entlang der Ausgleichsfläche ein Fußweg vorgesehen, der im Norden bis zum Kinderspielplatz führt. Die interne Verbindung ermöglicht die gefahrlose Erreichbarkeit des Kinderspielplatzes auf kurzem Wege. Zudem können Nachbarschaften aufgebaut werden. Der Weg soll mit einem geringen Ausbaustandard (wassergebundene Decke) ausgeführt werden.

Ein Anschluß an den öffentlichen Personennahverkehr ist in fußläufiger Entfernung (ca. 3oo m) an der Bushaltestelle Hugsweierer Kirchstraße (Gasthaus Sonne) mit ca. 2o Fahrtenpaaren pro Werktag gegeben.

2.7 Flächen für Aufschüttungen, Flächen für Leitungsrechte

Das Gelände ist aus entwässerungstechnischen Gründen mindestens auf das Niveau der Straße Am Schulgarten aufzuschütten (ca. 1 m). Im Baugebiet sind die Höhen der Planstraßen maßgebend für die Aufschüttung.

Auf dem im Plan gekennzeichneten Grundstück ist ein Leitungsrecht zu Gunsten der Stadt Lahr als Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt. Die Fläche ist für die Stadt Lahr zugänglich zu halten.

2.8 Grünflächen

Am Nordende des Plangebiets wird eine öffentliche Grünfläche mit Zweckbestimmung Kinderspielplatz festgesetzt. Nach dem Kinderspielplatzbedarfsplan der Stadt Lahr ist die Nähe zu dem vorhandenen Sportplatz als günstig einzustufen. Der Spielplatz stellt eine Aufwertung für den gesamten Stadtteil dar, da bisher Defizite im Spielplatzbereich von Hugsweier vorhanden sind. Es ist ein Spielbereich der Kategorie B vorgesehen, d.h. er soll vorzugsweise zur Versorgung von Jugendlichen und Schulkindern im Wohnbereich dienen. Die Größe beträgt ca. 1.6oo m².

2.9 Eingriffe in Natur und Landschaft

Gem. § 1 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 BauGB sind in der Abwägung auch die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft (Eingriffsregelung nach § 8 a BNatSchG) zu berücksichtigen. Gem. § 1 a Abs. 3 BauGB erfolgt der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Festsetzungen nach § 9 als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich. Mit § 1 a BauGB wird die planerische Eingriffsregelung in das BauGB integriert.

Zum Bebauungsplan wurde ein Grünordnungsplan erarbeitet, der die zu erwartenden Folgen des Eingriffs aufzeigt, bewertet und daraus Maßnahmen zur Minimierung und zum Ausgleich der Eingriffe ableitet.

Durch die weitgehende Berücksichtigung der im Grünordnungsplan getroffenen Empfehlungen resultiert, daß im Sinne des BNatSchG vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen minimiert bzw. ausgeglichen werden können.

Dem Gebot der Vermeidung bzw. Minimierung wurde bereits beim städtebaulichen Entwurf Rechnung getragen durch:

- Begrenzung der Versiegelung mittels reduzierter Erschließung, Baufenstern, wasserdurchlässigen Privatzufahrten

- Erhalt wertvoller Obstbäume incl. Schutzmaßnahmen während der Bauphase.

Durch die Bebauung entstehen unvermeidbare Eingriffe. Diese sollen ausgeglichen werden durch:

- Ausweisung einer ökologischen Ausgleichsfläche am östlichen Rand des Geltungsbereichs mit Anpflanzung einer Streuobstwiese, die gleichzeitig als Biotopvernetzung dient.

Auf der Basis der Bilanzierung im Grünordnungsplan dienen 25 % der Gesamtfläche als Ausgleichsfläche, die durch unvermeidbare Eingriffe aufgrund von Verkehrsflächen entstehen, 75 % der Gesamtfläche als Ausgleichsfläche für die baulichen Eingriffe.

Der Vorschlag des Grünordnungsplans, die teilweise vorhandene Streuobstwiese im Süden des Geltungsbereichs als Bauland auszuweisen, wird im städtebaulichen Konzept nicht aufgegriffen. Einerseits aus stadtgestalterischen Gründen wird hier dem Erhalt der Obstwiese zuzüglich eines Pflanzgebots der Vorrang gegeben, andererseits wird durch die Erhaltung/das Pflanzgebot eine Distanz zu dem vorhandenen Mischgebiet im Süden eingehalten. Somit wird die neue Bebauung ein eigenständiger abgeschlossener Bereich.

2.1o Immissionen, Lärmschutz

2.1o.1 Beurteilungsgrundlage

Bei Bebauungsplanverfahren sind die Orientierungswerte der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - die maßgebende Beurteilungsgrundlage.

Für ein Allgemeines Wohngebiet gilt:
WA-tags: 55 dB(A)
WA-nachts: 45 dB(A).

Die Stadt Lahr hat auf der Grundlage des Gestaltungsplans im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung das Büro Braunstein + Berndt, Leutenbach mit der Schalltechnischen Untersuchung beauftragt. Die wesentlichen Aussagen werden nachfolgend zusammengefaßt.

Es wurden folgende Lärmquellen untersucht:
- Sportanlagen (nördlich anschließend)
- Schienenverkehr (Rheintalstrecke der DB)
- Straßenverkehr (B 3 zwischen Lahr-Offenburg, Hugsweierer Hauptstraße, Hugsweierer Kirchstraße/Heerstraße)
- Flugverkehr (Verkehrslandeplatz)

2.1o.2 Lärmquellen

2.1o.2.1 Teilpegel Sportanlagen

Für die Sportanlagen ergab sich, daß nicht mit Schallemissionen zu rechnen ist, die nach der 18. BImSchV von Belang sind. Begründet wird dies dadurch, daß keine Sportveranstaltungen stattfinden. Lediglich temporär wird das Faustball- und Leichtathletiktraining auf dem Sportplatz ausgeübt, ansonsten wird der Rasenplatz als Bolzplatz genutzt.

2.1o.2.2 Teilpegel Schienenverkehr

Die Berechnung des Schienenverkehrs erfolgt auf der Grundlage der heutigen Belegung der Rheintalstrecke. Die Bahn hat für das Lärmgutachten keine Prognosewerte zur Verfügung gestellt, sicherte jedoch zu, daß beim Ausbau der Rheintalstrecke (3. und 4. Gleis) die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Auf der Grundlage dieser Rahmenbedingungen wurden zur Berechnung einer Prognose die bestehenden Lärmwerte soweit erhöht, daß am östlichen Gebietsrand die Grenzwerte (49/59 dB(A) nachts/tags) eingehalten werden. Beim Emissionsvergleich zwischen heutiger Bestandssituation und der berechneten Prognose ergab sich, daß:
- die heutigen Emissionen ca. 1 dB(A) unter den prognostizierten Werten liegen,
- der Emissions-Nachtpegel ca. 1 dB(A) lauter als der Tagpegel ist,
- für den Teilpegel Schiene tags Immissionswerte von 47 - 49 dB(A), nachts Immissionswerte von 49 dB(A) berechnet wurden,
- der Schienenanteil am Lärm eine größere Rolle spielt als der Straßenverkehr.

2.1o.2.3 Teilpegel Straßenverkehr

Der Straßenverkehr spielt für die Beurteilung der Emissionen eine eher untergeordnete Rolle. Am östlichen Gebietsrand erreicht der Teilpegel Straße tags Immissionswerte von 45 - 47 dB(A).

2.1o.2.4 Teilpegel Flugverkehr

Der Teilpegel Flugverkehr erreicht tags Werte von maximal 53 dB(A) (Fluglärmbeurteilungspegel L_{rFl}. Tag). Beim Nachtflugbetrieb (2 Starts und 2 Landungen) liegt der äquivalente Dauerschallpegel bei 45 dB(A). Als Spitzenpegel können bis zu 72 dB(A) erreicht werden.

2.1o.3 Gesamtbelastung

2.1o.3.1 Außenwohnbereich (tags)

Durch die Überlagerung des Schienen- und Straßenverkehrs entstehen im Außenwohnbereich Immissionen von maximal 50 dB(A) an den östlichen Fassaden der Gebäude. Der Flugverkehr mit einem Teilpegel von maximal 53 dB(A) (Fluglärmbeurteilungspegel L_{rFl}. Tag) erhöht die durchschnittliche Gesamtbelastung zwischen den Gebäuden auf 53 - 55 dB(A). Der Orientierungswert der DIN 18005 wird für den Zeitbereich Tag eingehalten.

2.1o.3.2 Gebäude (nachts)

Für den Zeitbereich Nacht wird im Lärmgutachten unterschieden zwischen Nachtflugbetrieb und Nachtflugverbot. Da zwischenzeitlich die Genehmigung des Regierungspräsidiums Freiburg für den Nachtflugbetrieb vorliegt (31. Juli 1997), wird im weiteren nur noch die Lärmsituation mit Nachtflugbetrieb betrachtet. Der äquivalente Dauerschallpegel, der aus 2 Starts und 2 Landungen resultiert, liegt bei 45 dB(A) und erreicht den Orientierungswert der DIN 18005. Kurzzeitig werden Spitzenbelastungen bis zu max. 72 dB(A) erwartet. Die Maximalpegel treten an den südöstlichen Gebäuden mit 51 - 52 dB(A) auf. Die Beurteilungspegel von über 50 dB(A) an den Ostfassaden werden im Lärmgutachten relativiert, da der Fluglärm mangels genauerer Daten an allen Fassaden mit dem gleichen Wert angesetzt wurde. Die tatsächliche Grenze an der lautesten Stelle (Ostfassade) übersteigt den Wert von 50 dB(A) wahrscheinlich nicht. Die niedrigste Belastung tritt an den Westfassaden mit 46 - 47 dB(A) auf.

2.1o.4 Ergebnisse, Maßnahmenvorschläge

2.1o.4.1 Beurteilungsgrundlagen

Die Orientierungswerte der DIN 18005 beziehen sich auf den Außenwohnbereich. Ziel ist es, auch im Außenbereich Ruhezonen zu schaffen, die den Anforderungen der DIN 18005 entsprechen. Bei einer Überschreitung der Orientierungswerte kann meist nur durch die Gebäudestellung auf die Lärmquelle reagiert werden.

Die DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) legt für die erforderliche Luftschalldämmung von Außenteilen gegenüber Außenlärm verschiedene Lärmpegelbereiche fest, denen die jeweils vorhandenen oder zu erwartenden "maßgeblichen Außenlärmpegel" zugeordnet werden. Ziel ist es, einen Innenraumpegel von 30 dB(A) für Wohnräume zu erhalten.

Die Ausweisung der Lärmpegelbereiche nach der DIN 4109 basiert auf der Tatsache, daß nur der Zeitbereich Tag berücksichtigt wird, auch wenn die lauteste Nachtstunde oder der Beurteilungspegel der Nacht über den Tagwerten liegt.

Für das Baugebiet AM SCHULGARTEN trifft diese Besonderheit zu, daß aufgrund der nächtlichen Schienenimmissionen der Beurteilungspegel Nacht über dem Beurteilungspegel Tag liegt und somit mittels der DIN 4109 schlecht repräsentiert wird.

Daher wird im Lärmgutachten bei der Ausweisung von Lärmpegelbereichen auf die VDI 2719 (Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen) zurückgegriffen, die für Schlafräume in allgemeinen Wohngebieten explizit die lauteste Nachtstunde betrachtet. Die VDI 2719 weist selbst keine Lärmpegelbereiche aus. Daher wurden im Lärmgutachten Lärmpegelbereiche nach der DIN 4109 ausgewiesen, in die jedoch die Aspekte der VDI 2719 rechnerisch integriert wurden. Das Lärmgutachten berechnet Lärmpegelbereiche in Anlehnung an die VDI 2719 mit und ohne Nachtflugsituation. Im weiteren Verlauf wird nur noch die Situation mit Nachtflugbetrieb betrachtet.

2.1o.4.2 Ergebnisse des Lärmgutachtens

Für den Außenwohnbereich ergibt sich, daß die Orientierungswerte der DIN 18005 am Tag eingehalten sind.

Streng nach der DIN 4109 berechnet, liegen alle Fassaden im Bereich des Lärmpegelbereichs I oder II, wobei für alle Fassaden ein Schalldämmaß von 30 dB(A) erforderlich ist.

In Anlehnung an die VDI 2719 mit Nachtflugbetrieb, errechnet sich an den Ostfassaden der östlichen Baureihe der Lärmpegelbereich IV, ansonsten an allen Fassaden der Lärmpegelbereich III. Da für den Fluglärm keine Abschirmung berücksichtigt werden kann, empfiehlt das Lärmgutachten, für alle Fassaden den Lärmpegelbereich III auszuweisen. Dies bedeutet, es ist für das gesamte Außenbauteil ein Schalldämmaß von 35 dB(A) erforderlich.

Im Lärmgutachten wird empfohlen, Fenster der Schallschutzklasse 2 oder 3 festzulegen, so daß die Anforderungen der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete auch nachts eingehalten werden.

Ein leicht gekipptes Fenster reduziert die Minderung des Außenbauteils auf etwa 15 dB(A). Bei einem erwarteten Spitzenpegel von ca. 72 dB(A) beim Start eines Flugzeugs werden im Zimmer bei gekipptem Fenster kurzzeitig noch 57 dB(A) als Innenraumpegel erreicht.

Nach unterschiedlichen Untersuchungen sind ab maximalen, kurzzeitigen Innenraumpegeln von 55 dB(A) vegetative Beeinflussungen zu erwarten, die Aufwachschwelle liegt bei einem Innenraumpegel von 60 dB(A). Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm strebt an, daß pro Nacht nicht mehr als 2 Spitzenpegel über 60 dB(A) oder 6 Spitzenpegel über 55 dB(A) "am Ohr des Schläfers" auftreten.

Diese Kriterien werden im Bebauungsplangebiet bei gekipptem Fenster für den Innenraumpegel eingehalten.

Für den Außenbereich wird vorgeschlagen, gegen Osten hin eine geschlossene Bauweise vorzusehen, um den Bahnlärm abzuschirmen. Jedoch wird die Änderung des Bebauungsvorschlags nicht als zwingend angesehen, da die Orientierungswerte eingehalten werden.

2.1o.5 Lärmschutzfestsetzungen

Es werden Fenster der SSK 3 und der Lärmpegelbereich III festgesetzt. Die Festsetzungen erfolgen auf der Grundlage des Lärmgutachtens. Dadurch werden die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfüllt. Gerade im Hinblick auf den nächtlichen Schienen- und Fluglärm, der nicht abgeschirmt werden kann, ist die Festsetzung von passiven Schallschutzvorkehrungen erforderlich. Von der Deutschen Bahn AG ist der Ausbau der Rheintalstrecke (3. und 4. Gleis) beabsichtigt. Der Zeitrahmen für den Ausbau ist noch nicht klar definiert. Mit dem Ausbau der Rheintalstrecke ist eine Erhöhung der Lärmemissionen verbunden. Jedoch müssen von der DB AG bei einem Ausbau der Strecke die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Am Tag werden die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten. Aus schalltechnischer Sicht ist es daher nicht erforderlich, den Bebauungsvorschlag nach den Empfehlungen des Lärmgutachtens (geschlossene Bauweise im Osten) zu verändern. Insbesondere aus städtebaulichen Gesichtspunkten würde eine geschlossene Bebauung dem typischen Erscheinungs- und Ortsbild des Stadtteils Hugsweier widersprechen, für den eine kleinteilige aufgelockerte Bebauung charakteristisch ist.

2.11 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

2.11.1 Gestaltung der Gebäude

Die Festsetzungen bezüglich Dachform, -neigung, -eindeckung und -aufbauten orientieren sich am Ortsbild und lassen dem Bauherrn genügend Spielraum für individuelle Lösungen.

Hinsichtlich der Dachform, -neigung und -eindeckung gelten die Festsetzungen im Bebauungsplan, wobei nur Sattel-, Pult- oder Zeltdächer zulässig sind.

Bei den Doppelhäusern wird aus Gründen des Ortsbilds insbesondere auf eine harmonisch abgestimmte Gestaltung der einzelnen Baukörper Wert gelegt.

2.11.2 Gestaltung von Freiflächen

Die Freiflächengestaltung ist aus ökologischen und stadtgestalterischen Gesichtspunkten ein den Städtebau und damit das "Gesicht" des Plangebiets prägendes Element.

Die maximal zulässige Höhe der Einfriedigungen im Vorgartenbereich wird im Hinblick auf das Orts- und Straßenbild festgesetzt. Aus ökologischen und gestalterischen Gründen ist eine Einfriedigung mit Mauern nicht zulässig. Der öffentliche Straßenraum soll primär durch die Bebauung und die Bäume gegliedert und optisch begrenzt werden.

Zudem sind Ausgleichsfestsetzungen gem. § 1 a Abs. 3 BauGB auf den privaten Grundstücken festgesetzt. Daher sollte die Freiflächengestaltung eine besondere Berücksichtigung finden. Aufgrund dessen ist zur Überprüfung der Grünfestsetzungen die Einreichung eines qualifizierten Freiflächenplans zum Bauantrag unerläßlich.

2.11.3 Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen

Abweichend von den Bestimmungen zur Landesbauordnung wird die Anzahl notwendiger Stellplätze auf 1,5 pro Wohneinheit erhöht und festgesetzt. Dies begründet sich in der Lage des Planungsgebiets im ländlichen Raum, wo Haushalte in der Regel über einen Zweitwagen verfügen. Die aufgrund des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden minimierten Verkehrsflächen sollen vom ruhenden Verkehr freigehalten werden, um eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsfunktion des Straßenraums zu vermeiden.

2.11.4 Werbeanlagen, Antennen

Die Einschränkung in der Verwendung von Werbeanlagen erfolgt aus stadtgestalterischen Gesichtspunkten.

Die Beschränkung von Parabolantennen auf die Gebäuderückseite hat die Intention, ein harmonisches Ortsbild zu erhalten.

2.11.5 Anlagen zum Sammeln, Verwenden und Versickern von Niederschlagswasser

Anfallendes unbelastetes Oberflächenwasser der Dachflächen soll aus ökologischen Gesichtspunkten nicht komplett in die Kanalisation abgeleitet werden.

3.0 Kosten

Die überschlägig ermittelten Kosten, die der Stadt Lahr voraussichtlich durch die geplante Maßnahme entstehen, betragen (ohne Berücksichtigung von Erschließungsbeiträgen):

Grunderwerb und Vermessung (einschl. Ausgleichsflächen)	DM	733.000,--
Straßenbau und Beleuchtung	DM	480.000,--
Fußverbindungswege und Ausleuchtung *)	DM	80.000,--
Kanalbau **)	DM	570.000,--
Gas- und Wasserversorgung	DM	240.000,--
Anlage der Ausgleichsflächen (incl. Pflege der ersten 5 Jahre)	DM	45.000,--
Gesamtbetrag	**DM**	**2.148.000,--**

*) Ausbaustandard: wassergebundene Decke: DM 80.000,--
Pflaster: DM 110.000,--

**) Die relativ hohen Kosten im Kanalbau resultieren daraus, daß in der Straße Am Schulgarten ein Schmutzwasserkanal verlegt werden muß.

4.o Städtebauliche Daten

Allgemeines Wohngebiet (WA)	2,24 ha	69,3 %
Verkehrsfläche	o,35 ha	1o,8 %
Ausgleichsfläche	o,37 ha	11,5 %
Öffentliche Grünfläche (einschl. Kinderspielplatz)	o,16 ha	5,2 %
private Grünfläche (Streuobstwiese)	o,11 ha	3,4 %
Plangebietsgröße	3,23 ha	1oo,o %

Anzahl der Wohneinheiten: ca. 1oo WE
Anzahl der Bewohner: ca. 24o Ew

(Fink)
Stadtbaudirektorin