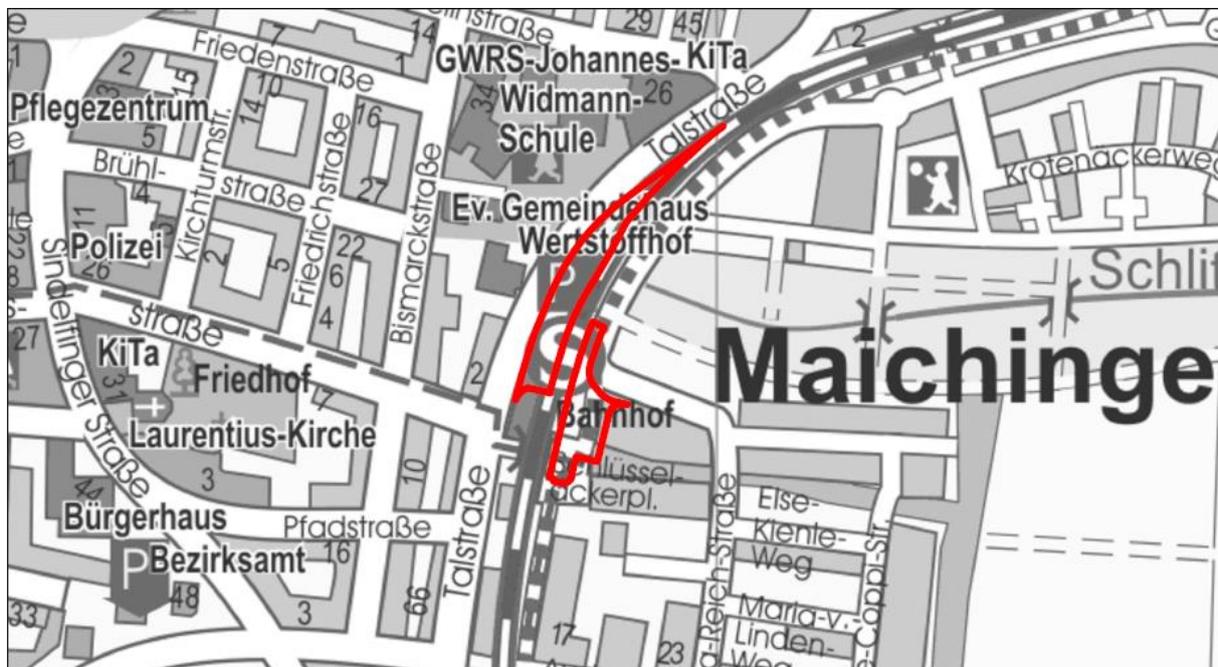


„Talstraße Ost / Allmendäcker I“

Bebauungsplan und Satzung über örtliche Bauvorschriften

Planbereich 102-09, 1 Änderung

in Sindelfingen-Maichingen



BEGRÜNDUNG nach § 9 Abs. 8 BauGB

- FORTGESCHRIEBENER ENTWURF -

Datum:
15.09.2023

Ortsteil:
Sindelfingen - Maichingen

Bearbeiter:
Project GmbH – rs, bs / 61 GSK

INHALT

1.0	VORBEMERKUNG.....	3
2.0	ZIELSETZUNGEN UND ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG.....	4
3.0	BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS.....	5
4.0	EINFÜGEN IN BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE UND ANDERE PLANUNGEN	10
5.0	PLANERISCHE KONZEPTION	12
6.0	GUTACHTEN / UNTERSUCHUNGEN	13
7.0	UMWELTBELANGE.....	16
8.0	BEGRÜNDUNG ZU DEN PLANUNGSRECHTLICHEN FESTSETZUNGEN.....	20
9.0	BEGRÜNDUNG ZU DEN ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN	24
10.0	PRÜFUNG ALTERNATIVER LÖSUNGEN.....	24
11.0	BODENORDNUNG, PLANVERWIRKLICHUNG UND FOLGEMASSNAHMEN.....	24
12.0	KOSTEN DER REALISIERUNG UND FINANZIERUNG	25

1.0 VORBEMERKUNG

1.1 Rechtsgrundlage des Bebauungsplans und der örtlichen Bauvorschriften

- **Baugesetzbuch (BauGB)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert am 12.07.2023 (BGBl. I S. 184).
- **Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert am 03.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176).
- **Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung – PlanzV)** vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert am 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802).
- **Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2010 (GBl. S. 357), zuletzt geändert am 13.06.2023 (GBl. S. 170).

1.2 Verfahren

Der Bebauungsplan „Talstraße-Ost / Allmendäcker“ 1. Änderung wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a Baugesetzbuch aufgestellt.

Die Anwendung dieser speziellen Verfahrensregeln ist sachgerecht, da

- sich der vorgesehene Geltungsbereich des vorliegend behandelten Bebauungsplans auf bereits bauplanungsrechtlich beplante und mit Nutzungen versehene Bereiche in einem Bebauungszusammenhang erstreckt (bauliche Vorprägung gegeben),
- er einer Maßnahme der Innenentwicklung dient,
- in ihm weniger als 20.000 m² anrechenbare Grundfläche im Sinne der Regelungen des § 19 Abs. 2 Baunutzungsverordnung festgesetzt werden und
- durch ihn keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen.

Im beschleunigten Verfahren wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 Baugesetzbuch von

- der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Baugesetzbuch,
- von dem Umweltbericht nach § 2a Baugesetzbuch,
- von der Angabe über verfügbare umweltbezogene Informationen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 Baugesetzbuch,
- von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6a Abs. 1 und § 10a Abs. 1 Baugesetzbuch

sowie

- von der Überwachung der Umweltauswirkungen (Monitoring) nach § 4c Baugesetzbuch abgesehen.

Der angemessenen Würdigung der Umweltbelangen wird unter Kapitel 7 Rechnung getragen.

1.3 Fachbeiträge

Innerhalb des Verfahrens wurden nachfolgende Fachbeiträge erhoben:

- Artenschutzrechtliche Relevanzprüfung des Gutachterbüros Stauss & Turni, Tübingen, mit Stand April 2020
- Schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Modus Consult Dr. Gericke GmbH & Co. KG, Karlsruhe, mit Stand Dezember 2022

Zudem wurde innerhalb der Stadtverwaltung das Erfordernis der Erstellung einer ergänzenden lufthygienischen Fachuntersuchung erörtert - auf Basis vorliegender Fachbeiträge aus einem fachrechtlichen Verfahren zur Planfeststellung der Ertüchtigung der Rankbachbahn für die SPNV-Wiederinbetriebnahme (S60) konnte der Rückschluss gesichert werden, dass eine solche gesonderte Betrachtung nicht erforderlich ist.

1.4 Geltungsbereich

Der genaue räumliche Geltungsbereich ergibt sich aus dem zeichnerischen Teil zum Bebauungsplan. Er gliedert sich in zwei räumlich separate, nicht verbundene Teilgebiete, jeweils westlich und östlich der Bahntrasse der Rankbachbahntrasse. Die Flächensumme der beiden Geltungsbereich-Teilgebiete umfasst eine Fläche von ungefähr 0,65 ha.

Der Geltungsbereich überdeckt räumlich die Geltungsbereiche von zwei rechtskräftigen Bebauungsplänen - westlich der Rankbachbahntrasse den im Planbereich 102-09 befindlichen Bebauungsplan „Talstraße Ost“, in Kraft getreten am 06.07.2006, und östlich von der Bahnanlage im Planbereich 105-04 den Bebauungsplan „Allmendäcker I“, rechtskräftig in Kraft getreten am 26.11.2009.

Mit Inkrafttreten des hier vorliegenden Bebauungsplans und der Satzung über örtliche Bauvorschriften sind in ihrem Geltungsbereich die Regelungen der Ortsbausatzung und der bisher geltenden Bebauungspläne nicht mehr anzuwenden.

2.0 ZIELSETZUNGEN UND ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG

2.1 Zielsetzungen der Planung

Die Flächen des westlichen Teilgebiets des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sollen städtebaulich neu geordnet und hierzu in ihren Nutzungen verändert werden:

Auf der derzeitigen Parkplatzfläche im nördlichen Anschluss an das ehem. Empfangsgebäude des Bahnhof Maichingen soll eine neue zentrale Bussteiganlage (kurz: ZBA) für Maichingen entstehen, die über die bestehende Bahnunterführung an die bereits vorhandene S-Bahn-Haltestelle angebunden ist und somit in Kombination mit dieser das ÖPNV-Angebot in Maichingen ergänzt. Die Anlage soll die Haltevorgänge des Busverkehrs räumlich bündeln und Störungen im Fahrverkehr im Verlauf der Talstraße bzw. in ihrer Verbindung zur Laurentiusstraße, die durch die aktuell bestehenden Fahrbahnrand-Haltestellenanlagen erzeugt werden, mindern.

Die Funktion des bestehenden Parkplatzes soll - räumlich auf eine nördlich anschließende, derzeit nicht genutzte Freifläche verschoben - erhalten bleiben. Aufgrund des räumlichen Zuschnitts des Grundstücks geht die Verschiebung der Anlage zwangsläufig mit einer geringfügigen Reduzierung ihrer Kapazität einher.

Um sicherzustellen, dass im funktionalen Zusammenhang zum S-Bahn-Halt „Maichingen“ die Kapazität an Stellplatzanlagen auch zum Zweck des Park-und-Ride-Verkehrs gesamthaft erhalten bleibt (verbindliche regionalplanerische Zielsetzung) wird innerhalb der einheitlichen Satzung auch eine Stellplatzanlage im Umfeld des Schlüsseläckerplatzes (östliches Teilgebiet des Geltungsbereichs) mit in die Festsetzungen miteinbezogen. Auf den somit in beiden Teilgebieten festgesetzten Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Stellplatzanlage“ lassen sich in Summe die gleiche Anzahl von Stellplätzen anlegen, die bisher im direkten nördlichen Anschluss an das ehem. Empfangsgebäude bestanden.

2.2 Erfordernis der Planaufstellung

Das derzeitige Planungsrecht ermöglicht die angestrebte Neuordnung des Gebiets nicht, weshalb eine neue planungsrechtliche Grundlage geschaffen werden muss.

3.0 BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS

3.1 Lage der Stadt in der Region

Die Stadt Sindelfingen gehört zum Landkreis Böblingen und besteht aus der Kernstadt sowie den Teilorten Maichingen und Darmsheim. Die Große Kreisstadt liegt circa 19 km südwestlich von der Landeshauptstadt Stuttgart, bezogen auf ihr Stadtzentrum knapp 4,5 km nördlich von Böblingen sowie circa 31 km nördlich von Tübingen entfernt.

Verkehrstechnisch ist die Stadt sehr gut sowohl an das örtliche als auch überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden. Über die Anschlussstellen „Sindelfingen-Ost“, „Böblingen/Sindelfingen“ und „Böblingen-Hulb“ der Bundesautobahn A 81 kann in nördlicher Richtung die Bundesautobahn A 831 Richtung Stuttgart und die Bundesautobahn A8 in Richtung Leonberger Dreieck beziehungsweise München erreicht werden. In südliche Richtung bietet die A 81 eine direkte Verbindung Richtung Singen beziehungsweise Richtung Bodensee und in den Schweizer Raum.

Die Stadt Sindelfingen ist mit einem umfangreichen öffentlichen Verkehrsangebot mit Stadt- und Regionalbussen, der S-Bahn Stuttgart und dem Schienenregionalverkehr ausgestattet, das in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) eingebunden ist. Sie verfügt über drei Schienenverkehrs-Haltepunkte: eine in der Kernstadt sowie zwei in Maichingen. Darüber hinaus hat sie einen Anschluss an das Angebot der S-Bahn-Stammlinie S1 über Zubringer-Buskurse zu den drei S-Bahn-Halten in Böblingen.

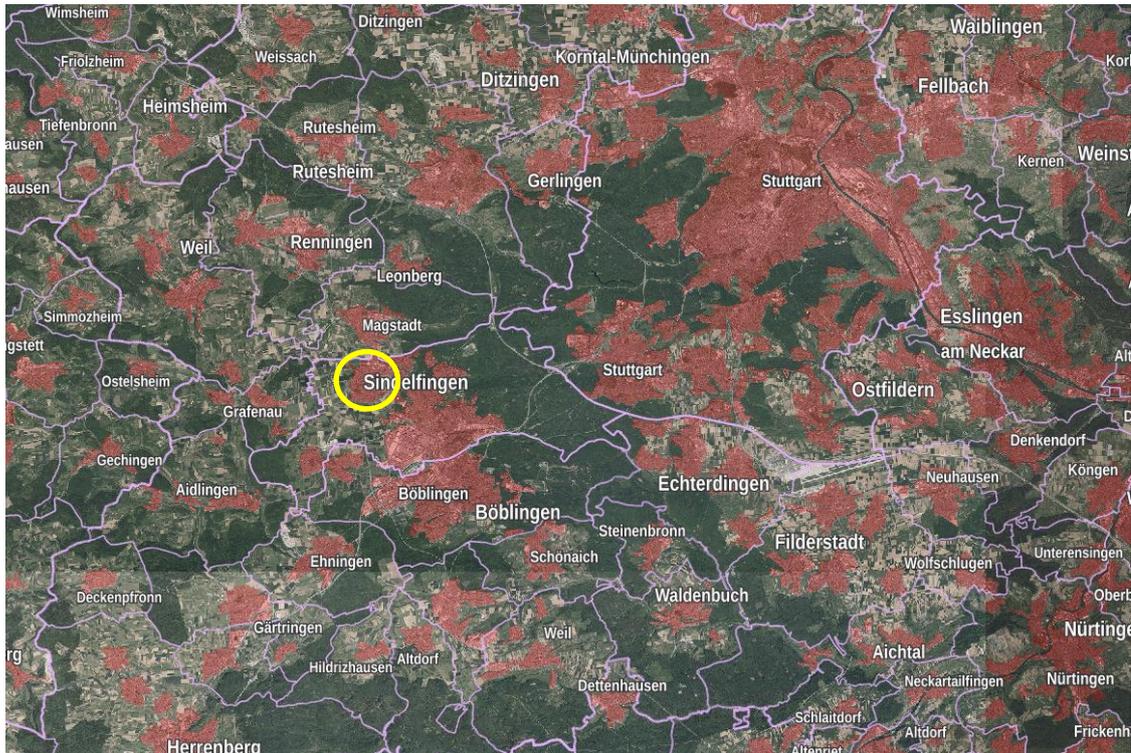


Abb. 1. Lage im Siedlungsraum - Quelle: Geobasisdaten ©LGL, www.lgl-bw.de, Geoportal Land Baden-Württemberg, ATKIS®-Digitale Orthofotos (DOP), Maps4BW-Webkarte (abgerufen: 10.05.2021)

3.2 Lage des Geltungsbereichs in der Stadt

Der westliche Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans „Talstraße-Ost / Allmendäcker I“, 1. Änderung liegt im Sindelfinger Teilort Maichingen östlich der Talstraße im nördlichen Anschluss an das ehem. Empfangsgebäude des Bahnhof Maichingen. Er grenzt westlich an die Bahntrasse der Rankbachbahn an, auf der 2012 der Schienenpersonennahverkehr durch das neue Angebot der S-Bahn-Linie S60 wiederaufgenommen wurde. Er schließt an der südlichen Seite an eine bestehende Treppen- und Rampenanlage an, die einen Anschluss zur Bahnunterführung schafft.

Der westliche Teilbereich des räumlichen Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans wird wie folgt begrenzt:

- im Norden: durch die Wegeparzelle der Talstraße Nr. 261
- im Osten: durch die Bahnbetriebsgrundstücke Nr. 751/1 und 751/3
- im Süden: durch die gebildete Ausdehnungsgrenze der zentralen Bussteiganlage, welche sich auf Flächen der Flurstücke Nr. 751/2 und 751/5 erstreckt
- im Westen: durch die Wegeparzelle der Talstraße Nr. 261

Ein zweiter Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs erstreckt sich auf die östliche Seite der Bahnanlage der Rankbachbahn in Höhe des westlichen Teilbereichs, dort nördlich an den Schlüsseläckerplatz angrenzend. Er umfasst die Anlage einer ebenfalls bestehenden Treppen- und Rampenanlage in Verbindung zur Bahnunterführung nebst den umgebenden Grünflächen sowie die Wege und Verkehrsanlagen im räumlichen Anschluss daran.

Der östliche Teilbereich des räumlichen Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans wird wie folgt begrenzt:

- im Norden: durch die Grenze zwischen den Wegeparzellen der Grünäckerstraße Nr. 392 sowie die Wegeparzelle der Anna-Reich-Straße Nr. 3640 sowie deren Verlängerung in westlicher Richtung auf die angrenzende Wegeparzelle Nr. 710/1 bzw. das Bahnbetriebsgrundstück Nr. 751/1
- im Osten: durch die Wegeparzelle der Anna-Reich-Straße Nr. 3640, das Flurstück Nr. 3653 sowie weiter südlich durch die Wegeparzelle Nr. 710/1
- im Süden: durch die südliche Grenze der Wegeparzelle der Anna-Reich-Straße Nr. 3640 sowie deren Verlängerung in westlicher Richtung in die Wegeparzelle Nr. 710/1 bzw. südlich anschließend durch die Abgrenzung der bestehenden Freiflächen um die Treppen- und Rampenanlage im Bereich der Wegeparzelle Nr. 710/1
- im Westen: durch die Lage der bestehenden Lärmschutzwand östlich der Rankbachbahntrasse im Bereich des Bahngrundstücks Nr. 751/1

Maßgeblich für die Abgrenzungen der beiden Teilbereiche des Geltungsbereichs ist der zeichnerische Teil des Bebauungsplanes „Talstraße-Ost / Allmendäcker I“, 1. Änderung vom 15.09.2023.

Das Plangebiet umfasst in Summe der beiden Teilbereiche eine Fläche von circa 0,65 ha.

3.3 Bestand innerhalb und außerhalb des vorgesehenen Geltungsbereichs

3.3.1 Bestand außerhalb des vorgesehenen Geltungsbereichs

Die Randbereiche außerhalb des westlichen Teilbereichs des Geltungsbereichs sind wie folgt geprägt:

- im Norden: durch die Talstraße und das angrenzende Grundstück der Johannes-Widmann-Schule
- im Osten: durch die Gleisflächen der Bahntrasse der Rankbachbahn
- im Süden: durch das Grundstück des ehem. Empfangsgebäudes des Bahnhof Maichingen sowie die angrenzende Treppen- und Rampenanlage mit Verbindung zur Bahnunterführung
- im Westen: durch die Talstraße und die dazu westlich angrenzende Wohnbebauung sowie den dort nördlich anschließenden Wertstoffhof-Standort

Die Randbereiche außerhalb des östlichen Teilbereichs des Geltungsbereichs sind wie folgt geprägt:

- im Norden: durch Übergang der Siedlungsflächen des Baugebiets „Allmendäcker I“ in die freie Landschaft im Bereich der Grünzäsur zum Ortsteil Grünäcker
- im Osten: durch Wohn- bzw. gemischt genutzte Bebauung im Baugebiet „Allmendäcker I“
- im Süden: durch die Platzfläche des Schlüsseläckerplatzes bzw. die Zugangsfläche zum Bahnsteig des S-Bahn-Haltes „Maichingen“
- im Westen: durch die Gleisflächen der Bahntrasse der Rankbachbahn

3.3.2 Bestand innerhalb des vorgesehenen Geltungsbereichs

Im westlichen Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs befindet sich eine öffentliche Stellplatzanlage die Nachfrage aus dem Park-und-Ride-Verkehr als auch im Zusammenhang mit dem Wertstoffhof-Standort befriedigt. Nördlich daran anschließend befindet sich noch eine aktuell nicht genutzte Freifläche innerhalb des Geltungsbereichs, die zeitweise als baustellen-bezogene Lager- und Einrichtungsfläche genutzt wurde.

Im östlichen Teilbereich des Geltungsbereichs konzentrieren sich verschiedene Verkehrsanlagen, die funktional in Beziehung zur Bahnunterführung bzw. zum S-Bahn-Halt „Maichingen“ stehen:

- eine bestehende Treppen- und Rampenanlage in der Verbindung der Platzfläche des Schlüsseläckerplatzes zum östlichen Zugang der Bahnunterführung nebst der sie umgebenden Verkehrsgrünflächen
- Teile des bahnbegleitenden Fuß-/Radwegs nebst der ihn umgebenden Verkehrsgrünflächen
- eine Stellplatzreihe in Senkrecht-Aufstellung
- die ihr zugeordnete Fahrgasse in der Verbindung zur Anna-Reich-Straße

3.4 Verkehrsanbindung

Der westliche Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs ist westlich an die öffentliche Verkehrsfläche der Talstraße angebunden, sodass die Kfz-Erschließung des Standorts gesichert ist. Im Umfeld der Einmündung der Laurentiusstraße in die Talstraße liegen zudem drei Haltepositionen der Bushaltestelle „Maichingen, Bahnhof“, die aktuell von den Linien 704A, 715, 718, 745 und 749 angefahren wird. Zudem befindet sich südöstlich angrenzend und durch die Bahnunterführung fußläufig/per Rad erreichbar die Haltestelle „Maichingen“ der S-Bahn-Linie S60, die das Gebiet an den SPNV mit Verbindungen nach Stuttgart und Böblingen anbindet.

Der östliche Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs ist nordöstlich an die Anna-Reich-Straße angebunden - auch hier ist die Kfz-Erschließung insoweit gesichert. Der Bereich wird zudem über die nördliche angrenzende Bushaltestelle „Maichingen Bhf. (Schlüsseläcker)“ erschlossen, an der aktuell Buskurse der Linie 704 halten. Auch von diesem Teilbereich ist fußläufig/per Rad gut der Bahnsteig des S-Bahn-Haltestelle „Maichingen“ erreichbar.

3.5 Ver- und Entsorgung

In der angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche sowie in Verkehrsflächen in beiden Teilbereichen des vorgesehenen Geltungsbereichs sind zahlreiche Leitungen und Kanäle, beispielsweise für Strom, Wasser, Gas und Telekommunikation, vorhanden und für den Anschluss des Plangebiets ausreichend dimensioniert. Damit ist die technische Ver- und Entsorgung der beiden Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs über das bestehende Netz ausreichend gesichert.

3.6 Topografie

Innerhalb des Geländes im Umfeld der beiden Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs gibt es allgemein keine ausgeprägte Topografie. Auf der gesamten Fläche der Erstreckung der beiden Teilbereiche besteht in der Erstreckung von Nord nach Süd maximal eine Höhendifferenz von ungefähr einem Meter.

Der östliche Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs inkludiert die bestehende Treppen- und Rampenanlage im östlichen Vorbereich zur Bahnunterführung. Hierbei wird ausgehend vom Höhenniveau des östlich angrenzenden Schlüsselackerplatzes ein Höhenunterschied zur Sohle der Unterführung in einer Größe von ca. 3,90 m überwunden.

4.0 EINFÜGEN IN BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISS UND ANDERE PLANUNGEN

4.1 Landes- und Regionalplanung

Gemäß Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (LEP) bildet Sindelfingen zusammen mit Böblingen ein Mittelzentrum (Doppelzentrum) im Verdichtungsraum der Region Stuttgart. Es liegt auf der Entwicklungsachse Stuttgart – Böblingen/Sindelfingen – Herrenberg (– Horb am Neckar).

In der Raumnutzungskarte des Regionalplans 2009 des Verbands Region Stuttgart ist im Bereich des vorgesehenen Geltungsbereichs die bestehende Eisenbahnstrecke der Rankbachbahn sowie eine Vorranggebiet-Festlegung für Standorte für P&R-Anlagen im Umfeld der S-Bahn-Haltestelle „Maichingen“ dargestellt.

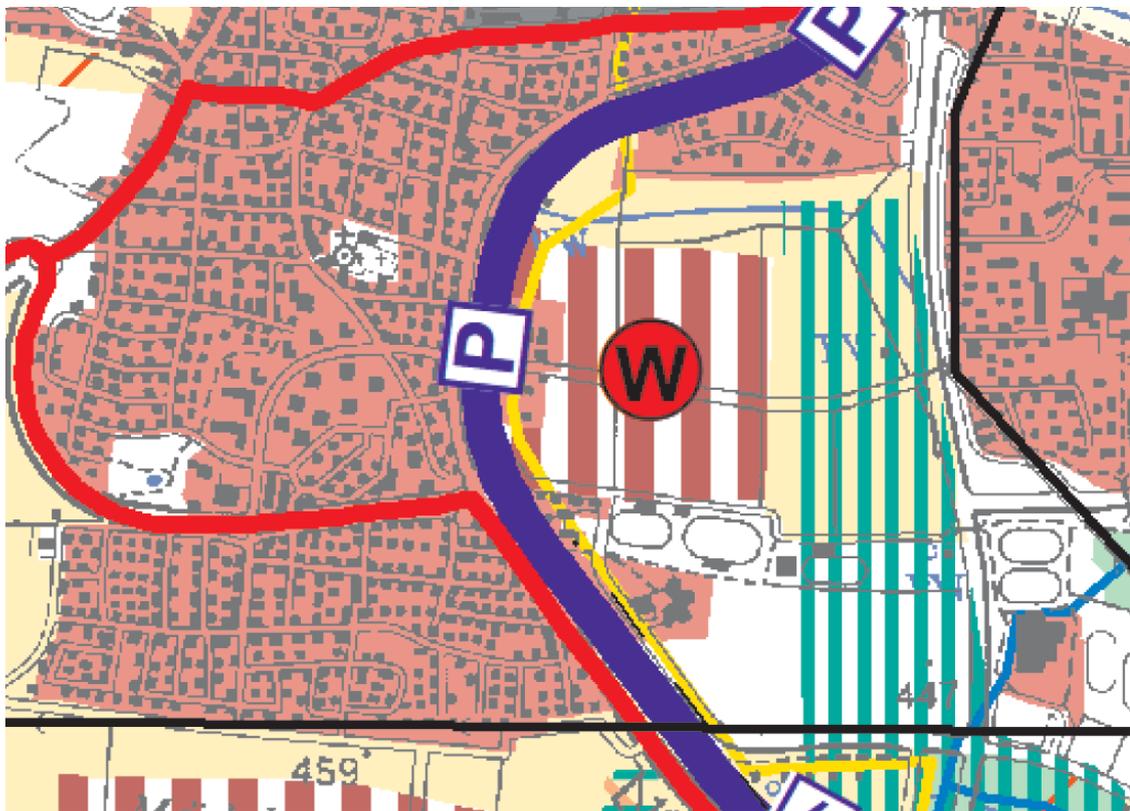


Abb. 1. Auszug aus der Raumnutzungskarte - Westteil, Regionalplan Verband Region Stuttgart

Der Verband Region Stuttgart trug im Rahmen der förmlichen Einholung der Stellungnahmen von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Mai 2023 vor, dass eine Verletzung regionalplanerischer Zielsetzungen durch die städtische Planung nur dann als vermieden angesehen werden kann, soweit es durch die Realisierung der Planung nicht zu einer Verminderung der Stellplatzkapazitäten im räumlich zugeordneten Umfeld der S-Bahn-Haltestelle „Maichingen“ ggü. der heute bestehenden Kapazität (46 Stellplätze) kommt.

Im Rahmen einer Abstimmung über zulässige Ausformungsspielräume kam die Stadtverwaltung mit der Geschäftsstelle des Verbandes überein, dass der regionalplanerischen Zielsetzung ausreichend entsprochen ist, wenn sichergestellt ist, dass im angemessenen räumlichen Umfeld in Summe dieses Stellplatzangebot weiterhin gesichert bleibt. Dies ist möglich, indem 32 Stellplätze auf der westlichen Seite der Bahnanlage (im westlichen Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs) und 14 weitere Stellplätze auf der östlichen Seite der Bahnanlage (im östlichen Teilbereich) neu geschaffen bzw. planungsrechtlich dauerhaft gesichert bleiben.

Um dieses Planungsziel klar ablesbar zu machen, wurde vereinbart die entsprechend hierfür erforderlichen Festsetzungen innerhalb einer einheitlichen Satzung zu regeln. Um dies zu erfüllen, wurde der bislang einheitliche Geltungsbereich westlich der Bahnanlage um einen zweiten Teilbereich auf der östlichen Seite der Bahnanlage, dort nördlich an den Schlüsselackerplatz angrenzend, ergänzt. Beide Stellplatzanlagen sind als einheitlich als Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Öffentliche Stellplatzanlage“ festgesetzt. Die Anlagen auf der östlichen Seite der Bahnanlage bestehen bereits und sind unter Verkehr, die Anlagen auf der westlichen Seite müssen an neuer Stelle im Ersatz der Ausgangsanlage noch realisiert werden.

Der insoweit fortgeschriebene Bebauungsplan steht somit im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und berücksichtigt deren Grundsätze und sonstigen Erfordernisse.

4.2 Flächennutzungsplan

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan 1990 des Nachbarschaftsverbands Stuttgart vom 27.09.1984 ist der westliche Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs als Fläche für Bahnanlagen sowie als Hauptverkehrsstraße dargestellt. Zum Verständnis für die seinerzeit festgeschriebene städtebauliche Ordnung in diesem Teil des Gesamtgemeindegebiets ist zu beachten,

- dass die Darstellung von bedeutsamen Verkehrswegen innerhalb der Siedlungsstruktur keinesfalls maßstabsgerecht erfolgen kann (Verkehrswege sind überwiegend überbreit dargestellt) und
- dass die informelle Darstellung von Bahnbetriebsflächen seinerzeit auch Flächen mit umfasste, auf denen entsprechend der seinerzeitigen Aufgabenzuständigkeit dem Bahnbetrieb dienende Nebenfunktionen angeordnet waren, bspw. das Empfangsgebäude des Bahnhofs nebst seiner umgebenden Verkehrsflächen usw.

Im Zuge der Bahnreform wurden diese vorbeschriebenen Funktionen in die kommunale Obhut entlassen, so dass sie planungsrechtlich heute als öffentliche Verkehrsflächen zu bewerten sind. Diese öffentlichen Verkehrsflächen formen aber dieselbe städtebauliche Ordnung aus, die bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans 1984 angestrebt wurde.

In diesem Sinne ist der vorliegende Bebauungsplan als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt zu bewerten. Er ändert bereits 2006 und 2009 rechtskräftig gewordene Bebauungspläne („Talstraße Ost“ bzw. „Allmendäcker I“), in deren Aufstellungsverfahren keine Zweifel in Bezug auf deren Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan bestanden.

4.3 Bestehende Bebauungspläne

Für die beiden Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs bestehen schon rechtsverbindliche Bebauungspläne. Von der Aufstellung des Bebauungsplans sind deshalb folgende bestehende Bebauungspläne bezogen auf Teilflächen derer Geltungsbereiche unmittelbar betroffen:

- „Talstraße-Ost“, Planbereich 102/09, i.K.g. 06.07.2006
- „Allmendäcker I“, Planbereich 105/04, i.K.g. 26.11.2009

Mit Inkrafttreten des vorliegenden Bebauungsplans und der Satzung über örtliche Bauvorschriften sind in ihrem Geltungsbereich die Regelungen der Ortsbausatzung bzw. der räumlich überlagerten, älteren Satzungen nicht mehr anzuwenden.

Angrenzend an die beiden Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs bestehen folgende zudem rechtsverbindliche Bebauungspläne:

- „Kleines Zelgle II“, Planbereich 102/05, i.K.g. 03.04.1969
- „Talstraße“, Planbereich 102/08, i.K.g. 18.12.1991
- „Talstraße-Ost“, Planbereich 102/09, i.K.g. 06.07.2006
- „Allmendäcker I“, Planbereich 105/04, i.K.g. 26.11.2009

Das vorliegende Verfahren wird einheitlich dem Planbereich 102/09 zugordnet und unter der Plan-Nr. 102/09-01 geführt.

5.0 PLANERISCHE KONZEPTION

Geplant ist die Verlegung der derzeit im nördlichen Anschluss zum ehem. Empfangsgebäude des Bahnhof Maichingen bestehenden öffentlichen Stellplatzanlage auf die nördlich angrenzende Brachfläche. Dort soll eine neue, funktionsgleiche Anlage mit voraussichtlich 32 Stellplätzen für Pkw sowie vier Stellplätzen für Motorräder entstehen. Auf einer Randfläche soll die Möglichkeit zur Aufstellung eines Automaten zum Versand/Empfang von Paketpost (umgangssprachlich „PackStation“) vorbereitet werden.

Südlich an die öffentliche Stellplatzanlage in neuer Lage angrenzend soll zukünftig eine Zentrale Bussteiganlage angesiedelt werden, die die Bushalte- und wartevorgänge abseits des Fahrbahnraums der Talstraße räumlich bündelt und somit ordnet. Diese soll vier Bushalte-Positionen inklusive zugehöriger Wartehäuschen umfassen. Ergänzend sollen am Rand der Anlage Fahrradabstellanlagen sowie im funktionalen Zusammenhang eine öffentlich zugängliche WC-Anlage entstehen.

Auf der östlichen Seite der Bahnanlage wird die dem Zugang zur Bahnunterführung zugewandte Stellplatzreihe (aktuell 14 Stellplätze dort bestehend) in einer einheitlichen Satzung im Verhältnis zur westlich der Bahnanlage neu zu schaffenden öffentlichen Stellplatzanlage planungsrechtlich gesichert, um ablesbar zu machen, dass beide Anlagen auch der Befriedigung der Park-und-Ride-Nachfrage dienen (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter Ziffer 4.1 der Begründung).

Ergänzend werden zusätzlich folgende bestehenden Anlagen in ihrem Bestand planungsrechtlich gesichert:

- die Straßenanlage zur Andienung der vorbeschriebenen Stellplatzanlage,
- den bahnparallelen Fuß- und Radweg
- die Treppen- und Rampenanlage im Zugang zur Bahnunterführung auf der östlichen Seite der Bahnanlage
- verschiedene umgebende Verkehrsgrünflächen
- die bahnparallel auf der östlichen Seite der Bahnanlage gestellte Lärmschutzwand

Die somit planungsrechtlich vorbereiteten und in ihrem Bestand gesicherten Anlagen bilden einen funktionalen Zusammenhang mit den im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau der Strecke Böblingen - Renningen zur Wiederinbetriebnahme SPNV (S60), Planfeststellungsabschnitt 2, im April 2007 fachrechtlich vorbereiteten Anlagen der Treppen- und Rampenanlage auf der westlichen Seite der Bahnunterführung sowie der Bahnunterführung selbst. Insoweit fügen sich die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans und die Regelungen der Planfeststellung widerspruchsfrei zusammen.

6.0 GUTACHTEN / UNTERSUCHUNGEN

6.1 Artenschutz

Im Rahmen des bisherigen Verfahrens wurde - für einen seinerzeit abweichend vorgesehenen Geltungsbereich - eine artenschutzrechtliche Relevanzprüfung des Plangebietes (Stauss & Turni 09.04.2020) durchgeführt.

Für die seinerzeit planungsrechtlich vorbereiteten Maßnahmen im vorgesehenen Geltungsbereich werden die Verbotstatbestände nach § 44 (1) Nr. 1 bis 3 BNatSchG unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (Bauzeitenregelungen einschließlich eingeschränkter Rodungszeiten) für die Artengruppe der Vögel nicht erfüllt.

Die seinerzeit in Augenschein genommenen Gehölze bieten kein Quartierpotenzial für Fledermäuse. Die Verbotstatbestände nach § 44 (1) Nr. 1 bis 3 BNatSchG werden daher auch für diese Artengruppe nicht erfüllt.

Ursprünglich für zukünftige Maßnahmen am ehemaligen Empfangsgebäude des Bahnhof Maichingen ermittelte Vorbehalte (eine artenschutzrechtliche Prüfung für die Artengruppen der Vögel und Fledermäuse wäre dort im Falle von Abbruch- oder Sanierungsmaßnahmen auf der Vollzugsebene erforderlich) kommen für die Weiterführung des Verfahrens (Fortschreibung des Entwurfs und Wiederholung der Veröffentlichung bzw. Satzungsbeschluss) nicht zum Tragen, da die fraglichen räumlichen Bereiche nunmehr aus dem vorgesehenen Geltungsbereich ausgeschieden wurden.

Ein Vorkommen der Zauneidechse auf den brachliegenden Flächen im nördlichen Abschnitt des westlichen Teilbereichs des vorgesehenen Geltungsbereichs kann nach Auffassung des Gutachters mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Aufgrund fehlender oder ungeeigneter Lebensraumstrukturen und der Verbreitungssituation der einzelnen Arten ist ein Vorkommen weiterer artenschutzrechtlich relevanter Arten bzw. Artengruppen einschließlich ihrer Entwicklungsform im seinerzeit in Augenschein genommenen räumlichen Umgriff aus Sicht des Gutachters nicht zu erwarten.

Die im Zuge der Fortschreibung des Entwurfs für den vorgesehenen Geltungsbereich ergänzten östlichen Teilbereichsflächen wurden nicht ergänzend begutachtet, da in ihrem räumlichen Umgriff lediglich bestehende Anlagen planungsrechtlich gesichert werden, die bereits vollständig hergestellt sind. Insoweit bereitet der vorliegende Bebauungsplan für diesen Raumumgriff keine neuen oder zusätzlichen Maßnahmen vor, bei denen eine Verletzung relevanter artenschutzrechtlicher Bestimmungen zu befürchten und insoweit auszuschließen ist. Die unmittelbar Rechtskraft entfaltenden Vorschriften sind natürlich bei aktuell nicht vorgesehenen (Bau-)Maßnahmen zu beachten, Verletzungen können aber auch noch auf der Vollzugsebene ausgeschlossen werden.

6.2 Verkehrslärmeinwirkungen

Im Rahmen des bisherigen Verfahrens wurde zudem eine schalltechnische Untersuchung zur Abklärung der der Verkehrslärmeinwirkungen auf die umliegende Bebauung in Folge der Änderungen und Neuordnung der Verkehrsflächen westlich der Bahnanlage erstellt. Auf die Ergebnisse dieser Untersuchung „Bebauungsplan ‘Talstraße Ost’, 1. Änderung in Sindelfingen-Maichingen’ - Schalltechnische Untersuchung“ des Büros Modus Consult, Gericke GmbH & Co. KG, September 2022, wird insoweit verwiesen. Dieses lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Die Stadt Sindelfingen möchte durch das vorliegende Bebauungsplan-Verfahren die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Neuordnung der Busverkehrssituation im Verlauf der Talstraße bzw. im Einmündungsbereich zur Laurentiusstraße bzw. zur räumlichen Verschiebung der bestehenden öffentlichen Stellplatzanlage westlich der Bahnanlage schaffen.

Die in Bezug auf Verkehrslärmeinwirkungen zu klärende Aufgabenstellung bezieht sich die Frage, wie sich die Umwandlung der bestehenden öffentlichen Stellplatz-Anlage in eine räumlich konzentrierende Bussteig-Anlage und die Verlagerung der Stellplatz-Anlage nach Norden auf die schutzwürdigen Nutzungen in der Umgebung auswirkt. Da es sich bei den Flächen der Stellplatzanlage um öffentlich gewidmete Verkehrsflächen. Handelt sind die planungsrechtlich vorbereiteten Umbaumaßnahme auf Grundlage der Regelungen der 16. Bundesimmissionsschutz-Verordnung als Folge eines erheblichen baulichen Eingriffs dahingehend zu beurteilen, ob eine wesentliche Änderung vorliegt und insoweit Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich werden.

Dazu ist die Schallimmissionssituation der Bestands-Anlage einschließlich der im Zuge der öffentlichen Straßen verkehrenden Buslinien für den Prognose-Nullfall vor dem Umbau zu ermitteln und der zukünftigen Schallimmissionssituation nach dem Umbau (Prognose-Planfall) gegenüberzustellen und zu bewerten.

Eine wesentliche Änderung im Sinne der Verordnung ist ein solcher erheblicher baulicher Eingriff dann, wenn durch diesen Eingriff der bisher vorhandene Lärmpegel in schützenswerten Gebieten oder an schützenswerten Anlagen

- um mindestens 3 dB(A) erhöht wird (was tatsächlich bereits bei 2,1 dB(A) zutrifft, da die Pegelzunahme ganzzahlig aufzurunden ist),
- auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird oder
- von mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts weiter erhöht wird (wobei dies nicht für Gewerbegebiete gilt).

Liegt im Sinne der vorbeschriebenen Vorgaben eine wesentliche Änderung vor, ist ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach festzustellen.

Die schalltechnische Untersuchung kommt im vorliegenden Fall zum Ergebnis, dass im Umfeld der planungsrechtlich vorbereiteten Bussteig-Anlage sowie der räumlich verschobenen Stellplatzanlage Pegelerhöhungen von bis zu 0,4 dB(A) am Tag und 0,5 dB(A) in der Nacht rechnerisch festzustellen sind. Die Pegelzunahme beträgt somit deutlich weniger als 3 dB(A) und die Beurteilungspegel an sich liegen deutlich unterhalb von 70 / 60 dB(A) tags / nachts. Demnach dieser erhebliche bauliche Eingriff nicht als wesentliche Änderung einzustufen und es besteht an keinem Immissionsort ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.

Ergänzend ist zudem die Veränderung der Gesamtlärm-Situation zu prüfen, da sich aus einer hieraus Schutzansprüche dem Grunde nach ergeben können. Hierbei kommt die vorliegende schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass sich aus dem Gesamtlärm aus Straßen- und Schienenverkehrslärm-Einwirkung an einigen Gebäuden Beurteilungspegel berechnen, die auch bereits vor dem Bau der Bussteig-Anlage / der Verschiebung der öffentlichen Stellplatzanlage die grundrechtlichen Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung zumindest in der Nacht überschreiten.

An insgesamt 3 Gebäuden, konkret dem Gebäude Laurentiusstraße 2, Talstraße 48 und Talstraße 50, die nachts bereits in der Bestandssituation rechnerisch Beurteilungspegel oberhalb von 60 dB(A) aufweisen, wird es in Folge des Baus der Bussteig-Anlage / der Verschiebung der öffentlichen Stellplatz-Anlage rechnerisch zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um bis zu 0,4 / 0,3 dB(A) tags / nachts kommen.

Aus dieser Veränderung der Gesamtlärmsituation leitet sich ein für diese drei Gebäude ein dem Grunde nach bestehender Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ab. Dabei scheidet der Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der anspruchsberechtigten Obergeschosse an den Ostfassaden der vorgenannten Gebäude entlang der Talstraße aufgrund der geringen Möglichkeiten einer stadtverträglichen Wandhöhe sowie sonstiger Alternativen aus.

Somit besteht an diesen Fassadenseiten dem Grunde nach, ein Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß der 24. Bundesimmissionsschutzgesetz-Verordnung für Aufenthaltsräume, die überwiegend zum Schlafen, d.h. nachts, genutzt werden. An vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen mit Anspruch auf zusätzlichen passiven Schallschutz führt dies dann in einem dem Bebauungsplanverfahren nachgeordneten, gesonderten Verfahren zu einem Austausch von Fenstern oder sonstigen Außenbauteilen, wenn die vorhandenen Außenbauteile den Anforderungen an eine ausreichende Schalldämmung nicht genügen.

Unter Beachtung des vorbeschriebenen Anspruchs bestehen aus Sicht des Gutachters aus schalltechnischer Sicht keine Bedenken gegen die durch das vorliegende Bebauungsplanverfahren planungsrechtlich vorbereiteten Vorhaben im nördlichen Umfeld des ehem. Empfangsgebäudes des Bahnhof Maichingen. Die beschriebenen Schallschutzmaßnahmen werden diesem Verfahren nachgeordnet vollzogen, sofern entsprechend schutzwürdige Nutzungen vorhanden sind und das Gesamtschalldämmmaß der Außenbauteile nicht ausreichend abschirmt.

Auch hier wurde die Erweiterung des räumlichen Begutachtungs-Umgriffs nach Erweiterung des vorgesehenen Geltungsbereichs um einen östlichen Teilbereich nicht für erforderlich erachtet, da die schalltechnische Verträglichkeit der Anlagen aus dem erweiterten Geltungsbereich östlich der Bahnanlagen auf schutzwürdige Nutzungen in ihrem Umfeld bereits im zeitlich vorlaufenden Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans „Allmendäcker I“ beurteilt wurden und hier keine städtebaulichen Unverträglichkeiten in der nachbarschaftlichen Positionierung ermittelt wurden. Da der vorliegende Bebauungsplan diese bereits hergestellten Anlagen östlich der Bahnanlage lediglich planungsrechtlich in ihrem Bestand sichert und keinerlei Erweiterungen und/oder Intensivierungen der Nutzung planungsrechtlich vorbereitet, besteht kein Indiz, dass sich hieraus eine Unverträglichkeit zukünftig einstellen kann. Von einer ergänzenden Begutachtung war insoweit kein abweichendes Ergebnis zu erwarten, so dass diese bezogen auf den ergänzten östlichen Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs unterbleiben konnte.

7.0 UMWELTBELANGE

Zwar bedarf es bei einem Verfahren nach § 13a BauGB nicht der Erstellung eines Umweltberichts (siehe Kapitel 1.1), dennoch müssen die verschiedenen Umweltbelange hinreichend gewürdigt werden.

UVP-Pflicht, Betroffenheit von Schutzgebieten und entsprechende Prüfverfahren

Der beiden Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs sind jeweils nicht Bestandteil eines nationalen oder europäischen Schutzgebiets, beinhalten jeweils keine geschützten Biotope und Naturdenkmale. Der gesamte auf den vorgesehenen Geltungsbereich bezogene Untersuchungsraum liegt in Zone IIIA der Sindelfinger Trinkwasserfassungen und ist Bestandteil der äußeren Zone des Heilquellenschutzgebiets für die Stuttgarter Quellen Bad Cannstatt und Berg. Die Vorgaben der entsprechenden Verordnungen sind zu beachten, entsprechende Hinweise sind in den Textteil mit aufgenommen.

Im Nachfolgenden werden die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan vorbereiteten Vorhaben auf die Umweltschutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Fläche, Wasser, Luft und Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und den Menschen und seine Gesundheit kurz dargestellt.

7.1 Schutzgut „Mensch“

Die Flächen in den beiden Teilbereichen des vorgesehenen Geltungsbereichs werden bereits heute für im Zusammenhang zum S-Bahn-Halt „Maichingen“ stehende Verkehrsanlagen und -nutzungen in Anspruch genommen. Die planungsrechtliche vorbereitete Neuordnung dieser Funktionen erweitert die Vielfalt der Angebote und verbessert insbesondere die Umstiegssituation im ÖPNV: Bestehende Angebote wie die auch für Park-und-Ride-Zwecke dienenden Stellplatzanlagen werden im vergleichbaren Umfang erhalten. Alle Angebote auf beiden Seiten der Bahnanlage sind durch die bestehende Bahnunterführung gut und barrierefrei erreichbar miteinander verknüpft; die westliche Rampeanlage wird um einen barrierefreien Zugang zur Zentralen Bussteig-Anlage ergänzt.

Die Zentrale Bussteig-Anlage wird um eine öffentlich zugängliche WC-Anlage ergänzt, so dass der Komfort für mit dem ÖPNV Reisende bzw. auch für das Busverkehrs-Fahrpersonal erweitert wird. Die Möglichkeit, einen Automaten zum Versand/Empfang von Paketpost im räumlichen Zusammenhang zur öffentlichen Stellplatzanlage zu ergänzen, schafft die Möglichkeit dieses Angebot gut zugänglich - sowohl über ÖPNV und mit dem Kfz - zu erreichen.

Als Folge werden an einzelnen Wohngebäudefassaden im westlichen Umfeld zur zentralen Bussteiganlage Lärmeinwirkungen, die bereits die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschreiten, noch weitergehend erhöht - der in der Folge dem Grund nach bestehende Anspruch auf Schutzmaßnahmen in Form lärmdämmender Außenbauteile leistet einen Beitrag, um die Situation an diesen Fassaden zu verbessern, soweit schutzwürdige Räume angrenzen und das Gesamtschalldämmmaß der Fassade nicht ausreicht.

7.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“

Beide Teilgebiete des vorgesehenen Geltungsbereichs weisen aufgrund der bereits bestehenden Nutzungen und Anlagen sowie aufgrund der angrenzenden Bahnanlage bereits eine Strukturarmut und geringe biologische Vielfalt auf. Daher ist bereits heute nur mit einem Vorkommen von ubiquitären, nicht gefährdeten und hinsichtlich Störungen toleranten Arten zu rechnen. Jedoch sind bei der Rodung von Gehölzen die artenschutzrechtlichen Vorgaben hinsichtlich der Zeiten zu beachten (siehe Artenschutzrechtliche Relevanzprüfung von Stauss & Turni). Als Ersatz für die durch die bauliche Realisierung entfernten Gehölze werden neue Gehölze innerhalb des vorgesehenen Geltungsbereichs in Abstimmung mit den funktionalen Anforderungen der neuen Verkehrsanlagen ergänzt.

7.3 Schutzgut „Boden“

7.3.1 Natürlicher Boden

Im westlichen Teilgebiet des vorgesehenen Geltungsbereichs sind die natürlichen Böden durch die bestehenden Verkehrsanlagen in einem großen Umfang bereits versiegelt. Die ursprünglichen Bodenfunktionen (Filter und Puffer für Schadstoffe, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf, Standort für Kulturpflanzen und natürliche

Vegetation) sind im Bereich dieser versiegelten Flächen vollständig oder überwiegend verloren gegangen. In Folge der Planung kommt es auf dieser Seite der Bahnanlage funktional bedingt zu einer Erweiterung der Versiegelung, die sich nur bedingt begrenzen lässt.

Im östlichen Teilgebiet ist dagegen keine Veränderung an der aktuellen bestehenden Situation zu erwarten; die im Zusammenhang mit der Herstellung der Sindelfinger Haupttradrouten „Maichinger Bogen“ (R7) vorgesehene punktuelle Querschnittserweiterung der befestigten Verkehrsflächen des bahnbegleitenden Fuß- und Radwegs fallen dabei aufgrund der Geringfügigkeit nicht ins Gewicht.

7.3.2 Belastung mit umweltgefährdenden Stoffen

Im westlichen Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs befindet sich der Altlastenstandort AS „Talstraße“, der mit der Handlungsanweisung „Belassen“ gekennzeichnet ist. Im Vorfeld der Realisierung ist eine frühzeitige Abstimmung mit der zuständigen Bodenschutzbehörde im Landratsamt Böblingen erforderlich. Mit entsorgungsrelevantem Bodenaushub ist zu rechnen.

7.3.3 Baugrund

Im Untergrund ist mit bis zu 5 m mächtigen, künstlichen Auffüllungen oder Talablagerungen über dem Lettenkeuper zu rechnen. Mit Bezug zur Realisierung wird ein Baugrundgutachten empfohlen.

7.3.4 Erdbebenzone

Nach DIN 4149 gelten folgende Einstufungen:

- Erdbebenzone 1 (geringes Risiko)
- Untergrundklasse R = felsartiger Gesteinsuntergrund
- Baugrundklasse C.

7.4 Schutzgut „Wasser“

7.4.1 Schutzgebiete

Die Flächen des Geltungsbereichs liegen jeweils im Außengebiet des Heilquellenschutzgebiets für die Stuttgarter Quellen Bad Cannstatt und Berg sowie im Wasserschutzgebiet Zone III. Die unmittelbar wirkenden Vorgaben der entsprechenden Verordnung sind zu beachten, diesbezügliche Hinweise wurden in den Textteil mit aufgenommen.

7.4.2 Oberflächengewässer

Östlich bzw. nördlich an die beiden Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs angrenzend beginnt der Schlitzgraben, der zeitweise wasserführend ist. Die Planung wirkt sich nicht unmittelbar auf diesen aus.

7.4.3 Grundwasser

Der Grundwasserflurabstand liegt bei 6 – 8 m. Die Planung wirkt sich nicht unmittelbar auf diesen aus. Im Plangebiet sind keine Grundwassermessstellen vorhanden.

7.4.4 Niederschlagswasser

Das anfallende Niederschlagswasser wird im Bereich der befestigten Verkehrsanlagen und -flächen überwiegend den Anlagen zur Abwasserbeseitigung zugeführt. Wasserdurchlässige Beläge im Bereich der Stellplatzanlagen ermöglichen eine direkte Versickerung von Regenwasser und tragen zur Grundwasserneubildung bei. Die funktional bedingte Mehr-Versiegelung erhöht den anfallenden abzuleitenden Anteil an Niederschlagswasser. Im östlichen Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs sind keine Veränderungen der Situation zu erwarten.

7.5 Schutzgut „Luft und Klima“

7.5.1 Klima

Beide Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs sind bereits heute zu großen Teilen durch versiegelte Verkehrsanlagen und -flächen geprägt, was mit entsprechend negativen kleinklimatischen Auswirkungen verbunden ist. Funktional bedingt, wird diese Versiegelung zunehmen. Zur Abmilderung der kleinklimatischen Folgen werden alle Verkehrsanlagen innerhalb der funktionalen Grenzen durch Gehölzpflanzungen gliedernd begrünt, so dass sich das entstehende Grünvolumen über die Verdunstung umgebungs-kühlend auswirkt. Im östlichen Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs sind keine Veränderungen der Situation zu erwarten.

7.5.2 Luft

Der Raumkorridor der Talstraße / Rankbachbahn ist durch eine hohe Verkehrsbelastung von Fahrzeug- und Schienenverkehr geprägt. Der Luftqualitätsindex (LBI) für Kfz. zeigt im Umfeld des vorgesehenen Geltungsbereichs eine starke Belastung (LBI 0,8 – 1,0).

Eine gesonderte Betrachtung zu den Luftschadstoff-Wirkungen ist aber dennoch nicht notwendig, da die Verkehrszahlen der Talstraße deutlich niedriger sind (rund 5.000 Kfz/Tag) als an der Straße mit der höchsten innerstädtischen Verkehrsbelastung (Hanns-Martin-Schleyer-Straße mit rund 38.000 Kfz/Tag), bei der trotz dieser deutlich höheren Belastung seit 2019 keine NO₂-Grenzwert-Überschreitung festzustellen war - zieht man diesen Wirkungsvergleich als Index für die Luftbelastungs-Situation heran, besetzt kein Indiz, dass von der Planung eine unangemessen Veränderung der Luftschadstoffsituation ausgeht bzw. dass eine solche Situation auf die geplanten Anlagen einwirken könnte.

Im östlichen Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs sind keine Veränderungen der Situation zu erwarten.

7.6 Schutzgut „Landschaft“ und „Kultur- und Sachgüter“

Die beiden Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs umfassen jeweils innerörtliche Flächen zwischen größeren Sammelstraßen und der zentral den Teilort Maichingen durchquerenden Trasse der Rankbachbahn, so dass das Landschaftsbild durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird. Dies gilt in besonderem Maße in Bezug auf den östlichen Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs, da hier keine Veränderungen der Situation zu erwarten sind.

Als Kulturgut im Sinne des baden-württembergischen Denkmalschutzgesetzes ist ehem. Empfangsgebäude des Bahnhof Maichingen im direkt südlich anschließenden Umfeld zu nennen, welches heute als Bürogebäude genutzt wird. Der Bau steht beispielhaft für ein Empfangsgebäude einer württembergischen Nebenbahn der zweiten Ausbauphase (1915 eröffnete Nebenstrecke der württembergischen Staatsbahn Böblingen – Renningen, der sogenannten Rankbachbahn) und verfügt über ein hohes Maß an Originalität. Die Planung wirkt sich nicht unmittelbar auf das Denkmal aus und wird sich angemessen in sein Umfeld einfügen.

7.7 Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern

Wesentliche Teile der beiden Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs liegen im innerörtlichen, stark versiegelten Bereich. Wechselwirkungen spielen daher eine untergeordnete Rolle.

8.0 BEGRÜNDUNG ZU DEN PLANUNGSRECHTLICHEN FESTSETZUNGEN

8.1 Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

8.1.1 Öffentliche Verkehrsfläche

Verschiedene Fahrverkehrsflächen und Fuß-/Radverkehrsflächen im östlichen Anschluss an die Bahnanlage sind allgemein als öffentliche Verkehrsflächen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 11 Baugesetzbuch festgesetzt. Durch ihre Festsetzung werden die Anlagen in ihrem Bestand gesichert (Treppen- und Rampenanlage östlich der Bahnunterführung, Fahrgasse ausgehend von der Anna-Reich-Straße) bzw. werden diese für ihren punktuellen, im Querschnitt geringfügigen Ausbau planungsrechtlich vorbereitet (bahnbegleitender Fuß-/Radweg). Detaillierte Nutzungsregeln werden straßenverkehrsordnungsrechtlich festgelegt.

8.1.2 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Stellplatzanlage

Der derzeit bestehende Parkplatz nördlich des ehem. Empfangsgebäudes des Bahnhof Maichingen soll räumlich nach Norden verschoben werden. Die dafür notwendigen Flächen werden als mit besonderer Zweckbestimmung versehene öffentliche Verkehrsfläche im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 11 Baugesetzbuch festgesetzt. Zur Bestandsicherung wird zudem eine Stellplatzreihe, die ausgehend von der Anna-Reich-Straße anfahrbar ist, in gleicher Form festgesetzt.

Auf beiden Verkehrsflächen sind Verkehrsflächen und -anlagen zulässig, die mit dem Anlagenziel „Öffentliche Stellplatzanlage“ funktional in Verbindung stehen. Ergänzend wird die Aufstellung eines Automaten zum Versand/Empfang von Paketpost zugelassen.

Die genauere innere Aufteilung der Flächen innerhalb der jeweiligen Anlagen wird nicht auf der planungsrechtlichen Ebene behandelt.

8.1.3 Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung: Bussteiganlage

Die Flächen zur Erstellung der neuen Zentralen Bussteig-Anlage Flächen wird als mit besonderer Zweckbestimmung versehene öffentliche Verkehrsfläche im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 11 Baugesetzbuch festgesetzt; zulässig sind Verkehrsflächen und -anlagen, die mit dem Anlagenziel „Zentrale Bussteiganlage“ funktional in Verbindung stehen.

Ergänzend werden die Aufstellung eines Automaten zum Versand/Empfang von Paketpost, zur Errichtung einer öffentlich zugänglichen WC-Anlage und von Anlagen für den Ruhenden Radverkehr in offener und/oder geschlossener Ausbildung zugelassen.

Funktional ergänzt werden soll die Anlage durch eine weitere Ausstiege-Bushaltesposition im Verlauf der Laurentiusstraße unmittelbar vor deren Einmündung in die Talstraße; diese Anlage kann auf dort bestehender planungsrechtlicher Grundlage errichtet werden und hat insoweit keinen unmittelbaren zum vorliegenden Verfahren.

Die genauere innere Aufteilung der Flächen innerhalb der jeweiligen Anlagen wird nicht auf der planungsrechtlichen Ebene behandelt.

8.1.4 Verkehrsgrünflächen

Zur Einbindung der Einzelverkehrsanlagen werden auf der östlichen Seite der Bahnanlage noch verschiedene Verkehrsgrünflächen, die jeweils Teil der öffentlichen Verkehrsfläche sind, festgesetzt. Die Festsetzungen sichern dabei den Bestand.

8.2 Grünflächen

8.2.1 Öffentliche Grünflächen

Nordöstlich an die neue öffentliche Stellplatzanlage westlich der Bahnanlage angrenzend wird eine öffentliche Grünfläche im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 15 Baugesetzbuch festgesetzt. Sie schließt die Stellplatzanlage in nordöstlicher Richtung ab und sorgt mit ihrem herzustellenden Pflanzbestand für eine angemessene Eingrünung.

8.2.2 Private Grünflächen

Im östlichen Anschluss an die Verkehrsflächen mit den Zweckbestimmungen „Öffentliche Stellplatzanlage“ und „Zentrale Bussteiganlage“ wird im räumlichen Übergang zur bestehenden bahnbegleitenden Lärmschutzwand eine private Grünfläche im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 15 Baugesetzbuch im Eigentum der Stadt festgesetzt.

Sie dient der Freihaltung dieser Fläche für vom Verband Region Stuttgart bzw. von der Deutschen Bahn Netz AG angemeldeten Ausbaubedarf für die Bahnanlage der Rankbachbahn: Auf diese Fläche soll zurück gegriffen werden, soweit die infrastrukturelle Ertüchtigung der Rankbachbahn für einen 15 min-Takt im Zuge des Angebotes der S-Bahn-Linie S60 zur Umsetzung kommt. Ihre Abgrenzung ergibt sich aus der Überlagerung der beiden städtischen Verkehrsanlagen mit einem Freihaltekorridor von 5,50 m Tiefe ausgehend von der Gleisachse des westlichen Gleises der Rankbachbahn.

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

8.3.1 Oberflächenbeläge für Stellplätze

Die auf § 9 Abs. 1 Nr. 20 Baugesetzbuch basierende Verpflichtung zum Einsatz von wasserdurchlässigen Belägen für die Herstellung der Stellplätze innerhalb der Stellplatz-Gesamtanlage hat umweltschutzgut-schonende Gründe. So kann dort das Regenwasser direkt versickern und zur Grundwasserneubildung beitragen. Im Bereich der Stellplatzflächen im engeren Wortsinne lassen die funktionalen Anforderungen an die Oberfläche der Verkehrsanlage dies zu, da abweichend zu den Fahrgassen-Oberflächen weniger Scherkräfte von den Lenkbewegungen auf die Oberfläche übertragen werden.

8.3.2 Außenbeleuchtung

Die auf § 9 Abs. 1 Nr. 20 Baugesetzbuch basierende Festsetzung dient der Schonung der nachtaktiven Insekten. Durch nächtliche Beleuchtung angezogen, verlassen nachaktive Fluginsekten ihre in der Umgebung gelegenen Lebensräume. Sie werden durch das dauernde Umfliegen der Lichtquelle geschwächt und sterben beziehungsweise werden zur leichten Beute für größere Tiere. Entscheidend für die Lockwirkung einer Lampe ist der Spektralbereich des Lichts. Die meisten Insekten nehmen überwiegend Licht im Wellenlängenspektrum zwischen 380 nm und 400 nm wahr. Liegt die abgestrahlte Wellenlänge einer Lampe über diesem Spektralbereich, verliert sie ihre Lockwirkung und wird von Insekten kaum oder gar nicht wahrgenommen. Als besonders geeignet haben sich LEDs erwiesen. Insbesondere der Einsatz von gelben oder warmweißen LED-Lampen zeigte in Versuchen deutlich geringere Lockwirkungen auf nachaktive Insekten. Die Beschränkung der Auswahl an Leuchtmitteln und die Festlegung von Anforderungen an die Ausbildung der Leuchten ist maßvoll im Verhältnis zur angestrebten stadökologischen Wirkung.

8.4 Leitungsrechte

Im westlichen Teilbereich des vorgesehenen Geltungsbereichs verläuft querend eine bestehende bestehende Wasserleitung der Stadtwerke Sindelfingen GmbH. Diese soll auch zukünftig erhalten bleiben und wird deshalb planrechtlich durch das auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 21 Baugesetzbuch festgesetzte Recht, ein entsprechendes Leitungsrecht dinglich einzurichten, gesichert. Die Beschränkung der Verfügbarkeit über das Grundstück der Verkehrsanlage ist angemessen, die Realisierbarkeit der Verkehrsanlage dadurch nicht eingeschränkt.

8.5 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Die auf Grundlage des § 9 (1) Nr. 25 a.) Baugesetzbuch festgesetzten Pflanzgebote dienen der räumlichen Gliederung von Verkehrs- und Grünflächen-Anlagen und minimieren in der Folge Belastungen für verschiedene Umweltschutzgüter. Bspw. wird der Erwärmung der umgebenden Fläche entgegengewirkt und so zur Verbesserung des Kleinklimas zur Staubbindung beigetragen. Bäume können psychologisch helfen, die Wahrnehmbarkeit von Lärmeinwirkungen zu reduzieren und tragen zur Sauerstoffproduktion bei. Sie bieten Schutz- sowie Nahrungs- und Nistmöglichkeiten für beispielsweise Vögel und Insektenarten.

Um im Bereich der Stellplatzanlage eine ausreichende Begrünung und eine sommerliche Verschattung zu gewährleisten sowie eine Gliederung der Stellplatzanlage herzustellen, sind für gliedernde Baumpflanzungen vorzunehmen. Die Standorte der Bäume sind hierbei variabel, um in Hinblick auf die Herstellung von Photovoltaikanlagen auf Stellplätzen bzw. im Hinblick auf den Verkehrsanlagenentwurf flexibel zu bleiben.

Im Bereich der öffentlichen Grünfläche sind darüber hinaus verpflichtende Baumpflanzungen vorzunehmen, um die nach Norden verschobene öffentliche Stellplatzanlage aus nordöstlicher Richtung entsprechend abzuschirmen und einzubinden.

Weiterhin ist die Verpflichtung aufgenommen, Verkehrsgrünflächen entsprechend dauerhaft begrünt zu halten. Entsprechende Ausnahmen zur Ausbildung von Überfahrflächen für den Anschluss benachbarter Flächen an Verkehrsanlagen sind aufgenommen worden, um im Bedarfsfall angemessen reagieren zu können.

8.6 Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Zur dauerhaften planungsrechtlichen Sicherung der bestehenden und im Vorläuferbebauungsplan „Allmendäcker I“ (Plannummer 105-04-00) festgesetzten, bahnbegleitend auf der östlichen Seite der Gleisanlagen errichteten Lärmschutzwände wird eine entsprechende auf § 9 (1) Nr. 24 Baugesetzbuch gestützte Festsetzung aufgenommen.

Die Festsetzung reagiert auf den Umstand, dass die Lage der Lärmschutzwand als westliche Grenze des östlichen Teilbereichs des vorgesehenen Geltungsbereichs gewählt wurde, um in diesem Raum den überlagerten Vorläuferbebauungsplan „Allmendäcker I“ grenzgleich zu überlagern. Die Festsetzung sichert nur den dauerhaften Bestand der bestehenden wohngebietsschützenden Wand und sichert die Möglichkeit der Wiedererrichtung bei Abgang planungsrechtlich ab. Veränderungen sind hier nicht vorgesehen.

9.0 BEGRÜNDUNG ZU DEN ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

9.1 Werbeanlagen und Automaten

Werbeanlagen kommt eine besondere stadtgestalterische Bedeutung zu, da sie oft sehr stadtbildprägend sind. Mit den auf die Ermächtigungsgrundlage der Landesbauordnung Baden-Württemberg gestützten Regelungen wird dem Umstand Rechnung getragen, dass gerade im Umfeld von hochfrequentierten Verkehrsanlagen erfahrungsgemäß eine hohe Nachfrage nach Standorten von Anlagen der Fremdwerbung besteht, bei deren Beurteilung auf straßenrechtlicher Ebene oft stadtgestalterische Belange nicht ihrem Rang entsprechend in die Abwägung der Belange eingestellt werden. Insofern soll bereits auf Ebene der baurechtlichen Regelungen klargestellt werden, dass im räumlichen Zusammenhang zu diesen öffentlichen Verkehrsanlagen und Freiflächen keine Werbeanlagen-Standorte integrierbar sind.

10.0 PRÜFUNG ALTERNATIVER LÖSUNGEN

Bei Betrachtung alternativer Lösungen ist es naheliegend, zunächst die „Nullvariante“ zu betrachten: Das bestehende Planungsrecht fixiert die bestehende öffentliche Stellplatzanlage räumlich, so dass das Planungsziel, dort im Anschlussbereich an die Wegeanlagen mit Anschluss an die Bahnunterführung eine den öffentlichen Busverkehr ordnende Bussteiganlage zu bekommen, nicht realisierbar würde.

Zudem hätte die ersatzlose Beseitigung der Stellplatzkapazitäten auf der westlichen Seite der Bahnanlagen einen ungelösten Konflikt mit regionalplanerischen Zielsetzungen (Sicherung der Park-und-Ride-Kapazitäten an S-Bahn-Halten) auslösen, da auf der östlichen Seite bauplanungsrechtlich als auch tatsächlich ebenso nicht genügend Flexibilität besteht, um die zu sichernde Stellplatzkapazität (ca. 46 Stellplätze) dort im Ersatz vollständig zu schaffen.

Der Verzicht auf eine zentrale Bussteiganlage würde wiederum das Fortbestehen der verkehrlichen Konflikte im Eimündungsbereich der Laurentius- in die Talstraße fördern, so dass diese Alternative ungeeignet ist.

Es ist erforderlich, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verschiebung der öffentlichen Stellplatzanlage sowie für den Neubau der Zentralen Bussteiganlage zu schaffen. Hierzu müssen die beiden bestehenden Bebauungspläne „Talstraße Ost“ und „Allmendäcker I“ in Teilflächen einer Änderung zugeführt werden. Dies geschieht über das vorliegende Verfahren.

11.0 BODENORDNUNG, PLANVERWIRKLICHUNG UND FOLGEMASSNAHMEN

Die Flurstücke innerhalb der beiden Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs befinden sich fast ausschließlich im Eigentum der Stadt Sindelfingen. Einzelne vom Geltungsbereich einbezogene Teilflächen befinden sich im Eigentum der DB Netz AG, auf ihnen verfolgt der Bebauungsplan aber auch nur die Bestandssicherung der bereits bestehenden und im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer hergestellten Lärmschutzwand.

Beide Teilbereiche des vorgesehenen Geltungsbereichs sind bereits erschlossen und überwiegend einer Nutzung zugeführt. Bodenordnungs- bzw. Erschließungsmaßnahmen sind daher nicht notwendig.

12.0 KOSTEN DER REALISIERUNG UND FINANZIERUNG

Durch den vorliegenden Bebauungsplan wird die planungsrechtliche Grundlage für die Realisierung einer zentralen Bussteiganlage am Bhf. Maichingen und für die Neuordnung der öffentlichen Stellplatzanlage auf der Westseite der Bahnanlage geschaffen. Da sich die vorbeschriebenen Anlagen in Baulast der Stadt befinden werden, sind die Realisierungskosten von der Stadt zu tragen. Eine Befassung mit dem Baubeschluss steht aktuell - auch mangels planungsrechtlicher Grundlage - noch aus.

Die entstehenden Kosten für externe Unterstützung bei der Erstellung des vorliegenden Bebauungsplans müssen zusätzlich von der Stadt finanziert werden, da es Aufgabe der Stadt ist, im Rahmen ihrer Planungshoheit eine städtebauliche Ordnung zu schaffen.

Ergänzend zur Umsetzung der Verkehr- und Freianlagen können zudem Kosten für die Umsetzung der in Kapitel 6.2 erläuterten passiven Lärmschutzmaßnahmen an angrenzenden Wohngebäuden westlich der Talstraße anfallen (in Abhängigkeit zur Schutzwürdigkeit der durch Fassade abgeschirmten Räume und dem bereits bestehenden Schalldämmmaß der Außenbauteile). Hierfür sind entsprechend Finanzierungsmittel zu planen.