



## GEMEINDE OSTELSHEIM

### Bebauungsplan "Park&Ride-Anlage Haltepunkt Ostelsheim"

PartG mbB für Landschaftsarchitektur  
und Umweltplanung

Dipl.-Ing. Jan-Frioso Gauder  
Dipl.-Ing. Stefan Gehring  
Freie Landschaftsarchitekten BDLA

Senefelderstraße 22  
70176 Stuttgart

Fon +49 (0)711. 50 54 221  
Fax +49 (0)711. 50 54 223  
mail@g2-landschaftsarchitekten.de

Stuttgart, 30.08.2021

- Begründung -

Bankverbindung:

Deutsche Bank Stuttgart  
BLZ 600 700 70  
Konto 11 55 209

IBAN: DE81600700700115520900  
SWIFT: DEUTDESSXXX

Stuttgarter Volksbank  
BLZ 600 901 00  
Konto 357 929 004

IBAN: DE44600901000357929004  
SWIFT: VOBADDESS

USt-IdNr.: DE 235817153

PR 176 Amtsgericht Stuttgart

Projekt: Begründung  
zum Bebauungsplan "Park&Ride-Anlage Haltepunkt Ostels-  
heim"  
Projektnr.: 20390

Auftraggeber: Gemeinde Ostelsheim  
Hauptstraße 8  
75395 Ostelsheim

Auftragnehmer: g2-Landschaftsarchitekten  
Senefelderstraße 22  
70176 Stuttgart

Bearbeitung: Dipl.-Ing. S. Gehring  
Dipl. Geogr. M. Hertner

Inhalt	Seite
1 Anlass des Verfahrens und Erläuterung der Planungsziele.....	1
2 Lage des Plangebiets und Abgrenzung des Geltungsbereichs .....	1
3 Flächeninanspruchnahme und alternative Standorte.....	2
4 Übergeordnete Vorgaben.....	3
4.1 Landesentwicklungsplan.....	3
4.2 Regionalplan Nordschwarzwald.....	3
4.3 Naturschutzrechtliche Bestimmungen .....	4
4.4 Sonstige Planungen und Bestimmungen.....	4
5 Eigentumsverhältnisse und planungsrechtliche Situation .....	4
6 Angaben zum Planverfahren.....	5
7 Konzeption .....	5
7.1 Erschließung / Verkehrsflächen .....	5
7.2 Ver- / Entsorgung .....	6
8 Auswirkungen der Planung .....	6
8.1 Verkehr .....	6
8.2 Immissionsschutz (Lärm).....	6
8.3 Berücksichtigung der Umweltbelange.....	7
9 Planungsrechtliche Festsetzungen .....	8
9.1 Verkehrsflächen .....	8
9.2 Öffentliche Grünflächen .....	8
9.3 Flächen für Versorgungsanlagen.....	8
9.4 Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft .....	8
9.5 Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen und Bindungen für die Erhaltung von sonstigen Bepflanzungen .....	8
10 Örtliche Bauvorschriften .....	8

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Lage des Plangebiets auf Basis TK .....	2
Abbildung 2: Auszug Flächennutzungsplan .....	4

## 1 Anlass des Verfahrens und Erläuterung der Planungsziele

Im Zuge der geplanten Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt durch das Verkehrsinfrastrukturprojekt "Hermann-Hesse-Bahn" soll direkt an dem künftigen Haltepunkt Ostelsheim eine Park&Ride-Anlage entstehen.

In diesem Zusammenhang wird die (barrierefreie) Erschließung des künftigen Haltepunkts Ostelsheim vorgesehen, was neben der Anlage eines Gehwegs am südlichen Rand der Bahnhofstraße, den Ausbau des anschließenden Wirtschaftswegs und die Einrichtung von Stellplätzen und Fahrradabstellmöglichkeiten in Form einer Park&Ride-Anlage erfordert.

Die baurechtliche Grundlage für die in diesem Abschnitt zweigleisige Bahnanlage einschl. des künftigen Haltepunkts erfolgte durch den Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt "Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim" vom 04.07.2016 (Az.: 24-3826.1- Landkreis Calw 2/3).

Die zur Erschließung des im Planfeststellungsabschnitt enthaltenen Haltepunkts erforderliche Park&Ride-Anlage dient zwar dem Verkehrsinfrastrukturprojekt "Hermann-Hesse-Bahn", war jedoch kein Gegenstand der Antragsunterlagen zur Planfeststellung, so dass das erforderliche Baurecht über die planungs- und bauordnungsrechtlichen Regelungen eines Bebauungsplans herzustellen ist.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist bauplanungsrechtlich dem Außenbereich gem. § 35 BauGB zuzuordnen. Da sich zudem in direkter Nachbarschaft schutzwürdige Wohnnutzung befindet, ist im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in diesem Bereich gem. § 1 Abs. 3 BauGB ein Bebauungsplan aufzustellen. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind die gesunden Wohnverhältnisse in der Nachbarschaft (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB), die Belange des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB) und die Belange der Mobilität der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB) besonders zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen.

Aufgrund der räumlichen Nähe zu schutzwürdiger Wohnnutzung war es erforderlich, die von der geplanten Anlage ausgehenden Lärmabstrahlungen auf ein verträgliches Maß zu begrenzen. Hierzu wurde frühzeitig ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben, welches nachweist, dass die Anlage als öffentlich gewidmeter Parkplatz einschließlich seiner Zufahrt über die Bahnhofstraße die Vorgaben der 16. BImSchV einhält und es nicht zur Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im angrenzenden Wohngebiet kommt.

## 2 Lage des Plangebiets und Abgrenzung des Geltungsbereichs

Das Plangebiet liegt im nordöstlichen Bereich Ostelsheims. Es wird im Westen durch die Bahnhofstraße begrenzt. Im Süden erfolgt die Abgrenzung durch den Böschungsbereich der Gleisanlagen der Hermann-Hesse-Bahn, im Norden durch die südlichen Grundstücksgrenzen des bestehenden Wohngebiets Fuchsloch, die östliche Grenze verläuft im Bereich eines bestehenden Wirtschaftswegs.



Abbildung 1: Lage des Plangebiets auf Basis TK

Der Geltungsbereich umfasst mit einer Fläche von 0,5 ha neben den in diesem Streckenabschnitt bereits in der Vergangenheit eisenbahnrechtlich gewidmeten und nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten Flächen (= Flst.Nr. 600 Gemarkung Ostelsheim) auch Teilflächen des nördlich hiervon verlaufenden Wirtschaftswegs (= Flst.Nr. 3533), der Bahnhofstraße (= Flst.Nr. 840/1) sowie des Schaugartens des örtlichen Obst- und Gartenbauvereins einschl. der daran angrenzenden öff. Grünflächen und eines Retentionsbeckens (= Flst.Nr. 3534).

### 3 Flächeninanspruchnahme und alternative Standorte

Auf allen Planungsebenen gilt der Grundsatz, den Flächenverbrauch zu minimieren und mit Grund und Boden sparsam umzugehen. Daher muss für die Neuinanspruchnahme im Außenbereich nachgewiesen werden, dass für das Vorhaben keine flächensparendere Alternative zu Verfügung steht.

Die Park&Ride-Anlage soll der Erschließung des künftigen Haltepunkts Ostelsheim der HHB dienen und soll in Eigenverantwortung der Gemeinde gebaut und unterhalten werden. Der künftige Haltepunkt Ostelsheim liegt am Ortsrand der Gemeinde in Halbhöhenlage in Verlängerung der Bahnhofstraße. Aufgrund der somit eingeschränkten fußläufigen Erreichbarkeit des Haltepunkts ist damit zu rechnen, dass Bahnnutzer den Haltepunkt mit dem Pkw anfahren werden.

Aufgrund der Verknüpfung mit dem Verkehrsinfrastrukturprojekt Hermann-Hesse-Bahn (HHB) und der Funktion des mit dem Bebauungsplan vorbereiteten Vorhabens Park&Ride-Anlage ergeben sich keine standörtlichen Alternativen und werden anderweitige Nutzungen im Bereich der Park&Ride-Anlage nicht in Erwägung gezogen.

Der gewählte Standort zur Errichtung der Park&Ride-Anlage ergibt sich alleine durch die Lage des Haltepunkts und die bestehende Erschließungssituation. Eine Straßenanbindung und -erschließung des Standorts besteht lediglich über die Bahnhofstraße nördlich des Haltepunkts. Hier sind jedoch nur im Bereich zwischen dem bestehenden Schaugarten des OGV gegenüber dem Bahndamm und den Bahnflächen beidseits des hier verlaufenden Feldwegs ausreichend breite Flächen zur Einrichtung von Stellplätzen und sonstigen Erschließungseinrichtungen vorhanden. In östliche Richtung wird die fußläufige Entfernung zum Haltepunkt zu groß und sind aufgrund der topografischen Situation (ansteigende Gradienten des Erschließungswegs und gleichzeitige Einschnittvertiefung der Bahn) keine ausreichenden Flächen für eine Park&Ride-Anlage vorhanden. Mit der gewählten Stellplatzanordnung wird zudem eine Variante verfolgt, die es ermöglicht, die Inanspruchnahme innerhalb der NSG-Grenzen zu reduzieren, da 20 Stellplätze in

Form von Senkrechtparkern außerhalb des NSG im Randbereich des Schaugartens des örtlichen Obst- und Gartenbauvereins angelegt werden.

Eine vollständige Anordnung aller auf Basis der nach gutachterlicher Einschätzung erforderlichen Stellplätze innerhalb des OGV-Schaugartens ist aufgrund der Flächengrößen und räumlichen Verhältnisse nicht möglich. Zudem wäre bei vollständiger Inanspruchnahme des Schaugartens für die Einrichtung ein Ersatzstandort erforderlich, was nach Einschätzung der Gemeinde derzeit innerhalb der verfügbaren gemeindeeigenen Flächen nicht realisierbar ist. Darüber hinaus wäre aufgrund der standörtlichen Baugrundverhältnisse im nördlichen Bereich des hier aufgeschütteten Schaugartenareals der Bau von Erschließungsstraße und von Stellplätzen vorauss. nur unter wirtschaftlich erschwerten Bedingungen möglich.

#### 4 Übergeordnete Vorgaben

##### 4.1 Landesentwicklungsplan

Laut Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg liegt die Gemeinde Ostelsheim in der Randzone um den Verdichtungsraum Stuttgart und auf der Landesentwicklungsachse zwischen Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg (- Horb am Neckar). Folgende Aussagen werden getroffen:

(vgl. Landesentwicklungsplan, 2002)

*[...] Zur Vermeidung einer flächenhaften Zersiedlung und zur Sicherung der Freiräume ist die Siedlungsentwicklung gemäß dem punkt-axialen Ordnungsprinzip an Entwicklungsachsen zu orientieren und auf geeignete Standorte zu konzentrieren. Als solche gelten Siedlungsbereiche und Siedlungsschwerpunkte mit guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, vorzugsweise mit Anschluss an ein leistungsfähiges Schienennahverkehrssystem (Plansatz 2.3.1.1). Eine dem Leitbild der dezentralen Konzentration folgende Siedlungsentwicklung ist gerade bei den für Randzonen charakteristischen Dispersionstendenzen wichtig, um den Siedlungsdruck umwelt- und sozial verträglich auffangen, zur Entlastung der Verdichtungsräume beitragen und die Wohn- und Umweltqualität bewahren zu können. [...]*

*[...] Siedlungsentwicklung nach dem Leitbild der dezentralen Konzentration setzt insbesondere in den Rand-zonen um größere Verdichtungsräume leistungsstarke Zentrale Orte voraus, die die Funktion eines eigenständigen Versorgungs- und Arbeitsplatzzentrums für ihren Verflechtungsbereich erfüllen können (Plansatz 2.3.1.3). Dazu muss eine entsprechende Erreichbarkeit der Zentralen Orte, auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, gegeben sein. [...]*

*[...] Zur Wahrung der landschaftlichen Attraktivität und zur Sicherung der Umwelt- und Wohnqualität sind in den Randzonen um die Verdichtungsräume ausreichend Freiräume für unterschiedliche ökologische Funktionen, für die Erholung und für umweltgerechte land- und forstwirtschaftliche Nutzungen zu erhalten. [...]*

##### 4.2 Regionalplan Nordschwarzwald

Im Regionalplan 2015 wird für die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans die Ausweisung einer Landesentwicklungsachse Calw - Althengstett - Ostelsheim - (Grafenau - Böblingen) und zur Netzergänzung für die Fortschreibung des Regionalplans Region Stuttgart die Ausweisung der Regionalen Entwicklungsachse Althengstett - Ostelsheim - (Grafenau - Böblingen) vorgeschlagen. Zur Begründung heißt es hierzu:

*In Ergänzung des LEP 2002 wird vorgeschlagen, eine neue Landesentwicklungsachse zwischen Calw und Böblingen auszuweisen, um dadurch sowohl die in den letzten Jahren verstärkten Verflechtungen zwischen diesen Räumen zu dokumentieren, die gleich großen Entwicklungschancen beider Räume im Verlauf dieser Achse weiterhin zu gewährleisten, und auch die hier geplante schienengebundene Verknüpfung (vgl. P.S. 4.1.14) entsprechend zu berücksichtigen.*

Innerhalb der geplanten Entwicklungsachse wird Ostelsheim als neu vorgeschlagener Achsenstandort mit langfristig geplantem Haltepunkt als Siedlungsbereich festgelegt.

In der Raumnutzungskarte ist der gesamte Geltungsbereich als geplante Siedlungsfläche dargestellt.

#### 4.3 Naturschutzrechtliche Bestimmungen

Innerhalb des Geltungsbereichs gibt es lineare Überschneidungen mit den Grenzen des NSG "Hacksberg und Steckental" sowie den nahezu deckungsgleichen Abgrenzungen einer Teilgebietskulisse des Natura 2000 Gebiets *Gäulandschaft an der Würm*. Hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigungen des Natura 2000 Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kommt, dass durch den Bebauungsplan keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets zu erwarten sind (vgl. II. Kap. 6). Für die Inanspruchnahme der NSG-Flächen wurde eine naturschutzrechtliche Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG beantragt.

#### 4.4 Sonstige Planungen und Bestimmungen

Das Planungsgebiet befindet sich nach den verfügbaren Datengrundlagen außerhalb festgesetzter oder geplanter Wasserschutzzonen.

Für den Geltungsbereich sind keine weiteren Fach-Planungen vorgesehen und keine sonstigen Festlegungen von Fachbehörden bekannt und zu beachten.

### 5 Eigentumsverhältnisse und planungsrechtliche Situation

Die Grundstücksflächen im Plangebiet befinden sich im Eigentum der Gemeinde Ostelsheim sowie der Hermann-Hesse-Bahn. Soweit sich für die Errichtung und Erschließung der Park&Ride-Anlage erforderliche Flächen im Eigentum der Bahn befinden und noch eisenbahnrechtlich gewidmet sind, wird bis zum Satzungsbeschluss eine Entwidmung und eigentumsrechtliche Übertragung zu Gunsten der Gemeinde Ostelsheim erfolgen.

Der genehmigte Flächennutzungsplan 2015 des Gemeindeverwaltungsverbandes Althengstett stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplans als Grünfläche und als Bahnverkehrsfläche dar. Nördlich angrenzend wird im FNP eine geplante Wohnbaufläche dargestellt. Der Bebauungsplan wird demgemäß im Sinne § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

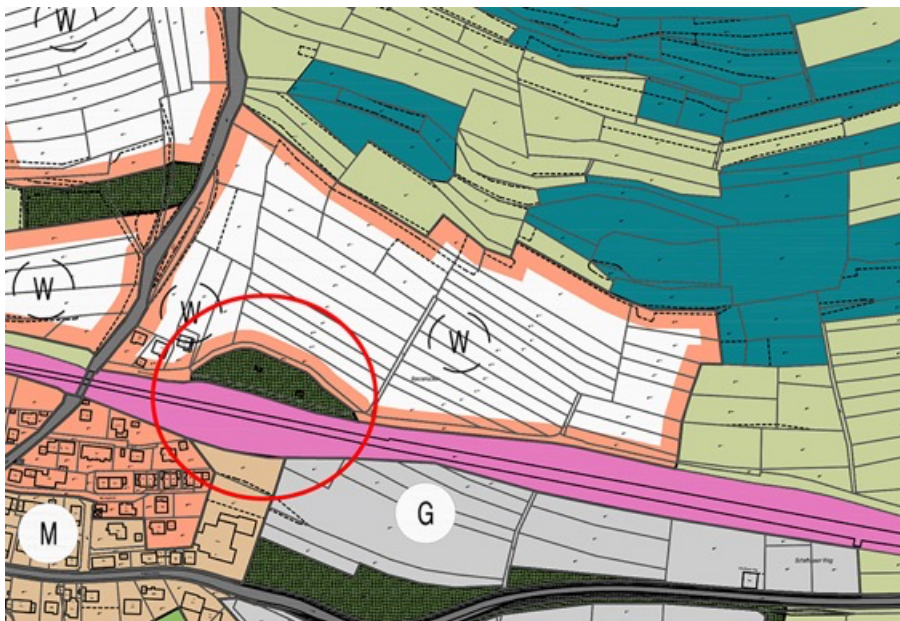


Abbildung 2: Auszug Flächennutzungsplan

Für die im FNP dargestellte Wohnbaufläche wurde bereits im Jahr 2015 ein Bebauungsplan aufgestellt. Das Plangebiet ist erschlossen und zwischenzeitlich zu einem großen Teil aufgesiedelt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans "Park&Ride-Anlage Haltepunkt Ostelsheim" umfasst mit der öffentlichen Grünfläche (Schaugarten des örtlichen Obst- und Gartenbauvereins, Retentionsfläche sowie Pflanzgebotsfläche) sowie dem südlich angrenzenden Wirtschaftsweg Teilflächen des Bebauungsplans "Wohngebiet Fuchsloch" und überplant diese.

## 6 Angaben zum Planverfahren

### Aufstellungsbeschluss

Der Gemeinderat Ostelsheim hat in seiner Sitzung am 15. Mai 2020 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Park&Ride-Anlage Haltepunkt Ostelsheim“ beschlossen. Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung geschaffen werden.

### Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit mit Gelegenheit zur Äußerung fand im Zeitraum vom 19.10.2020 bis 30.1.2020 statt. In diesem Zeitraum wurde eine Stellungnahme abgegeben und gingen keine den Umweltbericht ergänzenden Informationen ein.

### Unterrichtung und Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB sowie der Nachbargemeinden nach § 2 Abs. 2 BauGB erfolgte vom 19.10.2020 bis 30.1.2020. Die Beteiligung der Fachbehörden erfolgte gesondert im Rahmen eines Scopings mit Erörterungstermin am 13.01.2020. Hierbei wurden der Umfang und Detaillierungsgrad der für die Umweltprüfung erforderlichen Untersuchungen eingegrenzt.

### Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bebauungsplans wurde samt Begründung mit Umweltbericht in der Zeit vom 17.05. bis 25.06.2021 öffentlich ausgelegt. Die Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange wurden in der Zeit vom 10.05. bis 02.07.2021 beteiligt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden geprüft und abgewogen, wobei keine die Grundzüge der Planung betreffenden Änderungen vorgenommen wurden.

### Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB

Der Gemeinderat Ostelsheim hat in seiner Sitzung vom 24.09.2021 nach erfolgter Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen den Bebauungsplan mit den örtlichen Bauvorschriften als Satzung beschlossen

## 7 Konzeption

### 7.1 Erschließung / Verkehrsflächen

Entsprechend einer durch das Verkehrsplanungsbüro IGV erstellten Bedarfsprognose werden insgesamt 47 Stellplätze sowie Einrichtungen für Fahrradabstellanlagen vorgesehen und wird die Anlage als öffentliche Parkierungsanlage gewidmet.

Die Erschließung der Anlage erfolgt ausschließlich aus westlicher Richtung über die Bahnhofstraße. Ab der Verknüpfung mit der Gemeindeverbindungsstraße nach Weil der Stadt wurde zur Erschließung des Baugebiets Fuchsloch die Bahnhofstraße bereits auf einen Fahrbahnquerschnitt von 6,50 m verbreitert und an der Südseite ein 1,50 m breiter Gehweg angelegt. Dieser soll die fußläufige Verbindung nach der Unterführung des davor liegenden Querungsbauwerks der Bahnstrecke aufnehmen und eine nahtlose Fortführung zur barrierefreien Erschließung des geplanten Haltepunkts der Hermann-Hesse-Bahn ermöglichen. Zur Sicherung der verbleibenden Böschung wurde hier entlang des Gehwegs eine kleinere Stützmauer eingebaut.

Grundlage für die Konzeption der Park&Ride-Anlage sind die technischen Bestimmungen der "Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs" (EAR 2005) und der "Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und deren technische Vorgaben bzgl. Gefälle, Lage der Parkplätze, Beleuchtung, Begrünung etc.

Die Erschließung der Park&Ride-Anlage erfolgt über eine Verlängerung der Bahnhofstraße mit Ausbau des bisherigen Wirtschaftswegs auf eine Breite von 6,50 m. Am Ende der Stellplatzanlage wird eine Wendeanlage ( $r = 6 \text{ m}$ ) vorgesehen.



An der südlichen Seite der künftigen Erschließungsstraße werden entsprechend der Bedarfsermittlung insgesamt 27 Senkrechtparker einschl. drei Behindertenstellplätzen sowie 2 E-Ladestationen angeordnet. Diesen gegenüber werden an der nördlichen Seite der Erschließungsstraße weitere 20 Senkrechtparker eingerichtet, die als Bedarfserweiterung in einer zweiten Ausbaustufe vorgesehen sind.

Zur Gliederung und Beschattung der Stellplätze ist die Anpflanzung von insgesamt sieben klein- bis mittelkronigen Straßenbäumen vorgesehen. In der südlichen Stellplatzreihe am Fuß der Bahnböschung beträgt der geringste Abstand der Baumstandorte zur nächsten Gleisachse 8,30 m und liegt somit außerhalb des parallel der Gleisanlagen frei zu haltenden Schutzstreifens.

Zwischen Stirnseite der südlichen Stellplatzreihe und Böschungsfuß der künftigen Bahnböschung wird zur Erschließung des Haltepunkts ein Gehweg angeordnet, in dessen Verlauf zur Beleuchtung bahnseitig drei Mastleuchten aufgestellt werden. Der Höhenversatz zwischen Gehweg und Bahngelände wird durch eine L-Steinmauer abgefangen. Am westlichen Ende im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße wird eine Fläche zur Errichtung einer überdachten Fahrradabstellanlage eingeplant. Südlich davon befindet sich eine Rampe zur künftigen barrierefreien Erschließung der Bahnsteige des Haltepunkts, weiter östlich am Gehweg wird eine Stufenanlage angeordnet. Die beiden Bauwerke sind Bestandteil der Bahnanlage und somit kein Gegenstand des Bebauungsplans. Am westlichen Ende der nördlichen Stellplatzreihe im Bereich der OGV-Schaugartenanlage wird eine weitere Fläche zur Errichtung einer Fahrradabstellanlage vorgesehen.

Die Ausbildung der Stellplatzflächen soll mit Ausnahme der Behindertenstellplätze in Form wasserdurchlässiger Deckschichten erfolgen, Erschließungsstraße und Gehweg werden in asphaltierter Bauweise hergestellt.

## 7.2 Ver- / Entsorgung

Die Entwässerung der Verkehrsflächen ist durch Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in das nördlich an den Schaugarten angrenzende Retentionsbecken vorgesehen, von wo aus eine gedrosselte Ableitung in die Vorflut erfolgt. Eine Aufdimensionierung der vorhandenen Entwässerungseinrichtungen ist nicht erforderlich. Für die Herstellung der Deckschichten der Stellplatzflächen wird die Verwendung versickerungsfähiger Pflasterbeläge festgesetzt.

## 8 Auswirkungen der Planung

### 8.1 Verkehr

Mit der geplanten Park&Ride-Anlage ist eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße um ca. 250 Fahrzeuge täglich anzunehmen. Zum Status Quo liegen keine Daten vor. Allerdings erfolgte der Ausbau der Bahnhofstraße zur Erschließung des Wohngebiets Fuchsloch bereits unter Berücksichtigung einer späteren Erschließungsfunktion für eine Park&Ride-Anlage, so dass zur Sicherstellung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs im Kreuzungsbereich keine weiteren Maßnahmen erforderlich werden.

### 8.2 Immissionsschutz (Lärm)

Aufgrund der Nachbarschaft zu bereits vorhandenen bzw. planungsrechtlich zulässigen Wohnnutzungen wurde im Vorfeld der Planungen eine schalltechnische Untersuchung zum Neubau der Park&Ride-Anlage erstellt, in der die Lärmeinwirkungen der geplanten Parkierungsanlage auf die benachbarte Wohnnutzung ermittelt und beurteilt wurden. (Büro ISIS 2020)

Ausgehend von den o.g. Verkehrszahlen und einer Widmung der Parkierungsanlage als öffentliche Verkehrsfläche erfolgte die Beurteilung der Lärmeinwirkungen der Parkierungsanlage anhand der 16. BImSchV, die den gesetzlichen Rahmen für den Bau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen darstellt und die zulässigen Immissionspegel definiert.

Im Ergebnis der nach RLS 90 vorgenommenen Berechnungen werden an allen Bezugspunkten der in räumlicher Nähe zur Parkierungsanlage vorhandenen und möglichen Wohnbebauung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl im Zeitbereich tags als auch nachts deutlich unterschritten. Während die Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete einen Mittelungspegel am Immissionsort von maximal 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zulassen, erreichen nach den Berechnungsergebnissen die

ungünstigsten Werte an der der Parkierungsanlage benachbarten Wohnbebauung 43,1 dB(A) tags und 36,1 dB(A) nachts, so dass am kritischsten Immissionsort der maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV tags um ca. 16 und nachts um ca. 13 dB(A) unterschritten wird.

Somit ergeben sich aus schalltechnischer Sicht keine Anhaltspunkte für kritische Lärmsituationen und die Notwendigkeit zu etwaigen Schallschutzmaßnahmen.

### 8.3 Berücksichtigung der Umweltbelange

Genauere Angaben zum derzeitigen Umweltzustand und der Umweltmerkmale sind im Umweltbericht detailliert beschrieben; daher wird an dieser Stelle zunächst auf diese Angaben verwiesen, die nachfolgend nur kurz zusammengefasst werden:

Die Planung führt wie oben beschrieben zu keinen Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit aufgrund von zusätzlichen Lärmbelastungen. Ausgehend von den ermittelten zusätzlichen Fahrbewegungen aufgrund der Frequentierung der Park&Ride-Anlage und der vorherrschenden Hintergrundbelastung kommt es auch zu keinen gesundheitsschädlichen Schadstoffbelastungen.

Beim überwiegenden Teil des Plangebiets handelt es sich um gehölzbestandene Böschungsbereiche des Bahnbetriebsgeländes. Daran schließt sich ein schmaler grasreicher Saumstreifen, der den hier parallel zur Bahnböschung verlaufenden Wirtschaftsweg begleitet, an. Aufgrund der Bautätigkeiten im Zusammenhang mit der Hermann-Hesse-Bahn sind die ehemaligen Gehölzstrukturen an der Bahnböschung bereits entfernt bzw. stark ausgelichtet. Im Bereich des Böschungsfußes sind aktuell noch drei Solitärbäume vorhanden.

Gegenüber der Bahnböschung befindet sich neben dem Wirtschaftsweg bzw. der Bahnhofstraße ein Schaugarten des Obst- und Gartenbauvereins. Dieser wird geprägt durch unterschiedliche Beete, kleinere Gras- und Rasenflächen, Obststräucher und kleinere Obstbäume sowie ein künstliches Kleingewässer und zwei größere Solitärbäume. In der Anlage befinden sich auch ein kleineres Gebäude und ein Schuppen.

Beidseits des Schaugartens und im Randbereich zum dahinter liegenden Retentionsbecken wurde eine flächige Gehölzstruktur aus heimischen Gehölzen angepflanzt, am westlichen Rand zur Bahnhofstraße schließt sich eine kleinere Rasenfläche an. Der hintere Bereich des Plangebiets wird durch das begrünte und von einer Gehölzpflanzung eingerahmte Retentionsbecken geprägt.

Die Durchführung der Planung wirkt sich vor allem auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie auf die Schutzgüter Boden und Wasser, Mensch und Landschaftsbild aus, wobei nur zum Teil erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung entstehen.

Die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Beeinträchtigungen beinhalten:

- Anpflanzung von Bäumen zur Durchgrünung und gestalterischen Gliederung der Flächen
- Schaffung von Grünflächen und Lebensraumstrukturen durch Ansaaten
- Sicherung der vorhandenen Grünstrukturen durch Pflanzbindung
- Reduzierung des Versiegelungsgrades

Die Berücksichtigung der Eingriffsregelung nach § 1a BauGB erfolgt nach dem Modell Ökokonto Ostelsheim in Anlehnung an die landesweite Ökokontoverordnung. Der Ausgleich für den unter Berücksichtigung der innerhalb des Plangebiets festgelegten Minderungsmaßnahmen ermittelte Kompensationsbedarf erfolgt auf externen Ausgleichsflächen der Gemarkung Ostelsheim.

Somit werden durch die Schaffung von öffentlichen Grünflächen, Pflanzgeboten und Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft innerhalb des Plangebiets sowie durch die Hinzunahme von externen Ausgleichsflächen aus dem kommunalen Ökokonto alle in Zusammenhang mit dem Planungsvorhaben zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig ausgeglichen.

## 9 Planungsrechtliche Festsetzungen

### 9.1 Verkehrsflächen

Die Flächen zur Erschließung der Park&Ride-Anlage werden gemäß ihrer zukünftigen Nutzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Flächen für die eigentlichen Parkplätze werden zweckgebunden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung "Parkplätze" festgesetzt. Insgesamt wird die Park&Ride-Anlage 47 Parkstände aufweisen, wovon 20 Stellplätze für eine Bedarfserweiterung im Zusammenhang mit der beabsichtigten Elektrifizierung der Bahnstrecke und deren Einbindung in das S-Bahnnetz vorgesehen werden.

Als weitere Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung werden mit der Zweckbestimmung "Zweiradfahrzeuge" Flächen zum Bau und zur Errichtung von Fahrrad- und Pedelec-Abstellanlagen vorgesehen.

Die Flächen für Fußwege werden als öffentliche Verkehrsflächen in Form von Gehweg und Wirtschaftsweg festgesetzt. Als Bestandteil der Verkehrsflächen erfolgt die Festsetzung der hier nicht befestigten Flächen und Bereiche als Verkehrsgrünfläche mit der Maßgabe zu Bepflanzung / Begrünung.

### 9.2 Öffentliche Grünflächen

Durch die Festsetzung als öffentliche Grünflächen werden die bereits vorhandenen Grünflächen einschl. der hier etablierten Nutzung in ihrem Bestand gesichert bzw. entwickelt.

### 9.3 Flächen für Versorgungsanlagen

Durch die Festsetzung als Fläche für Versorgungsanlagen wird das bereits vorhandene Retentionsbecken gesichert.

### 9.4 Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Das im Bereich der Park&Ride-Anlage und seiner Zufahrt anfallende Oberflächenwasser ist zum Einen durch die Verwendung wasserdurchlässiger Beläge ortsnah zu versickern und zum Anderen in dem angrenzenden Retentionsbecken zurückzuhalten und gedrosselt dem natürlichen Wasserkreislauf zuzuführen. Dies trägt auch zu Verzögerung des Regenwasserabflusses und damit zur Verringerung der Abflussspitzen bei. Zum Schutz der Insekten und der im Umfeld vorkommenden Fledermausarten sind insektenfreundliche Beleuchtungseinrichtungen zu verwenden und Beleuchtungszeiten sind auf die erforderlichen Mindestzeiten zu reduzieren. Aufgrund des Vorkommens von Amphibien und Reptilien in benachbarten Bereichen sind zur Vermeidung von Fallenwirkungen Entwässerungseinrichtungen wie Straßenabläufe etc. so zu gestalten, dass Kleintierfallen, insbesondere für Amphibien und Reptilien vermieden werden.

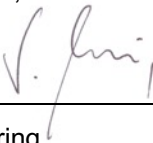
### 9.5 Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen und Bindungen für die Erhaltung von sonstigen Bepflanzungen

Die Anpflanzung von Einzelbäumen dient der Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes, der Grünvernetzung und der kleinklimatischen Verhältnisse. Aufgrund der besonderen Standortbedingungen in befestigten Verkehrsflächen sowie der Nähe zum Schutzstreifen entlang der Bahnanlagen erfolgt eine Einschränkung der zu verwendenden Gehölze auf schmalkronige Baumarten, so dass keine Beschränkung auf ausschließlich gebietsheimische Arten möglich wird.

## 10 Örtliche Bauvorschriften


Zur Gestaltung der baukonstruktiven Elemente erfolgt die Festsetzung zur Begrünung der Sichtwände von Stützmauern durch Hinterpflanzung an der Maueroberkante.

Aufgestellt:  
Stuttgart, 30.08.2021



S. Gehring  
Dipl.-Ing. Landschafts- und Freiraumplanung

Ausgefertigt:  
Ostelsheim,



J. Fuchs  
Bürgermeister