



25.02.2020

GR - Drucksache
Nr.
Anlage 2

**Begründung
zum Bebauungsplan
„Bahnhofplatz West“
Gemarkung/Flur Reutlingen**

Inhalt:

I. Planungsbericht

1. Anlass und Zweck der Planung
2. Lage und Geltungsbereich
3. Planerische Rahmenbedingungen
4. Planungskonzeption
5. Örtliche Bauvorschriften
6. Umweltbelange (Kurzfassung)
7. Planverwirklichung
8. Prüfung alternativer Planungsmöglichkeiten
9. Gutachten

II. Umweltbericht

1. Kurzdarstellung des Planungsinhaltes und der Planungsziele
2. Fachziele des Umweltschutzes und Art der Berücksichtigung
3. Bestandsaufnahme der Aspekte des Umweltschutzes
4. Voraussichtlich erheblich beeinflusste Schutzgüter
5. Vermeidungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen
6. Prognose der Umweltentwicklung bei Planungsdurchführung und Null-Variante und deren Bewertung
7. Prüfung alternativer Planungsmöglichkeiten (Umweltaspekte)
8. Vorgehensweise bei der Durchführung der Umweltprüfung
9. Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen (Monitoring)
10. Zusammenfassung Umweltbericht

1. Anlass und Zweck der Planung

Die Stadt Reutlingen forciert die städtebauliche Aufwertung des Innenstadtquartiers „City-Nord“. Das Areal nördlich der Karlstraße birgt reichhaltige Entwicklungspotenziale. Im Rahmen eines interdisziplinären Wettbewerbs wurden im Jahr 2011 die Leitlinien für die Entwicklung des Stadtquartiers festgelegt. Der Wettbewerb hatte die Aufgabe, der City Nord ein neues Erscheinungsbild zu verleihen, sie fürs Wohnen und Arbeiten attraktiv zu machen, sie überzeugend mit den umliegenden Quartieren zu vernetzen und in ein zukunftsorientiertes Verkehrskonzept einzubinden.

Ende 2015 hat ein privater Vorhabenträger im Teilbereich „Zollquartier“ einige Grundstücke erworben, nachdem die Vermarktungsgesellschaft der Deutschen Bahn (Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG) ihre Absicht für eine Entwicklung der Flächen aufgegeben hatte. Bereits Ende 2011 wurden die Flächen von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt und gingen infolge dessen in die kommunale Planungshoheit über. Das Flurstück 584/9 („Bahnhofplatz West“) befindet sich in städtischem Eigentum.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs „City Nord“ wurden als übergeordnete planerische Zielsetzung aufgegriffen und im ersten Bauabschnitt des „Zollquartiers“ für den Bereich Bahnhofplatz West konkretisiert. Der Stadtplatz fungiert als städtebauliche Nahtstelle zwischen den Stadtquartieren beidseits der Gleise. Dort ist der Neubau eines Business-Hotels mit Garni- und Barbereich, ein Mobilitätsschwerpunkt für alle Verkehrsmittel sowie die Aufwertung des Stadtplatzes mit der angrenzenden Unterführung vorgesehen.

Zur Sicherung der städtebaulichen Qualität an dem zentralen und prominenten Stadtbereich hat der Gemeinderat am 27.06.2017 beschlossen, eine Mehrfachbeauftragung durchzuführen. Die Bewertungskommission hat am 23.10.2017 den Entwurf des Büros Harris+Kurrle Architekten zur weiteren Beauftragung empfohlen. Nach der Überarbeitung von Prüfaufträgen aus der Bewertungskommission wurde der Entwurf erneut der Bewertungskommission zur Beurteilung vorgelegt. In der Folge wurde am 19.07.2018 der Grundsatzbeschluss gefasst, den Entwurf dem Bebauungsplanverfahren zugrunde zu legen. Die detaillierte städtebauliche Konzeption wird in Kapitel 4. ausführlich beschrieben.

2. Lage und Geltungsbereich

Das Plangebiet umfasst das städtische Flurstück 584/9 (Bahnhofplatz West), das im Eigentum der Firmengruppe Schöller befindliche Flurstück 584/15 sowie einen Teilbereich der Burkhardt+Weber-Straße. Es grenzt im Westen an die Gärtnerei Henne (Flst. 643), im Osten an das Bahngrundstück (Flst. 584) und im Süden an das Parkhaus (Flst. 584/7) an. Die Fläche des Plangebiets beträgt ca. 0,5 ha. Die genaue Abgrenzung des Plangebiets ist der Anlage 1 (Planzeichnung) zu entnehmen.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1. Derzeitige Nutzung

Auf dem nördlichen Privatgrundstück befindet sich ein Parkplatz. An der Burkhardt+Weber-Straße befindet sich ein schmaler Grünbestand mit Hecken und einzelnen Bäumen. Das städtische Flurstück liegt im nördlichen Teilbereich brach und ist dort rudimentär mit Gehölzen und kleineren Bäumen bewachsen. Im südlichen Teilbereich liegt der Bahnhofplatz West mit Fahrradabstellanlagen, welcher ungeordnet und unaufgeräumt wirkt. Entlang der Bahnlinie befinden sich jeweils noch Überreste früherer, inzwischen still gelegter, Bahnanlagen.

3.2. Bestehendes Planungsrecht

Im Plangebiet gibt es – abgesehen von einem Straßenausbauplan aus dem Jahr 1909 für einen Teilbereich der Burkhardt+Weber-Straße – bislang kein qualifiziertes Planungsrecht.

Das Plangebiet liegt im unbeplanten Innenbereich.

In der Ortsbausatzung sowie in den Baulinienplänen ist das Plangebiet nicht überplant. Die einst für den Bahnbetrieb benötigten Flächen waren bis zum Jahr 2018 eisenbahnrechtlich gewidmet, womit die Stadt Reutlingen auf diesen Flächen aufgrund des so genannten Fachplanungsvorbehalts keine Planungshoheit ausüben konnte. Mit Bescheid des Eisenbahnbundesamts vom 15.11.2011 wurde das heutige Flurstück 584/15 von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Mit Bescheid des Eisenbahnbundesamts vom 12.09.2018 wurde das heutige Flurstück 584/9 von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Das Plangebiet liegt im Bereich des im Verfahren befindlichen Bebauungsplans „City Nord“. Die zukünftige städtebauliche Entwicklung wird durch einen Bebauungsplan gesichert, der auf Basis der Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung aus dem Bebauungsplan „City Nord“ heraus entwickelt werden soll.

3.3. Flächennutzungsplan

Der rechtsverbindliche Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Reutlingen-Tübingen stellt im Plangebiet einen schmalen Streifen entlang der „Burkhardt+ Weber-Straße“ als Mischbaufläche dar. Der Flächennutzungsplan wird im Wege der Berichtigung angepasst. Somit ist kein formelles Änderungsverfahren des Flächennutzungsplans erforderlich.

3.4 Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB

Die Fortführung des Bebauungsplanes erfolgt als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB. Das Plangebiet erfüllt die dafür vorgegebenen Voraussetzungen, die im Folgenden dargelegt werden:

Voraussetzungen nach § 13a (1) Satz 1 BauGB

Durch den Bebauungsplan soll die innerörtliche Nachverdichtung von Flächen innerhalb der bebauten Ortslage vorbereitet werden. Damit ist die erste Voraussetzung für die Anwendung des § 13a BauGB gegeben.

Gemäß § 13a (1) Satz 2 BauGB kann ein Bebauungsplanverfahren im beschleunigte Verfahren nur gewählt werden, wenn eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 (2) BauNVO oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt wird von insgesamt:

- weniger als 20.000 m² (§ 13a (1) Nr. 1 BauGB) oder
- 20.000 m² bis weniger 70.000 m² (§ 13a (1) Nr. 2 BauGB).

Der vorliegende Bebauungsplan „Bahnhofsplatz West“ umfasst ein Plangebiet von insgesamt ca. 5.120 m². Die überbaubare Grundstücksfläche umfasst, unter Annahme der festgesetzten GRZ von 1,0 die gesamte Fläche.

3.5 Märkte- und Zentrenkonzept

Im Märkte- und Zentrenkonzept liegt das Plangebiet in Zone 1, welche den zentralen Einzelhandelschwerpunkt, die Innenstadt, kennzeichnet. Hier ist Einzelhandel in jeglicher Form zulässig, um die Innenstadt als zentralen und urbanen Einzelhandelsschwerpunkt zu sichern.

4. Planungskonzeption

Der Wettbewerb „City Nord“ formulierte für die Planung auf dem Areal drei gleichwertige Planungsziele:

- > Überzeugende städtebauliche Raumkanten für die Städteingangssituation am Hauptbahnhof mit positivem architektonischem Erscheinungsbild des Hotelneubaus zur Stadt bzw. in Richtung Bahn (s. 4.1.1)
- > Moderner Mobilitätsschwerpunkt als Dreh- und Angelpunkt der verschiedenen Verkehrsmittel mit intelligenter Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten (s. 4.1.2)
- > Qualitätsvolle Neugestaltung der öffentlichen Räume am Bahnhofsplatz West mit Herstellung einer attraktiven Wegeverbindung zur Verknüpfung der Stadtquartiere beidseits der Bahnlinie (s. 4.1.3)

4.1. Städtebauliches Konzept

Die Konzeption sieht eine zukunftsfähige Städteingangssituation für Bahnreisende vor. Hierbei wird die städtebauliche Nahtstelle zwischen Innenstadt und „City Nord“ nach den Leitlinien des Wettbewerbs „City Nord“ aufgewertet und neu definiert.

Das vom Büro Harris+Kurrle geplante Hotelgebäude mit insgesamt 8 Stockwerken und einer Gesamthöhe von ca. 26 m wird mit 140 Zimmern, Foyer, Lounge und Frühstücksbereich entstehen. Durch die Zusammenfassung der beiden Nutzungseinheiten Hotel und Mobilitätsstation zu einem Baukörper entsteht ein großzügiger, städtischer Platz mit großem Aufenthaltswert. Beide Nutzungen stellen städtebauliche Akzente durch Hochpunkte dar, die über das Sockelgeschoss miteinander verbunden sind. Dieser Sockel macht sich die topographischen Gegebenheiten zu Eigen und ermöglicht so eine sinnvolle und flächeneffiziente Aufteilung der Zugänge. Das Hotel ist mit seinem Eingang in der Burkhardt+Weber Straße zum Stadtraum hin ausgerichtet, die Mobilitätsstation orientiert sich mit sämtlichen Funktionen zum neu geschaffenen, westlichen Bahnhofsplatz und ist damit über die bestehende Unterführung direkt an den Bahnhof angeschlossen. In der Mobilitätsstation gibt es für jeden Nutzer die passende Möglichkeit sein Fahrrad unterzubringen. Langzeitmieter sowie Tagesgäste haben die Wahl ihr Fahrrad in einem möglichen Fahrradurm oder in der Fahrradgarage unterzubringen. In der vorgesehenen Werkstatt sind kleinere Reparaturen möglich, sowie ein persönlicher Service. Für die Realisierung wird die Planung in mehreren Schritten umgesetzt. Im ersten Schritt wird in allen Bereichen Fahrradabstellplätze eingerichtet, in einem späteren Schritt können die Serviceräume eingerichtet werden.

Entsprechend dem neuen Stadtbuskonzept wird die Burkhardt+Weber Straße in diesem Bereich mit neu eingerichteten Bushaltestellen versehen. Der Fahrradweg wird beidseitig auf der Straßenverkehrsfläche

angelegt. Um langfristig eine Fahrradverbindung abseits der Straßenverkehrsfläche zu entwickeln wird eine Verbindung parallel zur Bahnlinie vorgesehen und im Bereich des neuen Stadtplatzes angebunden.

4.1.1 Business-Hotel

Für das Business-Hotel wird im Hinblick auf den exponierten Standort besonderer Wert auf Kubatur, Proportionen im Stadtraum und die Fassadengestaltung des Neubaus gelegt. Das Hotel soll über dem Erdgeschoss weitere 7 Geschosse erhalten. Im darunterliegenden Geschoss sind Nebenflächen für Technik und Personal vorgesehen. Auf dem Dach angebrachte Haustechnik ist einzuhausen.

4.1.2 Mobilitätsstation

Der westliche Bahnhofplatz soll als moderner Mobilitätsschwerpunkt gestaltet werden, welcher als Dreh- und Angelscheibe der verschiedenen Verkehrsmittel fungiert und eine intelligente Verknüpfung zwischen dem schienengebundenen Schienen- und Busverkehr und den anderen Verkehrsarten ermöglicht. Demzufolge sollen auf dem Stadtplatz bzw. in einer separaten Mobilitätsstation (Fahrradstellplätze und -flächen), baulich mit dem Hotel verbunden, nachfolgende Nutzungen untergebracht werden:

Car-Sharing, Taxis, Kurzzeitparker

Derzeit befindet sich ein Car-Sharing Stellplatz (Teil-Auto) vor Gebäude Burkhardt+Weber-Straße 28. Ziel ist mindestens die Schaffung von zwei Car-Sharing-Stellplätzen. Diese befinden sich im vorderen Einfahrtbereich des Hotelparkplatzes. Entlang der Burkhardt+Weber-Straße befinden sich heute 2 Taxi-Stellplätze, die zu erhalten bzw. zu ersetzen sind. Diese werden vor dem Hoteleingang eingerichtet. Des Weiteren besitzt der Bahnhofplatz Bedeutung als An- und Abholstelle für Bahnreisende (Kiss&Ride). Dementsprechend sollen 2 bis 3 Kurzzeitparkplätze untergebracht werden. Diese sind nach der neuen Bushaltestelle zwischen Mobilitätsstation und Hotel vorgesehen.

Fahrrad, E-Bike/Pedelec

Im Bestand befinden sich auf dem westlichen Bahnhofplatz ca. 85 Abstellplätze für Fahrräder, teils überdacht, teils in einzelnen abschließbaren Boxen. Insgesamt sind im Bahnhofsumfeld derzeit ca. 200 Fahrradabstellplätze vorhanden. Die Nachfrage nach gesicherten Abstellplätzen am Bahnhof ist hoch, die derzeitigen Kapazitäten sind ausgelastet. Ziel ist daher im Bahnhofsumfeld eine Erweiterung auf rund 600 Abstellplätze. Daher wird die Anzahl der zu errichtenden Fahrradabstellplätze im Plangebiet auf mindestens 300 festgeschrieben. Weitere Sonder- bzw. Serviceeinrichtungen (2. Bauschritt) sollen aufgrund der zentralen Lage des Mobilitätspunkts und der Zielsetzung des Masterplans Radverkehr zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split mit folgenden Flächenvorgaben angeboten werden:

- > Abstellbereich für Fahrradanhänger und Sonderfahrzeuge: ca. 25 m²
- > Abstellbereich für Mietfahrräder/Fahrradverleihsystem: ca. 25 m²
- > Aufenthaltsraum: ca. 15 m²
- > Werkstatt: ca. 30 m²
- > Lagerräume: ca. 20 m²
- > Sozialräume: ca. 20 m²
- > Informationsbüro: ca. 25 m²
- > Mind. 300 Fahrradabstellplätze

4.1.3 Stadtplatzgestaltung (Bahnhofplatz West)

Der Bahnhofplatz West soll zukünftig ein Stadtplatz mit Aufenthaltsqualitäten werden und daher mit standortgerechten Bäumen und Grünstrukturen akzentuiert werden sowie Sitzgelegenheiten zum Verweilen bieten. Eine hohe Aufenthalts- und Gestaltqualität der Freiräume, Erschließungs- und Begegnungsflächen ist auch auf den Flächen im Umfeld des Hotelneubaus sicherzustellen.

4.2. Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Art der baulichen Nutzung:

Als Art der baulichen Nutzung wird ein Sondergebiet nach § 11 Baunutzungsverordnung festgesetzt. Vorgesehen ist eine differenzierte Nutzungsstruktur für ein Hotel und eine Mobilitätsstation, die einer Festsetzung als Sondergebiet entspricht und sich aus folgenden geplanten Nutzungen zusammensetzt:

- Hotel
- Mobilitätsstation

Konkret sind die folgenden Nutzungen zulässig:

Hotel:

- Betriebe für die Fremdenbeherbergung für ständig wechselnde Gäste zum vorübergehenden Aufenthalt, mit betriebsbezogenen Nebeneinrichtungen (z.B. Verwaltung, Wellness-/Fitnessbereich, Konferenzräume und ähnlichem)
- Schank- und Speisewirtschaften

Die Hotelnutzung muss überwiegen.

Mobilitätsstation:

- Fahrradabstellanlagen mit betriebsbezogenen Nebeneinrichtungen (z.B. Werkstatt, Fahrradverleih, Verwaltung und ähnlichem)
- Schank- und Speisewirtschaften
- Einzelhandel
- Geschäfts-/ Bürogebäude

Maß der baulichen Nutzung:

Die maximal überbaubare Grundstücksfläche ergibt sich durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen. Diese ergeben sich aus den Ergebnissen des Wettbewerbs. Ist eine Baulinie nach § 23 (2) festgesetzt, so muss auf diese Linie gebaut werden.

Durch die geplante Überbauung des Grundstücks mit einer Fahrradtiefgarage, wird die Grundflächenzahl (GRZ) nach § 17 BauNVO mit 1,0 festgesetzt. Diese GRZ kann sich in Verbindung mit § 19 Absatz 4 BauNVO ergeben und wird entsprechend der gewünschten städtebaulichen Dichte zugelassen.

Die besondere Situation an dieser Stelle der Stadt mit einem multimodalen Mobilitätspunkt am Bahnhofsplatz West erfordert eine Überschreitung der GRZ. Durch die Festsetzungen zur Dachbegrünung und den Pflanzgeboten wird diese ausgeglichen. Der angrenzende begrünte, städtische Platz, schafft dazu noch einen Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität. Diese Fläche kann von Hotelgästen und von Bediensteten des Hotels zum Aufenthalt genutzt werden. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, ebenso wie nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Auf die Festsetzung der Geschossflächenzahl (GFZ) wird verzichtet, da eine maximale Gebäudehöhe für die beiden Gebäudeteile die maximal zulässige Baumasse definiert. Die Gebäudehöhe ist mit einer Höhe über NormalNull (NN) angegeben. Diese sind nach den verschiedenen Anforderungen gestaffelt. Das Hotel (inkl. technischer Aufbauten) kann maximal eine Höhe von 28 m entwickeln, die Mobilitätsstation vom Platzgeschoss aus gesehen eine maximale Höhe von 7,70 m und der Fahrradurm von maximal 21,70 m erreichen.

Zulässig ist eine abweichende Bauweise. Bei der abweichenden Bauweise sind nach § 22 (4) BauNVO Gebäude im Sinne der offenen Bauweise zulässig. An den Grundstücksgrenzen innerhalb des Bauftens sind im Sinne der geschlossenen Bauweise Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand zulässig.

4.3. Verkehr (Erschließung, Parkierung, Ver- und Entsorgung)

4.3.1 Übergeordnete Verkehrsplanung und Einbindung in das Verkehrsnetz

Burkhardt+Weber-Straße

Um den verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden, wird die Burkhardt+Weber-Straße optimiert und angepasst. Der Fahrradweg wird beidseitig angelegt und verbreitert, neue Bushaltestellen werden beidseitig eingerichtet. Im Bereich der Unterführung wird die Fußgängerquerung mit einem Überweg gesichert.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Stärkung des Schienennahverkehrs in der Region soll mit der Regionalstadtbahn Neckar-Alb forciert werden. Mit dem neuen Stadtbuskonzept ist eine Stadtbuslinie auf der Burkhardt+Weber-Straße mit zwei neuen Bushaltestellen eingerichtet. Die dafür notwendigen Seitenrandhaltestellen werden beim Ausbau berücksichtigt und hergestellt.

Radwegenetz

Die Burkhardt+Weber-Straße ist eine wichtige innerstädtische Radwegeachse und soll im Rahmen des Masterplans Radverkehr diesbezüglich weiter aufgewertet bzw. gestärkt werden. Zusätzlich wird die Möglichkeit für eine Verbindung parallel zur Bahnlinie vorbereitet.

Fußwegenetz

Entlang der Burkhardt+Weber-Straße sind aus Sicherheits- und Qualitätsaspekten ausreichend breite Fußwege mit Qualität vorgesehen, die in der Fortsetzung an die direkt zum Hauptbahnhof führende „Unterführung Mitte“ anbinden.

4.3.2 Erschließung

Das Plangebiet wird über die Burkhardt+Weber-Straße an das bestehende Straßennetz angebunden. Die bestehende Zufahrt an die Burkhardt+Weber-Straße eignet sich zur Erschließung des Areals und soll daher als Hauptzufahrt zur Erschließung des Grundstücks (u.a. Anlieferung) dienen. Eine Vorfahrt für das Hotel ist zu berücksichtigen. Für diesen Bereich ist im Bebauungsplan der zulässige Ein- und Ausfahrtsbereich dargestellt. Für den in der Planzeichnung dargestellten Bereich an der Burkhardt+Weber-Straße besteht ein Ein- und Ausfahrtsverbot.

4.3.3 Parkierung

Für die Zahl der Stellplätze sind die landesrechtlichen Vorgaben (LBO, VwV Stellplätze) zu beachten. Durch die zentrale Lage im Stadtgebiet und eine gute Einbindung in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs kann die Anzahl rechtlich notwendiger Stellplätze nach LBO ggf. reduziert werden.

4.3.4 Ver- und Entsorgung:

Der Anschluss des Plangebiets an die öffentlichen Ver- und Entsorgungsleitungen ist gesichert. Eine Erschließung für Strom, Wasser, Abwasser und Wärme ist ohne besonderen Aufwand möglich. Auf Flst. 584/15 befindet sich ein bestehender Abwasserhauptsammler, der quer zum Grundstück vom Bahnhof Richtung Burkhardt + Weber-Straße verläuft und bei der Neuplanung zu beachten ist. Nach den derzeitigen Planungen der SER wird der bestehende Hauptsammler durch das B-Plangebiet (Bahnhofsplatz West) nicht mehr zur Abwasserableitung der Oststadt genutzt, sobald der „neue Hauptsammler Ost, Bauabschnitt 2“ fertiggestellt und die notwendigen Kanalumschlüsse hergestellt sind. Voraussichtlich wird die Kanaltrasse vom alten Hauptsammler jedoch langfristig noch zur Entwässerung des direkten Einzugsgebietes nordwestlich der Bahnhofstraße benötigt. In der Fläche des Leitungsrechts ist daher jede Überbauung, Auffüllung über 1 m oder Baumpflanzungen nicht zulässig. Das Betreten des Grundstücks ist den Beauftragten der Stadt jederzeit zu erlauben.

Leitungsrechte

Zur Sicherung des Hauptsammlers ist ein Leitungsrecht im Plangebiet eingetragen.

Des Weiteren ist für die Öffentlichkeit und die DB ein Geh- und Fahrrecht im Bereich der Zufahrt der Hotelstellplätze vorgesehen damit hier eine spätere, direkte Anbindung an den geplanten weiteren Bahnsteig möglich ist und für die Herstellung und spätere Unterhaltung des Bahnsteigs ein Zugang zum Bahngelände jederzeit gewährleistet ist. Im Vorbereich des Hotels ist ein Gehrecht für die Öffentlichkeit eingetragen um einen großzügigen Fußwegeraum in diesem Bereich (Bushaltestelle, Kiss&Ride Stellplätze) zu sichern.

4.4. Grünplanungskonzept/Gestaltung der Freiflächen

Die Flachdächer sind dauerhaft und flächendeckend mindestens extensiv zu begrünen. Für das Dach des Fahrradturmes und im Bereich der technischen Aufbauten innerhalb der Einhausung auf dem Hotel sind Ausnahmen zulässig. Der Aufbau der Dachbegrünungsschicht muss wenigstens eine dauerhafte Vegetation von Wildkräutern und Gräsern gewährleisten. Die Substratstärke muss mindestens 8 cm betragen.

Diese Festsetzung dient insbesondere der Rückhaltung / Pufferung des anfallenden Regenwassers und soll in Bezug der hohen Versiegelung des Grundstücks gegenwirken.

Im Umfeld des Hotels und auf dem Platz muss eine hohe Aufenthalts- und Gestaltqualität der Freiräume geachtet werden und mit standortgerechten Bäumen und Grünstrukturen akzentuiert werden, sowie Sitzgelegenheiten zum Verweilen bieten.

5. Örtliche Bauvorschriften

Zur Einfügung in die bestehende Dachlandschaft sind im Plangebiet Flachdächer zulässig. Dies entspricht insbesondere der Dachform der angrenzenden Bebauung und soll auch Maßstab für die Entwicklung des Gebiets City Nord sein.

Aufgrund der Gebäudegestaltung und der Nähe zu den Bahngleisen und Straßen sind sämtliche Werbeanlagen nach Umfang, Anordnung, Werkstoff, Farbe und Gestaltung unterzuordnen und dürfen wesentliche Architekturelemente nicht überschneiden. Werbeanlagen für verschiedene Geschäfte oder Institutionen an einem Gebäude sind in Größe, Art, Form und Farbe aufeinander abzustimmen. Werbeanlagen mit wechselndem Licht sind nicht zulässig. Eine Verwechslung der Werbeanlagen mit Bahnsignalen und Blendungen sind auszuschließen.

Werbeanlagen am Hotelgebäude dürfen je Fassadenseite eine Größe von 2 m² nicht überschreiten.

6. Umweltbelange

6.1. Grünordnung / Grünplanungskonzept

Das Bebauungsplangebiet wird vorwiegend baulich genutzt. Im Bereich des neu gestalteten Platzes werden 10 Bäume gepflanzt, diese dienen der Verschattung und dem Kleinklima und verbessern die Aufenthaltsqualität. Im Vorbereich zum Hotel ist ein Baum Straßenbegleitend vorgesehen, im rückwärtigen Hotelbereich werden weitere zwei Bäume gepflanzt. Alle Bäume sind standortgerecht auszuwählen und dauerhaft zu erhalten.

6.2. Vorkehrungen zur Minderung schädlicher Umwelteinwirkungen

Durch den Straßenverkehr der Straße Burkhardt+Weber-Straße und die Bahnstrecke Plochingen - Tübingen sind im Plangebiet Schallemissionen gegeben, die das geplante Sondergebiet belasten.

Für die Berechnungen der Schallimmissionen durch den Straßenverkehr wird ein für das Jahr 2025 (nach Öffnung des Scheibengipfeltunnels 2017) prognostiziertes Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt. Dabei wird aufgrund der verkehrstechnischen Maßnahmen von einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens von ca. 10 % gegenüber dem aktuellen Stand ausgegangen. Der fragliche Abschnitt der Burkhardt+Weber-Straße wäre mit ca. 8.500Kfz/24 h belastet.

Die Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrs werden nach Schall03 auf Grundlage der Verkehrsdaten der DB AG berechnet. Grundlage bilden die Verkehrsdaten des relevanten Streckenabschnitts der Bahnstrecke, Prognose 2030.

Das öffentliche Parkhaus sowie die Geräuscheinwirkungen des umliegenden Gewerbes wurden in der Untersuchung ebenfalls berücksichtigt und in die Berechnungen mit einbezogen.

Die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens angestellte Schalltechnische Untersuchung des Büro ita Ingenieurgesellschaft für technische Akustik mbH, Wiesbaden vom 31.01.2019 kommt danach zu folgenden Ergebnis:

In nahezu allen Geschossen der geplanten Bebauung werden die Orientierungswerte in Anlehnung an den Gebietscharakter eines Kerngebiets [65 dB(A)/55 dB(A)] sowohl tags als auch nachts zum Teil überschritten.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand / -wall) entlang der innerörtlichen Straßen zum Schutz der Bebauung sind aus städtebaulicher Sicht nicht möglich. Gleiches gilt für den Bereich der Bahnlinie aufgrund der erforderlichen Höhe für einen vollständigen Schutz der Bebauung.

Da auch eine geeignete Gebäudeorientierung sowie geeignete Grundrissanordnungen aufgrund der geplanten Nutzungen kaum möglich sind, müssen die Aufenthaltsräume durch passive Schallschutzmaßnahmen (bauliche Maßnahmen an den Gebäuden) vor den Lärmbelastungen des Straßen- und Schienenverkehrs geschützt werden. Die Bemessung der schalltechnischen Anforderungen an die Außenbauteile richtet sich nach den im Bebauungsplan dargestellten Lärmpegelbereichen. Für die Fassaden der geplanten Bebauung müssen die möglichen Schallschutzmaßnahmen die Anforderungen an die Lärmpegelbereiche IV bis V einhalten:

Für die schutzbedürftigen Aufenthaltsräume des Hotelgebäudes sind die Außenbauteile nach den Anforderungen der DIN 4109-2:2016-07 entsprechend in den Anlagen 24 und 25 dokumentierten und im Bebauungsplan festgelegten Lärmpegelbereiche auszuführen.

Für die schutzbedürftigen Aufenthaltsräume des Hotelgebäudes vor deren Fenster die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm – tags 65 dB(A), nachts 50 dB(A) – bzw. die zugehörigen Maximalpegel – tags 95 dB(A), nachts 70 dB(A) – überschritten werden, sind diese offenbar geplanten Fenster ohne Fenstergriff einzubauen. Damit sind diese Fenster für den Hotelgast nicht offenbar und stellen daher keine Immissionsorte nach TA Lärm dar. Dem Ziel gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist im vorliegenden Fall dadurch ausreichend Rechnung getragen, dass für die Hotelzimmer eine zentrale Klimatisierung/Lüftung geplant ist.

Der Nachweis der Einhaltung der schalltechnischen Anforderungen nach DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Im Einzelfall darf bei der Bemessung des resultierenden Schalldämm-Maßes ein geringerer als der im Bebauungsplan gekennzeichnete Lärmpegelbereich zugrunde gelegt werden, wenn dies durch eine schalltechnische Untersuchung begründet wird.

Ergänzend zu der Schalltechnischen Untersuchung des Straßen- und Schienenverkehrs wurde in einer gesonderten Untersuchung die Schallimmissionen durch den Pkw-Verkehr des bestehenden Parkhauses sowie des Parkdecks des Media Marktes untersucht. Darüber hinaus wurden die Schallimmissionen durch die gewerblich genutzten Bereiche in der Nachbarschaft des Projektes im Rahmen einer vereinfachten Flächenverträglichkeitsprüfung ermittelt und bewertet. Die rechnerischen Untersuchungen zeigen, dass im Bereich des Bauvorhabens in allen Geschossen der Immissionsrichtwert tags für ein Son-

dergebiet (in Anlehnung an ein Kerngebiet) von 60 dB(A) für die einzelnen Schallquellen eingehalten wird.

7. Planverwirklichung

7.1. Flächenbilanz

Das Plangebiet umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 5.120 m² (= ca. 0,5 ha).

Sondergebiet	2402 m ²
Verkehrsfläche	1311 m ²
Platzfläche	1408 m ²

7.2. Bodenordnung

Ein gesetzliches Bodenordnungsverfahren (Umlegung) ist nicht erforderlich.

8. Prüfung alternativer Planungsmöglichkeiten

Das Gebiet soll entsprechend der Lage und Bedeutung eine urbane Bebauung mit einem Hotel und Mobilitätsschwerpunkt sowie hochwertiger Gestaltung der Stadträume erhalten. Durch die Nutzung der innerstädtischen Brachfläche wird der Verbrauch unbebauter Außenbereichsflächen vermieden. Der Bebauungsplan stellt insoweit einen wichtigen Beitrag zur Innenentwicklung dar, indem bestehende technische und soziale Infrastrukturen effizienter genutzt werden und Verkehr vermieden wird.

Die Entwicklung auf diesem Areal stellt einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs dar. Die zentrale Lage am Bahnhof mit weiteren Verbindungen an den ÖPNV und das Radwegenetz bringen die idealen Voraussetzungen für eine Mobilitätszentrale und ein Hotel. Durch die Lage des untergenutzten, teilweise brachliegenden Grundstücks scheiden alternative Planungsmöglichkeiten daher aus.

9. Gutachten

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden folgende verschiedene Fachgutachten erstellt. Teilweise konnte dabei auf Voruntersuchungen aus dem Bebauungsplanverfahren „Unter Den Linden / Burkhardt+Weber-Straße“ (Stuttgarter Tor) zurückgegriffen werden, so z.B. bei der Artenschutzrechtlichen Prüfung oder dem Immissionsschutzgutachten, die auch das Plangebiet mit einbezogen.

- Artenschutzrechtliche Prüfung, Büro Pustal Landschaftsökologie und Planung, vom 21.09.2018
- Kampfmittelbeseitigungsmaßnahmen/Luftbilddauswertung, RP Stuttgart, vom 12.02.2019
- Elektromagnetische Felder, Stellungnahme Dr. Moldan Umweltanalytik vom 02.08.2018
- Prognose der Geräuschemissionen, ita Ingenieurgesellschaft für technische Akustik, vom 31.01.2019
- Altlastenuntersuchung, Geotechnik Südwest, in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde beim Landratsamt Reutlingen, vom 09.11.2018
- Baugrunduntersuchung, Geotechnik Südwest, vom 23.03.2018
- Untersuchung niederfrequente Felder, Dr. Moldan Umweltanalytik, vom 02.08.2018
- Untersuchung Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen, ita Ingenieurgesellschaft für technische Akustik, vom 27.02.2019/16.08.2019

II. Umweltbericht

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist auf der Grundlage einer Umweltprüfung ein Umweltbericht zu erstellen. Dieser enthält Angaben zu Schutzgütern und umweltrelevanten Belangen, die von der Planung berührt werden. Auf Grundlage einer Bestandsanalyse werden die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft bzw. auf andere Schutzgüter sowie mögliche Wechselwirkungen geprüft und Aussagen zu Vermeidungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen getroffen.

Der Umweltbericht entspricht dem aktuellen Erkenntnisstand.

1. Kurzdarstellung des Planungsinhaltes und der Planungsziele

Art des Gebiets	Sondergebiet
Art der Bebauung	Bebauung einer Fläche am Nordausgang des Hauptbahnhofs mit einem Hotel und einer Mobilitätsstation und einem öffentlichen Platz
Flächenbedarf	Ca. 0,5 ha, innerstädtische Fläche, zum größten Teil bereits versiegelt, bisherige Nutzung als Parkplatz, für Container /Zwischennutzung) und als Fahrrad-Abstellfläche

2. Fachziele des Umweltschutzes und Art der Berücksichtigung

Die Berücksichtigung der Umweltschutz-Fachziele im Bebauungsplan wird im weiteren Verfahren auf der Grundlage der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ggf. ergänzt.

Bodenschutz <i>Berücksichtigung im Bebauungsplan</i>	Funktionen des Bodens sichern und wiederherstellen, sparsamer Umgang mit Grund und Boden. <i>Durch die Bebauung einer innerstädtischen Fläche wird die Inanspruchnahme von höherwertigen Außenbereichsflächen und die damit verbundene zusätzliche Versiegelung vermieden</i>
Immissionsschutz <i>Berücksichtigung im Bebauungsplan</i>	Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Lärm, Schadstoffe) <i>Durch die Bebauung einer innerstädtischen Fläche können durch kurze Wege Immissionen vermieden werden, Maßnahmen gegen Lärmimmissionen vorgesehen</i>
Wasserschutz <i>Berücksichtigung im Bebauungsplan</i>	Schutz von Grundwasser, Oberflächenwasser, Erhalt der natürlichen Rückhaltefähigkeit für Niederschläge <i>Innerstädtische Fläche mit Anschluss an Kanalisation, Dachbegrünung vorgesehen</i>
Natur- und Landschaftsschutz <i>Berücksichtigung im Bebauungsplan</i>	Artenschutz, Schutz und Erhalt von Lebensräumen, Erholungsfunktion der Landschaft erhalten. <i>Die intensive Nutzung einer innerstädtischen Fläche vermeidet die Inanspruchnahme ökologisch hochwertigerer, bisher unbebauter Flächen im Außenbereich, Bäume und Dachbegrünung sowie Maßnahmen gegen Vogelschlag an Fenster-/Glasflächen vorgesehen</i>

3. Bestandsaufnahme der Aspekte des Umweltschutzes und deren Bewertung

Gebietscharakterisierung (derzeitiger Umweltzustand)	Innerstädtische, überwiegend versiegelte Fläche mit Begleitgrün, Anschluss an Bahnkörper (Schotterflächen)
---	--

Schutzgut	Kurze Beschreibung	Kurze Bewertung
Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume	<u>Lebensräume, Biotopstrukturen:</u> Versiegelte Fläche, Container, kleine Grünfläche, Bäume, Böschung mit Hecke, ehemaliges Gleisbett mit Schotter Keine besonderen Artenvorkom-	Lebensraum für Vögel (Nahrungsgäste, häufige Brutvögel der Siedlungen); bei einer artenschutzrechtlichen Prüfung konnten keine streng geschützten Arten gefunden werden (siehe auch Abschnitt 5.2, Artenschutz)

Schutzgut	Kurze Beschreibung	Kurze Bewertung
	men bekannt.	
Boden	<p><u>Geolog. Untergrund/Boden:</u> sandige Schotter der Echaz, überlagert von unterschiedlich mächtigem Auenlehm; darüber ggf. Aufschüttungen bzw. Auffüllungen von Trümmer- und Hausschutt; im tieferen Untergrund muss laut Angaben des LGRB mit Ölschiefer (Unterer Jura, Posidonienschiefer / Lias epsilon) gerechnet werden; laut Gutachten Geotechnik Südwest (Nov. 2018 können auch verwitterte Tonsteine/Tone (Mittleren Jura, Opalinuston) im Untergrund vorkommen</p> <p>Boden stark anthropogen beeinflusst, z.T. versiegelt</p> <p><u>Altlasten:</u> Im Bodenschutz- und Altlastenkataster (BAK Stand 2014, HISTE 2011 - 2014) sind auf dem Flurstück 584 zwei Objektnummern aufgeführt, die auf Altstandorte hinweisen;</p> <p><u>Objektnummer 2014 (Flurstück 584/9):</u> Die Fläche wurde zwischen 1950 und 1952 zum Umschlag von Mineralöl genutzt, Verunreinigungen durch mehrere Ölnfälle, im BAK als B-Fall mit Entsorgungsrelevanz geführt</p> <p><u>Objektnummer 1985 (Flurstücke 584/9 und 584/15):</u> Ehemalige Lokomotiv-Remisen bis etwa 1900, bisherige Einstufung B (Belassen bis zur Wiederaufnahme). Im Bereich des angrenzenden Parkhauses ist von einer gänzlichen Auskofferung auszugehen; im übrigen Teil der Fläche ist jedoch weiterhin mit Restverunreinigungen zu rechnen.</p> <p>Unter dem Aspekt der Bauaushubverwertung wurden verschiedene Teilflächen beprobt (Geotechnik Südwest, November 2018); auf zwei Teilflächen wurden erhöhte Werte z.B. für organochemische Substanzen und verschiedene Metalle (z.B. Chrom, Nickel, Zink) gefunden.</p> <p><u>Kampfmittel:</u> Das Plangebiet liegt innerhalb eines 1944/1945 stark bombardierten Bereichs, entsorgungsrelevante Restverunreinigungen und Blindgänger möglich (Luftbildauswertung Kampfmittelbeseitigungsdienst)</p>	<p>Innerstädtische, zum Teil versiegelte Fläche mit sehr geringer Bedeutung für die Bodenfunktionen</p> <p>Hinweise auf Altlasten und Kampfmittelreste aus dem 2. Weltkrieg, im Vorfeld geplanter Maßnahmen sind daher entsprechende Untersuchungen und die Begleitung durch einen Gutachter erforderlich; für die Beurteilung der Kampfmittelsituation sowie ggf. Beseitigung ist rechtzeitig der Kampfmittelbeseitigungsdienst einzuschalten.</p> <p>Bei Bebauung muss ggf. mit erhöhten Entsorgungskosten gerechnet werden.</p> <p>Die speziellen Eigenschaften des Untergrunds sind zu beachten (Baugrundrisiko).</p>

Schutzgut	Kurze Beschreibung	Kurze Bewertung
Wasser	Teilweise unversiegelte Fläche, keine Oberflächengewässer im Plangebiet oder unmittelbarer Umgebung vorhanden; laut Gutachten Geotechnik (März 2018) muss mit Grundwasser bereits wenige Meter unterhalb des jetzigen Geländeneiveaus gerechnet werden	Auf den bisher unversiegelten Teilflächen kann Regenwasser versickern, Grundwasserstände ggf. bauwerksrelevant
Luft	<u>Luftqualität laut Flechtenkarte</u> Flechten mit kritischer Schädigung (Flechtenkarte 2010), Immissionen durch Bahnverkehr auf der angrenzenden Bahntrasse sowie den Verkehr auf stark befahrenen Straßen der Umgebung	Das Plangebiet liegt im Bereich der kritischen Luftbelastung mit hoher Feinstaubbelastung; Vorbelastung durch Immissionen aus Straßen- und Schienenverkehr
Klima	Das Plangebiet liegt zwar nicht in einem Kaltluftentstehungsgebiet, zählt jedoch nach der städtischen Klimaanalyse (2017) zu den bebauten Gebieten mit klimatisch relevanter Funktion	Hinsichtlich Kaltluftversorgung geringe Bedeutung für das Gesamtklima der Stadt. Die städtische Klimaanalyse empfiehlt für solche Flächen vor allem die Beibehaltung bzw. Vergrößerung des Vegetationsanteils
Landschaftsbild und Erholung	<u>Landschaftsbild</u> Innerstädtische Fläche <u>Erholung</u> Keine erholungsrelevanten Strukturen	Keine Bedeutung für die Erholung und das Landschaftsbild, aber für das Stadtbild relevante Raumsituation
Weitere Aspekte zum Schutz des Menschen und seiner Gesundheit	unmittelbar an Bahngelände anschließend, Immissionen durch Bahn- und Kfz-Verkehr (Lärm, Erschütterungen, Licht, elektromagnet. Felder, etc.)	<u>Lärm/Licht-Immissionen:</u> Vorbelastung durch stark befahrene Straßen der Umgebung sowie Bahnverkehr und Gewerbe, nachts überschreiten die Verkehrslärmimmissionen nach den Untersuchungen der ITA die Richtwerte <u>Erschütterungen:</u> Vorbelastung durch den Bahnbetrieb <u>elektromagnetische Immissionen:</u> Bereits Vorbelastung durch Bahnbetrieb, die Grenzwerte der 26. BImSchVO werden jedoch laut Gutachten eingehalten
Kultur- und Sachgüter	Kein Denkmal bekannt, südwestlich liegt der Bereich der „Unteren Vorstadt“ mit baulichen Resten der mittelalterlichen / frühneuzeitlichen Vorstadtsiedlung, nach jetzigem Kenntnisstand für das Plangebiet irrelevant	Nach jetzigem Kenntnisstand keine Bedeutung

4. Voraussichtlich erheblich beeinflusste Schutzgüter

Schutzgut	erheblich	nicht erheblich/ gering	Bemerkung

Schutzgut	erheblich	nicht erheblich/ gering	Bemerkung
Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume		x	Relativ kleine, innerstädtische Fläche, zum Teil versiegelt, wenig Lebensraum, kein Vorkommen streng geschützter Arten
Boden		x	Zwar wird bisher unversiegelter Boden versiegelt, durch die Nutzung einer innerstädtischen Fläche wird Boden, insbesondere hochwertiger landwirtschaftlicher Boden, im Außenbereich verschont; Behandlung von Altlasten und ggf. Kampfmittelresten in Absprache mit den zuständigen Behörden
Wasser		x	Kleinräumige Verschlechterung der Versickerungsmöglichkeit auf dem bisher nicht versiegelten Teil der Fläche, allerdings nur geringe Gebietsgröße, Dachbegrünung wirkt abflussdämpfend
Luft		x	Voraussichtlich nur geringfügige und kleinräumige Verschlechterung der Luftqualität
Klima		x	Voraussichtlich ohne erhebliche Auswirkungen auf das Stadtklima
Landschaftsbild und Erholung		x	Sehr geringe Bedeutung für Landschaftsbild und Erholung
Weitere Aspekte zum Schutz des Menschen und seiner Gesundheit		x	Maßnahmen zur Reduzierung der Schallimmissionen erforderlich, ggf. Maßnahmen bzgl. Erschütterungen
Kultur- und Sachgüter		x	Nach jetzigem Kenntnisstand keine erheblichen Auswirkungen

5. Vermeidungs- Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen

5.1 Erforderlichkeit der Eingriffsregelung:

Das Gebiet liegt im Innenbereich und war zum Teil bereits bebaut. Es liegt im Geltungsbereich eines Baulinienplans. Eingriffe sind dadurch zulässig, d.h. weder eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz noch Ausgleichsmaßnahmen sind erforderlich.

5.2 Artenschutz

Unabhängig von der Eingriffsregelung sind die Regelungen zum Artenschutz des § 44 BNatSchG zu beachten. Hierfür führte das Büro Pustal, Pfullingen, eine artenschutzrechtliche Relevanzprüfung (2018) durch. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass durch die Umsetzung des Bebauungsplans keine Verbotstatbestände des §44 BNatSchG verursacht werden, sofern folgende Vermeidungsmaßnahmen eingehalten werden:

- Rodung und Baufeldräumung außerhalb der Brutzeiten zwischen 1. Oktober und 28./29. Februar
- Maßnahmen gegen Vogelschlag an Glas-/Fensterflächen
- Insektenfreundliche Beleuchtung

6. Prognose der Umweltentwicklung bei Planungsdurchführung und Null-Variante und deren Bewertung

6.1. Prognose bei Null-Variante (Nichtdurchführung der Planung)

Es ist davon auszugehen, dass der Planbereich ohne die vorgesehene bauliche Entwicklung weiterhin so wie aktuell genutzt werden würde. Die Bestandsbewertung gibt daher annähernd die Be-

wertung der Nullvariante wieder. Der ehemalige Gleiskörperbereich würde ggf. weiter der Sukzession unterliegen, sofern keine Pflegemaßnahmen durchgeführt würden. Die Bäume würden voraussichtlich größer werden, sofern sie den klimatischen Veränderungen (wie z.B. hohe sommerliche Hitze und Trockenheit) standhalten können. Möglicherweise, könnte für das Abstellen von Fahrrädern mehr Platz benötigt werden, so dass ggf. bisher noch als Grünfläche genutzte Teilflächen hierfür in Anspruch genommen und versiegelt würden.

6.2. Prognose bei Durchführung der Planung

Schutzgut	Kurze Beschreibung	Kurze Bewertung
Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume	Durch die Inanspruchnahme der Fläche entfällt zunächst Lebensraum vor allem für Vögel und wirbellose Tiere; durch die vorgesehenen Nachpflanzungen entsteht neuer Lebensraum in voraussichtlich geringerem Umfang.	Zunächst erfolgt zwar eine kleinräumige Verschlechterung, geplante Begrünung schafft neuen Lebensraum in geringem Umfang, dies kann jedoch den Verlust nicht vollständig ausgleichen; Vögel können auf den nordwestlich gelegenen Friedhof Unter den Linden ausweichen; Maßnahmen gegen Vogelschlag und insektenfreundliche Beleuchtung minimieren die Auswirkungen.
Boden	Zusätzliche Versiegelung	Zwar wird zusätzlich Boden versiegelt, die absolute Flächengröße ist jedoch relativ gering, vorhandene Altlasten und Kampfmittelreste werden in Absprache mit den zuständigen Behörden soweit erforderlich beseitigt und fachgerecht entsorgt.
Wasser	Voraussichtlich nur geringfügige Veränderung	Teilweise versiegelte Fläche, Dachbegrünung mindert die negativen Auswirkungen der zusätzlichen Versiegelung (verzögerter Abfluss)
Luft	Voraussichtlich nur wenig zusätzliche Immissionen	Hohe Vorbelastung; die zusätzlichen Immissionen durch die Neubebauung führen voraussichtlich nicht zu einer Verschlechterung der Luftqualität; die zentrale Lage führt zu kurzen Wegen und ermöglicht die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, so dass Verkehrsimmissionen vermieden werden können.
Klima	Voraussichtlich keine Veränderung der klimatischen Verhältnisse durch die Bebauung.	Es sind keine relevanten Auswirkungen auf das Klima des Geltungsbereichs und auf das gesamtstädtische Klima zu erwarten.
Landschaftsbild und Erholung	Innerstädtische Fläche, für Landschaftsbild und Erholung keine Bedeutung	Höhere Aufenthaltsqualität durch die Neubebauung und den geplanten, neu gestalteten Platz zu erwarten
Sonstige natürliche Ressourcen (Energie)	<u>Nutzen von Solarenergie:</u> möglich <u>Ressourcennutzung für Verkehrswege:</u> zentrale Lage, ermöglicht ÖPV-Nutzung, viele Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten fußläufig oder mit dem Rad schnell er-	Nutzung regenerativer Energien möglich, liegt im Ermessen des Investors. Durch die zentrale Lage ist eine ÖPV-Nutzung bequem möglich, daher Einsparung von fossilen Energieträgern möglich

Schutzgut	Kurze Beschreibung	Kurze Bewertung
	reichbar	
Weitere Aspekte zum Schutz des Menschen und seiner Gesundheit	Lärmschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterung umgesetzt	Laut Lärmgutachten (ITA 2019) voraussichtlich kaum zusätzliche Lärmimmissionen bei Umsetzung des Vorhabens, empfohlene Richtwerte für Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen werden eingehalten.
Kultur- und Sachgüter	Keine Kulturdenkmale oder archäologischen Denkmale innerhalb des Gebiets bekannt.	Keine Bedeutung.

7. Prüfung alternativer Planungsmöglichkeiten

Die vorliegende Planung ist das Ergebnis eines Wettbewerbs. Der Gemeinderat hat im Juli 2018 beschlossen, das Bebauungsplanverfahren auf der Grundlage des Siegerentwurfs fortzuführen. In der Auslobung wurde ein Businesshotel mit EG und weiteren sechs Geschossen, eine Mobilitätsstation mit mindestens 300 Fahrradabstellflächen und ein Stadtplatz gefordert. Die grundsätzlichen Elemente sind daher bei allen Entwürfen des Wettbewerbs ähnlich. Allen gemeinsam ist auch, dass es sich um die Wiedernutzung eines innerstädtischen Quartiers handelt, das direkt an den Reutlinger Hauptbahnhof angrenzt. Damit wird die Inanspruchnahme von ökologisch hochwertigeren Flächen im Außenbereich vermieden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Umweltauswirkungen aller Entwürfe sehr ähnlich sind.

8. Vorgehensweise bei der Durchführung der Umweltprüfung

Für den vorliegenden Umweltbericht liegen folgende Daten vor:

Allgemeine Datengrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalplan Neckar-Alb 2013 • Flächennutzungsplan NBV Reutlingen-Tübingen 1993 • Landschaftsplan NBV Reutlingen-Tübingen 1997 • Historische Erhebung altlastenrelevanter Flurstücke (HISTE) • Flechtenkartierung Reutlingen 2010 • Freiräume in Stadtlandschaften Reutlingen-Tübingen 1981
Gebietsbezogene Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Untersuchungsbericht (Boden, Altlasten, Hydrogeologie), Geotechnik Südwest, Bietigheim-Bissingen, März 2018 • Ergebnisbericht 01 zur Planung der Aushubverwertung, Geotechnik Südwest, Bietigheim-Bissingen, November 2018 • Luftbildauswertung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes (RP Stuttgart), Februar 2019 • Gutachterliche Stellungnahme zu niederfrequenten Feldern, Dr. Moldan Umweltanalytik, Iphofen, August 2018 • Schutz vor Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen, gutachterliche Stellungnahme, Dr. Moldan Umweltanalytik, Iphofen, April 2019 • Prognose der Geräuschemissionen, ITA Ingenieurgesellschaft für technische Akustik, Wiesbaden, Januar 2019 • Artenschutzrechtliche Relevanzprüfung, Büro Pustal, Pfullingen, September 2018
Verwendete Verfahren	Die anzuwendenden Methoden sind fachlich übliche Methoden.
Schwierigkeiten und fehlende Erkenntnisse	Hinzuweisen ist darauf, dass nicht alle Wechselwirkungen zwischen den Umweltschutzgütern – aufgrund der Komplexität von Natur und Landschaft – erfasst, beschrieben und beurteilt werden können. Die Umweltprüfung zeigt jedoch die wichtigsten und bedeutendsten Wechselwirkungen.

	<p>selwirkungen auf.</p> <p>Für diesen Plan wurde bereits eine Behördenbeteiligung durchgeführt, so dass deren Wissen und Informationen in die Umweltprüfung bzw. diesen Umweltbericht einfließen konnten.</p> <p>Relevante Informationen werden im weiteren Verfahren ergänzt.</p>
--	---

9. Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkung (Monitoring)

Die Überwachung möglicherweise erheblicher, nicht vorhersehbarer Umweltauswirkungen erfolgt im Rahmen der allgemeinen Erfassung der Umweltdaten (kommunales Umweltindikatorensystem, KUIS). Die Stadt Reutlingen kann jedoch kein umfassendes, flächendeckendes Umweltüberwachungs- und Beobachtungssystem betreiben. Sie ist daher auf entsprechende Informationen der zuständigen Umweltbehörden angewiesen, die ihr etwaige Erkenntnisse über derartige unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zuleiten müssen.

10. Zusammenfassung Umweltbericht

Das Plangebiet umfasst die Fläche zwischen dem Ausgang der Bahnunterführung und der Burkhardt-+Weber-Straße, dem Gebäude des ehemaligen Zollamts und dem Parkhaus am Bahnhof. Hier sollen nahe der Altstadt ein Hotel sowie eine Mobilitätsstation mit Parkmöglichkeiten für rund 300 Fahrräder und ein Platz mit Bäumen entstehen.

Bisher wird die Fläche als Parkplatz und als Fahrradabstellplatz genutzt. Zudem finden sich im Plangebiet eine kleine Grünfläche mit großem Baum, eine begrünte Böschung sowie eine kleine, ehemals für Gleise genutzte Fläche auf Ebene des Bahnhofs.

Aufgrund der Größe und dem hohen Anteil an Versiegelung ist die Fläche nicht von hoher Bedeutung für den Artenschutz, so das Ergebnis der artenschutzrechtlichen Relevanzprüfung. Dachbegrünung, insektenfreundliche Beleuchtung und Maßnahmen gegen Vogelschlag sind vorgesehen. Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG können damit vermieden werden.

Das Gebiet liegt im Innenbereich und war bereits bisher bebaut bzw. bebaubar. Daher sind Eingriffe zulässig, eine Eingriffsregelung nicht erforderlich und damit auch keine Ausgleichsmaßnahmen.

Im Gebiet ist mit Altlasten und Kampfmittelverunreinigungen, die ggf. entsorgt werden müssen, zu rechnen. Auffüllungen und die geologische Beschaffenheit des tieferen Untergrunds sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Das Gebiet zeichnet sich durch die zentrale Lage in unmittelbarer Nähe zu Bahnhof, regionalem Busbahnhof und lokalen Buslinien sowie zur Altstadt aus. Dadurch besteht die Möglichkeit, Ressourcenverbrauch und Immissionen durch Verkehr soweit wie möglich zu vermindern. Maßnahmen gegen Lärm und Erschütterungen sind vorgesehen, die Nutzung regenerativer Energie ist möglich. Wegen der geringen Größe des Gebiets sind voraussichtlich keine relevanten Auswirkungen, insbesondere auf das gesamtstädtische Klima, zu erwarten. Darüber hinaus vermeidet die intensive Nutzung einer innerstädtischen Fläche die Inanspruchnahme ökologisch hochwertigerer, bisher unbebauter Flächen im Außenbereich.

gez.

Dvorak