

Begründung

gemäß § 9 Abs. 5 Bau- und Raumordnungsgesetz
zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für das
„Bahngelände II“

1. Vorbemerkung:

Mit Beschluss vom 9.3.2006 hat der Gemeinderat einen Einleitungsbeschluss für die Aufstellung des Bebauungsplanes für das Bahngelände II gefasst. Zwischenzeitlich ist die vorzeitige Bürgerbeteiligung und Behördenanhörung abgeschlossen. Insbesondere ist auch der Umweltbericht erstellt und in das Verfahren eingearbeitet worden.

2. Einordnung in die Bauleitplanung der Gemeinde

Der Bebauungsplan wird in Teilen aus dem genehmigten Flächennutzungsplan des Gemeindeverwaltungsverbandes „Östlicher Schurwald“ entwickelt. Ein Teil der Flächen ist als Mischgebietsfläche im Flächennutzungsplan festgeschrieben, die restlichen Flächen umfassen das ehemalige „Bahngelände“, welches nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes keiner förmlichen Entwidmung bedarf. Die Gemeinde hat diese Flächen bereits ca. 1986 erworben. Die ehemalige Trasse für den öffentlichen Personennahverkehr (heute Radweg) wird geringfügig verlegt, aber in ihrer Linienführung erhalten. Die Umwidmung der Bahnflächen ist für die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes vorgemerkt.

Auf Anregung der „Region Stuttgart“ soll dort ein Sondergebiet ausgewiesen werden. Das Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan ist bereits bei Gemeindeverwaltungsverband „Östlicher Schurwald“ anhängig.

3. Geltungsbereich:

Dieser Bebauungsplan umfasst eine Fläche von etwa 10.500 m². Das Gebiet liegt auf Markung Rechberghausen, die Umgrenzung geht aus dem Lageplan vom 9.3.2006 hervor.

4. Erfordernis der Planaufstellung:

Für die Neuordnung dieses Geländes gibt es einen dringenden Handlungsbedarf. So wurde dieses Bahngelände bereits in die vorbereitenden Untersuchungen für die Sanierung „Unterdorf“ einbezogen. Eine städtebauliche Ordnung ist dringend geboten. Rechberghausen liegt an der Entwicklungsachse Stuttgart-Ulm und ist als Kleinzentrum in der Verdichtungsrandzone innerhalb der Region Stuttgart ausgewiesen. Das Gebiet vom Bahngelände II grenzt unmittelbar an die Ortsmitte sowie an die Bundesstraße B 297 an. Es bietet sich daher geradezu an, als Standort für Einzelhandel und Wohnen, als Standort für Dienstleistungen aufgewertet zu werden. Es ist durch die Anbindung an die B 297 hervorragend an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen und infolge des Fahrzeugaufkommens von etwa 16.000 Fahrzeugen am Tag für Kunden und kundenorientierte Gewerbebetriebe attraktiv. Im Gegensatz zu einem Standort auf der Grünen Wiese ist jedoch auch die direkte und kurze fußläufige Anbindung an das Ortszentrum und an die Wohngebiete gegeben. All diesen Entwicklungsmöglichkeiten soll mit der Planung Rechnung getragen werden. In der Sitzung vom 20.07.2006 wurde dem Gemeinderat auch die städtebauliche Analyse des Bahnareals vorgestellt. Bei dieser Analyse wurden folgende Untersuchungen gemacht:

Lage und derzeitige Nutzung des Bahnareals, Charakterisierung der Umfeldnutzungen, Anbindung bzw. Wegverbindungen, mögliche Funktionen des Bahnareals, zusammenfassende städtebauliche Bewertung und Einordnung des Bahnareals. Danach grenzt dieses Bahngelände auf der östlichen Längsseite direkt an die viel befahrene Bundesstraße 297 an. An der westlichen Längsseite befindet sich ein attraktiver Grünzug mit einem Wasserlauf (Marbach). Die derzeitige Nutzung beinhaltet den Radweg auf der alten Bahntrasse, sowie die teilweise Nutzung als Parkplatz, in Teilen als Grünfläche und geringfügig eine Wohnnutzung entlang der B 297 im südlichen Bereich. Die derzeitige Nutzung ist wenig attraktiv. Die städtebauliche Analyse zeigt weiter auf, dass das Bahngelände II durch sehr viele Nutzungen des Einzelhandels, der Dienstleistungen sowie der Kultur usw. umgeben ist. Auch die öffentlichen Einrichtungen

gen wie Rathaus, Grundschule, evangelische Kirche, evangelischer Kindergarten, katholischer Kindergarten, katholisches Gemeindehaus, Feuerwehrhaus, Theater im Bahnhof, Kulturmühle, Aldi-Markt, Getränkemarkt, EDEKA-Aktivmarkt, um nur einige Beispiele zu nennen, sind unweit entfernt.

Zur Charakterisierung der Umfeldnutzungen ist in der Analyse festgehalten, dass sich der Schwerpunkt von Einrichtungen wie Einzelhandel, Dienstleistung (inklusive öffentlicher Einrichtungen, Gastronomie) sich teilweise in der direkten Umgebung sowie in der Hauptstraße (Unterdorf) befindet. Auch entlang der Bahnhofstraße befinden sich in Höhe des Bahngeländes II weitere Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen. Das erweiterte Bahnareal (Bahngelände I) ist durch Einzelhandelsnutzung (Lebensmitteldiscountmarkt Aldi), Getränkemarkt und Kultur (Theater im Bahnhof) geprägt. Südlich der Hauptstraße befinden sich die Grundschule und ein Kindergarten. Letzterer grenzt direkt an den benachbarten Grünzug. Ansonsten überwiegt in den beschriebenen Bereichen die Wohnnutzung.

Die Umgebung des Bahngeländes II weist somit eine Struktur auf, wie sie typisch ist für Mischgebiet (städtebauliche Analyse S. 6, 7 u. 8).

5. Erschließung und Versorgung:

Die äußere Erschließung für dieses Gebiet ist vorhanden. Auf diesem Gebiet können ober- und unterirdisch auch weitere Parkieranlagen und oberirdisch innere Erschließungsanlagen geplant werden. Nachdem die bisherige Trasse des Radweges zu erhalten ist, wird diese Trasse geringfügig verlegt, jedoch in ihrer Linienführung wie bisher erhalten. Die ehemalige „Bahnkreuzung“ soll, sofern die Bezuschussung erfolgt, eine Unterführung für den Radweg bekommen. Für die Zufahrt zum Marktgelände von der B 297 ist eine ausreichende Zufahrt vorhanden. Bei Bedarf kann die Einrichtung einer Linksabbiegespur mit Lichtzeichenanlage erforderlich werden. Auf dem Gebiet ist bereits ein Abwasserkanal vorhanden, ebenso ist ein Anschluss an die öffentliche Wasserversorgung an verschiedenen Stellen möglich. Der öffentliche Abwasserkanal ist in seiner Trasse zu sichern bzw. bei einer Überbauung auch bauseits zu schützen. Im übrigen müssen etwaige **Emissionen vom Parkplatzbereich durch ein projektiertes Gutachten im Zuge eines Bauantrages geprüft werden.**

Anbindung bzw. Wegeverbindungen zur Ortsmitte und zum Unterdorf, Bahngelände II: In der bereits zitierten städtebaulichen Analyse wird auf die direkte räumliche Nähe von Bahngelände und Ortskern, welche eine sehr gute Anbindung an das Straßennetz und die vorhandenen und geplanten Fußwege erkennen lassen, verwiesen. Dadurch werden grundsätzlich sehr positive gegenseitige Effekte zu erwarten sein. Zur Zeit befinden sich einige Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe im Bereich des Bahnhofgeländes und entlang der Bahnhofstraße. Zwischen dieser Ansammlung von Betrieben und im Ortskern besteht aktuell eine Lücke im Besatz mit frequenzintensiven Nutzungen. Das Bahngelände II stellt aufgrund der guten Vernetzung ein potenzielles Bindeglied zwischen diesen beiden Bereichen dar. Daher empfiehlt die städtebauliche Analyse hier eine frequenzintensive Nutzung.

Die Anbindung des Bahngeländes an das Fuß- und Radwegenetz ist grundsätzlich gewährleistet. Somit können Personen ohne eigene motorisierte Individualverkehrsmittel mit in die Versorgung integriert werden. Die Relevanz der Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz muss jedoch immer vor dem Hintergrund der jeweiligen Nutzung gesehen werden. Beispielsweise ist aus städtebaulicher Sicht eine fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen durchaus erstrebenswert. Faktisch wird der Einkauf leider zum Großteil per Auto erledigt.

Das maßgebliche Verkehrsmittel in Rechberghausen ist das Kraftfahrzeug. Auch im Ortskern dominiert der fließende und ruhende Kfz-Verkehr, Fußgänger und Radfahrer sind deutlich in der Minderheit.

Zusammengefasst ist das Bahngelände nach Abschluss der zusätzlichen Weganbindungen sehr gut in das örtliche Fuß- und Radwegenetz eingefügt. Das Areal ist hervorragend an den motorisierten Individualverkehr angebunden.

6. Zusammenfassende städtebauliche Bewertung des Bahnareals, Bahngelände II:

Die städtebauliche Analyse kommt zu folgenden Ergebnissen:

Lage: Das Bahngelände II grenzt an den südlichen Teil des Ortskerns von Rechberghausen an. Aufgrund der Nähe zu dem Ortskern und den Wohngebieten ist die Lage als städtebaulich integriert zu bezeichnen. In räumlich-funktionaler Hinsicht kann die Lage als voll integrierbar eingestuft werden, wenn die Anbindung (wie geplant) an die derzeitige Haupteinkaufslage realisiert wird.

Derzeitige Nutzung: Zurzeit wird das Bahngelände II als extensiv gepflegte Grünfläche, als Standort für drei Wohngebäude, als Parkplatz und als Radweg genutzt. Die aktuellen Nutzungen entsprechen größtenteils nicht dem Potenzial des Ortes: Die Wohnnutzung ist aufgrund der hohen Lärmbelastung nicht ideal platziert, die Grün- und Parkflächen sind eher unattraktiv und bedürfen einer Aufwertung. Die Nutzung als Radweg ist positiv zu beurteilen.

Aufwertung des direkten Umfeldes: Durch neue Nutzungen und eine angemessene Gestaltung der Bundesstraße mit Parkmöglichkeiten und Baumbepflanzung kann eine Aufwertung des gesamten Gebietes erreicht werden.

Umfeldnutzungen: Im Umfeld des Bahngeländes ist eine verhältnismäßig hohe Nutzungsmischung festzustellen. Es finden sich Einrichtungen aus Kultur und Kirche, Einzelhandel, Dienstleistung, Sport und Freizeit sowie Wohnnutzung. Die Umfeldnutzung *entspricht* der Struktur eines Mischgebietes nach § 6 BauNVO. Direkt an das Gelände angrenzend befindet sich ein Wasserlauf und eine Streuobstwiese als Ausläufer eines Grünzuges.

Wegeverbindungen: Das Bahnareal ist hervorragend an den motorisierten Individualverkehr angebunden und erlaubt frequenzintensive Nutzungen ohne einhergehende Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Auch die Einbindung in das Fuß- und Radwegenetz kann als gut beurteilt werden. Mit Abschluss der Arbeiten am Projekt „Grüne Mitte Rechberghausen“ wird dieser Zustand noch deutlich verbessert werden.

Geeignete Nutzungen: Das Gelände eignet sich sehr gut für die Nutzung als Einzelhandelsstandort. Die hervorragende verkehrliche Erreichbarkeit, die direkte Nähe zum Ortskern und zu mehreren Wohngebieten sowie die gute Sichtbarkeit sprechen für die Einzelhandelsnutzung. Durch eine solche frequenzintensive Nutzung können Ortskern und Bahnhofsgelände miteinander verbunden werden.

6.1 Potenziale für Wohnnutzung

Aufgrund der guten Einbindung und Anbindung an die Ortsmitte, ergeben sich bei geschickter Planung und Architektur auch gute Potenziale zum Wohnen. Auch "betreute Wohnungen" oder "altersgerechte Wohnungen usw. sind gut möglich.

An den Gebäuden in Bebauungsplangebiet sind bauliche Vorkehrungen gegen Verkehrslärm zu treffen.

7. Bewertung der Eingriffe in Natur und Landschaft:

Eine Bewertung der Eingriffe in die Natur und Landschaft ist zwischenzeitlich durch den Umweltbericht vom 31.07.2006, zuletzt geändert am 27.02.2007 erfolgt. Die notwendigen Eingriffe – insbesondere in den Ausläufer des als Biotop klassifizierten Grüngürtel entlang des Marbachs - sollen innerhalb und außerhalb des Gebietes ausgeglichen werden.

Im übrigen wird bekräftigt, dass die Oberflächenwässer von den Dachflächen und von den Verkehrsflächen mit Parkplätzen gesammelt und außerhalb des unmittelbaren Bahngeländes zum Marbach hin naturnah zur Versickerung gebracht werden sollen. Auf die textlichen Vorschriften wird besonders hingewiesen. Die Dach- und Oberflächenwässer werden über eine Pufferung in den Dachaufbauten und Flächenbefestigungen bzw. über Retentionszisternen bzw. -becken dem Vorfluter Marbach zugeführt.

Sofern die Belastungen stärker als Laga Z 1 sind, wird ausgeschlossen, dass eine Versickerung direkt auf dem Plangelände erfolgt. Somit müssen irgendwelche nachteilige Auswirkungen infolge möglicher Rest-Altlasten (siehe separater Abschnitt) nicht befürchtet werden. Durch den Aushub wer-

den die vorhandenen Altlasten im Wesentlichen entfernt, die verbleibenden Bodenmassen werden ausreichend gut abgedeckt.

Innerhalb des Bahngeländes II sind **insbesondere** folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Im Entwurf zum Bebauungsplan ist die Neuanlage von Pflanzstreifen mit standorttypischen Bäumen entlang dem Radweg und an der Bundesstraße geplant.
- Großbaumreihen entlang der B 297 und am Radweg binden die Gebäude in die vorhandenen, städtischen Strukturen ein.
- Die geplanten, intensiven Pflanzmaßnahmen mit Großbäumen sind geeignet, Lärm- und Staubemissionen von der angrenzenden Bundesstraße in gewissem Umfang zu mindern.
- Durch Pflanzgebote und Baumreihen mit tiefwurzelnden Bäumen soll die Leistungsfähigkeit des Bodens in seinen Schutzfunktionen gesteigert werden. Durch geeignete Planungsvorgaben im Bereich der geplanten Bauflächen sollen die bodenbelastenden Eingriffe minimiert werden, sodass ein Ausgleich für das Schutzgut Boden innerhalb des Plangebiets erfolgt.
- Der durch die Bewertungsfaktoren entstehende Mehrbedarf an Ausgleichsflächen wird außerhalb des Gebiets abgedeckt.

8. Altlasten

Das Gebiet des Bebauungsplanes umfasst laut einer Bodenuntersuchung vom 14. November 2005 **und vom 16.3.2007** von der BWU, Dettinger Straße 146, 73230 Kirchheim/Teck, vor allem eine aus Bodenaushub bestehende Auffüllung. Die maximale Auffüllmächtigkeit beträgt mehr als 6 m. Eine potenzielle Gesundheitsgefährdung von Menschen über den Wirkungspfad Boden-Mensch ist nach diesen Untersuchungen nicht zu erkennen. Auch der Wirkungspfad Boden-Grundwasser wurde untersucht. Diese Untersuchung von Sickerwasser ließ im Zusammenhang mit dem Aufbau des Untergrundes und der Tatsache, dass Grundwasser erst in Tiefen größer 6 m unter Gelände auftritt, erkennen, dass **nicht** mit einer Belastung des Grundwassers aus den oberen belasteten Horizonten der Auffüllung gerechnet werden muss. Die Bewertung zeigt, dass davon ausgegangen werden kann, dass der größte Anteil des Bodenaushubs in die Kategorien Z 1.1 und Z 1.2 fallen dürfte. Der Bodenaushub auf diesem Gelände sollte jedoch in jedem Fall beim Aushub geprüft, um eine geordnete Verwertung oder Entsorgung des Materials beurteilen zu können. Die Sonderungsprofile und die detaillierten Untersuchungsergebnisse können jederzeit bei der Gemeindeverwaltung eingesehen werden.

9. Vergnügungsstätten:

Vergnügungsstätten sind im Bebauungsplangebiet unzulässig. Dies ist aufgrund der besonderen städtebaulichen Situation der Gemeinde erforderlich. Zum einen soll dieser nahe Bereich zur Ortsmitte hin in seinem historisch gewachsenen Gefüge geschützt werden. Zum anderen sollen auch die weiteren Nutzungen des Theaters im Bahnhof usw. nicht beeinträchtigt werden.

Erfahrungsgemäß suchen die Betreiber von Vergnügungsstätten zentrale, stark frequentierte Gebiete, also Bereiche wie das Bahngelände von Rechberghausen, was jedoch zur qualitativen Verbesserung des Gebietes zu unterbinden ist.

Es ist damit zu rechnen, dass solche Einrichtungen in der Regel negative Folgewirkungen nach sich ziehen, wie etwa die Anhebung des Mietpreisniveaus für gewerbliche Räume, Sogwirkung auf Problemgruppen und Steigerung des Lärmpegels sowie auch reine Beeinträchtigung des Wohnwertes in der Umgebung. Insgesamt wird die Attraktivität für die sich umgebenden Nutzung und für die Bewohner dadurch erhalten.

Den Planungsabsichten der Gemeinde Rechberghausen wurde daher die Ansiedlung von Vergnügungsstätten zuwiderlaufen.

Ergänzung zum 09. 08. 2007 aufgrund der Anregung der Region Stuttgart sowie der Stellungnahme des LRA Göppingen vom 19.08.2007:

Infolge der Anregung der Region Stuttgart wird kein Mischgebiet, sondern ein Sondergebiet festgesetzt. In diesem dem Innenbereich der Gemeinde Rechberghausen zugehörigen Gebiet ist es verständlicherweise kaum möglich, eine ausgewogene Nutzung zwischen Wohnen und Gewerbe zu erreichen. Deshalb ist es sicher zweckmäßig, hier ein Sondergebiet auszuweisen.

Das Gebiet eignet sich hervorragend für Einzelhandel und nur bei geschickter Planung auch für das Wohnen. Dafür sind dann Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen (projektbezogen nach Bauantrag). Die Wohnungen können aber nur realisiert werden, wenn dafür ein Investor gewonnen werden kann.

Im übrigen ist festzustellen, dass der Bestand im Einzelhandel auch bezüglich der Sicherung für Rechberghausen zu bewerten ist. Rechberghausen hatte mit dem Edeka-Aktiv-Markt und dem Eurosparmarkt zwei Vollversorgungsbetriebe. Insofern ist es nur angemessen, dass in Rechberghausen ein zweiter Lebensmittelmarkt, ermöglicht wird.

Gutachten zur Ansiedlung großflächigen Einzelhandels/ Widerspruch zum Regionalplan

Gem. Plansatz 2.7.2 des rechtskräftigen Regionalplanes, sind großflächige Einzelhandelsbetriebe, die überörtliche Wirkung entfalten, in Kleinzentren wie Rechberghausen grundsätzlich nicht möglich. Nachdem ein Vollsortimenter mit maximal 1500 m² Fläche erstellt werden soll, wurde auf Anregung der Region Stuttgart ein Gutachten erstellt. In dem Gutachten sowie den Ergänzungen wurde bewiesen, dass ein Vollsortimenter von maximal 1500 m² Verkaufsfläche keine negative Auswirkungen bzw. überörtliche Wirkung entfalten. Die Gebote nach Einzelhandelserlass sind eingehalten.

Die GMA kam lt. Gutachten vom 23.4.2007 zu folgendem Ergebnis:

Empfohlen wird die Neuansiedlung eines Vollversorgers mit max. 1600 m² (inkl. Getränken). Zusätzlich ist die Neuansiedlung eines „Nonfoodmarktes“ von 500 m² möglich, wobei die Gemeinde Rechberghausen im Plangebiet lediglich 250 m² zulässt.

Nach Rücksprache mit der Region Stuttgart wurde durch ergänzendes Gutachten vom Juli 2007 die Auswirkungen insbesondere auf die Nachbargemeinden unter genauer Prüfung des Kongruenzgebotes geprüft. Eine Verletzung dieses Gebotes wurde darin verneint.

Auf die Anregungen der Stadt Göppingen, zur Beeinträchtigung der Einzelhandelsstruktur in Bartenbach wurde ebenfalls eine ergänzende Stellungnahme der GMA (vom 27.07.2007) in Auftrag gegeben, die Anregungen der Stadt Göppingen wurden darin genau geprüft und entkräftet.

Beschränkung des Warensortiments für nicht großflächigen Einzelhandel

Die im Plangebiet festgesetzte Fläche für den großflächigen Einzelhandel ist für die Versorgung der Bevölkerung mit zentrumsrelevanten und nahversorgungsrelevanten Gütern ist ausreichend (s. Gutachten der GMA).

Daher besteht aus städtebaulichen und planerischen Gründen kein Bedarf zusätzlichen zentrumsrelevanten und nahversorgungsrelevanten Einzelhandel in dem Gebiet zuzulassen. Das planerische Konzept soll neben zentrumsrelevantem und nahversorgungsrelevantem Einzelhandel die Versorgung der Bevölkerung insbesondere mit Handwerksgütern sowie Dienstleistungen gewährleisten.

Bestandteil dieses Bebauungsplanes sind die Gutachten der GMA vom April 2007, Juli 2007, sowie die Kurzstellungnahme vom 27.07.2007.

Derzeitige Bebauung:

Entlang der Bahnhofstraße (B 297) ist das Areal mit den Gebäuden Bahnhofstraße 24, Bahnhofstraße 20 und Bahnhofstraße 16 bebaut. Die Gebäude Bahnhofstraße 24 und 16 konnten bereits von der Gemeinde Rechberghausen erworben werden. Den Bewohnern werden andere Wohnungen vermittelt, so dass die Gebäude abgerissen werden können. Bezüglich des Gebäudes Bahnhofstraße 20 befindet sich die Gemeinde in konkreten Kaufverhandlungen mit den Eigentümer. Solange der Eigentümer das Gebäude nicht veräußert, besteht Bestandsschutz. Für den Eigentümer wird derzeit ein Ersatzobjekt gesucht.

Örtliche Bauvorschriften:

Da das Bahngelände als bisherige Brachfläche städtebaulich komplett neu gestaltet werden soll, ist es unabdingbar zur Durchführung baugestalterischer Absichten sowie zum Schutz dieses Ortsteils eine Satzung über örtliche Bauvorschriften zu erlassen. Die örtlichen Bauvorschriften sollen insbesondere die ansprechende Gestaltung sowie die städtebauliche Nachhaltigkeit des Geländes gewährleisten.

Erhöhung der Kappungsgrenze der Grundflächenzahl für Stellplätze

Im Bebauungsplan wird für die Errichtung der Stellplätze eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Dies überschreitet die grundsätzlich zulässige Grenze von 0,8 gem. § 19 Abs. 4 Satz 2 Bau NVO. Die Anhebung der Kappungsgrenze gewährleistet die Versorgung des großflächigen Einzelhandels mit den ausreichenden Stellplätzen und sorgt so für eine nachhaltige, zukunftsorientierte Planung. Aus städtebaulicher Sicht ist es besser Stellplätze zu kompensieren als eine eventuelle Beparkung der Bundesstraße und den damit verbundene Verkehrsproblemen in Kauf zu nehmen.

Weiterhin wurden die Belange des Umwelt- und Naturschutzes in der Regelung berücksichtigt. Sofern die GRZ für Stellplätze 0,8 überschreitet, ist als Ausgleich nicht mehr pro 15 sondern pro 10 Stellplätzen ein Baum zu pflanzen. Grundsätzlich werden durch die Erhöhung der GRZ für Stellplätze keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen, die zusätzlich versiegelt werden. Dies gewährleistet die Regelung dass die Stellplätze mit einer wasserdurchlässigen Oberfläche herzustellen sind.

Bezüglich der Lärmbelastung durch Umweltbeeinträchtigungen wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben.

Lärmschutz:

Grundlage für den Lärmschutz im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist das Gutachten des Büros Gerlinger und Merkle, Schorndorf vom 14.09.2007. Zum Schutz vor Lärmimmissionen sind Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Plangebiet zu realisieren. Entsprechende Lärmschutzmaßnahmen werden in den textlichen Vorschriften aufgenommen und sind vom jeweiligen Investor einzuhalten. Der im Gutachten prognostizierte Gewerbelärm geht derzeit im Lärmschatten der B 297 unter. Sollte aus irgendwelchen Gründen der Gewerbelärm aus dem Schatten der Verkehrsräusche heraustreten (z.B. bei Rückgang der Verkehrsdichte oder Bau einer Umgehungsstraße) wäre ggf. die Errichtung einer Schallschutzwand in der im B-Plan vorgesehenen Fläche zu prüfen.

Rechberghausen, den 12.09.2007

Reiner Ruf
Bürgermeister

