

**„Hitzler- St. Ulrichstraße
2. Teiländerung“**

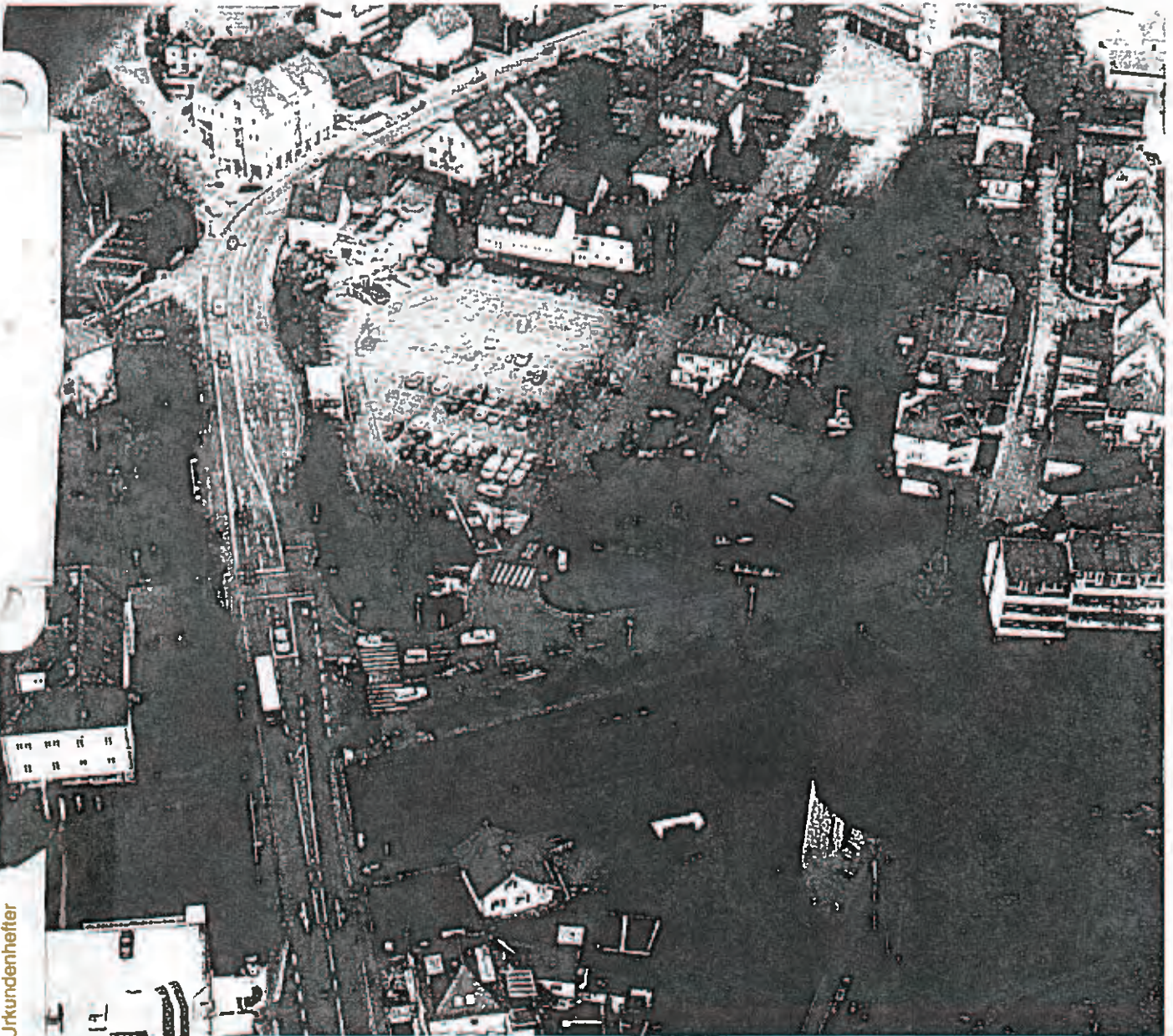
Textteil

Stadt Überlingen



2. Teiländerung
„Bebauungsplan
Hizler- / St.Ulrich-Strasse“
88662 Überlingen

Stand 27.08.1999



Pross & Niedermeyer Architekturbüro
Lindenstr.13
88662 Überlingen
Fon 07551-68913 / Fax 07551/970754

Auftraggeber

Stadt Überlingen
Stadtplanungsamt

Bahnhofstr. 4
88662 Überlingen

Bearbeitung

Pross & Niedermeyer
Architekturbüro
Lindenstr. 13
88662 Überlingen
Fon 07551-68913
Fax 07551-970574

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

SATZUNG

der Stadt Überlingen über die Aufstellung der 2. Teiländerung des Bebauungsplanes „Hitzlerstrasse / St.-Ulrich-Straße“.

15. SEP. 1999

Der Gemeinderat der Stadt Überlingen hat am ~~02.02.1998~~ die 2. Teiländerung des Bebauungsplanes „Hitzlerstrasse / St.-Ulrich-Straße“ unter Zugrundelegung folgender Rechtsvorschriften als Satzung beschlossen:

1. Baugesetzbuch (BauGB) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141).
2. In der Verbindung mit der 4. Verordnung der die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132).
3. 5. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes Planzeichenverordnung 1990-PlanV 90 vom 18.12.1990 (BGBl.1991 I S. 58).
4. Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) vom 08.08.1995 (GVBl. S. 617).
5. § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg in der Fassung vom 03.10.1983 (GBl.S. 578; ber.S. 720); zuletzt geändert durch Ges. vom 12.12.1991 (GBl. S. 860).
6. Verordnung der Landesregierung und des Innenministeriums zur Durchführung des Baugesetzbuches (DVO BauGB) vom 25.08.1987, (Ges.Bl. S. 329) zuletzt geändert durch VO vom 18.10.1993 (GBl. S. 629).

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

§ 1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich ergibt sich aus den Festsetzungen im „zeichnerischen Teil“ des Bebauungsplanes.

§2 Bestandteile des Bebauungsplanes

Die Satzung besteht aus:

Teil A	Planzeichnung M 1/500	vom 27.08.1999
Teil B	planungsrechtliche Festsetzungen	vom 27.08.1999
Teil C	örtliche Bauvorschriften	vom 27.08.1999
Teil D	nachrichtliche Übernahmen	vom 27.08.1999
Teil E	Hinweise	vom 27.08.1999

Der Satzung beigefügt ist:

1. Begründung vom 27.08.1999
2. Grünordnungsplan vom 27.08.1999

§ 3 Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne von § 75 LBO handelt, wer aufgrund von § 74 LBO ergangenen Bestandteile dieser Satzung zuwiderhandelt.

§ 4 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Überlingen, den - 6. OKT 1999



417.
Fornol
Bürgermeister

ANHANG

1. Pflanzlisten zum Massnahmenkonzept Grünordnungsplan

Pflanzliste 1 (Parkplatz)

Platane
Robinie (bruchssichere Sorten)
Eiche

Pflanzliste 2 (Busbahnhof)

Eiche als Säulenform
Hainbuche als Säulenform
Zierkirsche

Pflanzliste 3 (öffentliche Grünflächen und Servicegebäude)

Linde (Ergänzung der verpflanzten Linden durch gleichartige Bäume)
Kastanie
Ginkgo
Katsurabaum
Zierkirsche

Hinweis. am Stadtgraben Pflanzung von heimischen Gehölzen (Esche, Eiche, Ulme u. a.).

Pflanzliste 4 (Straßenbäume an der Wiestorstraße)

Robinie
Roteiche

Pflanzliste 5 (Grünflächen entlang von Bächen)

Bäume:
Schwarzerle
Korbweide
Traubenkirsche
Stieleiche

Sträucher:

Gewöhnlicher Schneeball
Purpurweide
Öhrchenweide
Faulbaum
Hasel
Pfaffenhütchen
Schwarzer Holunder

Pflanzliste 6 (sonstige öffentliche Grünflächen)

Bäume:
Eiche
Robinie
Zierkirsche
Zierapfel
Vogelkirsche
Judasblattbaum

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

Sträucher

sonnig trockene Standorte:

Felsenbirne

Liguster

Ölweide

Wolliger Schneeball

Schmetterlingsstrauch

Süßer Jasmin

Flieder

Rosen

u. a.

Roter Hartriegel

Hasel

Gemeiner Schneeball

Mispel

Pfaffenhütchen

Schwarzer Holunder

2. Abkürzungen

Die häufigsten im Text verwendeten Abkürzungen von Fachbegriffen sind:

AG	Arbeitsgemeinschaft
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBP	Bebauungsplan
DB AG	Deutsche Bahn Aktien-Gesellschaft
DB	Deutsche Bahn
DschG	Denkmalschutzgesetz
EFH	Erdgeschossfertighöhe
FNP	Flächennutzungsplan
GFZ	Geschossflächenzahl
GRZ	Grundflächenzahl
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan
LDA	Landesdenkmalamt Baden-Württemberg
LBO	Landesbauordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Nahverkehr
RAB	ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
UVM	Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg
VwV-GFVG	Verwaltungsvorschrift zur Durchführung GVFG
Z	Zahl der Vollgeschosse
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof
ZÖUA	Zentrale ÖPNV-Umsteiganlage
ZUP	Zentraler Umsteigepunkt

BEBAUUNGSVORSCHRIFTEN

Für die 2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“ der Stadt Überlingen

B. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNG (§ 9 ABS. 1 BAUGB)

1.0 Art und Mass der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

1.1 Art der baulichen Nutzung (MI gemäß § 6 BauNV)

Im Plangebiet sind Flächen als Mischgebiet, sowie die Fläche des Schlachthausgebäudes als Baugrundstück für den Gemeinbedarf festgelegt.

1.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch:

- Zahl der Vollgeschosse (Z)
- Grundflächenzahl (GRZ) zu berechnen nach § 19 BauNVO
- Geschossflächenzahl (GFZ) zu berechnen nach § 20 BauNVO

Für die Sonderfläche ZOB sind Baufelder für eingeschossige Fahrgastunterstände bis 4.50 m Höhe für die Unterfahrt von Bussen ausgewiesen.

Das Baufeld Schlachthof bleibt mit den Festsetzungen des derzeit rechtsgültigen Bebauungsplans erhalten.

Das Baufeld Bahnhof ist als Mischgebiet in geschlossener Bauweise mit einem Vollgeschoss (Z=1), GRZ = 0,5/ GFZ = 0,5 und einer maximale Dachhöhe von 6.00 m ab EFH festgesetzt.

GRZ und GFZ-Ziffern beziehen sich im Baufeld Bahnhof ausschließlich auf die Fläche des Grundstücks.

1.3 Zulässiges Maß der baulichen Nutzung

Die Anzahl der Vollgeschosse gilt als Höchstgrenze

2.0 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

2.1 Bauweise

Zulässig ist auf der Bahnhofsfäche eine offene Bauweise.

2.2 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind im Plan durch Baugrenzen festgesetzt.

3.0 Stellung der baulichen Anlagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Das Baufeld Bahnhof ist in Anlehnung an die Planung des Gutachterverfahren zu gestalten.

4.0 Höhenlage der Gebäude/Gebäudehöhe

(§ 9 Abs. 2 BauGB)

Für das Baufeld Bahnhof wird die EFH ü.N.N. mit 410.90 festgelegt.

Für die Baufelder gilt als Grundlage die Festlegungen der Nutzungsschablonen.

Für das Bahnhofsgebäude ist eine maximale Dachhöhe von 6.00 m ab EFH festgesetzt.

Für die Sonderfläche ZOB sind Baufelder für eingeschossige Fahrgastunterstände bis 4.50 m Höhe ausgewiesen.

5.0 Nebenanlagen

(§ 14 Bau NVO)

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen können, mit Ausnahme der als private Grünflächen im zeichnerischen Teil ausgewiesenen Flächen, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNV zugelassen werden.

6.0 Flächen für Stellplätze und Garagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Überdachte Stellplätze und Garagen sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. auf den ausdrücklich festgesetzten Flächen zulässig.

7.0 Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Bei den Gebäuden auf den südlichen Baufenster auf Fl. Stck. Nr. 633 (Schlachthausstr. 4 und 6), sowie auf Fl. Stck.Nr. 632/1 (Hochbildstrasse 2) und Fl.Stck.Nr. 1373 (Wiestorstrasse 29), Grund- und Hauptschule sind bei entsprechend schützenswerter Nutzung, Lärmschutzmaßnahmen an der Straßen zugewandten Gebäudeseiten entsprechend des Bundes-Immissionsschutzgesetz vorzusehen (siehe schalltechnische Untersuchung).

8.0 Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen

(§ 9 Abs. 2 Nr. 25a BauGB)

Der Grünordnungsplan ist Bestandteil des Bebauungsplanes. Pflanz- und Erhaltungsgebote im privaten Grundstücksbereich sind festgesetzt.

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

9.0 Aufschüttung , Abtragung, Stützmauern (§ 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB)

Die bestehenden und entstehenden Böschungskanten sind dem natürlichen Schüttungswinkel entsprechend zu erstellen und zu begrünen.

Zur Herstellung des Straßenkörpers sind in den an öffentlichen Verkehrsflächen angrenzenden Grundstücken unterirdische Stützbauwerke erforderlich. Diese sind vom jeweiligen Eigentümer zu dulden.

Die betroffenen Grundstücke sind der beigefügten Aufstellung zu entnehmen. Ebenso sind daraus ersichtlich:

- a. die Stützmauerlänge
- b. die Größe der Stützmauerhöhe
- c. die Ausdehnung des Stützmauerfußes (Sporn) in das Privatgrundstück

Desweiteren haben die Grundstückseigentümer die in das Privatgrundstück hineinragende Betonabstützung zur Befestigung und Haltbarkeit der Rabattplatten (zur Abgrenzung der Straßen und Gehwege) zu dulden.

C. ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

1.0 Äußere Gestaltung (§ 74 Abs. 1 Nr. 1)

Dachfläche

Für das Mischgebiet sind Flachdächer oder flachgeneigte Dächer mit einer Dachneigung von max. 10 Grad zulässig.

Die Dachdeckung ist aus einer nicht glänzenden und nicht spiegelenden Oberfläche zulässig. Eine Begrünung der Dachfläche ist zulässig.

Wandflächen

Großflächige glänzende oder glasierte Fassadenteile, sowie großflächig aufgetragene bunte oder glänzende Farben sind unzulässig.
Zulässig sind Naturtöne oder andere gedeckte Farbtöne, die auf die Farbgebung der umliegenden Bebauung abgestimmt sind und einen harmonischen Gesamteindruck des Gebietes nicht entgegenstehen.

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

2.0 Werbeanlagen

(§74 Abs. 1 Nr. 2)

Werbeanlagen im Mischgebiet müssen sich nach Größe, Form, Werkstoff, Farbgebung und Art der Anbringung der Architektur des Bauwerks, sowie den Landschaft-, Orts- und Straßenbild harmonisch anpassen. Werbeanlagen sind genehmigungspflichtig. Selbstleuchtende und blinkende Werbeanlagen sind unzuverlässig. Die Werbeanlagen sind entsprechend den örtlichen Bauvorschriften zum Schutz der Altstadt nach § 7 zu gestalten.

3.0 Einfriedungen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 3)

In den im Bebauungsplan ausgewiesenen Sichtfeldern sind Sichthindernisse jeder Art 0.70 m über Fahrbahnoberkante unzulässig. Im Innenbereich sind Zäune bis 0.60 m Höhe zugelassen. Entlang der Fahrbahn müssen die Zäune um 0.50 m von der Fahrbahnkante zurück versetzt sein.

3.0 Antennenanlage

(§ 74 Abs. 1 Nr. 4)

Es ist unzulässig, mehr als eine Antenne auf einem Gebäude anzubringen.

D. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

1. Kulturdenkmal

Die Überlinger Bahnanlage, die Teil der am 01.10.1901 eröffneten Bahnlinie Überlingen – Friedrichshafen ist, wurde auf Vorschlag des Landesdenkmalamt ins Denkmalsbuch gemäß § 12 DSchG eingetragen.

Das als Sachgesamtheit „Bahnanlage von 1901“ besteht aus dem Westtunnel mit beiden Eingangsportalen und Entlüftungsschacht im Scheerengraben dem Wiestoreinschnitt mit Brücke und Bahnwärterhäuschen (Wiestorstr. 6) dem Osttunnel mit beiden Eingangsportalen sowie dem Ostbahnhof (=Mühlenstr. 33).

E. HINWEISE

1.0 Bodenschutz

Bei allen Planungs- und Baumaßnahmen sind die Grundsätze des sparsamen und schonenden Umgangs mit dem Boden (§ 4 BodschG; §§ 1, 202 BauGB; §§ 1, 2 NatSchG) zu berücksichtigen.

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

Das vom Landratsamt Bodenseekreis – Amt für Wasser- und Bodenschutz – herausgegebene Merkblatt für den Bauherren: „Bodenschutz bei Bauarbeiten“; Juli 1995 ist zu beachten. Den Bauherren ist mit der Genehmigung jeweils eine Kopie dieses Merkblattes auszuhändigen. Bodenversiegelungen sind auf das unabdingbare Maß zu reduzieren. Innerhalb der Baugrundstücke sind nur wasserdurchlässige Beläge zugelassen. Auf Untergrundverdichtungen ist soweit als möglich zu verzichten.

2. Denkmalschutz

Fund von Kulturdenkmalen: Wer Wertsachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, daß an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, hat dies unverzüglich der Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen.

Sollten im Zuge von Erdarbeiten archäologische Fundstellen (z. B. Mauern, Gruben, Brandschichten) angeschnitten oder Funde gemacht werden (z. B. Scherben, Metallteile, Knochen) ist das Landesdenkmalamt, Abt. Archäologische Denkmalpflege unverzüglich zu benachrichtigen. Auf § 20 DSchG wird verwiesen.

Die Art der Dachdeckung und das Dachdeckungsmaterial sind einvernehmlich mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesdenkmalamt abzustimmen.

Die Wahl der Materialien, die Putzstruktur und sämtliche Farbgebungen an den Fassaden sind rechtzeitig vor Beginn, möglichst anhand von Musterflächen am Bau, mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesdenkmalamt abzustimmen.

3. Dachbegrünung

Es wird empfohlen, Flachdächer zu begrünen.

4. Niederschlagswasser

Es wird empfohlen, das anfallende Niederschlagswasser von Dachflächen zur Entlastung der Mischwasserkanalisation in den angrenzenden Bach einzuleiten.

5. Altlasten

Altlasten sind nicht bekannt; vor Baubeginn sind Altlasten zu erkunden.

6. Kommunale Kriminalprävention

Zur vorbeugenden Verbrechensbekämpfung ist auf die Vermeidung von Angsträumen zu achten. Diese wird insbesondere erreicht durch eine offene, übersichtliche, freundliche und gut angelegte Gestaltung der gesamten ÖPNV-Anlage.

Zusätzliche Sicherheit kann durch die Installation von Videoüberwachungsanlagen erreicht werden.

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

7. Planfertigung

Bebauungsplan:

Pross & Niedermeyer Architekturbüro
Lindenstr. 13 – 88662 Überlingen
Tel. 07551/68913

Grünordnungsplan

Planstatt für Landschaftsarchitektur und Umweltplanung
Johann Senner Dipl.-Ing.
Breitlestrasse 21 – 88662 Überlingen
Tel. 07551/9199-0

Projektplanung Bahnhof

H. Petran Architekturbüro
Obertorstr. 23 – 88662 Überlingen
Tel. 07551/9509-0

Ing.- Consult Haas & Partner
Karlstr. 138 – 76137 Karlsruhe
Tel. 0721/888782

Verkehrsplanung

Ingenieurbüro Görlitz
Alte Owinger Str. 62, 88662 Überlingen
Tel. 07551/5751

Katasterkarte

Staatliches Vermessungsamt – Dienststelle Überlingen
Bahnhofstr. 20, 88662 Überlingen
Tel. 07551/835-442

Schallgutachten

Verkehrsplanung G. Schulze Dipl.-Ing.
Ziegelei 5 – 88090 Immenstadt
Tel. 08323/51434

Aufgestellt:
Überlingen, den

Vom Gemeinderat beschlossen:
Überlingen, den 14.04.2008

Pross & Niedermeyer
Architekturbüro



Fornol
Bürgermeister

BEGRÜNDUNG

1. Erfordernis der Planaufstellung

Die große Kreisstadt Überlingen am Bodensee beabsichtigt gemeinsam mit der Deutsche Bahn AG den Regionalverkehr und gemeinsam mit dem Landkreis Bodensee und dem Land Baden-Württemberg den Nahverkehr auf der Schiene attraktiver zu gestalten und vermehrt Verkehr vom motorisierten Individualverkehr auf das öffentliche Verkehrsnetz zu verlagern.

Durch die Teiländerung des Bebauungsplanes Hizlerstraße / St.-Ulrich-Straße soll die Errichtung einer attraktiven Drehscheibe zur Verknüpfung der verschiedensten Verkehrsmittel Bahn, Bus, PKW, Fahrrad und Fußgänger ermöglicht werden. Die Teiländerung wird durch die Ausweisung der Fläche für den Busbahnhof und die dadurch bedingte neue Straßenführung notwendig.

In der Potentialanalyse "Zentrale ÖPNV-Umsteigeanlage Überlingen Mitte" vom Mai 1997 kommen die Gutachter Keiner-Leinweber-Pross zur abschließenden Aussage, daß die Einrichtung eines Bahnhofhaltepunktes Überlingen Mitte unter bestimmten Voraussetzungen (siehe Querverweise) und unter Inanspruchnahme von Zuwendungen nach dem GVFG realisiert, zu einer erheblichen Steigerung des Personenverkehrs auf der Schiene führen kann.

In einer zweiten "differenzierten Potentialanalyse Bahnhof Mitte" wurden 4 Szenarien nach Verkehrs- und Rentabilitätspotentialen untersucht. Mit dem errechneten induzierten Neuverkehr wird die Rentabilität für favorisiertes Szenario 4 (Schließung Bahnhof West, ZÖUA Zimmerwiese mit Bahnhaltestelle und ZOB) nachgewiesen und dessen Erstellung unter den untersuchten Rahmenbedingungen gerechtfertigt.

Es wird empfohlen, die Projekte möglichst umgehend und in zeitlicher Abstimmung zu koppeln und eine bautechnische Vorplanung in Auftrag zugeben.

Das Büro Haas Consult wurde mit dieser bautechnischen Vorplanung und das Büro Pross & Niedermeyer mit der 2. Teiländerung des BBP Hizlerstraße / St.-Ulrich-Straße beauftragt.

Das Gremium faßte am 02.02.1998, nach Anmeldung zum ÖPNV-Förderprogramm des GVFG vom 8.01.1997, den Aufstellungsbeschluß für die 2. Teiländerung des bestehenden Bebauungsplans Hizlerstraße / St.-Ulrich-Straße.

Im März 1998 wurden dem Gemeinderat vom Büro Pross & Niedermeyer vier städtebauliche Vorentwurfvarianten für den ZÖUA vorgelegt und als weiteren Planungsschritt das Ausschreiben eines Architekturwettbewerbs empfohlen.

Der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 22.07.1998 die Grundsatzentscheidung für den Bau einer Bahnhaltestelle mit Gebäude, eines ZOB und einer Kreisverkehrskreuzung mit einer neuen Anschlußstraße zur bestehenden Hizlerstraße getroffen.

Grundlage der Planfestsetzungen ist der vom Gemeinderat gebilligte Entwurf Büro Petran des „Gutachterverfahren zur Gestaltung der baulichen Anlagen im Bereich der Zentralen ÖPNV-Umsteigeanlage“ vom 22.07.1998.

Das Bahnhofgebäude mit Vorplatz liegt auf der stadtzugewandten, tieferliegenden Seite der Bahnanlage und fügt sich in den parkähnlichen Grünraum vor der Stadtmauer mit Aussicht auf den Rosenobelturn ein.

Die vorgeschlagene Verkehrslösung mit parallel zum Bahneinschnitt verlaufendem ZOB ist sparsam im Geländeverbrauch.

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

Kleindimensionierte und transparente Warteplatzdächer erhalten die Aussicht auf die denkmalgeschützte Bahnanlage und Stadtmauer.

Das strenge Ordnungsprinzip und die kurze fußläufige Erschließung an der Wiestorstrasse verbindet die einzelnen Verkehrselemente Bahn, Bus und MIV.

In einer vorgezogenen Bürgerbeteiligung sind die Bedenken aufgenommen und Inhalte des BBP-Vorentwurf / Konzeption ZÖUA erklärt worden. Die Verwaltung weist hierbei besonders auf das langsame Ausrollen der Züge im Tunnel zur neuen Haltestelle, die eingesetzten abgasärmeren, neuen Triebwagen und eine helle, attraktive Gestaltung der Bahnablage evtl. mit direktem Zugang zum Bahnsteig über den Stadtgraben hin.

Der Bahnhof ist über 3 Treppen und einen Aufzug in ausreichender Größe mit dem Bahnsteig verbunden. Auf der Zimmerwiese werden neben den Kurzzeitparkplätzen entlang der Wiestorstraße cirka 60 Parkplätze zur Verfügung stehen. Die neuen Stadtbus- und Bahnbuslinienführungen werden durch den ZOB als Verkehrsmittelpunkt verknüpft.

Die Stellungnahmen und formale Anmerkungen der vorgezogenen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sind in der Satzung berücksichtigt worden. Die Ampelanlage und Bushaltestelle an der Wiestorstrasse bleibt aus Sicherheitsgründen und wird durch ein neu zu installierende Busbevorechtigungssystem ZOB ergänzt.

Weiter wird von den Schulen eine Geschwindigkeitsbegrenzung der Wiestorstraße auf 30 km/h angeregt.

Die Offenlegung des Espachs sind im BBP und Grünordnungsplan enthalten und entspricht somit dem Gewässerentwicklungsplan.

Die Bahnanlage Wiestoreinschnitt mit Brücke und Bahnwärterhäuschen, sowie das Schulhaus sind als Kulturdenkmale ausgewiesen. Das Schiachthausgebäude dagegen ist als Kulturdenkmal nicht eingetragen.

Die Zimmerwiese selbst wird vom Landesdenkmalamt als Bereich, dessen siedlungsgeschichtliche Bedeutung an ihrer historischen Bebauung, ihren gewachsenen Freiräumen, Parzellenzuschnitten oder anderen historischen Strukturen ablesbar ist, beurteilt.

Das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg erhebt denkmalpflegerische Bedenken gegen das westliche Baufeld Bahnhof mit der Überbauung der denkmalgeschützten Bahnanlage und den beeinträchtigten Sichtbeziehungen der ebenfalls geschützten Stadtmauer und Stadtansicht.

Auf Grundlage der Wettbewerbsüberarbeitung ist das Baufeld verkleinert, der Anteil des Grüngürtels zum Stadtgraben und die fußläufige Verkehrsfläche erhöht worden. Um die Sichtbeziehungen zu wahren, sind die Vollgeschosse des Bahnhofsgebäudes und der Steganlage auf Z=1 mit max. Dachhöhe von 6.00 m über EFH (Durchfahrtshöhe 4.00 m und Tragwerkhöhe Dach) begrenzt.

Auf Wunsch der DB AG entfällt die Außenterrasse und Stützwand. Das Pflanzgebot wurde in Absprache mit dem Gartenamt vom Büro Senner aufgestellt und liegt der Begründung als Anhang bei.

Die vom Gemeinderat und in der Bürgeranhörung angeregte Öffnung der Bahnanlagenmauer zur direkten Erschließung des Bahnsteigs über den Stadtgraben wird von den Planern empfohlen, jedoch derzeit durch die zu erwartenden unverhältnismäßig hohen Kosten nicht weiterverfolgt.

Die Überarbeitung der Verkehrsanlagen, des Wegenetzes bis Stadtgraben, sowie des Bahnhofs und der Bahnsteiganlagen vom 9.2.1999 ist Grundlage für den BBP-Entwurf.

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

Zur Beurteilung der künftigen Lärmeinwirkung ist eine Schalltechnische Untersuchung für das Plangebiet beauftragt worden. Sich hieraus ergebende notwendige Maßnahmen werden unter Erschließung und Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage von Überlingen; und es umfaßt eine Fläche von ca. 19 407 qm.

Das Gebiet beinhaltet:

Grundstücke mit der Flurstücksnummer	633, 180, sowie eine Teilfläche von Fl.Stk.Nr. 632/1
Straßen und Wege mit der Flurstücksnummer	782/3, 1373/5, 182, 181/7, 181/8, 238, 181/1, 633, 3770/6, 3770/7, 180/2, 178

Um das Baufenster für das Bahnhofsservicegebäudes sicherzustellen, wird die Gebietsabgrenzung um die Grundstücke mit den Flurstücksnummern 180 und 180/2 sowie dem Bahngraben erweitert. Für den Straßenausbau der Wiestorstraße mit Friedhofskreisel wird das Plangebiet um die Fläche der Wiestorstraße ergänzt.

3. Einordnung in den Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan vom 04.1994, geändert 08.11.1994, ist das Plangebiet als Fläche für den Gemeinbedarf ausgewiesen.

Planausschnitt FNP



2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

Von der zukünftigen ÖPNV-Anlage Zimmerwiese ist das Schulgebiet St. Katharinen, sowie die nord-westlichen Wohn- und Mischgebiete und das Feuerwehrgebäude über die Schlachthofstraße erschlossen.

Nach Süd-Ost begrenzt Wohnbebauung das Gebiet, welche über die Hizlerstraße erschlossen sind. Der Stadtgraben mit den eingetragenen Kulturdenkmalen Rosenobelschanze, Grün- und Wasseranlage (Wasserfall und Bachlauf) grenzt das Bebauungsplangebiet nach Süden gegen die Altstadt ab. Durch den Stadtgraben ist das Plangebiet von der Altstadt fußläufig erreichbar.

Nach Süd und Süd-Westen schließt sich hinter dem Bahnwärterhäuschen Wohnbebauung und der Altstadtteil „Dorf“ an.

6. Art und Maß der baulichen Nutzung

Auf Grundlage der vom Gemeinderat gebilligten Planung des Gutachterverfahren zur Gestaltung der baulichen Anlagen im Bereich der Zentralen ÖPNV-Umsteigeanlage sieht die Bebauungsplanung die Teilung der öffentlichen Bedarfsfläche in 12 differenzierte Nutzungsfelder vor.

In den 4 öffentlichen Grünflächen sind die Festsetzungen für Bestand und Neuanpflanzungen enthalten. Ein Gestaltungskonzept ist im Grünordnungsplan vorgeschlagen und in Anlage mit einer Pflanzliste festgesetzt. Art und Maß der baulichen Nutzung der 2 Baufelder ist in den Nutzungsschablonen des zeichnerischen Teils definiert.

Die Nutzung der 6 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind dem zeichnerischen Teil zu entnehmen.

Der Standort für Touristenbusse wurde bewußt zwischen die angrenzenden Privatgrundstücke und der neuen Straßenführung der Schlachthausstrasse gelegt, um einen möglichst großen Abstand zwischen der verlegten Schlachthausstrasse und den Privatgrundstücken zu erreichen. Zwischen der Straßenverkehrsfläche und den Privatgrundstücken ist zusätzlich ein Grünstreifen mit Baumreihe, ein Gehweg und die Busparkspur vorgesehen.

Die Verlegung der Busparkplätze an das Schlachthaus würde die neue Straße ca. 3,0 m näher an die Privatgrundstücke rücken. Die Lärmimmissionen wären damit ungleich höher als durch die lediglich zeitweise genutzten Busparkplätze. Bei einer Verlegung der Busspur vor das Schlachthaus würde zudem einer der drei Busparkplätze entfallen. Die Zulieferung des Schlachthauses von der Schlachthausstraße ist dann nicht mehr möglich. Sie müßte neu organisiert werden, evtl. um das Kunkelhaus herum. Bei einer Verschiebung der Straße gegen Norden um 3 m wird die Funktionsfähigkeit der ZOB beeinträchtigt, da die Schleppkurven der Busse nicht mehr eingehalten werden.

Für die Sonderfläche ZOB sind Baufelder für eingeschossige Fahrgastunterstände bis 3.50 m Höhe für die Unterfahrt von Bussen ausgewiesen.

Das Baufeld Schlachthof bleibt mit den Festsetzungen des derzeit rechtsgültigen Bebauungsplans erhalten.

Das Baufeld Bahnhof ist als Mischgebiet in geschlossener Bauweise mit einem Vollgeschoss (Z=1), GRZ = 0,5/ GFZ = 0,5 und einer maximale Dachhöhe von 6.00 m ab EFH festgesetzt.

7. Erschließung und Lärmschutzmaßnahmen

Die Verkehrsanbindung des Plangebiet ist über die Wiestor-, Schlachthaus- und Hizlerstraße, sowie über den neu herzustellenden Kreisverkehr mit einem $d = 30,00$ m und die neue Anbindungsstraße zur Schlachthausstraße sichergestellt.

Die Unterbringung des privaten ruhenden Verkehrs erfolgt grundsätzlich auf den Grundstücken. Die Stellplätze des Bahnwärterhauses sind mit einem Carport als Grenzbebauung zum Bahnhof ausgewiesen.

Aufgrund der Schalltechnischen Untersuchung des Büro Schulze vom 01.04.1999 sind Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Durch den Neubau des Straßenabschnittes zwischen der Hizlerstraße und dem künftigen Kreisverkehr zur Hochbild- und Wiestorstraße entstehen entlang des Neubauabschnittes Lärmimmissionen, die

- an den südlich davon liegenden Gebäuden Schlachthausstraße 4 und 6 über dem Grenzwert von 64/54 dB(A) nachts/tags für Mischgebiete liegen. Lärmschutzfenster am Gebäude 6 (Kunkelhaus) sind nötig.
- am östlich davon liegenden Gebäude Schlachthausstraße 1 etwas unter dem Grenzwert bleiben,
- am Eckgebäude Hochbildstraße 2 an den westlichen Gebäudeseiten zum Kreisverkehr hin nachts über dem Grenzwert sind. Dieser wird auch auf der straßenseitigen Ausstellungsfläche am Tag überschritten. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern ergibt sich aus der Berücksichtigung einer rauhen Oberfläche des Innenrings im Kreis.

Wegen der Nähe der Gebäude mit schützenswerten Nutzungen zum Kreisverkehr wird empfohlen darauf hinzuwirken, dass der Innenring des Kreise

- entweder möglichst lärmarm befahren werden kann (durch glattes Pflaster oder kein Pflaster im Innenring) oder durch den Bau eines Bords zwischen Innenring und Kreisfahrbahn möglichst selten, d. h. nur von LKW und Bussen, überfahren wird. Der Kreis wird dann sehr langsam befahren.
- am Schulgebäude 29 der Wiestorschule, die jedoch vor kurzem mit Lärmschutzfenster versehen worden ist.

Die genannten Lärmimmissionen ergeben sich im wesentlichen aus dem Straßenlärm. Die Berechnung geht von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Hizlerstraße und dem neuen Straßenabschnitt aus. Bewegungsvorgänge durch Parken von Bussen und PKW haben geringen Einfluß auf die Beurteilungspegel an den Gebäuden.

Die Berechnung der insgesamt fünf Stellplätze für Touristenbusse und alle Pkw-Stellplätze erfolgte mit dem Berechnungsverfahren der bayerischen Parkplatzlärmstudie. Diese Verfahren wurde in Hinblick auf eine auf der sicheren Seite liegenden Berechnungsweise gewählt, da damit etwas höhere Immissionspegel als mit dem Berechnungsverfahren der RLS-90 ermittelt werden.

Der genannte Zuschlag des Parkplatz „Zentrale Omnibushaltestelle“ von 11 dB (A) berücksichtigt die erhöhte Störwirkung für Vorgänge wie Starten, beschleunigte Abfahrt, Türöffnen/-schließen und Druckluftgeräusche. Zuschläge für Nebengeräusche wie Unterhaltungen sind in den Zuschlägen der bayerischen Studie generell auch enthalten.

Die aufgelisteten Randbedingungen zeigen, daß im vorliegenden Fall trotz der Nähe von 3 Busstellplätzen zum Gebäude Schlachthausstrasse 1 und trotz der tatsächlich zu erwartenden Geräuscheinwirkung durch Klimaanlage der Busse im Stand keine zusätzliche Beeinträchtigung

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

an den nächstgelegenen Immissionsorten des Gebäudes Schlachthausstrasse 1 zu erwarten ist, die zu einem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bzw. zu einer Überschreitung des Grenzwertes von 64/54 dB(A) in Mischgebieten führen könnten. Diese Vergleichsberechnung bestätigt die Einschätzung, daß ein anhaltendes Geräusch durch betreiben der Klimaanlage eines Busses zwar als zusätzliche Lärmquelle an den nächstgelegenen Gebäuden zeitweise vorhanden sein wird, daß es sich jedoch vom ständig einwirkenden Fremdgeräusch der Straße nicht deutlich abheben wird.

In den Bewegungszahlen der Busse ist berücksichtigt, daß die Hälfte der Busparkplätze erst während der Nacht nach 22 Uhr geleert wird. Die Ausführungen zeigen, daß auch eine Verdopplung dieser Zahl, d. H. wenn alle Busse erst nachts wegfahren würden, geringe Auswirkungen auf die Beurteilungspegel hätte. Längsneigungsverhältnisse des neuen Straßenabschnittes wurden in der Untersuchung berücksichtigt. Da der neue Straßenabschnitt im Bereich zwischen Schlachthausstraße und Kreisverkehr nur Steigungen bis 4% aufweist, beträgt der Zuschlag im gesamten Bereich $DS_{Stg}=0$ dB(A), d. h. die Steigung ist nicht so stark daß sich nach RLS-90 daraus eine erhöhte Störwirkung ergeben würde. Die nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90 ermittelten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern.

8. Grünordnung

In den 4 öffentlichen Grünflächen sind die Festsetzungen für Bestand und Neuanpflanzungen enthalten.

Private Grünflächen sind im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans dargestellt.

Für die Begrünung der zentralen Parkfläche ist der Gestaltungsvorschlag des Grünordnungsplans vorgesehen. Bei Veränderung der Stellplatzanordnung ist die Mindestanzahl von 16 Bäume festgesetzt.

Für das Baufeld Schlachthaus und Grünfläche Nord-Ost (parallel zu Touristikbus-Parkfläche) wird die Renaturierung des Espach bzw. Nellenbach empfohlen. In Absprache mit dem Gartenamt und Büro Senner ist eine Pflanzliste erstellt worden – siehe Anhang.

9. Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet ist durch die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen erschlossen. Die Wasserver- und entsorgung des Plangebietes erfolgt durch den Anschluß an das bestehende, öffentliche Leitungsnetz der Schlachthaus-, Hizler und Wiestorstraße.

Die Strom-, Gas- und Telefonversorgung ist durch die bestehenden Leitungsnetze der Schlachthaus-, Hizler und Wiestorstraße und der zukünftigen ZOB-Verkehrsfäche gesichert.

10. Gestaltung des Geländes und der Freiflächen.

Durch baurechtliche Festsetzungen wird eine straßen- und wegbegleitende Grünvernetzung mit den Grünanlagen des Stadtgrabens, die Renaturisierung und Offenlegung des Espachs sowie die Grüneinfassung der Privatgrundstücke gefordert.

Im Bebauungsplan werden diese Areale mit den Böschungen, private Grünflächen sowie Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind, festgelegt.

11. Denkmalschutz

Die Bahnanlage Wiestoreinschnitt mit Brücke und Bahnwärterhäuschen, sowie das Schulhaus sind als Kulturdenkmale ausgewiesen. Das Schlachthausgebäude dagegen ist als Kulturdenkmal nicht eingetragen.

Die Zimmerwiese selbst wird vom Landesdenkmalamt als Bereich, dessen siedlungsgeschichtliche Bedeutung an ihrer historischen Bebauung, ihren gewachsenen Freiräumen, Parzellenzuschnitten oder anderen historischen Strukturen ablesbar ist, beurteilt.

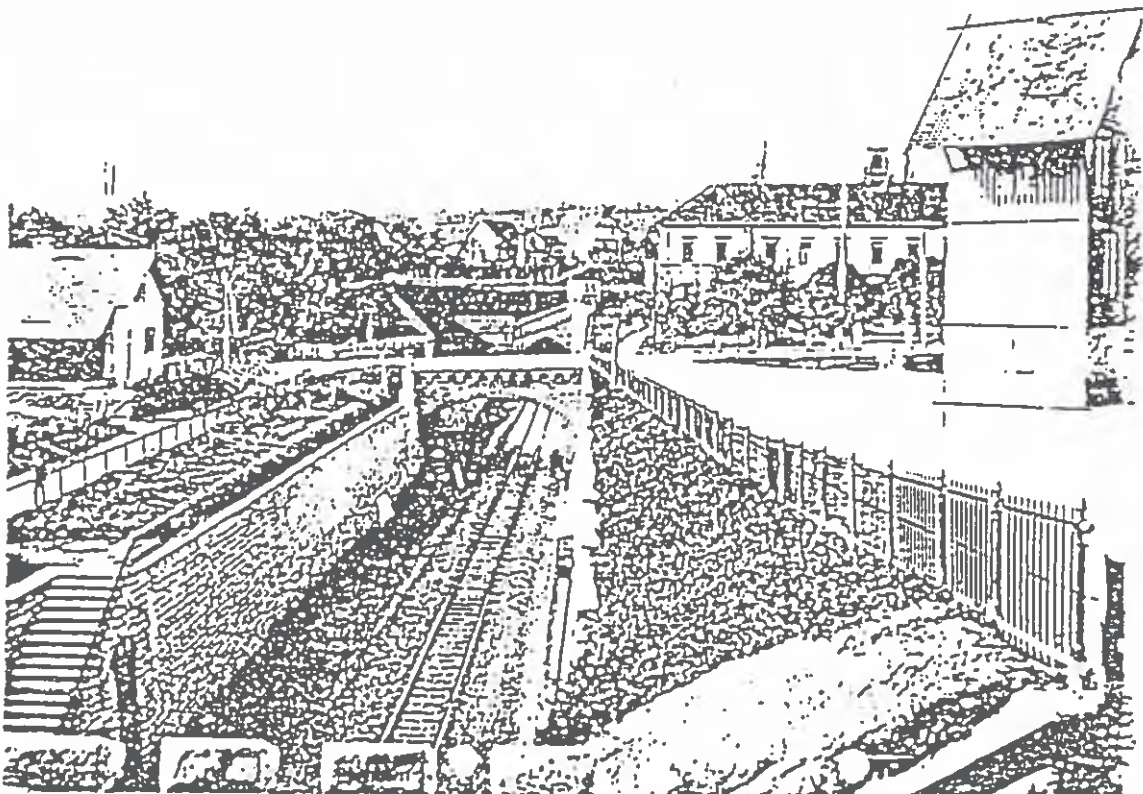
Südwestlich des Gebietes schließt unmittelbar die nach § 28 (1) Nr. 3 DschG als Sachgesamtheit, als Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung, der Stadtgraben mit den eingetragenen Kulturdenkmälern Rosenobelschanze, Grün- und Wasseranlage (Wasserfall und Bachlauf) an.

Zugleich besteht über den Stadtgraben hinweg eine direkte Sichtbeziehung zu der Rosenobelschanze, ein Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung gemäß §12 DSchG.

Im Sinne von § 15 (3) DSchG ist der südwestliche Teil des Plangebietes somit zur engsten Umgebung der vorgenannten Kulturdenkmale zu zählen und für das Erscheinungsbild von hoher Bedeutung. Ausreichend Abstandsflächen und Höhenbeschränkung der baulichen Anlagen sind daher in der Nutzungsschablone Bahnhofsbaufeld festgesetzt.

Die geforderten freien Sichtbeziehungen auf die o.g. Baudenkmäler werden durch die Festsetzungen der eingeschossigen Bahnhofsbebauung auf dem tieferliegenden (gegenüber der Zimmerwiese) Baufeld Bahnhof gewährleistet.

Die vorgesehenen Tiefbauarbeiten greifen eventuell in historischen Boden ein. Es ist daher mit dem Anschneiden von archäologischen Funden und Befunden zu rechnen. Um die notwendige archäologische Begleitung sicherzustellen, ist der vorgesehene Arbeitsverlauf mit dem LDA abzustimmen.



12. Kosten und Finanzierung

Nach Vorliegen des Ideenwettbewerbes und des Bebauungsplanes (BPL) wurden die GVFG-Zuschußanträge überarbeitet.

Dabei wurden auch die Brücken und die dazugehörigen Zuwegung im Rosenobelgraben vom Schienenhaltepunkt bis etwa in Höhe des Anwesens Lutz mit in die Anträge aufgenommen.

- **Zentraler Umsteigepunkt (ZUP) Mitte mit öffentlich. WC und überdachten Fahrradabstellplätzen.**

In den Haushaltsplänen 1997 bis 1999 wurden hierfür 2,15 Mio. eingestellt. Die detaillierte Kostenrechnung für den GVFG-Antrag beträgt 2.353 Mio. Hinzu kommt das Honorar mit ca. 0,235 Mio. Somit ergeben sich Gesamtkosten von 2.588 Mio. Damit ist eine Mittelaufstockung von 438.000,- DM erforderlich. Von diesen Gesamtkosten sind für Belagsarbeiten und Randsteinversetzung an der L200 und für Grunderwerb vom Land ca. 170.000,- DM in Abzug zu bringen.

Der bereinigte Gesamtaufwand für die Stadt ergibt somit ca. 2,4 Mio. DM.

Gegenüber dem ursprünglichen Ansatz ergibt sich damit eine Kostensteigerung von 250.000 DM. Diese Steigerung resultiert aus Programmerweiterungen im Straßenbegleitgrün, den überdachten Fahrradabstellplätzen und nicht vorhersehbaren Leitungsumlegungen.

- **Schienenhaltepunkt „Mitte“ mit Brücken und Zuwegung im Ronenobelgraben bis Anwesen Lutz.**

In den Haushalten 1997 bis 1999 wurden bislang 2,2 Mio. eingestellt. Der uns nun vorliegende GVFG-Antrag der DB-AG beläuft sich auf 3.333 Mio. Hinzu kommt das Honorar mit ca. 0,330 Mio.

Somit ergeben sich Gesamtkosten von 3.663 Mio.

Die erhöhten Kosten – mit 1.463 Mio. begründet die DB-AG mit folgenden Programmerweiterungen

- Kragplatte mit Pfahlgründung	ca. 600.000,- DM
- Verkehrssicherung nach neuer Vorschrift	ca. 120.000,- DM
- Anteilige zuschufähige Kosten des Bahnhofsgebäude	ca. 90.000,- DM
- Eine zusätzliche Treppenanlage mit Wegeführung zur Friedhof – Zahnstraße	ca. 100.000,- DM
- Sanierung und Verlängerung der vorhandenen Treppenanlagen	ca. 60.000,- DM
- Brücken und Zuwegung im Rosenobelgraben bis Lutz Mehrkosten	ca. 150.000,- DM
- Betriebstechnische Ausrüstung Mehrkosten durch erhöhten Sicherheitsstandard, sowie Video-Überwachung	ca. 350.000,- DM

- **Die Weiterführung des Stadtzuganges vom Anwesen Lutz bis Renker**

bezieht sich auf der Grundlage des Entwurfes der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Görlitz, Senner und Petran.

Diese Kosten sind nicht zuschufähig und damit auch nicht im Antrag enthalten.

ca. 180.000,- DM

2. Teiländerung Bebauungsplan „Hizler- / St.-Ulrich-Strasse“

- **Gestaltung des Umfeldes am Rosenobelturm mit aufgestautem Graben**
Mehrkosten ca. 150.000,- DM
Diese Mehrkosten sind nicht durch GVFG-Zuschüsse abgedeckt.
- **Fußweg ZUP über den Tunnelkopf zum Graben und Fußweg vom Rosenobelturm zur Gradebergstraße** ca. 45.000,- DM
ca. 20.000,- DM
Diese Kosten sind ebenfalls nicht förderfähig
- **Umgestaltung des Parkplatzes mit Bepflanzung und Kassenautomat** ca. 425.000,- DM
Diese Kosten sind ebenfalls von der Stadt frei zu finanzieren (Vollausbau)
Diese Kosten können auf das Notwendigste reduziert werden, in dem nur die Markierung geändert wird und Belagsausbesserungen vorgenommen werden. ca. 44.000,- DM
- **Planungskosten für Nr. 3 bis Nr. 6** *
Planungskosten bei einer 100 % igen Beauftragung (Leistungsphase 1 bis 9) belaufen sich auf ca. 76.900,- DM
Im Moment nur bis zur Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) zu beauftragen ca. 23.500,- DM
- **Vordach Servicegebäude** ca. 235.000,- DM
Das Vordach kann von der DB AG im Rahmen der Pachteinnahmen nicht finanziert werden. Es ist aus gestalterischen und funktionalen Gründen wünschenswert.
Diese Kosten werden nicht bezuschußt.
Nach Mitteilung der Bahn AG tritt die DB-AG bezgl. des Baues des Schienenhaltepunktes als Auftraggeber auf.
Die Stadt muß für die Planungs- und Komplementärkosten aufkommen.