II. TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

TEIL A: BAUPLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN gemäß § 9 BauGB i.V.m.d. BauNVO

1. Art und Maß der baulichen Nutzung (gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

1.1 Art der baulichen Nutzung.

1.1.1 Als Art der baulichen Nutzung wird ein besonderes Wohngebiet festgesetzt (WB, § 4a BauNVO).

1.1.2 Die in § 4a Abs. 3 Nr. 2 und 3 BauNVO ausnahmsweise zugelassenen Nutzungen sind nicht zulässig.

1.1.3 Gemäß § 4a Abs. 4 Nr. 2 BauNVO wird festgelegt, daß 60 % der grundstücksbezogenen Geschoßfläche für Wohnen zu verwenden ist. Dies gilt nicht für den als Tiefgarage ausgewiesenen Grundstücksbereich.

1.1.4 Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 wird für den in den zeichnerischen Festsetzungen mit TG bezeichneten Bereich die Art der Nutzung als öffentliche Tiefgarage festgesetzt (§ 12 Abs. 1 BauNVO). Dabei wird weiter festgesetzt, daß für die Bereiche TG 1 und TG 2 jeweils dreigeschossige Parkdecks als Nutzung bestimmt werden. Bezogen auf die alte Geländeoberkante sind im Bereich TG 1 zwei Geschosse unterhalb der Geländeoberfläche sowie ein Geschoß darüber, und im Bereich der TG 2 drei Geschosse über der Geländeoberfläche festgesetzt (§ 12 Abs. 4 BauNVO).

1.1.5 Gemäß § 4a Abs. 4.1 wird festgesetzt, daß im Dachgeschoß über der Tiefgarage nur Wohnungen zulässig sind.

1.2 Maß der baulichen Nutzung

1.2.1 Das Maß der baulichen Nutzung ist in den Nutzungsschablonen im zeichnerischen Teil festgeschrieben. Garagen als eigenständige Baukörper werden gemäß § 21a Abs. 3 BauNVO nicht auf die zulässige Grundfläche angerechnet.

2. Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

2.1. Im Planungsgebiet ist abweichende Bauweise festgelegt. Diese Festsetzungen entsprechen der vorhandenen Bebauungsstruktur (freistehende Häuser, hohe Grundstücksausnutzung, Grenzbebauung, schmale Traufgassen), (§ 22 Abs. 4 BauNVO).

2.2 Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baulinien und Baugrenzen gekennzeichnet (§ 23 BauNVO) und beziehen sich auf Festsetzungen oberhalb der alten Geländeoberfläche (§ 16 Abs. 5 BauNVO)

2.3 Die Stellung der baulichen Anlagen ist durch Eintragung der Firstrichtung festgesetzt und orientiert sich im wesentlichen am Bestand.

3. Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

3.1 Gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO sind Garagen und Stellplätze nur auf den dafür ausgewiesenen Flächen zulässig. Ansonsten sind Garagen in den überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, wenn sie in das Gebäude einbezogen sind.

3.2 Die in § 14 Abs. 2 BauNVO aufgeführten Nebenanlagen sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, soweit sie der Ver- und Entsorgung des Gebietes dienen.

4. Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

4.1 Die öffentlichen Verkehrsflächen sind durch entsprechenden Planeintrag im zeichnerischen Teil gekennzeichnet.

5. Freiflächen

5.1 Die öffentlichen Grünflächen sind durch entsprechenden Planeintrag im zeichnerischen Teil gekennzeichnet.

6. Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

6.1 Wege, Stellplätze und Zufahrten sind in Form von Rasengittersteinen oder Fugenpflaster auszuführen. Dabei ist für ausreichendes Substrat für das Rasenwachstum, insbesondere über der Tiefgarage zu sorgen. Fußwege können auch in Form einer wassergebundenen Decke hergestellt werden.
Die vorgenannten Bestimmungen gelten nicht für die Hauptstraße, die Straße Am Alten Spital sowie die Uttengasse und die sie jeweils begleitenden Fußwege.

6.2 Eine intensive Dachbegrünung (Bepflanzbarkeit bis hin zu kleinen Bäumen) ist außerhalb der Wege, Stellplätze und Zufahrten auf der Tiefgarage zu verwirklichen.

6.3 Eine extensive Dachbegrünung wird für Dächer unter 22,5 Grad Neigungswinkel gefordert (z.B. Mager-Rollrasen).

6.4 An allen Gebäuden im Gebiet sind die Fassaden in dem Umfang zu begrünen, wie dies der Grundflächenzahl - ausgedrückt in qm entspricht.
Sofern der oben genannte Umfang der Fassadenbegrünung nicht möglich ist, können andere Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden wie z.B.:
- Dauerhafte Anlage und Unterhaltung eines naturnahen Teiches mit einer Wertigkeit von: 1 qm Teichfläche entspricht 10 qm Fassadenbegrünung oder
- die Gestaltung von Stellplätzen im Freien mit intensiv berankten Pergolen in einer Wertigkeit von 1 qm Pergola (horizontale, evtl. auch vertikale Fläche) entspricht 2 qm Fassadenbegrünung oder
- Großbaumpflanzungen über die im Bebauungsplan festgesetzen Maßnahmen hinaus in einer Wertigkeit von 1:10, wobei 1 m Höhenwachstum (des durchschnittlich zu erwartenden Höhenwachstums der gewählten Baumart) 10 qm Fassadenbegrünung entspricht.

6.5 Straßenraumseitige Fassaden denkmalgeschützter Gebäude sind von einer Fassadenbegrünung auszunehmen, so daß sich die zu begrünende Fläche dieser Gebäude um den prozentualen Anteil der straßenseitigen Fassade an der Gesamtfassade vermindert.

6.6 Für die im zeichnerischen Teil sowie aus den textlichen Festsetzungen hervorgehenden Pflanzmaßnahmen sind mit Ausnahme der Fassadenbegrünung grundsätzlich standortheimische Pflanzen zu verwenden.

7. Höhenlage der Gebäude (§ 9 Abs. 2 BauGB)

7.1 Die Höhenlage der Gebäude ist durch den Bestand vorgegeben, mit Ausnahme des Teilbereichs der Tiefgarage. In den übrigen Bereichen ist sie bei Neubau in der Baugenehmigung festzulegen.

7.2 Im Bereich der Tiefgarage gelten die Eintragungen des zeichnerischen Teils des Bebauungsplanes. Dabei bedeuten die einzelnen Angaben:

- Mit Oberkante 641,75 m über NN wird die konstruktive Deckenoberkante der Tiefgarage über dem 3. Geschoß verstanden,
- mit der Höhenangabe Oberkante 639,05 m über NN wird die Fußbodenoberkante des 3. Geschosses der Tiefgarage 1 und
- mit Oberkante 640,40 m über NN wird die Fußbodenoberkante des 3. Parkgeschosses der Tiefgarage 2 verstanden.

Die Höhenlage der U-förmigen Wohnbebauung über der Tiefgarage wird bestimmt über Baugrenzen, Baulinien sowie die in der Nutzungsschablone vorgegebenen Dachneigungen.

8. Denkmalschutz (§ 9 Abs. 4 BBauG i.V.m. Denkmalrecht)

8.1 Im Bereich der Tiefgarage sind archäologische Belange sicherzustellen.

TEIL B: BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN gemäß § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 73 LBO

1. Gebäudefassaden

1.1 Gebäudefassaden sind so zu gliedern, daß ein konstruktiver Gebäudestoß ausgebildet wird, so daß in der Fassadenabwicklung der Eindruck von aneinandergebauten Einzelgebäuden entsteht.

1.2 Obergeschoß und Erdgeschoß sind in Material und Farbe einheitlich zu gestalten. Gemauerte und gegossene Fassaden sind zu verputzen.

1.3 Fassadenverkleidungen in Form von Kunststoff-, Blech- und Asbestzementplatten o.ä. sind nicht zugelassen.

1.4 Die farbliche Gestaltung ist mit der Stadt und dem Landesdenkmalamt abzustimmen. Doppelhäuser sind in Form und Farbgebung einheitlich zu gestalten.

2. Dächer

2.1 Die Dächer sind als Sattel-, Walm- oder Krüppelwalmdächer auszubilden. Die Dachneigung wird mit 45-50 Grad festgelegt (siehe Planeintrag). Ausnahmen sind bei bestehenden Dächern, Garagen und Nebenanlagen möglich.
Garagen und Nebenanlagen im Blockinnenbereich sind mit Dachneigungen kleiner 22,5 Grad möglich, d.h. auch als Pult- oder Flachdach.

2.2 Als Dacheindeckung sind Ziegel, möglichst Biberschwanzdeckung zu verwenden. Engobierte Ziegel sind nicht zugelassen. Bei denkmalgeschützten Gebäuden ist Biberschwanzdeckung vorgeschrieben.
Ausnahmen bilden Dächer mit Dachneigung kleiner als 22,5 Grad. Sie sind extensiv zu begrünen (z.B. Mager-, Rollrasen).

2.3 Dachaufbauten in Form von Gauben sind ausnahmsweise zugelassen. Dacheinschnitte und Dachflächenfenster sind nicht zulässig.

3. Garagen

3.1 Fertiggaragen (Beton, Blech) sind nicht zulässig, Garagenbauten haben sich in Form und Material an der umliegenden Bebauung (Bestand) zu orientieren. Doppelgaragen müssen gestalterisch einheitlich ausgeführt werden.

4. **Einfriedigungen**

4.1 Als Einfriedigungen privater Grundflächen zum öffentlichen Straßenraum sind Heckenpflanzungen oder Mauern (max. 1,0 m hoch) zugelassen. Es sind standortheimische Pflanzenarten auszuwählen.

4.2 Die Höhe von Stützmauern richtet sich nach den topografischen Gegebenheiten.

4.3 Sichtbetonmauern, auch in Form von Stützmauern sind zu bepflanzen.

5. **Gemeinschaftsantennen**

5.1 Bei Wohngebäuden mit mehr als einer Wohneinheit sind nur Gemeinschaftsantennen zulässig; wenn möglich, sind diese im Dachraum unterzubringen.

6. **Leitungsführung**

6.1 Leitungen für elektrische Energie und Fernmeldeeinrichtungen sind in Erdkabeln zu verlegen. Freileitungen sind unzulässig.

7. **Nachrichtliche Übernahme**

7.1 Objekte, die unter Denkmalschutz stehen sind durch Planeintrag gekennzeichnet.

8. **Ausnahmen**

Gemäß § 57 (2) LBO werden die erforderlichen Abstandsflächen nach § 6 LBO für die über der Tiefgarage angesiedelte Wohnung gegenüber dem Bestand des Gebäudes Am Alten Spital Nr. 10 außer Kraft gesetzt (§ 7 LBO).

9. **Ordnungswidrigkeiten**

9.1 Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Bebauungsvorschriften oder gegen eine, aufgrund dieser Vorschriften ergangene, vollziehbare Ordnung der Baurechtsbehörde zuwider handelt.

9.2 Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu DM 100.000,00 geahndet werden.

Stadt Pfullendorf

S a t z u n g

über den Bebauungsplan

" Pfullendorf, Stadtkern IV, Untere Hauptstraße / Uttengasse "

mit Teil des Alten Spital, Kirchplatz, Pfleghofgraben und der Bahnhofstraße.

Aufgrund der §§ 1, 2 und 8-1o des Bundesbaugesetzes (BBauG) i.d.F.vom 18.8.1976 (BGBl I S.2256), zuletzt geändert am 6.7.1979 (BGBl I S.949), in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GO) i.d.F.vom 3.1o.1983 (GBl S.578), zuletzt geändert am 23.7.1984 (GBl S.474), sowie der §§ 3, 13, 73 und 74 der Landesbauordnung (LBO) i.d.F.vom 28.11.1983 (GBl S.770), hat der Gemeinderat der Stadt Pfullendorf in der Sitzung am

....31. JAN. 1985.....

den Bebauungsplan
" Pfullendorf, Stadtkern IV, Untere Hauptstraße / Uttengasse "
als Satzung beschlossen.

§ 1
Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ergibt sich aus der Festsetzung in dem unter § 2 Ziffer 2 genannten Lageplan (Gestaltungsplan).

§ 2
Bestandteile des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan besteht aus

1. dem Übersichtsplan M 1:1500
2. dem Gestaltungsplan (Bebauungsplan) M 1:500 mit Legende
3. den Schriftlichen Festsetzungen mit Begründung.

§ 3
Ordnungswidrigkeiten

Eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 74 der Landesbauordnung begeht, wer dieser Satzung zuwiderhandelt.

§ 4
Inkrafttreten

Diese Satzung wird mit der Bekanntmachung der Genehmigung sowie des Ortes und der Zeit der Auslegung des genehmigten Bebauungsplanes rechtsverbindlich.

Pfullendorf, den 1. FEB. 1985

STADT 12 PFULLENDORF

.....
Bürgermeister

III. BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN

1. Planveranlassung

2. Plangebiet

3. Auswirkungen des Bebauungsplanes

4. Städtebauliche Zielsetzungen

5. Begründung der einzelnen Festsetzungen
5.1 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen
5.2 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

6. Abwägungen

III. BEGRÜNDUNG

1. Planveranlassung

Mit Beschluß des Gemeinderates von Pfullendorf vom .....1989 wurde für die Stadt Pfullendorf eine Verkehrskonzeption beschlossen.

Diese als Netzmodell B 2 bezeichnete Variante mit Fußgängerzone (s. Abb. unten) sieht vor, daß im Nahbereich zu den Hauptversorgungsbereichen in der Altstadt (Hauptstraße-Am Alten Spital-/Rogg-Gasse-Heiligenbergerstraße) Tiefgaragen an zwei Standorten in der Altstadt angeboten werden sollen.

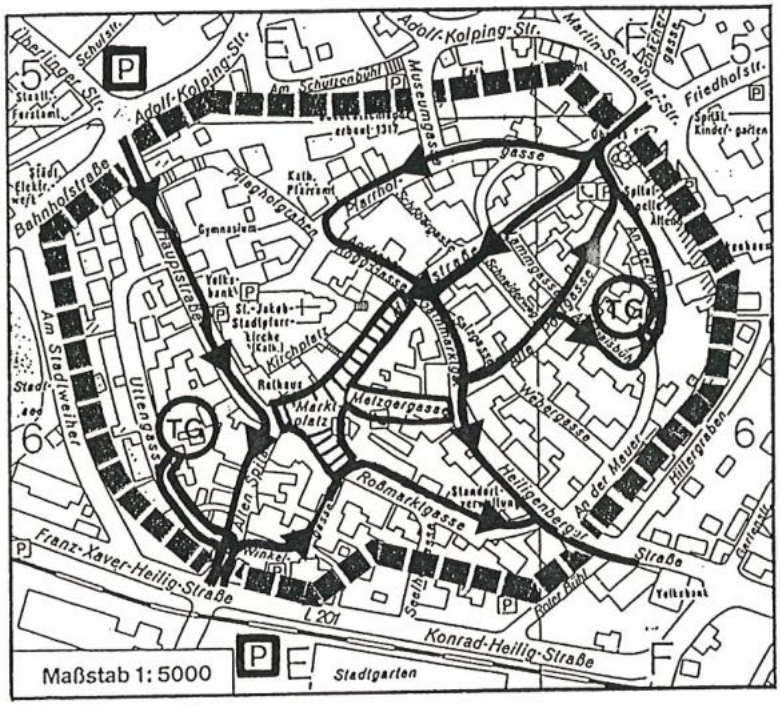


Abb. 1 Netzmodell B 2

Altstadt Pfullendorf

Planung:
TG = Tiefgaragen-Standorte
= Fußgängerzonen

Damit hat sich ein wesentliches Planungsziel des Bebauungsplanes "Stadtkern IV untere Hauptstraße mit Uttengasse" in einem wesentlichen Teil geändert:
der Punkt 3.5 Verkehr in der seinerzeitigen Begründung sieht vor, lediglich "die Versorgung der Bewohner mit Stellplätzen" sicherzustellen. Dies wird über eine Tiefgarage im Bereich des Grundstückes 481 als gut realisierbar aufgezeigt und im Bebauungsplan so festgesetzt. Die seinerzeitige Zielsetzung ging weiterhin davon aus, daß der ruhende Verkehr auf das notwendigste reduziert und größere Parkierungsflächen im die Altstadt herum angeordnet werden.

Die damalige im alten Bebauungsplan festgesetzte Tiefgarage umfaßte demzufolge eine Stellplatzgrößenordnung von ca. 40-50 Stellplätze. Im Rahmen der neuen Verkehrskonzeption der Stadt Pfullendorf wird jedoch mit einer Tiefgarage an dem gleichen Standort in größeren Dimensionen die Stellplatzversorgung der gesamten unteren Hauptstraße und der Straße Am Alten Spital als wichtigste Einkaufsstraßen für notwendig erachtet. Dies liegt in der schrittweisen Verringerung von Stellplätzen im gesamten westlichen innenbereich begründet, die in eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Fußgängerzonen als Endstation einmünden soll. Daher erhöht sich der Stellplatzbedarf auf 170 Stellplätze.

Das erhebliche Ausmaß dieser Änderung gegenüber der alten Planung veranlaßt den Träger der Bauleitplanung:

1. Die Auswirkungen der Planung ausführlich darzustellen,
2. Diese in einer Bürgerbeteiligung und insgesamt der öffentlichen Diskussion zu erörtern und
3. mit einer Bebauungsplanänderung die bauplanungsrechtlichen Absicherungen zu vollziehen.

2. Plangebiet

Die größere Dimension der Tiefgarage macht eine Überplanung weiterer, z.T. unbebauter Grundstücksflächen erforderlich. Daher werden neben Flurstücks Nr. 481 zusätzlich die Flurstücke 482, 493, 492, 491, 457/8, 457/9, z.T. 457/1 sowie 484/1 und 484/2 einbezogen. Mit Ausnahme des letztgenannten werden alle genannten Grundstücke von der Tiefgaragen betroffen.

3. Auswirkung außerhalb des Bebauungsplangebietes

Wesentliche Auswirkungen der Tiefgarage über den Standort hinaus bilden:

1. Auswirkungen auf das Stadtbild

2. Auswirkungen zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Uttengasse.
3. Auswirkung auf das Stadtklima

zu 1:
Das bisherige Stadtbild an dem Standort der Tiefgarage ist charakterisiert durch terrassierte Kleingärten in zwei Höhenstufen über einem straßenbegleitenden Maueraufsatz. Die Höhenstufen sind aus 1 m - 1,50 m hohen Trockensteinmauern aufgesetzt; die Nutzung entspricht der von Kleingärten bzw. Grabeland; ca. 1/4 der Fläche ist brachgefallen. Darüber hinaus stehen einige Ökonomiegebäude am Straßenrand bzw. auf den einzelnen Terrassenstufen in kleinerer bis hausgroßer Kubatur. Denkmalgeschützte Bausubstanz existiert nicht, soweit es sich auf Gegebenheiten über der Erdoberfläche bezieht.

Die durchschnittliche Geschossigkeit der umgebenden Bebauung beträgt zwei bis drei Geschosse, wobei auch bei zwei Geschossen und einem Steildach mit 45 bis 50 Grad Neigungswinkel ein drittes Geschoß in jedem Fall ausgebaut ist. Dies sieht auch der bisher gültige Bebauungsplan vor. Das Verhältnis giebelständiger zu traufständiger Gebäude beträgt in der Uttengasse 2:1.

zu 2:
Die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs in der Uttengasse betreffen
a) die Höhe des zusätzlichen Verkehrs
b) die verkehrstechnische Bewältigung
c) die Stadtverträglichkeit der verkehrlichen Mehrbelastung

zu a)
Die Höhe der Mehrbelastung kann über die Belastung an Spitzentagen wie z.B. Samstagen ermittelt bzw. hochgerechnet werden; dannach wird für den Samstag ein vierfacher Belegungswechsel angenommen, d.h. insgesamt benutzten 4x174 Kfz = 696 Kfz während des Samstags (9.00 h bis 13.00 h) das Parkhaus. Diese knapp 700 Fahrzeuge verursachen auf der als Zufahrt in der Verkehrskonzeption dargestellten Uttengasse durch Zu- und Abfahrt eine zusätzliche Verkehrsbelastung von 1400 Kfz/pro Tag. Unter Zugrundelegung einesn Eigenbedarfs durch die Uttengassenanwohner/Lieferverkehr von ca. 150 Kfz/pro Tag entsteht eine Gesamtbelastung für die uttengasse in Höhe von ca. 1600 Kfz/pro Tag. Daraus wird deutlich, daß der Tiefgaragenverkehr der entscheidende Mengenfaktor in der Uttengasse mit ca. 90 % darstellt.

Nicht eingerechnet sind:
- die Erhöhung des Eigenbedarfs aufgrund durchgreifender Sanierungsmaßnahmen und
- eine Attraktivitätssteigerung des altstadtbezogenen Einzelhandels (insbes. Umfeldgestaltung für das Pfullendorfer Umland.

zu b)
Die Uttengasse weist im Eingangsbereich der Gebäude Uttengasse Nr. 1 und Spitalstraße Nr. 12 und 14 eine Engstelle mit ca. 4,75 m Breite auf. Die durchschnittliche Breite der uttengasse bis zur Zufahrt zum Parkhaus beträgt zwischen 5,5 und 6,0 m. Die Zufahrt in das Parkhaus liegt von der Einfahrt der Straße Am Alten Spital ca. 85,0 m entfernt.

Die Einfahrt zur Uttengasse kreuzt die aus dem Norden kommenden Verkehrsströme auf der hauptstraße/Am Alten Spital zum Knoten an der Franz-Xaver-Heilig-Straße.

zu c)
Die Uttengasse hat überwiegend Wohnfunktion im Zusammenahng einer Gesamtbetrachtung der Altstadt. Charakteristisch sind einige Freiflächen sowie eine in den Straßenraum hineinragende punktuelle Durchgrünung.

Die aktuelle Wohnqualität in der Uttengasse ist charakterisiert durch die direkte Lage an der die Altstadt umgebenden Stadtmauer südwestlich, durch die Nähe zur Haupteinkaufsstraße (untere Hauptstraße) sowie durch die erheblichen Verkehrsbelastungen bzw. deren Auswirkungen von der Franz-Xaver-Heilig-Straße (L 201) als Hauptverkehrsstraße bei gleichzeitigen minimalem Freiraum um die Gebäude in der Uttengasse herum. Die Vorbelastungen des Gebietes zusammen mit der teilweise stark sanierungsbefürftigen Bausubstanz, haben zu einer Bevölkerungsstruktur mit einem nicht unerheblichen Anteil an Ausländern im Bereich der südlichen Uttengasse geführt, wobei dieser Zustand vor dem Hintergrund durchgreifender Sanierungsmaßnahmen als vorübergehend bezeichnet werden kann.

zu 3:
Die dichte Bebauung der Altstadt von Pfullendorf weist noch wenige Grünflächen auf. Die Fläche der vorhandenen Tiefgarage zählt zu einer der größeren in diesem Zusammenhang genannten Flächen mit einer relativ reichhaltigen Strukturierung. Mit der Bebauung geht somit eine weitere Fläche im Altstadtbereich verloren. Diesen innerstädtischen Grünflächen kommt hohe Bedeutung, insbesondere im klimatischen Bereich zu durch Kaltluftentstehung, Transpiration und Erhöhung der Luftfeuchte, Schadstoff- und Staubfilterung über die Vegetation und insgesamt Frischlufterzeugung vor Ort.

Die Wohnsituation in der Uttengasse verschlechtert sich durch die Tiefgarage in zweifacher Hinsicht,

- zum einen durch die erhöhten Abgase der das Parkhaus nutzenden Kfz (CO CHX NOX, SO2 etc) und
- die deutlich verschlechterte Durchlüftung der tiefgelegenen

Altstadtbereiche (Uttengasse); durch Überbauung kaltluftproduzierender Freiflächen,

somit muß für die Anwohner in der Uttengasse bei Inversionswetterlagen und an windstillen Tagen mit deutlich höheren Umweltbelastungen durch den Parkhausverkehr gerechnet werden; Belastungen, die aufgrund fehlender Luftzirkulation an Ort und Stelle verbleiben.

4. Städtebauliche Zielsetzungen

Die hier dargestellten Zielsetzungen resultieren aus der Sanierungstätigkeit für den historischen Altstadtkern der Stadt Pfullendorf und gelten für das Bebauungsplangebiet und die davon nicht trennbare, unmittelbare Umgebung.

Ziel I
Die Entwicklung des Einzelhandels der Stadt Pfullendorf, insbesondere im Altstadtbereich, soll qualitativ und quantitativ verbessert werden. Als Maßnahmen kommen hierzu neben einzelbetrieblichen Verbesserungen vor allem verkehrsplanerische Maßnahmen in der Infrastruktur zum Einsatz. Dies soll von verkehrslenkenden Maßnahmen bis hin zur Fußgängerzone reichen.

Begründung:
Der Einzelhandel stellt für Pfullendorf neben dem Gewerbe das zweite wirtschaftliche Standbein dar. Negative Nachfrageveränderungen kommen einerseits durch großflächige Verbrauchermärkte zustande, andererseits aber auch durch das starke Konfliktpotential zwischen dem motorisierten Individualverkehr und der intensiven Fußgängernutzung in den engen Altstadtstraßen, die gleichzeitig die höchste Einzelhandels- und Dienstleistungsdichte aufweisen.

Ziel II
Die Altstadt der Stadt Pfullendorf stellt in ihrem Gesamtgefüge/Ensemble ein kulturhistorisches Zeugnis dar, welches es zu bewahren gilt. Hierbei sind die Funktionen Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistung als dieser Baustruktur angemessene Nutzungen zu fördern.

Begründung:
Die Bewahrung historischer Bausubstanz stellt eine kulturelle Verpflichtung unserer heutigen Zeit gegenüber unseren Vorfahren einerseits und unseren Nachfahren andererseits dar. Sie setzt unter den heutigen ökonomischen Rahmenbedingungen eine angemessene Nutzung voraus, die, wie im Falle der Stadt Pfullendorf, als herausragende Chance gleichzeitig den Rahmen für eine Stärkung der Wohn-/Einzelhandel- und Dienstleistungsfunktion bietet.

Ziel III
Zur Erhaltung bzw. Herstellung eines attraktiven (Wohn-)Umfeldes sind:
a) eine optimale Verkehrslenkung bzw. -vermeidung sowie
b) stadtklimatisch-gestalterische Aufwertung erforderlich.

Begründung:
Der stark ansteigende, motorisierte Individualverkehr sowie eine intensivierte Flächenausnutzung/Überbauung bedürfen zur

Sicherung der sonstigen Funktionen der Altstadt einer nachhaltigen Berücksichtigung.

5. Begründung der einzelnen Festsetzungen

5.1 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen

Art der baulichen Nutzung
Die Art der baulichen Nutzung wird als besonderes Wohngebiet mit den in den textlichen Festsetzungen genannten Differenzierungen aus dem bisherigen Bebauungsplan übernommen. Diese Ausweisung soll die vorhandene Mischnutzung stärken und weiterentwickeln, insbesondere auch durch die Vorgabe, mindestens 60 % der Geschoßflächen der Wohnnutzung vorzubehalten.

Hinzu kommt, daß eine öffentliche Tiefgarage mit Dachgeschoß-bezogener Wohnnutzung festgesetzt wird. Mit der Tiefgarage/Parkhaus soll den Bedürfnissen des Einzelhandels nach verkaufsstandortnahen Stellplätzen in Zuorndung zu den Haupteinkaufsbereichen der Altstadt von Pfullendorf in der unteren Hauptstraße/Am Alten Spital/Winkelgasse Rechnung getragen werden. Die darin festgesetzte Größenordnung mit ca. 170 Stellplätzen errechnet sich aus dem Bedarf der aktuell vorhandenen Geschäftsflächen, Dienstleistungsräumlichkeiten abzüglich im öffentlichen Straßenraum noch beibehaltener Stellplätze.

Die minimale Dimensionierungsreserve von ca. 25 Stellplätzen für zukünftige Entwicklung bei Einzelhandel und Dienstleistungen sowie die bewußte Nichtberücksichtigung von notwendigen Stellplätzen zu Wohnzwecken im südlichen Altstadtbereich machen über den Bebauungsplan hinaus weitere Parkierungsanlagen notwendig bzw. die Entwicklung eines nachhaltig auf andere Verkehrsmittel gestützten Verkehrskonzeptes.

Maß der baulichen Nutzung:
Das Maß der baulichen Nutzung entspricht der in der Umgebung grundstücksbezogen anzutreffenden Verdichtungen. Sie übertreffen die in der Baunutzungsverordnung § 17 vorgegebenen Nutzungsziffern deutlich, wobei deren Überschreitung aus dem besonderen städtebaulichen Grund - der dichten historischen Bebauung der Altstadt Pfullendorfs - als vertretbar angesehen werden kann (betr. insbesondere die nach § 19 (1) folgende zu berechnende GRZ).

Als weiterer besonderer städtebaulicher Grund muß die Standortfrage einer Tiefgarage herangeführt werden, die bei der von der Stadt beschlossenen Verkehrskonzeption Variante B2 auf diesen Standort bei gleichzeitig intensiver Ausnutzung angewiesen ist.

Gleichzeitig sind diesen negativen Umfeldauswirkungen dieser massiven Versiegelung durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen (siehe Bepflanzungen) gegensteuernde Festsetzungen entgegenzustellen. Hier wird ein deutlicher Zusammenhang zwischen Grünordnungsplanung und Maß der baulichen Nutzung hergestellt.

Die Zahl der Vollgeschosse als Maximum bzw. zwingend festgesetzt, resultiert aus der z.T. denkmalgeschützen, umgebenden Baustruktur.

Bauweise:

Die abweichende Bauweise wurde aus Gründen der vorhandenen, historischen Bausubstanz im Bebauungsplan und seiner Umgebung festgesetzt.

Die differenzierte Festsetzung der Firstrichtung im Bereich der Tiefgarage entspricht den stadtgestalterischen Anforderungen, die zur Straßenseite hin eine abgesetzte Bebauung, die Einzelgebäude dokumentiert, entsprechen soll. Dies wird unterstützt durch die mehrfache Giebelständigkeit des Tiefgaragendaches, die im darunterliegenden Fassadenbereich fortzuführen ist.

Die Festsetzung durch Baulinien und Baugrenzen entspricht außerhalb der Tiefgarage im wesentlichen einer Bestandsfestschreibung.
Die Baulinie im Bereich der Tiefgarage charakterisiert den Teil, der straßenseitig und zum Blockinnenbereich hin als Gebäude in Erscheinung treten soll. Der rückwärtige Teil der Tiefgarage (TG 1), der nur durch Baugrenze umfahren wird, wird hingegen zukünftig als Blockinnen-Freifläche in Erscheinung treten.

Nebenanlagen:
Die hier getroffenen Festsetzungen dienen in ihrer restriktiven Art dem Schutz der in kleinen Resten verbliebenen Freiflächen, wobei der Ver- und Entsorgung des Gebietes dienende Einrichtungen zulässig sein sollen.

Verkehrsflächen:
Pkw-nutzbare Verkehrsflächen existieren im Bereich der im zeichnerischen Teil eingetragenen Zufahrten zu den Stellplätzen und Garagen. Hierfür sind Geh- und Fahrrechte grundbuchrechtlich abzusichern.

Als fußläufige Verkehrsflächen dienen entlang der Hauptstraße/Am Alten Spital/Uttengasse die dem Straßenraum zugeordneten Flächen sowie die Erschließung der Wohnungen über der Tiefgarage, die sich zwischen den Gebäuden Hauptstraße

Nr. 33 und Nr.35 (Eintragung eines Gehrechtes notwendig bzw. vorhanden). Darüber hinaus ist ein Zugang zum Aufzug der Tiefgarage von der Hauptstraße her notwendig und festgesetzt; außerdem werden weitere Zugänge zu Grundstücken aus dem Blockinnenbereich (einschl. ihrer behindertengerechten Ausführung) festgesetzt.

Bepflanzungen:
Die hohe Verdichtung/Überbauung der Altstadt stellt hohe Anforderungen an grünordnerische Maßnahmen, um die in § 1 BauGB dargelegten gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Menschen in der Altstadt von Pfullendorf zu sichern. Daraus resultieren die Festsetzungen zu Bepflanzungen, die sich in der Ausgestaltung vertikaler sowie horizontaler Flächen darstellt. Die getroffenen Festsetzungen (Rasengittersteine, Fugenpflaster, intensive Dachbegrünung, extensive Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, Pergolenbegrünungen, Baumpflanzungen) dienen einzig und allein dem gemeinsamen Ziel, die überwiegend stadtklimatischen, aber auch ästhetischen Wohlfahrtswirkungen innerstädtischen Grüns und Resten verbliebener Naturkreisläufe (Wasser) zumindest eingeschränkt funktionsfähig zu halten.

Quantitativ begründen sich die Maßnahmen so, daß die über- und unterbaute Grundfläche jedes Grundstückes (insgesamt 90 %!) in Form einer gleichgroßen Fläche Fassadenbegrünung auszugleichen ist.

Denkmalgeschützte Gebäude sind straßenraumseitig, von Fassadenbegrünungen ausgenommen. Außerdem können Fassadenbegrünungen durch andere Maßnahmen kompensatorisch ersetzt werden. Die in den Festsetzungehn genannten Ausgleichsmaßnahmen sind nicht abschließend.
Die angeführten Kompensationsgrößen werden wie folgt begründet:

- die doppelte Wertigkeit von intensiv begrünten Pergolen ergibt sich aus der deutlich höheren Blattmasse/-oberfläche und entsprechender höherer, ökologischer Aktivität,

- die zehnfache Wertigkeit von Großbaumpflanzungen und naturnahen Teichanlagen wird ebenfalls über deren höhere ökologische Aktivität des Teiches und seiner Vegetation sowie der ungleich größeren Blattmasse/-oberfläche eines Großbaumes gerechtfertigt (z.B. Filter-, Abkühlungs-, Befeuchtungs- und O2-Produktionsleistung, ästhetische Wirkung, Lebensraum).

Eine nicht angeführte, aber ebenfalls denkbare Kompensationsleistung wäre die Ausführung der Höhenstufen (Tiefgarage) in Form von trocken aufgesetzten Natursteinmauern

(Hohlräume! auch als Verblendung) in einer Wertigkeit von 1:2 (Faktoren Kleinlebensraum und Ästhetik).

Da die Fassadenbegrünung (und ihr gleichzustellende Kompensationsmaßnahmen) in der Wirkung nicht die volle Funktionsfähigkeit eines natürlichen Bodenstandortes mit Vegetation ausgleichen können, werden darüber hinaus die weiteren, oben genannten Maßnahmen zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität festgesetzt.

Höhenlage der Gebäude:
Mit den Höhenfestsetzungen der Tiefgarage wird Bezug auf den Bestand genommen. Berücksichtigung findet außerdem im Blockinnenbereich durch zwei Höhenstufen (1. Höhenstufe zwischen TG1 und TG2; 2. Höhenstufe nördlich TG1) die ursprüngliche Terrassierung des Geländeniveaus. Die Höhenstufung erfordert eine halbgeschossige Stufung zwischen TG1 und TG2.

Die Firsthöhen der Gebäude ergeben sich automatisch über Baulinien und -grenzen sowie die vorgegebenen Dachneigungen.

5.2 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Gestalterische Anforderungen:
Die bauordnungsrechtlichen Festsetzungen betreffen gestalterische Vorgaben, die mit der Bestandssituation der historischen Altstadt von Pfullendorf begründet sind. Dies betrifft Gebäudefassaden, Dächer, Garagen, Einfriedigungen, Gemeinschaftsantennen und Leistungsführungen.

Abweichend von dem Bestandsbezug werden Gestaltungsanforderungen für Dächer im Blockinnenbereich getroffen: die hier verwendbaren Dachneigungen kleiner als 22,5° sind zwingend gekoppelt mit den Festsetzungen zur Bepflanzung, d.h. entsprechend geneigte Dächer sind grundsätzlich als "grüne Dächer" auszubilden.
Begründet liegt dies darin, daß im Blockinnenbereich im wesentlichen private Funktionen und damit auch stadtklimatische vorzugsweise zugewiesen werden, während die straßenraumseitigen Blockrandbereich dem Vorrang "Erhaltung der Altstadtstruktur/Bausubstanz" unterliegen.

Denkmalschutz:
Nachrichtlich sind aufgenommen die denkmalgeschützten Gebäude (nach § 2 BauGB).

Außerdem ist für den Bereich der Tiefgarage und der damit verbundenen Tiefbauarbeiten die Sicherstellung archäologischer Belange zu gewährleisten, da im gesamten Altstadtbe-

reich mit kulturhistorisch-stadtgeschichtlich äußerst wertvollen Funden gerechnet werden muß.

Ausnahme:
Die nachbarschützende Abstandregelung im § 6 LBO wird im vorliegenden Fall mit ca. 9,5 m zwischen Bestand und neu geplanter Tiefgarage/Parkhaus unterschritten. Durch auch im übrigen Gebäudebestand nicht eingehaltene Abstände kann die öffentliche Tiefgarage/Parkhaus die Grundfläche maximal ausnützen.

6. Abwägungen

Zu Ziel I

1. Der Bau eines Parkhauses bzw. einer Tiefgarage ist Voraussetzung zur Umsetzung eines innerstädtischen Verkehrsberuhigungskonzeptes.

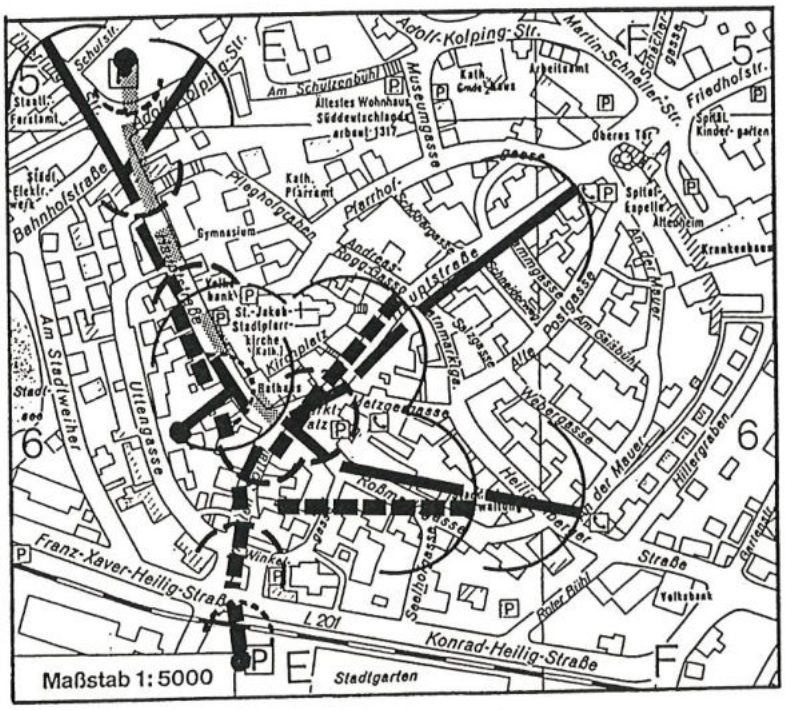
2. Standortfrage
   Als Alternative zu dem in der Planung festgesetzten Standort kommen in Frage:
   - Alternative A
     Bereich zwischen Franz-Xaver-Heilig-Straße und Stadtmauer sowie
   - Alternative B
     Vorhandener Parkplatz Stadtgarten/EKZ und Schulstraße/-Bahnhofstraße.

   Die Alternative A kommt aus Gründen des Denkmalschutzes nicht in Frage, da hier der einzige Bereich sich die typische Altstadtsituation mit Mauer und davor gelagertem Freibereich, dem ursprünglich typischen Anblick der Altstadt, bewahrt hat (ausschließendes Kriterium).

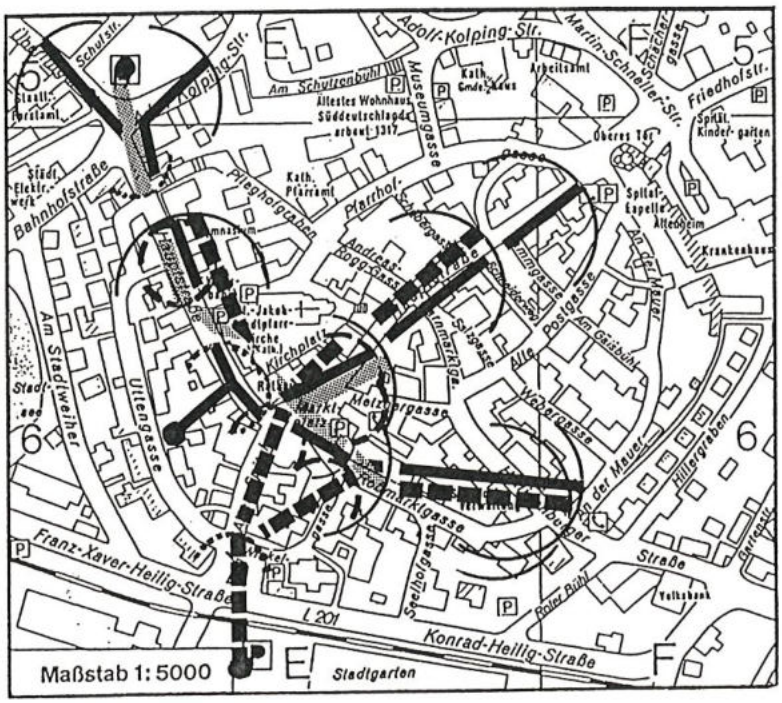
   Zur Alternative B, die von den Kapazitäten her bei Erstellung als Parkdeck/Parkhaus an jedem der beiden genannten Standorte ähnliche Kapazitäten aufweisen könnte, wurde eine Sensitivitätsanalyse zu Erreichbarkeitsvorteilen durchgeführt. Dabei wurde die Erreichbarkeit in Stufen von einer Minute, zwei Minuten und fünf Minuten dargestellt.

   Hinsichtlich der Überquerung der Franz-Xaver-Heilig-Straße bzw. der Bahnhofstraße/Adolf-Kolping-Straße wurden die beiden Fälle mit maximaler Wartezeit bzw. ohne Wartezeit an der Fußgängerampel unter Zugrundelegung des für Lichtsignalanlagen längsten Umlaufes von 90 Sekunden durchgeführt.

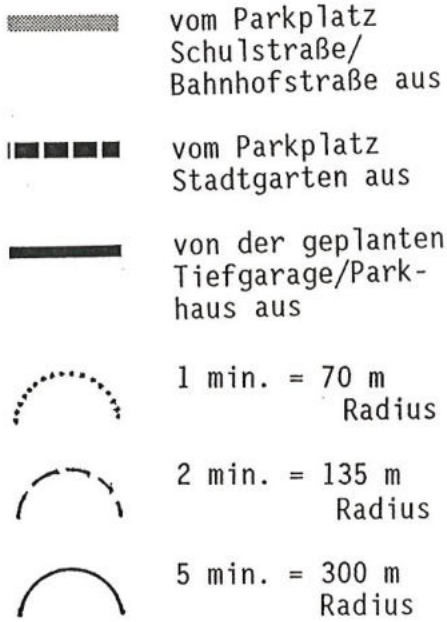
Abb. 2 und 3 Erreichbarkeiten der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Verwaltungsrelevanten Stadtkernbereiche.



a) mit maximaler Rotphase (1,5 min.) für Fußgängerüberwege Bahnhofstraße bzw. Franz-Xaver-Heilig-Straße



b) ohne Wartezeit an den Fußgängerüberwegen Bahnhofstraße bzw. Franz-Xaver-Heilig-Straße



Fazit:
Die Erreichbarkeitsvorteile der zentralen Tiefgarage bewegen sich zwischen ca. 1 bzw. 2,5 Minuten bei maximaler bzw. Null-Wartezeit an den Fußgängerüberwegen. Damit wirkt sich die Wartezeit an den Fußgängerampeln erheblich auf die Erreichbarkeit von den beiden peripheren Parkplätzen her betrachtet aus.

Die geplante Tiefgarage deckt den Bereich Hauptstraße/-Marktplatz/Metzgergasse zentral gelegen deutlich besser ab. hinsichtlich des aktuellen Fahrverhaltens im ländlichen Nahbereich von Pfullendorf dominiert der Pkw, wobei Anfahrtmöglichkeiten bis direkt zum Zielpunkt als für den Einzelhandel günstig beurteilt werden. Diesem Verhalten entspricht die vorliegende Planung.

3. Größe der Tiefgarage
Durch das Angebot einer innenstadtnahen, zentral gelegenen Tiefgarage/Parkhaus soll der hohe Anteil Parksuchverkehr im der südlichen Altstadt (Hauptstraße/Am Alten Spital/Winkelgasse) deutlich verringert werden. Sie dient als Parkierungsalternative zu den drastisch zu verringernden, heute noch vorhandenen Stellplätzen in den genannten Straßenzügen. Mit dieser Voraussetzung kann eine deutliche gestalterische Verbesserung zugunsten von Fußgängern und Aufenthaltsqualität erreicht werden (Rahmenplan der Stadt Pfullendorf, April 1989).

Zur Größe der zu errichtenden Tiefgarage/Parkhaus ergibt folgende Zusammenstellung nähere Hinweise (Grundlage: aktualisierte Stellplatzbilanz, Stand März 1990, Landsiedlung Baden-Württemberg GmbH, Außenstelle Pfullendorf).

	X1	X2	X3
Untere Hauptstraße (31-59 + 30-40)	99	13	80
Am Alten Spital	66	--	67
Winkelgasse	20	16	
Uttengasse	--	--	45
	175	29	

X1 = SOLL öffentlicher Stellplätze
X2 = GEPLANT öffentl. Stellplätze, Netzmodell B2
X3 = WOHNEN exempl. Stellplatzbedarf

Die Tabelle bezieht sich dabei nicht auf die Sanierungsrecht "notwendigen Stellplätze", sondern schränkt diese weiter ein auf die "öffentlich nutzbaren" notwendigen Stellplätze; das bedeutet, der aufgrund der **VwV-Stellplätze** vom 8.12.1986 ermittelte Bedarf wird reduziert um die zu Wohnzwecken notwendigen Stellplätze. (Diese sind exemplarisch als Größe in der Spalte X3 dargestellt).

Außerdem finden keine Berücksichtigung die allerdings auch nicht der VwV innewohnenden Parkbedürfnisse von Bediensteten.

Somit wird die oben genannte Größenordnung abzüglich der im Straßenraum geplanten Kurzparkstände - ausschließlich durch Kunden - in Anspruchnahme gerechtfertigt.

4. Betroffenheit
Die Betroffenheit von acht Wohn- bzw. Wohn- und Geschäftshäuser in der Uttengasse wäre reduzierbar unter der Bedingung einer anderen Erschließung. Als denkbare Alternativen kommen in Frage:
   - Erschließungsalternative A
     Von der Hauptstraße in das Gelände führend sowie
   - Erschließungsalternative B
     Von der Franz-Xaver-Heilig-Straße senkrecht auf die Uttengasse und in das Parkhaus/Tiefgarage.

Die Erschließungsalternative A läßt sich bei einem Höhenunterschied von ca. 5,5 m auf kurze Distanz topografisch kaum bewältigen bzw. würde eine viergeschossige Tiefgarage/Parkhaus an der Uttengasse voraussetzen. Dieser Gebäudekörper sprengt damit jegliche Dimensionen in der Altstadt und ist aus dieser Sicht unverträglich.

Die Erschließungsalternative B führt zu einem Durchbruch der Stadtmauer und der davor liegenden Freifläche. Die denkmalschutzbezogenen Belange führen in diesem Fall zum Ausschluß dieser Variante.

Gleichwohl bleibt die Frage bestehen, daß eine vermehrte Belastung auf die an der Stadtmauer wohnende Bevölkerung zukommt. Die Vorbelastung im Gebiet ist charakterisiert durch die Funktion der Franz-Xaver-Heilig-Straße als Hauptverkehrsstraße und der minimalen Freiraumverfügbarkeit in den Seitenbereichen der Uttengasse.

Aus dieser Situation ergibt sich, daß für diesen Bereich der genannten acht Wohn- und Geschäftshäuser die Zielrichtung der Entwicklung der Wohnnutzung im Rahmen eines besonderen Wohngebieten (WB) keine Entwicklungsperspektive sein

kann, zumal die Tiefgarage die letzte größere vorhandene und evtl. im Zusammenhang mit der räumlich engen Wohnnutzung südlich der Uttengasse verfügbare Freifläche in Anspruch nimmt, bei gleichzeitig erhöhter Belastung von beiden Seiten ("Zange").

Für den Bereich der südlichen Uttengasse muß die Stadtentwicklung eine neue, standortgerechte Nutzungsstruktur avisieren bzw. ausgestalten unter Einschluß der der Stadtmauer vorgelagerten Freibereiche.

Zu Ziel II

Das Parkhaus/die Tiefgarage ermöglichen eine nachhaltige Verbesserung der Straßenraumattraktivität. Es wird davon ausgegangen, daß dies weiterführend in der Konsequenz auch für die Fassadengestaltung der Altstadthäuser einschl. ihrer dazu gehörigen Werbeanlagen Gültigkeit bekommen wird, so daß insgesamt eine positive Entwicklung mit dem geplanten Vorhaben einsetzen wird.

Zu Ziel III A

Die folgenden Abwägungsüberlegungen können aufgrund des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes nicht Gegenstand einer bauplanungsrechtlichen Festsetzung sein; gleichwohl beinhalten sie dringliche und mit dem Projekt Parkhaus/Tiefgarage Uttengasse sehr eng verknüpfte Anforderungen, die es zu bewältigen gilt:

1. Funktionsfähigkeit des Konzeptes der Einbahnstraßen.

   Hochrangige Priorität bei der Einführung dieses Konzeptes hat die Zielsetzung den Parksuch-Verkehr zu minimieren. Dies bedeutet, daß ein Parkleitsystem einzurichten ist, das den Stellplatzsuchern so frühzeitig Auskunft über die Belegung von Parkierungsanlagen gibt, daß eine zielgerichtete Anfahrt ohne zusätzliche (überflüssige) Nutzung innerstädtischer Straßen erfolgen kann.

   In einem zweiten, parallelen Schritt ist die Parkraumbewirtschaftung der verbliebenen, im Stadtkern gelegenen Stellplätze mit intensiver Kontrolle notwendig, um die Akzeptanz der Sammelparkierungsanlagen deutlich zu steigern.

   Nicht einbezogen werden kann die zukünftige Mehrbelastung im innerstädtischen Verkehrsnetz durch Steigerung der Einkaufsattraktivität und Verstärkung des Dienstleistungsbereiches.

2. Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit in der Uttengasse

Die räumliche Enge der Uttengasse (zwischen 4,5 und 6,0 m Breite) bei gleichzeitig (noch) hoher Wohnnutzung im gesamten Zufahrtsbereich zum Parkhaus/Tiefgarage erfordert eine, dieser Straßenrandnutzung entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung der Pkws auf Schrittgeschwindigkeit.

Desweiteren ist ein Durchfahrtsverbot durch die nördliche Uttengasse unter Wahrung der Anliegerinteressen umsetzbar durchzuführen.

Fahrbahn und Fußweg sollten im Trennsystem ausgestaltet sein, d.h. ein durchgängiger 1,25 m breiter, in der Regel einseitiger Fußweg wird von der in der Regel 4,5 m breiten Fahrbahn durch einen 5 cm hohen Bordstein getrennt.

Die Engstelle im Einfahrtsbereich von der Straße Am Alten Spital soll zugunsten der Verkehrssicherheit der Fußgänger in diesem Bereich den Fußweg in einer Breite von 1,25 m beibehalten und die Fahrbahn auf 3,50 m verschmälern. Dies ist zu koppeln mit einer Ausfahrtsbevorrechtigung, damit keine "Verstopfung" in der Uttengasse entsteht (Abfluß aus dem Parkhaus hat Vorrang).

Zu Ziel IIIB

Wohnumfeld/Stadtklima
Die massive Überbauung hat nachhaltige Auswirkung auf die Wohnumfeldqualität sowie den städtischen Naturhaushalt im über das Bebauungsplangebiet hinausgehende Nahbereich, insbesondere werden die Bodenfunktionen, die stadtklimatischen und Lebensraum-(= Biotop) bezogenen Belange annähernd auf Null reduziert (z.B. mehr als 90 % der Flächen sind über- und unterbaut).

Mit den Festsetzungen wird versucht einen Ausgleich zu schaffen:

1. In Form von Fassadenbegrünungen und sonstigen kompensatorischen Maßnahmen in einer Größenordnung, die zumindest der überbauten Grundfläche entspricht (einschl. unterbauten),

2. in Form einer naturnahen Gestaltung von Fußwegen und Zufahrten/Stellplätzen im Blockinnenbereich,

3. in Form einer intensiven Dachbegrünung auf der Tiefgarage,

4. in Form von extensiven Dachbegrünung auf schwach geneigten Flachdächern im Blockinnenbereich sowie

5. mindestens vier großkronigen Baumpflanzungen entlang der Uttengasse auf entsprechenden öffentlichen Grünflächen.