



Sachbearbeitung	SUB III - Städtebau, Baurecht I (Innenbereich), Denkmalschutz, Prüfamts für Baustatik		
Datum	10.04.2018		
Geschäftszeichen	SUB III - Ri		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 08.05.2018	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 139/18

Betreff: Bebauungsplan "Bahnhofplatz 7"
- Aufstellungsbeschluss und Auslegungsbeschluss -

Anlagen:	1	Übersichtsplan	(Anlage 1)
	1	Bebauungsplan- Entwurf	(Anlage 2)
	1	Entwurf textliche Festsetzungen	(Anlage 3)
	1	Entwurf Begründung	(Anlage 4)
	1	Schalltechnische Untersuchung (BEKON Lärmschutz und Akustik GmbH, Augsburg)	(Anlage 5)
		nur elektronisch	
	1	Vorhabenpläne (Mühlich, Fink & Partner, Ulm)	(Anlagen 6.1 – 6.7)

Antrag:

1. Die Aufstellung des Bebauungsplans "Bahnhofplatz 7" innerhalb des im Plan vom 10.04.2018 eingetragenen Geltungsbereichs zu beschließen.
2. Die öffentliche Auslegung i.S.v. § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange i.S.v. § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen.

Jescheck

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, KOST2020, LI, OB, VGV	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Kurzdarstellung

Die westliche Bahnhofstraße und der Bahnhofplatz befinden sich in einem grundlegenden städtebaulichen Umbruch. Nach jahrzehntelanger Stagnation haben in jüngster Zeit sowohl die öffentliche Hand als auch private Investoren große Projekte in diesem Bereich angestoßen. Diese werden den westlichen Eingang in die Innenstadt neu definieren und zu einer umfassenden funktionalen, stadträumlichen und gestalterischen Aufwertung führen. Hier sind einerseits die städtischen Projekte Parkhaus am Bahnhof, Bahnhofspassage, Bahnhofplatz und Zentraler Omnibusbahnhof, andererseits das Projekt Sedelhöfe der DC Developments GmbH aus Hamburg zu nennen.

Im Zuge ihres Engagements in Ulm ist es der DC Developments gelungen, das südlich an die Sedelhöfe anschließende Objekt Bahnhofplatz 7 zu erwerben. Sie beabsichtigt nun, dieses Gebäude aus der Zeit um 1970 abzubauen und das Grundstück neu zu bebauen. Obwohl das Grundstück unmittelbar an das Projekt Sedelhöfe angrenzt und die Baustellenabwicklung eng mit den Sedelhöfen verknüpft ist, wird das Projekt Bahnhofplatz 7 durch eine eigenständige Gesellschaft als ein formal und rechtlich unabhängiges Projekt auf einer abgegrenzten Parzelle entwickelt.

Mit seiner Lage am Ulmer Innenstadtrand und der Nähe zum Ulmer Hauptbahnhof nimmt das Baufeld eine wichtige Funktion bei der Arrondierung der Innenstadt und der städtebaulichen Aufwertung des Standortes ein. Die künftige Bebauung bildet das stadträumliche Scharnier zwischen Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und dem künftigen Albert-Einstein-Platz. Von übergeordneter Bedeutung sind gleichermaßen die Blick-/Wegebeziehungen aus Richtung des Hauptbahnhofs bzw. des Bahnhofplatzes sowie aus der entgegengesetzten Richtung der Bahnhofstraße. Darüber hinaus hat die künftige Bebauung eine wichtige Funktion als räumliche Überleitung von der Bahnhofstraße in den künftigen Albert-Einstein-Platz. Mit der geplanten Bebauung Bahnhofplatz 7 soll ein neuer Stadtbaustein entstehen, der einerseits die besondere städtebauliche Funktion an der Schnittstelle zwischen Bahnhofplatz und Innenstadt erfüllt, andererseits sich in die bestehende städtebauliche Struktur des Umfelds einfügt und mit dieser ein stimmiges Ensemble bildet.

2. Rechtsgrundlagen

a) § 1 Abs. 3, § 2 Abs. 1, § 13a, § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch i. d. F. der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634).

b) § 74 Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2010 (GBl. S. 358, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.11.2014 (GBl. S. 501).

3. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst das Flurstück Nr. 61/1 (Bahnhofplatz 7) sowie Teilflächen der Flurstücke Nr. 61 (Bahnhofstraße), Nr. 64 (Bahnhofplatz) und Nr. 65 (Sedelhöfe). Das Baugrundstück Bahnhofplatz 7 befindet sich im Eigentum der DC Bahnhofplatz 7 Ulm GmbH & Co. KG + Projekt SPV 11 GmbH, die Verkehrsflächen sind in öffentlicher Hand. Die Überschneidung des geplanten Baufelds Bahnhofplatz 7 mit dem Flurstück Nr. 65 (Sedelhöfe) wird zwischen der DC Bahnhofplatz 7 Ulm GmbH & Co. KG + Projekt SPV 11 GmbH und dem Erwerber des Projekts Sedelhöfe auf zivilrechtlichem Wege geregelt. Der Geltungsbereich weist eine Größe von ca. 1.067 m² auf.

4. Änderung bestehender Bebauungspläne

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans überlagert Teile der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr.

- Plan Nr. 110.5/76 in Kraft getreten am 07.11.1968
- Plan Nr. 110.5/84 in Kraft getreten am 21.11.1985
- Plan Nr. 110.5/100 in Kraft getreten am 31.12.2015
- Plan Nr. 110.5/101 in Kraft getreten am 14.10.2017

Die mit dem Projekt verbundenen städtebaulichen Ziele gehen über die Festsetzungen der rechtsgültigen Bebauungspläne hinaus. Zur planungsrechtlichen Sicherung der angestrebten Entwicklung ist daher ein neuer Bebauungsplan erforderlich.

5. Art der Verfahrensbearbeitung

Der Bebauungsplan wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren durchgeführt.

Als Maßnahme der Innenentwicklung bei einer Größe des Geltungsbereiches von ca. 1.067 m² erfüllt das Vorhaben die darin vorgegebenen Kriterien. Die Durchführung einer formalen Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist somit nicht erforderlich.

Nachdem das Vorhaben im Vorfeld bereits intensiv mit der Öffentlichkeit diskutiert und im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beraten wurde (vgl. GD 404/17 sowie mündl. Bericht in der Sitzung vom 20.03.2018), wird auf eine formelle frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange verzichtet.

Obwohl dem Bebauungsplanentwurf ein konkretes Bauvorhaben zugrunde liegt, soll kein vorhabenbezogenes Verfahren durchgeführt, sondern ein klassischer Angebotsbebauungsplan erstellt werden. Hintergrund für diese Entscheidung ist einerseits der Umstand, dass sich Teile des Geltungsbereichs (Teilfläche Sedelhöfe) in der Hand eines Dritten befinden und das Baugrundstück damit nicht vollumfänglich unter Zugriff eines einzelnen Vorhabenträgers steht. Andererseits haben Stadt und Investor bereits im Vorfeld des Verfahrens eine Grundvereinbarung zu einem städtebaulichen Vertrag geschlossen, der – vorbehaltlich der Ergebnisse des Bebauungsplanverfahrens und der hoheitlichen Entscheidungen des Gemeinderats – Grundzüge für eine Projektentwicklung regelt. Diese Grundvereinbarung wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens fortgeschrieben und mündet in einen städtebaulichen Vertrag. Dieser ersetzt den ansonsten für ein vorhabenbezogenes Verfahren obligatorischen Durchführungsvertrag vollumfänglich.

6. Sachverhalt

6.1. Ausgangslage

Das Baufeld befindet sich an der Schnittstelle zwischen Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und Albert-Einstein-Platz. Wie das Bestandsgebäude wird sich auch die künftige Bebauung Bahnhofplatz 7 in die Sichtachse von der Bahnhofstraße in Richtung Hauptbahnhof schieben. Historisch war die Blickachse aus der Bahnhofstraße auf das Bahnhofsgebäude unverstellt. Im Zuge des Wiederaufbaus nach 1945 wurde diese lineare Ausrichtung auf das Bahnhofsgebäude aufgegeben und das nun zur Neuentwicklung anstehende Baugrundstück geschaffen. Eine Rekonstruktion der historischen Situation ist unter den veränderten stadträumlichen und eigentumsrechtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Alternativ zu einer Neuentwicklung bliebe realistischerweise lediglich der Fortbestand der in die Jahre gekommenen Bausubstanz.

Um an dieser für den westlichen Stadteingang so bedeutsamen Stelle dennoch substantielle städtebauliche und gestalterische Verbesserungen zu erreichen, hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt nach intensiver öffentlicher Diskussion Rahmenbedingungen für eine mögliche Neubebauung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 definiert und diese in einem Grundsatzbeschluss festgelegt (vgl. GD 404/17).

Wesentliche Eckpunkte für die Ausschreibung waren:

- die Entwicklung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 inklusive der Grundfläche des Hauses 1 der Sedelhöfe als städtebauliche, gestalterische und funktionale Einheit;
- die Ergänzung der Raumkante am westlichen Innenstadtrand;
- die Einbindung des Aufgangs aus der Bahnhofspassage („Statische Treppe“) in einer der öffentlichen Bedeutung angemessenen Prägnanz und Fernwirkung zur Bahnhofstraße;
- die Reflexion der Blickachse aus der Bahnhofstraße in der stadträumlichen Setzung des Neubaus bzw. dessen gestalterischer und funktionaler Durcharbeitung;
- die Einbindung der Neubebauung in das Gesamtensemble zwischen Bahnhofstraße und Sedelhöfe mit dem Ziel einer räumlichen Fortführung aus der Bahnhofstraße auf den Albert-Einstein-Platz bzw. den Bahnhofplatz und vice versa;
- die Beibehaltung der Baugrenzen von Haus 1 der Sedelhöfe bzw. Verlängerung der westlichen und der östlichen Baugrenze nach Süden auf das Grundstück Bahnhofplatz 7;
- die Verlängerung des Baufelds um max. 3,90 m über die derzeitige südliche Grundstücksgrenze bzw. um ca. 2,40 über die bestehende Gebäudeauskragung hinaus. Damit würde die Einmündung der Bahnhofstraße von heute ca. 17,90 m im Licht auf künftig ca. 15,50 m verschmälert.
- Insgesamt 6 Vollgeschosse bis zur Traufkante zzgl. weiterer Nutzflächen im Dachraum bzw. wahlweise in einem Staffelgeschoss. Inwieweit an geeigneter Stelle eine moderate Überhöhung als städtebaulicher Blickpunkt ausgebildet werden kann, liegt im Ermessen der Teilnehmer und soll anhand der Ergebnisse des Verfahrens diskutiert werden.
- Vermeidung architektonischer Großformen; stattdessen Übersetzung der innerstädtischen Maßstäblichkeit in eine zeitgemäße Architektursprache sowie Förderung der stadträumlichen Ordnung in einem bis dato heterogenen baulichen Umfeld.

Auf Basis des Grundsatzbeschlusses hat der Investor in enger Abstimmung mit der Stadt eine Planungskonkurrenz durchgeführt. Während dieses Verfahrens hat sich herauskristallisiert, dass eine Vereinigung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 mit dem Haus 1 der Sedelhöfe weder konstruktiv, städtebaulich oder bauplanerisch noch in Hinblick auf die Marktlage von Vorteil ist. In einer Überarbeitungsphase mit den Urhebern der beiden aussichtsreichsten Konzepte wurde die Planungsaufgabe insoweit modifiziert, als die Bebauung Bahnhofplatz 7 nun als separates, von Haus 1 der Sedelhöfe unabhängiges Projekt entwickelt werden sollte. Die mit dem 1. Rang gekürte Arbeit aus dieser Überarbeitungsphase bildet die Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplanentwurf.

Kernziel der Festsetzungen des Bebauungsplans ist die Neugestaltung und Aufwertung des Plangebiets mit einem Gebäude, das in Hinblick auf Art und Maß der Nutzung sowie räumlich und gestalterisch den besonderen Ansprüchen dieser zentralen Innenstadtlage gerecht wird.

6.2. Geplante Neugestaltung

Der geplante Baukörper schließt unmittelbar an die südliche Brandwand des Hauses 1 der Sedelhöfe an und führt dessen Bauflucht entlang des Bahnhofplatzes nach Süden fort. Die Ostfassade des neuen Gebäudes nimmt ihren Ausgang ebenfalls an der Bauflucht des Hauses 1 der Sedelhöfe, staffelt diese im weiteren Verlauf allerdings in insgesamt vier Schritten um je ca. 1 m weiter in den Straßenraum der Bahnhofstraße bzw. des Albert-Einstein-Platzes hinein. Mit dieser Setzung reflektiert der Baukörper den Schwung der gegenüberliegenden Fassade des Hauses 4 der Sedelhöfe und unterstreicht die Idee eines bruchlosen Raumgefüges von Bahnhofstraße und Albert-Einstein-Platz.

Mit einer Gesamtlänge von ca. 34 m schiebt sich der neue Baukörper ca. 4,00 m über die bisherige Grundstücksgrenze weiter nach Süden in den Straßenraum der Bahnhofstraße. Diese Verlängerung basiert auf der Grundsatzdiskussion des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt im Vorfeld des konkurrierenden Planungsverfahrens. Hintergrund für diese Entscheidung war die Erkenntnis, dass ein etwas längeres Gebäude auf die wichtige Blickachse aus der Bahnhofstraße in Richtung Westen prägnanter reagieren kann, als dies bisher der Fall war. Zudem unterstreicht die damit einher gehende Angleichung des Straßenquerschnitts am Ausgang der Bahnhofstraße an den Querschnitt am Ausgang des Albert-Einstein Platzes die Gleichwertigkeit dieser beiden Übergänge zum Bahnhofplatz.

Der neue Baukörper hat bis zur Traufkante 7 Vollgeschosse. Diese Höhenentwicklung erweist sich als Vorteil, weil auf diese Weise exakt die Traufkante des anschließenden Hauses 1 der Sedelhöfe erreicht werden kann. Diese durchgehende Linienführung unterstützt die Ensemblewirkung der östlichen Platzwand des Bahnhofplatzes. Hotelgeschosse haben standardmäßig niedrigere Geschosshöhen als Gewerbegeschosse. In der Addition der Geschosse führt dies dazu, dass die 6 Gewerbegeschosse von Haus 1 der Sedelhöfe und die 7 Geschosse (davon 6 Ebenen Hotel) von Bahnhofplatz 7 zu der gleichen Traufhöhe führen. Diese Traufhöhe liegt bei 23,50 m über dem Straßenniveau. Dies entspricht einer Höhe über NN von 501,50 m. Zum Vergleich: Das gegenüberliegende Haus Bahnhofstraße 17 hat eine Gesamthöhe von ca. 25,50 m, Haus 2 der Sedelhöfe eine Traufhöhe (ohne Technikgeschoss) von ca. 24,70 m über dem Straßenniveau.

Die architektonische Besonderheit des gekürten Entwurfs ist die Ausbildung der Dachgeschosse oberhalb der Traufkante. Analog zur horizontalen Staffelung der Ostfassade entwickelt sich der von der Attika eingerückte Dachaufbau südwärts in vier Schritten in die Höhe. Ausgangspunkt ist in etwa die Höhe des Technikgeschosses von Haus 1 der Sedelhöfe. Anstelle eines Technikgeschosses sieht der Entwurf für das Haus Bahnhofplatz 7 oberhalb der Trauflinie eine weitere Hauptnutzungsebene vor. Hier sind in erster Linie Lobby und Frühstücksraum des Hotels vorgesehen. Im überhöhten südlichen Drittel des Dachraums erstreckt sich die Nutzfläche in ein 2. Dachgeschoss. Dort soll ein Gastronomiebetrieb (z.B. Café, Bar) mit einer vorgelagerten, geräumigen Dachterrasse eingerichtet werden. Die Dachterrasse erhält über die gestufte Fassade des Dachaufbaus seitlichen Windschutz. Die Oberkanten der gestaffelten Fassadenabschnitte bewegen sich zwischen 28,25 m und 33,25 m über dem Straßenniveau.

Zur Sicherstellung möglicherweise notwendiger Höhenabweichungen im Zuge der Ausführungsplanung wird zu den aktuell geplanten Höhen der Dachgeschosse jeweils ein Puffer von 50 cm zugeschlagen und diese erweiterte Höhe als maximal zulässige Oberkante festgesetzt.

An der Südseite schieben sich die Dachgeschosse um etwa 1 m über die Fassadenebene des Hauptbaukörpers hinaus. Die auskragende Vorhangfassade der Dachgeschosse erstreckt sich über die Südfassade bis zur Unterkante des 2. Obergeschosses.

Nach derzeitiger Planung befinden sich im Erdgeschoss des Hauses neben dem Hotelantritt Handelsflächen in einer Größenordnung von insgesamt ca. 550 m². Darüber liegen 6 Hotelgeschosse für ca. 130 - 140 Hotelzimmer.

Dem Grundsatzbeschluss des Fachbereichsausschusses folgend greift der dem Bebauungsplan zugrunde liegende Entwurf die Bedeutung des Treppenlaufs zwischen Bahnhofspassage und Albert-Einstein-Platz an der Schnittstelle zu Haus 1 der Sedelhöfe auf: Ausgehend vom Zwischenpodest öffnet sich der bislang geradlinige Treppenaufgang nun großzügig in Richtung der Bahnhofstraße. Dieser Kunstgriff hat zum Einen funktionale Vorteile für diejenigen Passanten, die auf direktem Wege aus der Passage zur Bahnhofstraße gelangen möchten bzw. vice versa. Zum Anderen hat diese architektonische Geste Signalwirkung auf Passanten in der Bahnhofstraße und erleichtert die Orientierung auf dem Weg zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof.

6.3. Verkehr

Die Erschließung und Andienung des Grundstücks erfolgt über die bestehenden Verkehrsflächen der Friedrich-Ebert-Straße sowie der Bahnhofstraße. Wie in den zentralen Innenstadtbereichen üblich werden zur Andienung in Fußgängerzonen tageszeitliche Befristungen auferlegt.

Die baurechtlich notwendigen PKW Stellplätze können angesichts der beengten Grundstückssituation nicht sinnvoll innerhalb der Grundstücksfläche hergestellt werden. Die Friedrich-Ebert-Straße ist verkehrlich hoch belastet und eignet sich im Bereich des Bahnhofplatzes mit seinen vielfältigen Verkehren und Wegebeziehungen nicht zur Erschließung einer zusätzlichen Tiefgarage. Die Bahnhofstraße und der Albert-Einstein-Platz sind ausgewiesene Fußgängerzonen und als ganztägige Zu- und Ausfahrt einer privaten Tiefgarage ebenfalls ungeeignet.

Die für das Bauvorhaben baurechtlich notwendigen Stellplätze werden daher abgelöst. In Anbetracht der exzellenten Anbindung an den öffentlichen Verkehr und der räumlichen Nähe zu öffentlichen Parkeinrichtungen ist dies vertretbar. Die wichtigste Haltestelle im Ulmer Nahverkehrsnetz liegt buchstäblich vor der Haustür; die Region ist über den gegenüberliegenden Hauptbahnhof und den ZOB sehr gut erreichbar. In kurzer Distanz befindet sich zudem das Parkhaus Deutschhaus mit ca. 600 Einstellplätzen. Unter dem Bahnhofplatz wird aktuell eine Tiefgarage für ca. 540 Stellplätze errichtet. Der Investor des Projekts schafft unter den benachbarten Sedelhöfen derzeit selbst 700 neue Stellplätze in einer 3-geschossigen Tiefgarage. Weitere Stellplätze sind in einem Parkhaus am westlichen Ende des Bahnhofstegs geplant.

Die Anzahl baurechtlich notwendiger Fahrradstellplätze werden an geeigneter Stelle im Projektumfeld nachgewiesen. Der Standort für deren Unterbringung wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens abgestimmt und per Baulast gesichert.

6.4. Infrastrukturversorgung

Die bestehende Infrastruktur ist zur Versorgung des Plangebiets ausreichend dimensioniert. Die Ableitung des Schmutzwassers zur Kläranlage Steinhäule erfolgt über bereits vorhandene Kanäle.

Infolge der Verlängerung des Grundstücks nach Süden müssen diverse Leitungen im Untergrund der Bahnhofstraße verlegt werden. Diese Arbeiten werden im Vorgriff auf die Baumaßnahme auf Veranlassung und auf Kosten des Investors durchgeführt. Die verschiedenen Leitungsträger sind in die Planung eng eingebunden.

6.5. Spezieller Artenschutz

Für das Plangebiet wird parallel zum Bebauungsplan ein artenschutzfachliches Gutachten durch das Büro für Landschaftsplanung Dr. Schuler erarbeitet. Eine erste Begehung hat keine Beeinträchtigung von artenschutzrechtlich relevanten Arten ergeben. Zugriffsverbote gemäß § 44 BNatSchG sind voraussichtlich nicht beeinträchtigt. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind nicht notwendig. Das abschließende Gutachten wird mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und bis zum Satzungsbeschluss in den Bebauungsplan eingearbeitet.

6.6. Schalltechnische Untersuchung

In der Bauleitplanung sind die Anforderungen nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB) an gesunde Wohnverhältnisse zu beachten und es ist zu prüfen, inwiefern schädliche Lärmimmissionen vorliegen und die Erwartungshaltung an den Lärmschutz in dem Plangebiet erfüllt wird. Es wurde die BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH mit der Berechnung und Bewertung der Lärmimmissionen beauftragt. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden in den Bebauungsplan sowie in die Begründung entsprechend eingearbeitet.

6.7. Bebauungsplan

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von § 13a BauGB durchgeführt. Der Bebauungsplan wird auf der Grundlage des überarbeiteten Ergebnisses des konkurrierenden Planungsverfahrens entwickelt. Der Geltungsbereich weist eine Größe von ca. 1.067 m² auf.

Im Bebauungsplan sind folgende Festsetzungen vorgesehen:

- Art der baulichen Nutzung: Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO
Zulässig sind die Nutzungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 1-4 BauNVO mit Ausnahme der Vergnügungsstätten. Besondere Festsetzungen werden für Einzelhandel und Gastronomie definiert.
Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO wird festgesetzt, dass ab dem 1. OG auch Wohnnutzung zulässig ist.
- Maß der baulichen Nutzung: Grundflächenzahl (GRZ) 1,0
Festsetzung von Oberkanten in absoluten Höhen der baul. Anlagen als Höchstgrenze, differenziert nach Bauteilen gem. dem vorliegenden Entwurf
- überbaubare Grundstücksfläche: Festsetzung von Baugrenzen
- Bauweise: geschlossene Bauweise
- Dachform: Flachdächer
- Stellplätze: KFZ-Stellplätze werden gem. § 37 Abs. 6 LBO abgelöst.
Fahrradstellplätze werden im Umfeld des Bauvorhabens untergebracht und per Baulast gesichert.

7. Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

Das Bebauungsplanverfahren wird auf der Grundlage von § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen die Planunterlagen im Bürgerservice Bauen der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht öffentlich dargelegt und mit interessierten Bürgern erörtert werden. Außerdem soll Gelegenheit gegeben werden, sich zu den Planungsabsichten schriftlich oder mündlich zur Niederschrift während der Auslegungsfrist zu äußern.

Parallel dazu sollen die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingeholt werden, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt sind.

Nähere Erläuterungen des Bebauungsplans erfolgen anhand der Planunterlagen in der Sitzung des FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.