



Stadt Dillingen / Saar

Bebauungsplan „Am Lokschuppen“

Diese Begründung ist dem am 22. März 2023
als Satzung beschlossenen Bebauungsplanes
Nr. 14 a "Am Lokschuppen" beigelegt.



Franz-Josef Berg
Bürgermeister

Begründung
SATZUNG

Stand: 22. März 2023

ISU

Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung
Hermine-Albers-Straße 3
54634 Bitburg

Telefon 06561/9449-01
Telefax 06561/9449-02

E-Mail info-bit@i-s-u.de
Internet www.i-s-u.de



INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und Ziele der Planung.....	3
2	Verfahrensart und Verfahrensverlauf.....	4
	2.1 Verfahrensart	4
	2.2 Verfahrensverlauf.....	4
3	Rechtsgrundlagen	5
4	Das Plangebiet / Planungskonzeption	5
	4.1 Lage und Geltungsbereich / Topographie	5
	4.2 Nutzung und Bebauung / Nutzungskonzeption.....	9
	4.3 Erschließungskonzept.....	10
	4.4 Freiraumkonzept	10
	4.5 Ver- und Entsorgung	12
	4.6 Besitz- und Eigentumsverhältnisse	12
	4.7 Planungsalternativen.....	13
5	Ziele und Darstellungen übergeordneter Planungen.....	13
	5.1 Vorgaben der Raumordnung.....	13
	5.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....	14
	5.3 Denkmalschutz	15
6	Berücksichtigung der Umweltbelange	15
	6.1 Natur- und Artenschutz	15
	6.2 Baumschutzsatzung.....	16
	6.3 Immissionsschutz.....	16
7	Begründung der Planfestsetzungen / Planinhalte	23
	7.1 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen (BauGB i.V.m. BauNVO)	23
	7.2 Örtliche Bauvorschriften.....	30
	7.3 Nachrichtliche Übernahmen	32
	7.4 Hinweise auf sonstige zu beachtende Vorschriften und Richtlinien	32
8	Auswirkungen der Planung und deren Abwägung.....	33
	8.1 Auswirkungen auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung ...	33
	8.2 Auswirkungen auf die Umwelt	33
	8.3 Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild.....	34
	8.4 Abwägung der betroffenen Belange	34
	8.5 Fazit.....	34
9	Planverwirklichung	35
10	Flächenbilanz und Kostenschätzung.....	35
	10.1 Flächenbilanz.....	35
	10.2 Kostenschätzung	35

1 Anlass und Ziele der Planung

Die Stadt Dillingen (Saar) hat vor einigen Jahren den ehemaligen Lokschuppen zu einem Kultur- und Freizeitzentrum ausgebaut und die umliegenden Freiflächen neu gestaltet, nachdem die Gebäude und ihr Umfeld jahrzehntelang brach lagen.

Das Gebäude des Lokschuppens wurde 2001 unter Denkmalschutz gestellt. Im Jahr 2002 erfolgte der Ankauf des gesamten Areals durch die Stadt. Die Planungen für eine Nutzung und der Umbau des eigentlichen Lokschuppen-Gebäudes begannen 2004. Aus den ehemaligen Unterstell- und Wartungsplätzen der Deutschen Bahn für Dampflokomotiven entstand in knapp vierjähriger Planungs- und Bauzeit zwischenzeitlich eine der modernsten und schönsten Veranstaltungshallen in der Großregion.



Abb.1: Lage des Plangebiets (ohne Maßstab)
(Quelle: GeoPortal Saarland)

Da in der Umgebung derzeit ganz unterschiedliche Nutzungen vorhanden sind, die von Wohnhäusern, über einen landwirtschaftlichen Betrieb, bis zu einem Gewerbeunternehmen (Dachdecker) reichen, hat die Stadt Dillingen beschlossen, einen Bebauungsplan für den Bereich des Lokschuppens und seiner Umgebung aufzustellen, um klare Rahmenbedingungen für die künftige städtebauliche Entwicklung des Bereichs zu definieren.

Zudem soll damit der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben werden, sich aktiv in den Planungsprozess einzubringen und ihre Interessen im Hinblick auf die weitere Entwicklung und Ordnung des gesamten Quartiers zu formulieren.

Das Plangebiet, dessen ungefähre Lage im obenstehenden, unmaßstäblichen Luftbildausschnitt rot markiert ist, hat eine Gesamtgröße von rund 5,2 ha. Hier sollen die bereits vorhandenen Nutzungen planungsrechtlich abgesichert und wenn möglich Entwicklungsspielräume für künftige Nutzungsausweitungen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang ist es ein zentrales Anliegen der Stadt, mögliche schalltechnische Konflikte zu lösen und dafür Sorge zu tragen, dass durch den Betrieb des Kulturzentrums keine nachteiligen Auswirkungen (insbesondere durch Schallimmissionen) in der Umgebung entstehen. Dadurch soll gleichzeitig auf Dauer Rechtssicherheit für den Bestand des Lokschuppens mit seinen wichtigen kulturellen Veranstaltungen geschaffen werden.

Ziel der städtebaulichen Planung ist es, die vorhandene, über Jahrzehnte gewachsene gemischte Nutzungsstruktur in der Umgebung des Lokschuppens zu stabilisieren und erkennbaren Tendenzen einer stärkeren Ausweitung möglicherweise störender und gebietsuntypischer Nutzungen (z.B. Kfz- und Gebrauchtwagenhandel) entgegenzuwirken. Damit sollen einerseits die im Plangebiet noch weit verbreitete Wohnnutzung geschützt, andererseits aber auch ergänzenden Nutzungen, wie etwa Gastronomie und Läden, die der Versorgung des Gebietes dienen (z.B. Bäckerei) Raum verschafft werden.

Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen können dabei im Plangebiet verbleiben, da hierdurch bislang keine erkennbaren Störungen auf die Umgebung ausgehen. Einer Ausweitung von Gewerbebetrieben, insbesondere solchen, die das Wohnen stören können, soll jedoch entgegengewirkt werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplans ist notwendig im Sinne des § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB), weil es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Plangebiets erforderlich ist, Regelungen im Hinblick auf die künftige Nutzung seiner verschiedenen Teilbereiche zu treffen.

2 Verfahrensart und Verfahrensverlauf

2.1 Verfahrensart

Da es sich bei dem Plangebiet um eine bereits weitgehend bebaute, innerstädtische Fläche handelt, die langfristig geordnet und in Teilen nachverdichtet werden soll, wird der Bebauungsplan im sogenannten „beschleunigten Verfahren“ nach § 13a Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt. Danach ist es möglich, bestimmte Verfahrenserleichterungen zu nutzen, wenn der Bebauungsplan der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dient. Dies ist vorliegend der Fall.

Der Bebauungsplan darf nur dann im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, wenn in ihm eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) oder eine Größe der Grundfläche von insgesamt weniger als 20.000 Quadratmetern festgesetzt wird. Auch diese Anwendungsvoraussetzung trifft zu (vgl. hierzu die Flächenbilanz unter Punkt 10.1).

Da in der Stadt Dillingen (Saar) keine weiteren Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen, im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, die mitzurechnen sind, ist auch diese Anwendungsvoraussetzung erfüllt.

Ebenso ist nicht erkennbar, dass durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen oder dass Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter oder dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu beachten sind.

Insofern sind die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren vorliegend gegeben, so dass die Verfahrensvorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB angewendet werden können. Danach wird vorliegend von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen. Der betroffenen Öffentlichkeit wird Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB gegeben. Den berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wird Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen einer Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB gegeben.

Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 vor der planerischen Entscheidung erfolgt und sind damit nicht auszugleichen.

Bei Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren ist ortsüblich bekannt gemacht worden, dass der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt wird und wo sich die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann und dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer bestimmten Frist zur Planung äußern kann. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass keine frühzeitige Unterrichtung und Erörterung im Sinne des § 3 Abs. 1 BauGB stattfindet.

2.2 Verfahrensverlauf

Aufstellungsbeschluss

Der Stadtrat der Stadt Dillingen (Saar) in seiner Sitzung am 31. August 2017 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 14a „Am Lokschuppen“ in den Gemarkungen Dillingen und Pachten gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 13. September 2017 ortsüblich bekanntgemacht.

Auf die frühzeitige Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB wurde gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BauGB verzichtet. Die Öffentlichkeit konnte sich vom 9. Juni bis einschließlich 23. Juni 2020 im Rathaus der Stadt während der Öffnungszeiten über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten und sich innerhalb dieser Frist zur Planung äußern. Innerhalb dieser Frist hat sich niemand zu der Planung geäußert.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Den betroffenen Behörden sowie Trägern öffentlicher Belange wurde gem. § 4 Abs. 1 BauGB vom 06.09.2021 bis zum 08.10.2021 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bebauungsplanes „Am Lokschuppen“ einschließlich der Textfestsetzungen und der Begründung wurde vom Stadtrat der Stadt Dillingen (Saar) in der Sitzung vom 11.05.2022 gebilligt. Er wurde zusammen mit der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats in der Zeit vom 08.06.2022 bis einschließlich 15.07.2022 zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt. Mit der Veröffentlichung vom 04.06.2022 ist dies ortsüblich mit den Angaben bezüglich Ort und Dauer der Auslegung sowie dem Hinweis, dass Stellungnahmen zu dem Entwurf während der Auslegefrist vorgebracht werden können, bekannt gemacht worden.

Die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 2 BauGB parallel mit Schreiben vom 14.06.2022 beteiligt und um die Abgabe einer Stellungnahme bis zum 15.07.2022 gebeten.

Abwägungs- und Satzungsbeschluss

Die fristgemäß vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie der sonstigen Träger öffentlicher Belange hat der Stadtrat der Stadt Dillingen (Saar) in seiner Sitzung am 22.03.2023 geprüft.

Nach Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen hat der Stadtrat der Stadt Dillingen (Saar) in seiner Sitzung am 22.03.2023 den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Am Lokschuppen“ gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen.

3 Rechtsgrundlagen

Dem Bebauungsplan „Am Lokschuppen“ liegt die aktuelle und für das Verfahren maßgebliche Bau- und Umweltgesetzgebung zu Grunde. Die verwendeten gesetzlichen Grundlagen sind den Eintragungen auf der Planzeichnung bzw. dem Textteil des Bebauungsplans zu entnehmen.

4 Das Plangebiet / Planungskonzeption

4.1 Lage und Geltungsbereich / Topographie

Die Stadt Dillingen (Saar) liegt im Landkreis Saarlouis und hat etwa 20.000 Einwohner. Sie gliedert sich in die Stadtteile Dillingen-Innenstadt, Pachten und Diefflen. Das Plangebiet liegt im Stadtteil Innenstadt, im Norden des Stadtkerns. Die direkte Lage an der Merziger Straße sichert die Erschließung und gute Erreichbarkeit des Plangebietes.

Die Flächen im Geltungsbereich sind überwiegend intensiv genutzt und bebaut bzw. dienen dem Am Lokschuppen als zugeordnete Freibereiche. Hier sind u.a. eine Freibühne, Grün- und

Aufenthaltsbereiche, ein Kinderspielplatz, Gastronomieeinrichtungen u.Ä. sowie öffentliche Stellplätze vorhanden. Im Bereich westlich der Merziger Straße befinden sich Wohngebäude sowie gewerbliche Einrichtungen (Dachdeckereibetrieb und Gebrauchsgüterhandel), an der Werderstraße finden sich heute nur noch Wohngebäude sowie eine dem Lokschuppen zugeordnete Lager-/Logistikhalle. Ein hier ehemals vorhandener kleiner landwirtschaftlicher Betrieb wurde nach dem Tod des Inhabers mittlerweile aufgegeben. Eine Nachfolgenutzung ist nicht absehbar.

Insgesamt ist die Bebauung entlang der Merziger Straße und der Werderstraße heterogen und entspricht augenscheinlich keiner Gebietsart nach der BauNVO.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von rund 51.400 m².

Seine Lage im Stadtgebiet ergibt sich aus der folgenden Übersichtskarte.

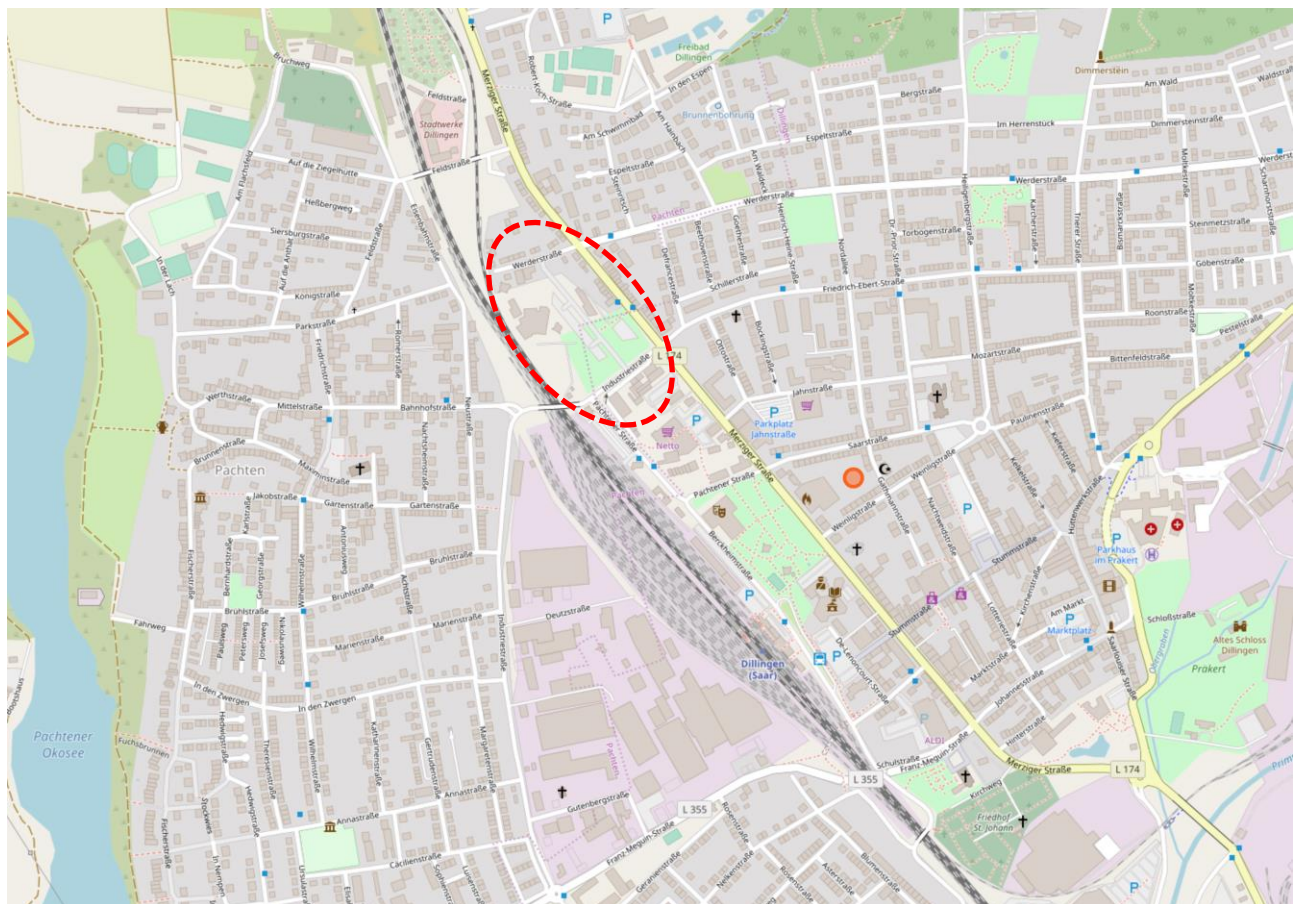


Abb.2: Lage des Plangebiets im städtischen Zusammenhang

Übersichtskarte, ohne Maßstab

(Quelle: <https://www.openstreetmap.org/relation/1184561#map=16/49.3571/6.7195>)

Das Plangebiet umfasst folgende Flurstücke:

Gemarkung Dillingen, Flur 4

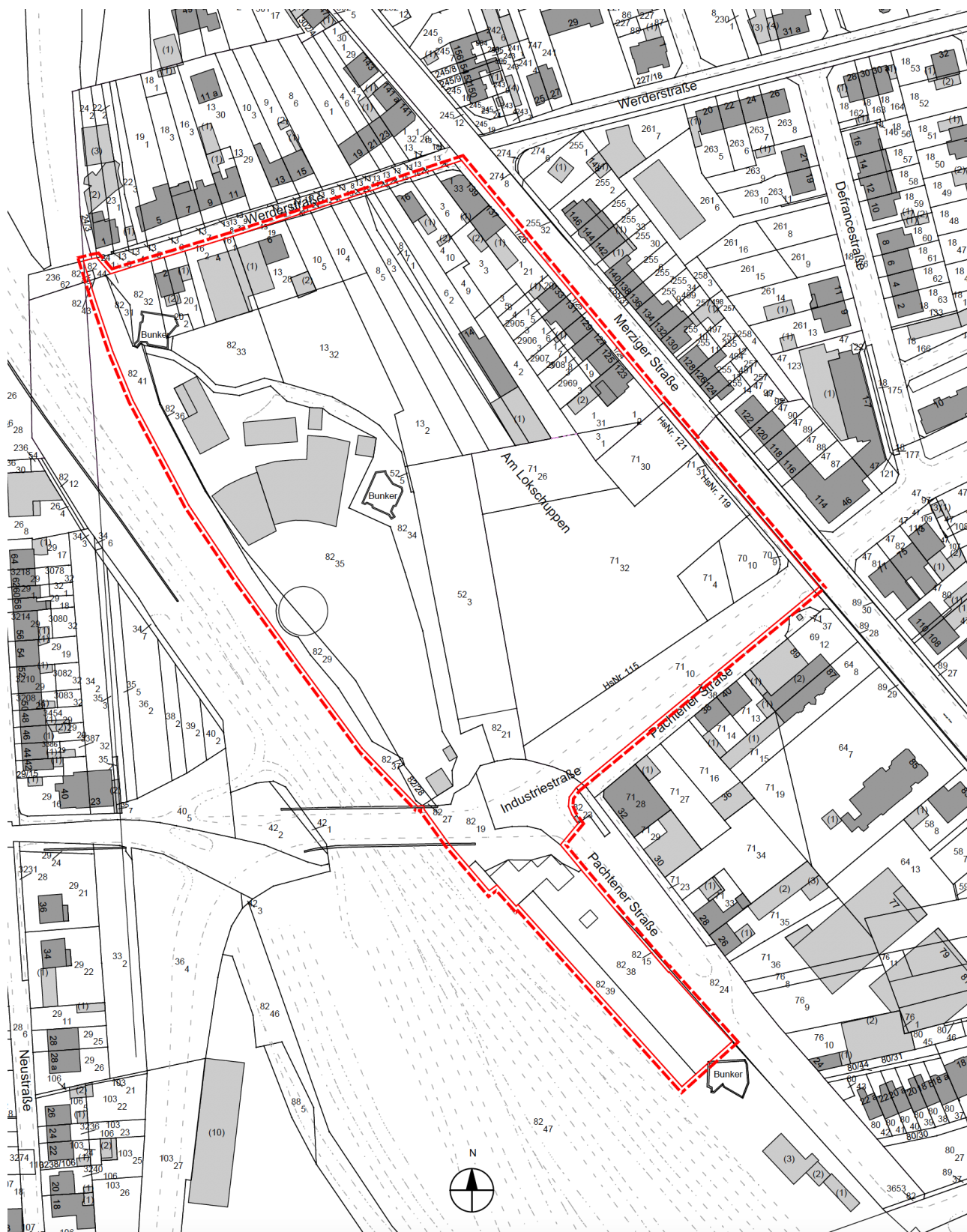
Flurstücke Nr. 89/29, 71/30, 71/31, 71/32, 71/26, 71/10, 71/4, 70/10, 70/9

Gemarkung Pachten, Flur 6

Flurstücke Nr. 10/5, 10/4, 2908/3, 2907/3, 2969/3, 52/3, 52/5, 2905/3, 20/2, 20/1, 7/1, 3/1, 3/3, 3/5, 3/4, 3/6, 4/2, 4/9, 2906/3, 13/32, 13/22, 13/21, 13/20, 13/28, 13/26, 13/25, 13/24, 13/23, 4/10, 13/19, 82/45, 82/43, 1/21, 82/44, 1/20, 82/41, 1/26, 1/25, 1/24, 82/38, 8/2, 8/1, 82/39, 8/4, 82/36, 82/37, 8/3,

13/2, 82/34, 8/5, 82/35, 82/32, 82/33, 1/31, 82/31, 1/33, 6/2, 82/29, 82/27, 82/28, 82/24, 82/21, 82/19, 82/15, 16/2, 16/1, 1/9, 1/8, 1/7, 1/6, 1/5, 1/2.

Die verkleinerte Planzeichnung auf der folgenden Seite zeigt die Abgrenzung des Plangebiets in der Übersicht. Die genaue Abgrenzung ist der maßstäblichen Planzeichnung (Maßstab 1:500) zu entnehmen.

**Abb.3: Abgrenzung des Plangebiets**

Übersichtskarte, ohne Maßstab

(Quelle: eigene Darstellung auf der Grundlage des amtlichen Katasters der Stadt Dillingen)

Das Gelände liegt auf einer Höhe von ca. 182 bis 185 m über NHN und ist, da es sich um eine ehemalige Bahnfläche handelt, fast eben. Zur Merziger Straße und zur Werderstraße steigt es leicht an.

4.2 Nutzung und Bebauung / Nutzungskonzeption

Die vorhandenen Nutzungen im Plangebiet sollen durch den Bebauungsplan langfristig erhalten und stabilisiert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass mögliche gegenseitige Störungen weitgehend ausgeschlossen werden.

Aufgrund der bereits vorhandenen Nutzungen im Bereich des Lokschuppens (Veranstaltungsräume, Gastronomie, Jugendzentrum und zugehörige Nebengebäude) wird der Bereich als „Sondergebiet“ ausgewiesen. Festgesetzt wird ein „Sonstiges Sondergebiet“ gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit der allgemeinen Zweckbestimmung „Veranstaltungshalle mit Freigelände „Am Lokschuppen““ (kurz Sondergebiet „Lokschuppen“ – SO Lokschuppen). Es dient zur Durchführung von Veranstaltungen aller Art, insbesondere Theateraufführungen, Konzerte, Kongresse, Vorträge und Seminare, Produktpräsentationen, Firmenfeiern, Ausstellungen & Messen, Galas, Modenschauen u.Ä., die innerhalb der zur Verfügung stehenden baulichen Anlagen sowie unter Mitnutzung der vorhandenen Freianlagen stattfinden. Zudem dient es der Unterbringung sonstiger kultureller sowie sozialer Nutzungen, wie z.B. Musikschule, Jugendtreff usw.

Damit wird der vorhandene Bestand übernommen und planungsrechtlich abgesichert. Darüber hinaus wird das in der vorherigen Fassung des Bebauungsplans für die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB noch vorhandene Teilgebiet MU 3 in das Sondergebiet integriert. An der Werderstraße befindet sich bereits eine dem SO Lokschuppen zugehörige Logistikhalle. Nach Aufgabe des in der Nachbarschaft befindlichen landwirtschaftlichen Betriebs sieht die Stadt Dillingen hier nun die Möglichkeit, weitere Nebenanlagen, die dem Sondergebiet dienen, unterzubringen.

Für die vorhandene Bebauung in der Umgebung wird die mit dem BauGB 2017 neu geschaffene Gebietsart „Urbanes Gebiet“ gemäß § 6a BauNVO festgesetzt. Dieses wird in zwei Teilbereiche MU 1 und MU 2) gegliedert, für die unterschiedliche Zulässigkeiten gelten.

Das Urbane Gebiet dient grundsätzlich dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören, wobei die Nutzungsmischung gemäß § 6a Abs. 1 Satz 2 ausdrücklich nicht gleichgewichtig sein muss.

Während im Teilgebiet MU 1, unmittelbar entlang der Merziger Straße, aufgrund des baulichen Bestands sowohl Wohngebäude, als auch Geschäfts- und Bürogebäude, die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie auch sonstige Gewerbebetriebe zulässig sind, werden die Nutzungen im Bereich zwischen der Merziger Straße und dem Sondergebiet (SO Lokschuppen) (MU 2) eingeschränkt. So soll im MU 2 insbesondere der Bestand der dort vorhandenen gewerblichen Nutzung gesichert, die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben aller Art, Schank- und Speisewirtschaften, Beherbergungsbetrieben u.Ä. hingegen ausgeschlossen werden. Hier sind demnach nur Geschäfts- und Bürogebäude sowie sonstige Gewerbebetriebe allgemein zulässig. Wohngebäude können ausnahmsweise zugelassen werden. Die Stadt beabsichtigt dadurch vor allem den Bestand zu sichern und den Gewerbebetrieben einen angemessenen Entwicklungsspielraum einzuräumen, wobei in diesem Zusammenhang die Zulässigkeit weiterer wohnbaulicher Nutzungen auf den Betrieben zugeordnete Wohngebäude (z.B. für Betriebsinhaber), beschränkt werden sollte, um insbesondere auch ein Heranrücken zusätzlicher Wohngebäude an das Sondergebiet zu vermeiden, was aus Gründen des Immissionsschutzes sinnvoll ist. Ergänzende Nutzungen, wie etwa Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche,

kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sind ebenfalls nur ausnahmsweise zulässig und damit einzelfallbezogen zu beurteilen.

Die Ausweisung eines Urbanen Gebietes in der Umgebung des Sondergebiets (SO Lokschuppen) eröffnet der Stadt Dillingen die Möglichkeit, die hier vorhandenen Nutzungen planungsrechtlich abzusichern, was mit anderen Gebietsarten nur schwer umzusetzen gewesen wäre, da z.B. in einem Mischgebiet (MI) von einer gleichgewichtigen Nutzungsmischung zwischen Wohnen und anderen Nutzungen auszugehen ist. Die Einführung der neuen Gebietsart war einer der wichtigsten Kernpunkte der BauGB-BauNVO-Novelle 2017 und soll dazu beitragen, das Leitbild der „funktionsgemischten, nachhaltigen europäischen Stadt der kurzen Wege“ umzusetzen, in der Wohnen, Arbeiten sowie Freizeitaktivitäten und Kulturerleben nebeneinander stattfinden, ohne dafür lange Wege in Kauf nehmen zu müssen. Die Nachverdichtung soll dabei vor dem Hintergrund der Reduktion der Flächeninanspruchnahme ausdrücklich gefördert werden, weshalb der Gesetzgeber im MU auch höhere Grund- und Geschossflächenzahlen vorgesehen hat, als beispielsweise in einem Mischgebiet (MI).

4.3 Erschließungskonzept

Die Erschließung des Plangebietes ist bereits heute vollständig vorhanden.

Die Anbindung an das örtliche Verkehrsnetz erfolgt im Wesentlichen über die Merziger Straße, die nordöstlich des Plangebietes von Nordwest nach Südost verläuft und u.a. einen unmittelbaren Anschluss an die Innenstadt sicherstellt. Zudem ist die Industriestraße zu erwähnen, die im Süden des Plangebiets eine Querung der Bahnanlagen ermöglicht und damit die Erreichbarkeit der östlich der Bahnlinie gelegenen Gebiete sicherstellt. Im Norden des Plangebietes ist zudem die Werderstraße vorhanden, die die dortige Bebauung erschließt und eine Anbindung zum Sondergebiet schafft. Sie endet im Westen an den Bahnanlagen ohne Wendemöglichkeit.

Von der Werderstraße im Norden sowie der Industriestraße im Süden zweigt eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ (V), ausgeschildert mit dem Zeichen 325 Straßenverkehrsordnung (StVO), ab. Diese trägt die Bezeichnung „Am Lokschuppen“ und durchquert das gesamte Plangebiet in einem Abstand von rund 75 m parallel zur Merziger Straße. Entlang dieses Verkehrsberuhigten Bereichs, bei dessen Nutzung alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind, befinden sich zahlreiche öffentliche Stellplätze, meist in Senkrechtaufstellung. Zudem sind von hier aus verschiedene Mehrzweckflächen erreichbar, die als Zuwegung, Aufenthaltsflächen usw. dienen und bei Bedarf auch zusätzlich als öffentliche Parkplätze genutzt werden können.

Ergänzt wird die Erschließung durch eine private Verkehrsfläche zwischen den Teilgebieten MU 1 und MU 2, die eine rückwärtige Erreichbarkeit der Bebauung entlang der Merziger Straße sicherstellt.

Innerhalb des Sondergebiets (SO Lokschuppen) wurden zudem verschiedene Fußwege, Platzflächen, Ruhe- und Aufenthaltsbereiche usw. angelegt, die öffentlich zugänglich sind.

Im Süden des Plangebietes befindet sich ein öffentlicher Parkplatz, der von der Pachtener Straße aus erschlossen hat. Er besitzt eine fußläufige Anbindung an das Sondergebiet (SO Lokschuppen) unterhalb der Brücke im Zuge der Industriestraße.

4.4 Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept folgt einer eigens dafür ausgearbeiteten Freiraumplanung, deren wesentliche Elemente in den Bebauungsplan übernommen und durch entsprechende Festsetzungen gesichert werden.

Die letzten Planungen hierzu (Bauabschnitt 3) stammen aus dem Jahr 2016 und wurden vom Büro sinai – Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin, ausgearbeitet. Die Konzeption geht

von einer Gliederung des Geländes durch eine verkehrsberuhigte „Mittelachse“ aus, die von der Werderstraße sowie von der Industriestraße aus abzweigt. Angegliedert befinden sich öffentliche Stellplätze, Multifunktionsbereiche sowie Grün- und Freiflächen mit unterschiedlichen Funktionen.

An der Ecke Merziger Straße / Industriestraße ist ein großer, multifunktionaler Platzbereich angeordnet. Von hier aus verläuft eine großzügige, fußläufige Erschließungsachse direkt zum Lokschuppen.

Die Bereiche um die ehemalige Lok-Drehscheibe, die ebenso wie der Lokschuppen selbst und einige weitere Gebäude unter Denkmalschutz stehen, sind als Veranstaltungsflächen, Aufenthaltsbereich sowie für Außengastronomie u.Ä. vorgesehen und größtenteils befestigt. In den Randbereichen, insbesondere südlich und östlich der Drehscheibe, sind zahlreiche Grünflächen mit unterschiedlichen Funktionen, unter anderem einem Kinderspielplatz, angeordnet. Das gesamte Gelände ist stark durchgrünt. Hier wurden insbesondere zur Industriestraße sowie im Kreuzungsbereich mit der Merziger Straße auch viele Großbäume angepflanzt. Dies trifft auch für die verkehrsberuhigte „Mittelachse“ zu.

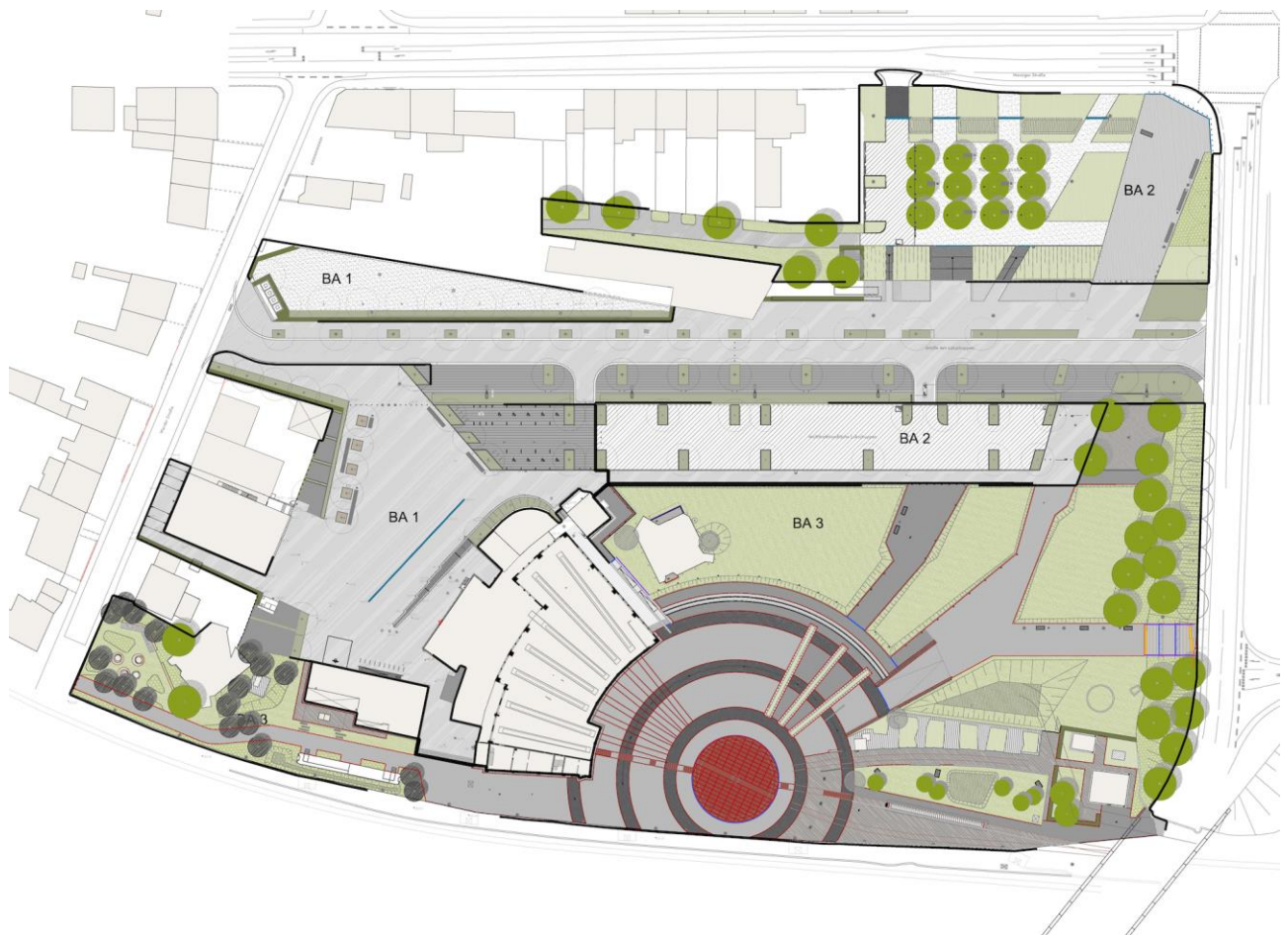


Abb.4: Freiraumkonzept

Übersicht, ohne Maßstab, nicht genordet
(Quelle: Stadt Dillingen / Büro sinai, Berlin)

Die Veranstaltungsflächen halten einen ausreichenden Abstand von der nördlich und nordöstlich angrenzenden gemischten Bebauung im Teilbereich MU 1 ein, um störende Geräuscheinwirkungen zu verhindern. Der Teilbereich MU 2 rückt näher an die Veranstaltungsflächen heran, weswegen hier Wohngebäude künftig nur ausnahmsweise zulässig sind.

4.5 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgungsanlagen im Gebiet sind vorhanden. Eine Neuplanung oder Ergänzung ist nicht erforderlich.

4.5.1 Schmutz- und Niederschlagswasser

Geplante Entwässerungsanlagen müssen den Anforderungen der Entwässerungssatzung und der Abwassergebührensatzung der Stadt Dillingen / Saar entsprechen, worauf in den textlichen Festsetzungen explizit hingewiesen wird.

Die anfallenden Abwässer können in den vorhandenen Mischwasserkanal in der Werderstraße bzw. Merziger Straße abgeleitet werden. Der Eigenbetrieb Abwasser der Stadt Dillingen/Saar weist in diesem Zusammenhang jedoch darauf hin, dass für den Fall, dass die Übernahme der Abwässer technisch oder wegen des damit verbundenen unverhältnismäßig hohen Aufwandes nicht möglich sein sollte, die ordnungsgemäße Beseitigung über eine vollbiologische Kleinkläranlage sicherzustellen ist, wobei eine Befreiung vom Anschluss und Benutzungszwang durch den Eigenbetrieb Abwasser der Stadt Dillingen/Saar sowie die Genehmigung durch das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz als Untere Wasserbehörde erforderlich ist.

Für die Niederschlagswässer der bislang unbebauten Flächen ist eine getrennte Entsorgung, z.B. durch Versickerung oder vollständige Nutzung vor Ort vorgesehen, da die Ableitung in ein Gewässer vorliegend nicht möglich ist. Dies gilt auch für das gereinigte Abwasser der vollbiologischen Kleinkläranlage.

In den textlichen Festsetzungen ist ein Hinweis enthalten, dass die Versickerung von Niederschlagswasser der Erlaubnis durch das Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz bedarf. Sowohl die Einleitung von Niederschlagswasser in ein oberirdisches Gewässer, die vorliegend jedoch nicht möglich erscheint, als auch die Versickerung des Niederschlagswassers von Dach-, Hof- oder Wegeflächen ist genehmigungs-/erlaubnisfrei soweit dies flächenhaft über die natürlich gewachsene oder über eine mindestens 30 cm mächtige bewachsene Bodenzone auf dem Grundstück, auf welchem es anfällt, erfolgt. Die textlichen Festsetzungen enthalten die erforderlichen Hinweise auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik, dabei insbesondere auf das Merkblatt DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ sowie DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“. Notwendige rechnerische Nachweise sind dem Eigenbetrieb Abwasser der Stadt Dillingen/Saar vor Baubeginn zur Freigabe vorzulegen.

4.5.2 Energieversorgung, Telekommunikation

Die Belange der Versorgung mit Energie gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 8e BauGB werden in der Planung berücksichtigt. Das Plangebiet ist über Versorgungsanlagen und Einrichtungen in den vorhandenen Straßen an das örtliche Energie- und Telekommunikationsnetz angeschlossen.

4.5.3 Abfallentsorgung

Entsprechend dem sachgerechten Umgang mit Abfällen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB ist das Plangebiet an die öffentliche Abfallentsorgung angeschlossen. Die Abfallentsorgung erfolgt ebenfalls über die vorhandenen Straßen sowie die plangebietsinternen Erschließungsanlagen.

4.6 Besitz- und Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke innerhalb des Sondergebietes (SO Lokschuppen) befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Dillingen (Saar). Lediglich die Grundstücke beidseits der Logistikhalle an der Werderstraße sind noch in Privatbesitz. Die Stadt Dillingen beabsichtigt jedoch diese im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zeitnah zu erwerben.

Die Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung befinden sich im Eigentum der Stadt Dillingen. Die Grundstücke im Urbanen Gebiet (MU 1 und MU 3) befinden sich in Privatbesitz.

4.7 Planungsalternativen

Alternativ zur vorliegenden Planung kommt lediglich der Verzicht auf eine Überplanung in Frage, da es sich vorliegend nicht um eine geplante Neubebauung, sondern um die Sicherung bereits vorhandener Nutzungen und eine gewollte Nachverdichtung innerhalb eines bereits bebauten Gebietes handelt.

Ein Planungsverzicht hätte zur Folge, dass sich Konflikte durch die verschiedenartigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes, insbesondere in Folge einer Ausdehnung gewerblicher Nutzungen, künftig verschärfen würden und die gewollte städtebauliche Ordnung nicht sichergestellt werden könnte.

Aufgrund der Bindung der Konzeption an die Örtlichkeit ist die Frage nach Standortalternativen hinfällig.

5 Ziele und Darstellungen übergeordneter Planungen

5.1 Vorgaben der Raumordnung

5.1.1 LEP Siedlung

Entsprechend des wirksamen LEP-Siedlung vom 04.07.2006 (veröffentlicht im Amtsblatt des Saarlandes vom 14.07.2006) ist der Stadt Dillingen (Saar) die Funktion eines **Mittelzentrums** zugewiesen. Mittelzentren als teilregionale Versorgungs-, Bildungs- und Wirtschaftszentren versorgen die Bevölkerung im mittelfürstlichen Verflechtungsbereich mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs durch ein räumlich gebündeltes öffentliches und privates Angebot in zumutbarer Entfernung zum Wohnort.

Zudem liegt Dillingen im Bereich einer „Siedlungsachse 1. Ordnung“, die von Straßburg (Frankreich) über Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis – Dillingen – Merzig bis nach Trier (Rheinland-Pfalz) führt sowie einer „Siedlungsachse 2. Ordnung“ von Rehlingen-Siersburg – Dillingen – Nalbach – Lebach – Eppelborn – Illingen – Neunkirchen – Homburg bis nach Zweibrücken/Pirmasens (Rheinland-Pfalz).

Gemäß LEP Siedlung ist Dillingen zudem der **Kernzone des Verdichtungsraumes**,¹ als großflächigem Gebiet mit stark überdurchschnittlicher Siedlungsverdichtung und intensiver, innerer, teilweise historisch begründeter ökonomischer, städtebaulicher, infrastruktureller und kultureller Verflechtung zuzuordnen.

Grundsätzlich schafft der Landesentwicklungsplan Siedlung (LEP-Siedlung) die Rahmenbedingungen für einen Anpassungsprozess der Siedlungsstruktur des Landes zugunsten einer dauerhaft umweltverträglichen Siedlungsweise.

¹ Die Kernzone des Verdichtungsraumes ist gemäß LEP Siedlung „eine Stadtregion mit einem engmaschigen Verflechtungsbereich, der sich als Band zwischen Dillingen, Saarbrücken, Neunkirchen und Homburg erstreckt und seine Fortsetzung im ostlothringischen Kohlenbecken findet, das zum französischen Département Moselle gehört. Die Kernzone ist gekennzeichnet durch eine erheblich über dem Landesdurchschnitt liegende Konzentration von Wohn- und Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie eine hochwertige Infrastrukturausstattung. Insofern weisen die Gemeinden innerhalb der Kernzone auch gute Erreichbarkeitsverhältnisse auf. Charakteristisch in diesen Bereichen sind aber oftmals auch beeinträchtigte Umweltqualitäten und insbesondere hohe Flächenversiegelungsgrade.“

Wesentliche Inhalte sind:

- die Festlegung von zentralen Orten unterschiedlicher Stufen,
- die Festlegung von raumordnerischen Siedlungsachsen,
- die Festlegung von Raumkategorien,
- die Festlegung von Zielen und Grundsätzen für die Wohnsiedlungstätigkeit,
- die Festlegung von Zielgrößen für den Wohnungsbedarf,
- die Festlegung von Zielen und Grundsätzen für die Ansiedlung, Erweiterung und Änderung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen.

Die Stärkung der innerstädtischen Funktionen innerhalb des Verdichtungsraumes sowie die Sicherung der Funktionen des Mittelzentrums Dillingen (Saar) durch die Bauleitplanung im Bereich „Lokschuppen“ entsprechen den Grundsätzen und Zielsetzungen des Landesentwicklungsplans „Siedlung“.

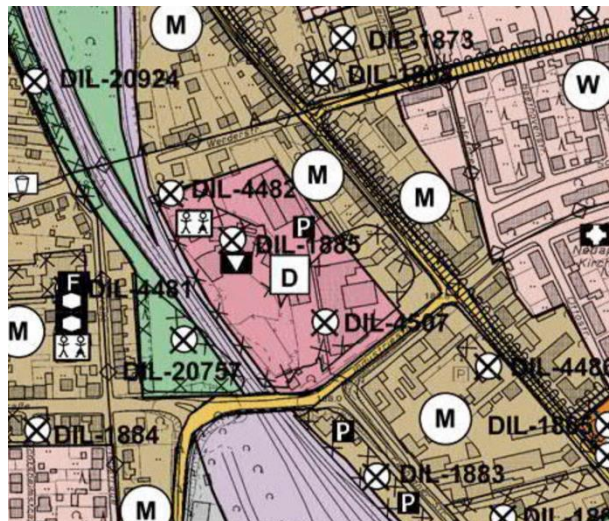
5.1.2 LEP Umwelt

Nach dem Landesentwicklungsplan Teilabschnitt „Umwelt, Vorsorge für Flächennutzung, Umweltschutz und Infrastruktur“ (LEP-Umwelt) vom 13. Juli 2004 liegt das Plangebiet innerhalb eines Siedlungsbereichs, der als „Siedlungsfläche, überwiegend Wohnen“ gekennzeichnet ist. Darüber hinaus ist der Geltungsbereich von einem Ziel des LEP „Umwelt“ betroffen. Er liegt innerhalb eines Vorranggebietes für Grundwasserschutz (VW). Da das Plangebiet jedoch bereits zum jetzigen Zeitpunkt nahezu vollständig bebaut ist und sich an der Art der Bebauung, abgesehen von der Möglichkeit einer städtebaulichen Nachverdichtung, nichts ändert, ist das Ziel des Grundwasserschutzes sowie die sonstigen Ziele und Grundsätze der LEP Umwelt durch die Aufstellung des Bebauungsplans nicht berührt. Die mit dem VW verbundenen Ziele und Grundsätze werden beachtet. Damit widerspricht der Bebauungsplan den Zielaussagen des LEP Umwelt nicht.

5.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Dillingen (Saar) wurde im Jahr 2013 wirksam. Hierin ist das Plangebiet nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung entlang der Merziger Straße sowie der Werderstraße als **gemischte Baufläche (M)** und im Bereich des Lokschuppens als **Fläche für den Gemeinbedarf** dargestellt. Außerdem ist eine Kennzeichnung der denkmalgeschützten Bebauung enthalten.

Somit widerspricht die Planung für den Bereich des Lokschuppengeländes derzeit dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB, welches vorsieht, dass Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind. Da es sich vorliegend jedoch um ein „beschleunigtes Verfahren“ auf der Grundlage des § 13 BauGB handelt, kann die Änderung im Zuge einer Berichtigung erfolgen.



5.3 Denkmalschutz

Gemäß der Denkmalliste des Saarlandes, Teildenkmalliste Landkreis Saarlouis vom 13.10.2017 befinden sich im Plangebiet folgende Denkmäler:

Gemeinde Dillingen, Gemeindebezirk Dillingen, Gemarkung Pachten:

- Werderstraße, Flur 6, Flurstück 82/35
Dienst- und Werkstattgebäude der Eisenbahn, um 1900
(Ensemblebestandteil im Ensemble Lokschuppen)
- Werderstraße, Flur 6, Flurstück 82/29, 82/35
Lokschuppen, Wartungsgruben, Gleise, Kran, um 1900, Umbau um 1937 (Einzeldenkmal)

In der Planzeichnung des Bebauungsplans sind die Denkmäler entsprechend gekennzeichnet.

6 Berücksichtigung der Umweltbelange

6.1 Natur- und Artenschutz

Für die Belange des Umweltschutzes ist im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens üblicherweise eine Umweltprüfung durchzuführen. Ausnahmen ergeben sich jedoch im „Vereinfachten Verfahren“ nach § 13 BauGB sowie im „Beschleunigten Verfahren“ nach § 13a BauGB.

Im beschleunigten Verfahren gelten gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Absatz 2 und 3 Satz 1 entsprechend. Gemäß § 13 Abs. 3 wird demnach vorliegend von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4, vom Umweltbericht nach § 2a, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB abgesehen. Zudem ist § 4c BauGB nicht anzuwenden.

Im Plangebiet und seiner unmittelbaren Umgebung existieren weder Schutzgebiete (z.B. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, FFH- oder Vogelschutzgebiete), noch geschützte Landschaftsbestandteile, Biotope oder ähnliches. Das Gebiet ist stark anthropogen überformt und durch eine dichte Bebauung entlang der Merziger Straße und der Werderstraße sowie die denkmalgeschützte Bausubstanz und eine historisch bedingt hohe Versiegelung im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen um den Lokschuppen geprägt.

Bei einer Besichtigung und überschlägigen Bewertung des Plangebiets im Zuge einer Ortsbegehung im Juni 2019 konnten zudem keine Anhaltspunkte darauf gefunden werden, dass durch die Planung Verbotstatbestände im Sinne des Bundes-Naturschutzgesetzes (BNatSchG) ausgelöst werden könnten. Dies wurde durch eine neuerliche Begehung im August 2020 bestätigt.

Da der Bebauungsplan im Wesentlichen den baulichen Bestand innerhalb des Plangebietes fest schreibt und lediglich Spielräume im Sinne einer Nachverdichtung in den rückwärtigen Grundstücksbereichen vorsieht, die bereits heute fast vollständig versiegelt sind, ist nicht erkennbar, dass sich hierdurch nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt ergeben könnten.

Der Bebauungsplan sichert zudem ausdrücklich die vorhandenen Grünflächen und Bäume und trifft entsprechende Festsetzungen zu deren Schutz.

Den erkennbaren Belangen des Natur- und Artenschutzes wird damit genüge getan. Ein Erfordernis, weitergehende Untersuchungen anzustellen, ist vorliegend nicht zu erkennen.

6.2 Baumschutzsatzung

Die Stadt Dillingen (Saar) hat zum Schutz des Baumbestandes innerhalb der Stadt eine Baumschutzsatzung (Satzung zum Schutz von Bäumen in der Stadt Dillingen (Saar), in Kraft getreten am 20.12.2001) erlassen. Sie wurde am 05.03.2002 vom Ministerium für Umwelt des Saarlandes genehmigt.

Nach dieser Satzung sind Bäume mit einem Stammumfang von 80 cm und mehr, gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden, geschützt. Ebenfalls geschützt sind Baumgruppen und Baumreihen mit mehr als 4 Bäumen, wenn jeder Baum in 100 cm Höhe mehr als 30 cm Stammumfang aufweist. Auch mehrstämmige Bäume, wenn die Summe der einzelnen Stammumfänge das Maß von 60 cm übersteigt, unterliegen diesem Schutz.

Auf die Bestimmungen der Baumschutzsatzung der Stadt Dillingen (Saar) wird ausdrücklich hingewiesen.

6.3 Immissionsschutz

6.3.1 Vorlaufende schalltechnische Gutachten

Zum Betrieb des Lokschuppens wurden verschiedene schalltechnische Untersuchungen durchgeführt und in entsprechenden Gutachten dokumentiert.

Hierzu zählen

- Die gutachtliche Stellungnahme zu der Geräuscheinwirkung auf die benachbarten Wohnhäuser durch die geplante Nutzung des ehemaligen Lokschuppens in Dillingen für Veranstaltungen, vorgelegt von der proTerra Umweltschutz und Managementberatung GmbH, Umweltgutachter, Sulzbach, vom 22.02.2007, Auftrag Nr. 82606A0193.
- Die gutachtliche Stellungnahme zu der Geräuscheinwirkung auf die benachbarten Wohnhäuser durch die geplante Nutzung des ehemaligen Lokschuppens in Dillingen für Veranstaltungen; Nachtrag zu den schalltechnischen Auswirkungen des geänderten Lüftungskonzeptes und der Ausführung der Verglasungen, vorgelegt von der proTerra Umweltschutz und Managementberatung GmbH, Umweltgutachter, Sulzbach, vom 16.04.2007, Auftrag Nr. 82606A0193.
- Der Aktenvermerk zum geänderten Parkplatzkonzept, vorgelegt von der proTerra Umweltschutz und Managementberatung GmbH, Umweltgutachter, Sulzbach, vom 20.01.2010, Auftrag Nr. 82609A0632.
- Die gutachtliche Stellungnahme zu der Geräuscheinwirkung auf die benachbarten Wohnhäuser durch die Nutzung der geplanten Parkplätze und des Betriebs des ehemaligen Lokschuppens in Dillingen nach Änderung des Parkplatz- und Freiflächenkonzeptes, vorgelegt von der proTerra Umweltschutz und Managementberatung GmbH, Umweltgutachter, Sulzbach, vom 08.12.2010, Auftrag Nr. 82609A0632.

Dies zeigt, dass die Planung bis zu Ihrer Umsetzung einem stetigen Änderungs- und Optimierungsprozess unterworfen war und die jetzige Konzeption das Ergebnis entsprechender schalltechnischer Überprüfungen mit dem Ziel einer Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Umgebung des Kulturzentrums ist.

6.3.2 Aktuelles schalltechnisches Gutachten

Das letzte Gutachten der proTerra Umweltschutz und Managementberatung GmbH, Umweltgutachter, Sulzbach datiert vom 22.05.2013 (Auftrag Nr. 13-AB-0374) und hat die Begutachtung des letztendlichen Planungskonzeptes zum Gegenstand. Es baut auf den vorangegangenen Untersuchungen auf und betrachtet insbesondere den im März 2013 von der Stadt Dillingen zum Bauantrag vom 14.02.2016 nachgereichten, geänderten Stellplatznachweis. Hiernach haben sich die

Stellplätze im Bereich des Lokschuppens nochmals geringfügig geändert. Vom Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz des Saarlandes wurde daraufhin gefordert, die schalltechnischen Auswirkungen dieser Änderung nochmals überprüfen zu lassen. Ein entsprechender Auftrag wurde daraufhin vom Hochbauamt der Stadt Dillingen (Saar) erteilt.

Im Rahmen der Bauleitplanung wurde auf die vorgenannten gutachtlichen Untersuchungen zurückgegriffen. Die im aktuellen Gutachten der proTerra Umweltschutz und Managementberatung GmbH, Umweltgutachter, Sulzbach, verwendeten Vorschriften und Regelwerke sind dort in Tabelle 1 wiedergegeben.

Untersucht wurden dort alle maßgeblichen Immissionspunkte in der Umgebung des Lokschuppens.

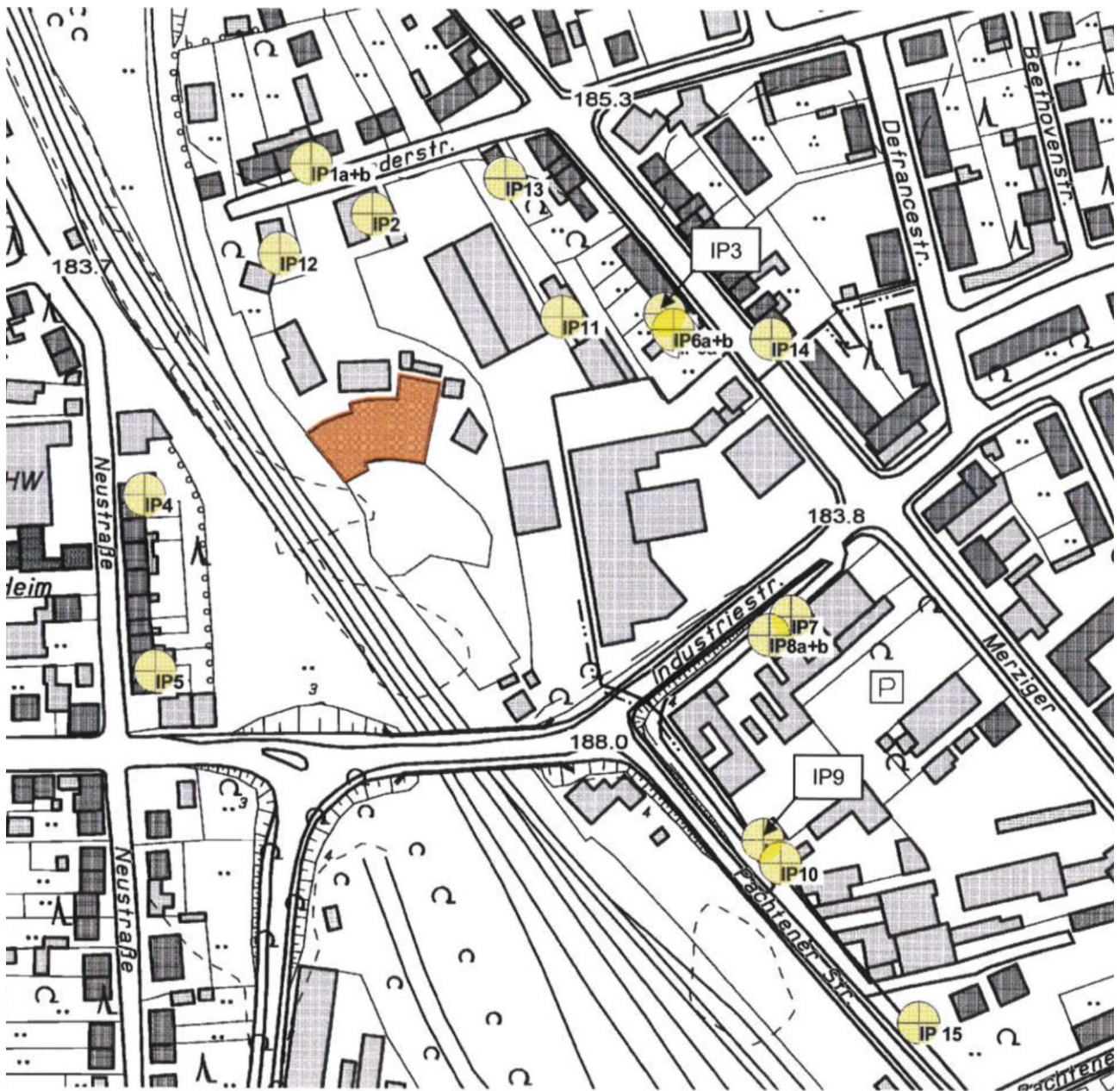


Abb.6: Auszug aus dem Gutachten „Bild 1“ Lageplan mit Immissionspunkten und Lokschuppen (ohne Maßstab)

Die schalltechnischen Berechnungen wurden danach in Anlehnung an die Vorgaben der TA Lärm (Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm, vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503))

i.V.m. der Parkplatzlärmstudie, 6. überarbeitete Auflage, des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, durchgeführt.

Bei den Berechnungen zugrunde gelegt wurde das aktuelle Freiraumkonzept (vgl. Abbildung 4).

Für die Beurteilung zum Betrieb des Lokschuppens wurde die lauteste Nachtstunde im Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr herangezogen und mit dem dafür geltenden Immissionsrichtwert (IRW) der Freizeitlärmrichtlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz für Mischgebiete verglichen. Dieser entspricht dem IRW nach TA Lärm für diesen Zeitraum.

Die Berechnungen für den Parkplatzlärm wurden anhand der Parkplatzlärmstudie (6. überarbeitete Auflage) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, durchgeführt.

Zusätzlich zu den maßgeblichen Mittelungs- und Beurteilungspegeln wurden auch die durch kurzzeitige Geräuscheignisse hervorgerufenen Spitzenschallpegel berechnet. Nach TA Lärm dürfen diese in der Nacht nicht mehr als 20 dB(A) über dem Beurteilungspegel liegen, d.h., in einem Mischgebiet höchstens 65 dB(A) am kritischsten Immissionspunkt betragen.

Anzumerken ist jedoch, dass die TA Lärm im Zuge der Bauleitplanung keine Verbindlichkeit besitzt. Ihr Anwendungsbereich bezieht sich auf Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) unterliegen. Sie dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft solcher Anlagen vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche.

Sie gilt nicht für Sportanlagen, die der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) unterliegen, sonstige nicht genehmigungsbedürftige Freizeitanlagen sowie Freiluftgaststätten, nicht genehmigungsbedürftige landwirtschaftliche Anlagen sowie weitere Anlagen, die in der TA Lärm explizit genannt sind.

Für die Bauleitplanung kann die TA Lärm als zusätzlicher Maßstab für die Beurteilung möglicher Geräuschemissionen herangezogen werden. Maßgebliche Bedeutung im Sinne von Immissionsricht- oder -grenzwerten hat sie hier hingegen nicht.

Stellplätze sind nach § 12 BauNVO grundsätzlich in allen Gebietsarten zulässig, allerdings sind nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO die in den §§ 2 bis 14 BauNVO aufgeführten baulichen und sonstigen Anlagen im Einzelfall unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind, was vorliegend aus Sicht der Stadt Dillingen nicht der Fall ist.

Unzulässig könnten solche Anlagen vor allen Dingen dann sein, wenn ihre Nutzung zu unzumutbaren Beeinträchtigungen für die Nachbarschaft führt. Dabei kommt nach der einschlägigen Rechtsprechung den Zu- und Abfahrtswegen der Fahrzeuge eine besondere Bedeutung zu, weil der dortige Verkehr die Nachbarschaft regelmäßig am stärksten belastet. Demgemäß begegnen größere Stellplatzanlagen insbesondere in ansonsten ruhigen Gebieten, wie etwa Reinen oder Allgemeinen Wohngebieten, oft rechtlichen Bedenken und stoßen dort mitunter auch auf Widerstände in der Nachbarschaft.

Vorliegend handelt es sich jedoch um ein insgesamt gemischt genutztes Gebiet in Innenstadtnähe, das einer Lärmvorbelastung durch den Straßenverkehr (insbesondere Merziger Straße sowie Industriestraße) sowie den Schienenverkehr der unmittelbar am Plangebiet vorbeiführenden Hauptstrecke der DB (Saarbrücken – Paris) unterliegt und nicht als „ruhiges Gebiet“, in dem die Bewohner*innen mit Recht einen erhöhten Schutzanspruch erwarten dürfen, zu bewerten ist. Insofern ist auch Parkplatzlärm für die Gebietsart MU durchaus typisch.

Ob von einer Stellplatzanlage unzumutbare Immissionen auf die Nachbarschaft im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO einwirken, richtet sich maßgeblich nach der Eigenart des jeweiligen Baugebiets. Innerhalb eines Urbanen Gebietes (MU) sind diese jedenfalls weniger kritisch, als z.B. in einem Allgemeinen Wohngebiet.

Die Beurteilung unzumutbarer Beeinträchtigungen ist jedoch nicht allgemeingültig möglich, sondern hängt immer von den Umständen des jeweiligen Einzelfalls ab. Die „besonderen Umstände“ des Einzelfalls können es daher durchaus erforderlich machen, die Beeinträchtigung der Nachbarschaft auf ein der Eigenart des benachbarten Gebietes zumutbares Maß zu reduzieren. Vorliegend ist jedoch keine „besondere“ Schutzbedürftigkeit erkennbar, weil die weiter oben beschriebenen Vorbelastungen durch Verkehrslärm bestehen und zudem im Plangebiet selbst auch gewerbliche Anlagen vorhanden sind.

Die Frage, ob im vorliegenden Fall die TA Lärm oder die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) als Beurteilungsmaßstab für die Geräusche der im Plangebiet vorhandenen Stellplätze heranzuziehen ist, muss daher im Zuge der Abwägung entschieden werden.

6.3.3 Schalltechnische Beurteilung im Zuge der Bauleitplanung

Im vorgenannten Gutachten ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ nicht erwähnt. Sie kann im Rahmen der Bauleitplanung aber als Maßstab eines wünschenswerten Schallschutzes herangezogen werden, insbesondere dann, wenn es sich, wie vorliegend, um Verkehrsgerausche einer öffentlichen Stellplatzanlage handelt. Sie enthält in Beiblatt 1 zu Teil 1 sogenannte „Schalltechnische Orientierungswerte“ für die städtebauliche Planung, die nach Möglichkeit eingehalten werden sollen. Die Norm gibt Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes, die z.B. im Rahmen der Bauleitplanung von Bedeutung sind und richtet sich an Gemeinden, Stadtplaner, Architekten und Bauaufsichtsbehörden. Sie gilt ausdrücklich nicht für die Anwendung in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren. Hier gilt die TA Lärm verbindlich.

Bei Geräuschen von Parkplätzen verweist die DIN 18005, Teil 1 (DIN 18005-1) auf die Rechenverfahren der RLS-90, soweit es sich um öffentliche Parkplätze handelt. Für andere Parkplätze (z.B. gewerblich betriebene Parkhäuser oder auch große, private Stellplatzanlagen) wird auf das Berechnungsverfahren der Parkplatzlärmstudie hingewiesen, da solche Anlagen den Regelungen der TA Lärm unterliegen.

Vorliegend handelt es sich um ein Bauleitplanverfahren, das u.a. die rechtliche Absicherung bereits vorhandener öffentlicher Stellplätze zum Gegenstand hat. Sie sind in der Planzeichnung entsprechend dem baulichen Bestand vor Ort festgesetzt. Die von ihnen ausgehenden Geräusche sind damit als „Verkehrsgerausche“ einzustufen.

Die in Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 enthaltenen schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung unterscheiden im Beurteilungszeitraum Nacht zwischen Verkehrsgerauschen und anderen Geräuschen. Zwar handelt sich dabei ausdrücklich nicht um Immissionsricht- oder -grenzwerte, wie sie z.B. nach der Verkehrslärmschutzverordnung oder auch nach TA Lärm gelten, jedoch sind sie als sachverständige Konkretisierung der Anforderung an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen und insofern im Rahmen der Bauleitplanung von großer Bedeutung.

Bei der Planung von schutzbedürftigen Nutzungen im Einwirkungsbereich von Straßen, öffentlichen Parkplätzen usw. ist die Einhaltung dieser Orientierungswerte anzustreben. Für die Beurteilung ist tags der Zeitraum von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr und nachts von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr zugrunde zu legen. Eine separate Beurteilung für die „lauteste Nachtstunde“ oder für Spitzenlärmpegel, wie sie die TA Lärm im Rahmen der Genehmigung von Anlagen nach dem BImSchG kennt, ist in der DIN 18005 nicht vorgesehen.

Urbane Gebiete (MU) sind in der aktuellen Fassung der DIN 18005 noch nicht berücksichtigt. Sie sind aus städtebaulicher Sicht zwischen den Mischgebieten und den Kerngebieten angesiedelt, bei vorsichtiger Betrachtung jedoch hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit eher mit Misch-, als mit Kerngebieten vergleichbar.

Die schalltechnischen Orientierungswerte betragen für Mischgebiete (MI) bei Verkehrslärm 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht und liegen damit in der Nacht um 5 dB(A) höher als die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für die gleiche Gebietsart im Zuge der Anlagengenehmigung.

Bei der Anwendung der Orientierungswerte für Kerngebiete (MK) scheint Vorsicht geboten. Sie liegen nochmals 5 dB(A) höher als für Mischgebiete und betragen für Verkehrslärm 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Sie sind damit identisch mit denen für Gewerbegebiete, in denen Wohnen nur ausnahmsweise zulässig ist. Mit dieser Gleichsetzung trägt die DIN 18005 dem Umstand der meist bereits vorhandenen Vorbelastung in entsprechenden Innenstadtbereichen Rechnung. Zudem führt die DIN 18005-1² in ihrem Text aus, dass sich die Orientierungswerte in vorbelasteten Bereichen, insbesondere in der Nähe von Verkehrsadern, oft nicht einhalten lassen. Der Schallschutz ist jedoch als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben anderen Belangen zu verstehen. Ihm kommt auch vorliegend eine hohe Bedeutung zu.

Daher scheint es nicht gerechtfertigt einen niedrigeren Schutzstandard als den eines Mischgebietes heranzuziehen, zumal die Bebauung im Bereich der Merziger Straße und der Werderstraße in ihrer Gesamtcharakteristik am ehesten einem Mischgebiet entspricht.

Aus den aufgeführten Gründen wird im Zuge der Bauleitplanung für den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Am Lokschuppen“, insbesondere auch hinsichtlich eines angemessenen Schutzes der Nachtruhe, die Gebietsart MI als Beurteilungsmaßstab zugrunde gelegt, da eigene Maßstäbe für Urbane Gebiete nicht existieren.

Betrachtet man nun die Ergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens der pro Terra GmbH, das auf die Anlagengenehmigung und nicht auf die Bauleitplanung abstellt, weswegen hier der Beurteilungsmaßstab der DIN 18005 fehlt, unter den vorgenannten Gesichtspunkten, so ergibt sich folgendes Bild:

- Hinsichtlich der auftretenden Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten aufgrund des Lokschuppens bei Veranstaltungen (Freizeitlärm) kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass diese höchstens 43,2 dB(A) (Immissionspunkt Neustraße 42) betragen und an den Immissionspunkten im Bereich der Pachtener Straße 38 und 40 leicht darunter liegen.
Damit wird der Immissionsrichtwert der TA Lärm von 45 dB(A) für die lauteste Nachtstunde, der hier maßgeblich ist, unterschritten.
- Die separat berechneten Beurteilungspegel für den Parkplatzlärm (Verkehrslärm) liegen mit 44,3 dB(A) im Bereich der Pachtener Straße 26 und 44,1 dB(A) im Bereich der Werderstraße 14 am höchsten. Vergleicht man diese Werte mit dem schalltechnischen Orientierungswert der DIN 18005-1 für Verkehrslärm, unterschreiten sie diesen um mehr als 5 dB(A).
- Da das Gutachten für die Anlagengenehmigung erstellt wurde, fehlt eine Betrachtung nach DIN 18005. Daher wurde vorausgesetzt, dass auch für den Parkplatzlärm der Immissions-

² Hier heißt es unter anderem:

„Die in der städtebaulichen Planung erforderliche Abwägung der Belange kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange – insbesondere in bebauten Gebieten – zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen. In diesen Fällen muss ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z. B. Grundrissgestaltung, baulicher Schallschutz) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden. Hierbei muss aber auf die Grenzen der Gesundheitsgefährdung (Ausschluss von Wohnnutzung) und auf die Gewährung einer ungestörten Nachtruhe (z. B. mit fensterunabhängigen Lüftungseinrichtungen) geachtet werden.“

richtwert der TA Lärm einzuhalten ist. Weil dieser Nachweis in den vorlaufenden Berechnungen nicht erbracht werden konnte, wurde im Rechenmodell schließlich westlich des Gebäudes Werderstraße 14 (Immissionspunkt 11) die Wirkung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von mehr rund 3,60 m und einem Abstand von 3,00 m zur Grundstücksgrenze eingerechnet. Diese ist in der Örtlichkeit nicht vorhanden. Die vom Gutachter vorgeschlagene Wand beginnt in Höhe des südwestlichen Gebäudevorsprungs der Lagerhalle, die selbst nicht schützenswert ist, und reicht dort im 90°-Winkel abzweigend bis an diese heran. Sie verläuft anschließend von dort in Richtung Nordwesten und hat eine rechnerische Gesamtlänge von rund 32 m. Damit schirmt sie die gesamte westliche Fassade des Wohngebäudes Werderstraße 14 ab.

- Der schalltechnische Orientierungswert für Verkehrslärm in Mischgebieten wird unter Einrechnung dieser Lärmschutzwand um nahezu 6 dB(A) unterschritten. Damit würde dieser Wert selbst bei einer vierfachen Verkehrsmenge auf dem Parkplatz immer noch eingehalten.
- Zudem geht die TA Lärm, auf deren Grundlage die Beurteilung durchgeführt wurde, vom Beurteilungspegel in der lautesten Stunde zwischen 22:00 und 06:00 Uhr aus, wogegen Verkehrsgeräusche, nicht nur in der DIN 18005, sondern beispielsweise auch in der Verkehrslärmschutzverordnung, stets über den gesamten Beurteilungszeitraum von 8 Stunden gemittelt werden. Hierdurch ergibt sich eine weitere Verringerung des Beurteilungspegels um bis zu 9 dB(A).
- Der für die Werderstraße 14 (Immissionspunkt 11) errechnete Beurteilungspegel läge bei ansonsten gleichen Rahmenbedingungen (gleiche Verkehrsstärke, gleiche Lage der Parkplätze sowie der Immissionspunkte, Berücksichtigung der Lärmschutzwand) nur noch zwischen 35 und 36 dB(A), wenn man davon ausgeht, dass der Verkehrslärm nicht über die gesamte Nacht in gleicher Weise auftritt, sondern sich der Abfahrtsverkehr in der Nacht auf einen kurzen Zeitraum (kurz nach Ende einer Veranstaltung) konzentriert. Der Schalltechnische Orientierungswert wäre damit um knapp 15 dB(A) unterschritten.

Unter diesen Voraussetzungen und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das schalltechnische Gutachten in der lautesten Nachtstunde für die nördliche und die südliche Zu-/ Abfahrt je nur etwa 45 Pkw-Fahrbewegungen ansetzt, scheint die Festsetzung der im Gutachten vorgeschlagenen Lärmschutzwand völlig außer Verhältnis zu stehen

Mit einer Höhe von rund 3,60 m und eine Länge von über 30 m hat sie erhebliche negative Auswirkungen auf die Belichtung / Besonnung des Grundstücks Werderstraße 14, zumal sie südwestlich hiervon angeordnet werden soll und dem Gebäude damit die Nachmittags- und Abendsonne im Bereich des Erdgeschosses und der Freibereiche nimmt.

Zudem wirft sie hohe Kosten in der Herstellung (geschätzt mindestens € 100.000 bei einfacher Bauweise in Beton oder Aluminium, deutlich höher bei aufwendiger Bauweise, z.B. in Holz, Naturstein o.Ä.) auf und auch die Unterhaltung bringt zusätzliche Aufwendungen in den Folgejahren mit sich.

Da der Gutachter die Lärmschutzwand lediglich vorgeschlagen und im Zuge seiner Berechnungen im Sinne einer Simulation berücksichtigt hat, weil er davon ausging, dass sie zum Schutz vor Geräuschen dienen soll, für deren Beurteilung die TA Lärm heranzuziehen ist, kommt die Stadt Dillingen (Saar) unter Berücksichtigung aller Belange, die für und gegen eine solche Wand sprechen, zu dem Ergebnis, dass Aufwand und Nutzen in keinem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen und verzichtet daher auf die Festsetzung einer Lärmschutzwand im Bebauungsplan, zumal in dem Bereich, in dem sie vorgesehen war, dem Gebäude Werderstraße 14 noch eine öffentliche Grünfläche vorgelagert ist und damit in diesem Bereich gar keine Fahrzeuge unmittelbar vor der betreffenden Fassade parken.

6.3.4 Weitergehende Überlegungen zum Schallschutz aufgrund der Lärmaktionsplanung

Zu berücksichtigen ist, dass das Plangebiet zumindest entlang der Merziger Straße und entlang der Industriestraße eine Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm aufweist, die nicht unbeachtet bleiben kann.

So kommt die Lärmaktionsplanung³ zu dem Ergebnis, dass entlang der Hauptverkehrsstraßen – und hierzu zählt auch die Merziger Straße – erhöhte Lärmpegel festzustellen sind. Im Bereich des Plangebietes werden entlang der Merziger Straße am Tag Pegelwerte (Lärmindikator L_{DEN}) von 60 bis 65 dB(A) und in der Nacht von maximal 50 bis 55 dB(A) (Lärmindikator L_{NIGHT}) festgestellt. Auch wenn die Lärmindikatoren im Zuge der Lärmaktionsplanung anderes ermittelt werden, als bei Verkehrslärberechnungen im Zuge eines üblichen schalltechnischen Gutachtens und die Werte L_{DEN} und L_{NIGHT} daher auch nicht direkt mit den schalltechnischen Orientierungswerten nach DIN 18005-1 verglichen werden können, so ist doch erkennbar, dass hier Handlungsbedarf gegeben ist. In der Lärmaktionsplanung werden hierzu Vorschläge (beispielsweise eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten) formuliert, die jedoch im Zuge eines Bebauungsplans nicht festgesetzt werden können, zumal die Merziger Straße nicht einmal im Geltungsbereich liegt.

Insofern ist zu überlegen, wie ein angemessener Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche im gesamten Plangebiet sichergestellt werden kann.

Verringerung des Lärms an der Quelle

Grundsätzlich kommen zum Schutz vor Lärmimmissionen mehrere Möglichkeiten in Betracht. Naheliegend ist zunächst eine Verringerung der Lärmemissionen, also der Geräusche an der Lärmquelle. Hierauf besteht durch die Bauleitplanung aber in der Regel, so auch vorliegend, kein Einfluss, da es sich um bestehende, übergeordnete Straßen handelt, deren Verkehrsstärke durch Maßnahmen, die mit dem Bebauungsplan zu beeinflussen wären, nicht gesteuert werden kann.

Trennungsprinzip / Ausweisung anderer gebietsarten

Nach dem „Trennungsprinzip“ des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind emittierende und lärmempfindliche Nutzungen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen in schutzbedürftigen Gebieten möglichst vermieden werden. Insofern bietet sich in der Umgebung emittierender Gebiete, Straßen oder Anlagen als nächstes die Festsetzung von Gebietsarten an, die unempfindlich gegenüber Geräuscheinwirkungen sind, also insbesondere von Industrie- oder Gewerbegebieten oder auch bestimmten Sondergebieten. Zum einen widerspricht dies jedoch im vorliegenden Fall den übergeordneten Planungszielen der Stadt Dillingen (Saar), denn solche Gebietsarten ließen sich im Plangebiet gar nicht unterbringen, zum anderen würden entsprechende Gebiete ihrerseits Störungen auf die Nachbarschaft verursachen, weswegen solche Überlegungen nicht zielführend sind.

Die Vergrößerung von Abständen zwischen Emittent und Immissionsort ist dem Grunde nach ebenfalls ein geeignetes Mittel zur Verminderung von Geräuscheinwirkungen. Das Plangebiet ist allerdings verhältnismäßig klein und es handelt sich vorliegend um eine bereits vorhandene Bebauung im Bereich der Merziger Straße und der Werderstraße, so dass eine Abstandsvergrößerung zu diesen Straßen ebenfalls ausscheidet.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Als nächste Möglichkeit sind aktive Lärmschutzmaßnahmen, z.B. die Aufschüttung eines Lärmschutzwalls oder die Errichtung einer Lärmschutzwand, zu prüfen, da sie die größte Schutzwirkung entfalten. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (mangelnde Platzverhältnisse) kommen entsprechende aktive Maßnahmen jedoch nicht in Betracht, denn die vorhandene Bebauung rückt bis unmittelbar an die Straßen heran.

³ Stadt Dillingen/Saar, Lärmaktionsplanung 2. Stufe, Bericht zur Weiterleitung an die Europäische Kommission, 05.12.2016

Zudem scheiden sie aus städtebaulichen Erwägungen aus, wie bereits im Fall der Lärmschutzwand im rückwärtigen Bereich des Grundstücks Werderstraße 14 diskutiert.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Als letzte Möglichkeit sind passive Schallschutzvorkehrungen in Betracht zu ziehen. Dies sind z.B. der Einbau ausreichend isolierter Fenster, die meist in Kombination mit künstlichen Lüftungseinrichtungen zu Einsatz kommen. Sie schützen die Innenbereiche (z.B. Wohn- und Aufenthaltsräume in den Gebäuden) in ausreichendem Maße, entfalten jedoch keine Wirksamkeit in den Außenbereichen (z.B. Balkone, Terrassen, Loggien). Sie sind dem Grunde nach aber zum Schutz gegen Verkehrslärm (anders als gegen Gewerbelärm) geeignet und daher in Erwägung zu ziehen.

Fazit

Da vorliegend aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Lage der betroffenen Fassaden von vornherein ausscheiden, kommen ausschließlich passive Vorkehrungen in Betracht. Sie werden im Bebauungsplan in Form entsprechender Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen formuliert (Näheres dazu findet sich unter Punkt 7.1.7).

7 Begründung der Planfestsetzungen / Planinhalte

7.1 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen (BauGB i.V.m. BauNVO)

7.1.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans folgende Gebietsarten festgesetzt:

1. Urbanes Gebiet (MU) gemäß § 6a BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 5, 6 und 9 BauNVO.
Das Urbane Gebiet gliedert sich in die Teilbereiche MU 1 und MU 2, für die unterschiedliche Festsetzungen gelten.
2. Sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO.
Allgemeine Zweckbestimmung „Veranstaltungshalle mit Freigelände „Am Lokschuppen““
(kurz Sondergebiet „Lokschuppen“ – SO Lokschuppen)

Urbanes Gebiet

Das Urbane Gebiet wird gemäß der Lage seiner Teilbereiche und deren Charakteristik hinsichtlich der zulässigen Nutzungen durch differenzierte Festsetzungen zur allgemeinen und ausnahmsweisen Zulässigkeit unterteilt.

Im Teilbereich MU 1 sind dabei

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden,
4. Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,

allgemein zulässig, um hier vor allen Dingen den vorhandenen wohnbaulichen Bestand sichern und angemessen entwickeln zu können. Zudem sollen kleinere Läden (z.B. Bäckerei, Metzgerei, Apotheke, ...) im Bereich der Merziger Straße dazu beitragen, dass die Versorgungssituation im Plangebiet durch entsprechende Ansiedlungen verbessert werden kann. Dem gleichen Ziel dient auch die Zulässigkeit von Schank- und Speisewirtschaften und Betrieben des Beherbergungsgewerbes. Sie sind hier allgemein zulässig, um eine Belebung und eine Stärkung der Urbanität durch eine entsprechende Nutzungsmischung herbeizuführen.

Die ausnahmsweise Zulässigkeit von Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke soll sicherstellen, dass bei entsprechenden Ansiedlungswünschen unter Berücksichtigung der Umstände des konkreten Einzelfalls in pflichtgemäßem Ermessen über die jeweilige Ansiedlung entschieden werden kann.

Sonstige Gewerbebetriebe werden im MU 1 ausgeschlossen, weil sie die hier dominierende Wohnnutzung stören und durch ihren im allgemeinen hohen Flächenverbrauch die angestrebte Nachverdichtung entlang der Merziger Straße be- oder gar verhindern könnten.

Im Teilbereich MU 2, der abseits der Merziger Straße liegt, sind folgende Nutzungen allgemein zulässig:

1. Geschäfts- und Bürogebäude,
2. sonstige Gewerbebetriebe.

Neben Geschäfts- und Bürogebäuden sind hier ausdrücklich auch sonstige Gewerbebetriebe allgemein zulässig. Entsprechende Betriebe sind in diesem Teilgebiet vorhanden, weswegen eine Sicherung ihrer Existenz in diesem Bereich zwingend erscheint.

Wohngebäude unterliegen hingegen einer Einzelfallbetrachtung und sind nur ausnahmsweise zulässig, weil verhindert werden soll, dass die vorhandenen gewerblichen Nutzungen durch ein Heranrücken weiterer Wohngebäude eingeschränkt werden. Unproblematisch sind hier vor allen Dingen Wohnungen, die den dortigen Betrieben zugeordnet sind (z.B. Betriebsleiterwohnungen), weswegen ein gänzlicher Ausschluss von Wohngebäuden nicht angemessen erscheint.

Ergänzende Nutzungen wie Schank- und Speisewirtschaften und Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sind hier ebenfalls nur ausnahmsweise zulässig. Sie lassen sich derzeit nur schwer in die vorhandenen Strukturen einfügen, weswegen hier gleichermaßen eine Einzelfallentscheidung zu treffen ist, ob die konkrete Nutzung zugelassen werden soll oder nicht.

Im gesamten Geltungsbereich sind folgende Nutzungen ausgeschlossen:

1. Einzelhandelsbetriebe mit Ausnahme der im MU 1 allgemein zulässigen Läden zur Versorgung des Gebietes,
2. Vergnügungsstätten,
3. Tankstellen.

Sie widersprechen dem Gebietscharakter und sind wegen ihres Flächenbedarfs sowie der hiervon ausgehenden negativen Wirkungen nicht erwünscht. Hierdurch würde z.B. auch eine Zunahme des Kunden- und Besucherverkehrs (Zielverkehr) verursacht, die insbesondere die im Plangebiet vorhandene Wohnnutzung stört.

Durch die vorgenannten Festsetzungen wird eine der umgebenden Nutzung Rechnung tragende, verträgliche, städtebauliche Entwicklung sichergestellt. Trotz der vorgenommenen Modifikationen hinsichtlich der Zulässigkeit einzelner Nutzungen bleibt die grundlegende Zweckbestimmung des Urbanen Gebiets i.S.v. § 6a BauNVO erhalten.

Sondergebiet „Lokschuppen“

Da die Nutzung des Lokschuppens als wichtiges Kulturzentrum der Stadt Dillingen (Saar) in den typisierten Gebietsarten gemäß §§ 2 bis 9 der BauNVO nicht möglich wäre, muss hierfür ein „Sonstiges Sondergebiet“ gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO festgesetzt werden.

Es hat die allgemeine Zweckbestimmung „Veranstaltungshalle mit Freigelände „Am Lokschuppen““ (kurz Sondergebiet „Lokschuppen“ – SO Lokschuppen) und dient zur Durchführung von Veranstaltungen aller Art, insbesondere Theateraufführungen, Konzerte, Kongresse, Vorträge und Seminare, Produktpräsentationen, Firmenfeiern, Ausstellungen & Messen, Galas, Modenschauen

u.Ä., die innerhalb der zur Verfügung stehenden baulichen Anlagen sowie unter Mitnutzung der vorhandenen Freianlagen stattfinden.

Zudem ist hier die Unterbringung sonstiger kultureller sowie sozialer Nutzungen, wie z.B. Musikschule, Jugendtreff usw. möglich.

Mit den differenzierten Festsetzungen zu den im SO Lokschuppen zulässigen Nutzungen in den textlichen Festsetzungen wird der Funktion des Kulturzentrums Rechnung getragen, indem etablierte Nutzungen rechtlich abgesichert werden und das Kulturzentrum den notwendigen Entwicklungsspielraum behält.

Der hierdurch gegebene Rahmen verhindert, dass sich hier Nutzungen ansiedeln, die die umliegenden Gebiete unzumutbar stören. So wird Rechtssicherheit für den Betrieb des Kulturzentrums selbst, aber auch für seine Nachbarschaft geschaffen.

7.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung prägt die städtebauliche Entwicklung eines Gebietes entscheidend. Höhe, Dichte und Art der Bebauung bestimmen das äußere Erscheinungsbild und haben Auswirkungen auf den Flächenverbrauch. Die Nutzungsschablone auf der Planzeichnung enthält die Werte zum Maß der baulichen Nutzung in den verschiedenen Teilgebieten.

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung wird gemäß § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO durch eine Kombination aus der Grundflächenzahl und der Anzahl der Vollgeschosse festgesetzt. Das Urbane Gebiet (MU) wird dabei in zwei Teilbereiche (MU 1 und MU 2) untergliedert. Sie unterscheiden sich teils durch die Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse sowie zur zulässigen Art der baulichen Nutzung (vgl. vor).

Grundflächenzahl (GRZ)

Die Grundflächenzahl (GRZ) gibt an, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind. Für das Urbane Gebiet (Teilbereiche MU 1 und MU 2) wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 festgesetzt. Dies liegt unterhalb des Höchstwertes für Urbane Gebiete gemäß § 17 BauNVO.

Die festgesetzte GRZ erlaubt eine Verdichtung der Bebauung nach dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und eine ökonomische Ausnutzung der Grundstücke, verhindert jedoch eine annähernde Vollversiegelung, so dass der jetzige Charakter des Gebietes gewahrt bleibt.

Da bei der Ermittlung der Grundfläche innerhalb des MU die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, kann unter Anwendung des § 19 Abs. 4 BauNVO die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen der vorgenannten Anlagen um bis zu 50%, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 überschritten werden.

Im Sondergebiet (SO Lokschuppen) wird die GRZ mit 0,8 festgesetzt. Sie trägt sie der mitunter erforderlichen starken Versiegelung durch Freiflächen, Zufahrten, Anlieferungs- und Rangierflächen, Außengastronomie u.Ä. Rechnung.

Zahl der Vollgeschosse⁴

Um die geplante Bebauung an die in der unmittelbaren Umgebung des Plangebietes vorhandenen Gebäude anzupassen und eine ungewollte Höhenentwicklung zu verhindern, wird für das Urbane Gebiet folgende Festsetzung getroffen:

Im Teilgebiet MU 1 beträgt die Zahl der Vollgeschosse als Höchstgrenze III (drei),

Im Teilgebiet MU2 beträgt die Zahl der Vollgeschosse als Höchstgrenze II (zwei),

Damit wird eine Anpassung der Zahl der Vollgeschosse an die der Umgebungsbebauung sichergestellt. Trotzdem ergeben sich in Kombination mit den übrigen Festsetzungen ausreichende Spielräume für eine angemessene Verdichtung.

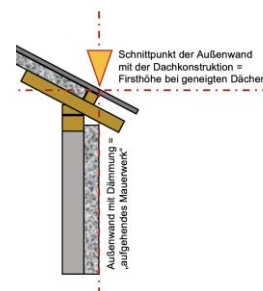
Für das Sondergebiet „Lokschuppen“ wird auf die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse verzichtet, weil hier der denkmalgeschützte bauliche Bestand gesichert werden soll und daher weitergehende Festsetzungen entbehrlich sind.

Höhe der baulichen Anlagen

Zur Definition der Höhe der baulichen Anlagen wird als Bezugspunkt die Höhenlage „Normalhöhen-null (NHN)“ im Deutschen Haupthöhennetz (DHHN92.⁵ Zugrunde gelegt. Die ist ein einheitlicher und für alle Gebäude und sonstigen Anlagen verbindlicher Maßstab, der unabhängig von der Höhenlage von Verkehrswegen, der Geländeoberfläche oder sonstigen veränderlichen Größe gilt.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird für die Teilbereiche MU 1 und MU 2 gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 18 BauNVO durch die Festsetzung einer maximalen Traufhöhe (TH) sowie einer maximalen Gebäudehöhe (GH) festgesetzt.

Als Traufhöhe (TH) gilt dabei die Schnittkante zwischen den Außenflächen des aufgehenden Mauerwerks und der Oberkante der Dachhaut an der höchsten Stelle (siehe Schemazeichnung, rechts). Als Gebäudehöhe (GH) gilt der höchste Punkt der Dachhaut (Oberkante der Dachkonstruktion).



Bei Gebäuden mit Flachdach gilt die gedachte Schnittkante zwischen den Außenflächen des aufgehenden Mauerwerks und der Oberkante der Dachhaut (höchster Punkt des Gebäudes) als Trauflinie, unabhängig davon, ob es sich beim obersten Geschoss um ein Vollgeschoss oder ein Geschoss handelt, das kein Vollgeschoss ist (sogenanntes „Staffelgeschoss“).

Für die im Teilgebiet MU 2 ausnahmsweise zulässigen Flachdächer entspricht die Gebäudehöhe (GH) der Oberkante der Attika des höchsten Geschosses und zwar unabhängig davon, ob es sich dabei um ein Vollgeschoss oder ein Geschoss handelt, dass nach Landesbauordnung des Saarlandes kein Vollgeschoss ist (sogenanntes „Staffelgeschoss“). Damit sind bei Flachdächern

⁴ Als Vollgeschosse gelten die Geschosse, die gemäß § 20 Abs. 1 BauNVO nach landesrechtlichen Vorschriften Vollgeschosse sind oder auf ihre Zahl angerechnet werden. Im Saarland gelten somit als Vollgeschoss gemäß § 2 Abs. 5 BauO:

- Geschosse, deren Deckenoberkante im Mittel mehr als 1,40 m über die Geländeoberfläche hinausragt und die eine lichte Höhe von mindestens 2,30 m haben. Ein Geschoss im Dachraum und ein gegenüber mindestens einer Außenwand des Gebäudes zurückgesetztes oberstes Geschoss (Staffelgeschoss) ist ein Vollgeschoss, wenn es diese Höhe über mindestens drei Viertel der Grundfläche des darunter liegenden Geschosses hat.
- Garagengeschosse sind Vollgeschosse, wenn sie im Mittel mehr als 2 m über die Geländeoberfläche hinausragen.

⁵ Seit 1993 ersetzt das „Normalhöhennull (NHN)“ das zuvor gebräuchliche Normalnull (NN) im Deutschen Haupthöhennetz (DHHN). Vielfach werden die nunmehr veraltete Bezeichnung „über Normalnull“ und die Abkürzungen NN oder mNN oder üNN für die Höhe über dem Meeresspiegel aber fälschlicherweise noch immer verwendet.

Die Umstellung der Bezeichnung von NN in NHN erfolgte im Zuge der Zusammenführung der Höhennetze der alten und der neuen Bundesländer (DHHN92) sowie im Zusammenhang mit der europaweiten Vereinheitlichung der Höhennetze (UELN).

sind Traufhöhe und Gebäudehöhe per Definition identisch. Zur Bestimmung der zulässigen Höhe ist daher im Teilgebiet MU 2 bei Gebäuden mit Flachdach demnach ausschließlich die Gebäudehöhe maßgeblich.

Eine entsprechende Unterscheidung zwischen geneigten Dächern und Flachdächern ergibt sich aus der einschlägigen Rechtsprechung (vgl. z.B. Oberverwaltungsgericht für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 22. August 2006 – 3 M 73/06). Danach ist die Maßgabe zu beachten, dass sich die Traufhöhe bei Flachdächern nach der oberen Dachhaut des obersten Geschosses bemisst, und zwar auch dann, wenn dieses kein Vollgeschoss ist. Damit gilt für Gebäude mit einem sogenannten „Staffelgeschoss“, also einem Obergeschoss, das kein Vollgeschoss im Sinne der Landesbauordnung ist, dass die Traufhöhe der Oberkante der Dachhaut des Staffelgeschosses als deren Schnittpunkt mit dem aufgehenden Mauerwerk entspricht und nicht im Bereich des darunterliegenden obersten Vollgeschosses zu messen ist.

Die im Plangebiet festgesetzte Traufhöhe beträgt

im MU 1: 195,00 m als Höchstmaß

im MU 2: 192,00 m als Höchstmaß

Die im Plangebiet festgesetzte Gebäudehöhe beträgt

im MU 1: 200,00 m als Höchstmaß

im MU 2: 197,00 m als Höchstmaß

Die Höhen wurden unter Bezugnahme auf die vorliegende Höhenvermessung definiert. Dabei wurde darauf geachtet, dass die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse auch unter Berücksichtigung aktueller Vorgaben zu den Raumhöhen, zur Dämmung der Gebäude usw. ohne Weiteres erreicht werden kann. Selbst am höchsten Punkt der Plangebietes im Bereich der Einmündung der Werderstraße in die Merziger Straße (ca. 185,00 m über NHN, im Teilgebiet MU 1) besteht in Bezug auf die Traufhöhe eine Differenz zum Gelände von 10,00 m und in Bezug auf die Gebäudehöhe von 15,00 m, was als völlig ausreichend anzusehen ist.

Im Teilbereich MU 2 wurden die Werte zur Trauf- und Gebäudehöhe jeweils 3,00 niedriger festgesetzt, da hier mit Rücksicht auf die Umgebungsbebauung nur zwei Vollgeschosse zulässig sind.

Für das Sondergebiet „Lokschuppen“ wird auf Festsetzungen zur Trauf- oder Gebäudehöhe verzichtet, weil hier im Wesentlichen der denkmalgeschützte bauliche Bestand gesichert werden soll und daher weitergehende Festsetzungen entbehrlich sind.

7.1.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Flächen werden durch Eintrag von Baulinien gemäß § 23 Abs. 2 BauNVO sowie Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO in der Planzeichnung festgesetzt.

Baulinien sind entlang der Merziger Straße straßenseitig festgesetzt, um hier die vorhandene und noch klar ablesbare Bauflucht auch in Zukunft zu erhalten. Gleiches gilt im Sondergebiet „Lokschuppen“ im Bereich des historischen Ringlokschuppens an dessen Vorderseite Richtung Drehscheibe. Ausnahmsweise können aber Überschreitungen der Baulinien bei untergeordneten Bauteilen wie z.B. Eingangsüberdachungen, Balkone, Erker usw. bis zu 1,00 m zugelassen werden, wenn dadurch die Verkehrssicherheit (z.B. Lichtraumprofil) oder sonstige öffentliche Belange nicht beeinträchtigt werden. Hierdurch soll die im Einzelfall notwendige Flexibilität bei der Gestaltung sichergestellt werden.

Im Übrigen sind lediglich Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO festgesetzt, für die die im Sinne einer Gleichbehandlung die gleichen Ausnahmemöglichkeiten gelten.

7.1.4 Garagen, Carports und Nebenanlagen

Überdachte Stellplätze (Carports) und Garagen sind im Urbanen Gebiet grundsätzlich nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, um eine vernünftige Begrenzung der Überbauung sicherzustellen. Aus Verkehrssicherheitsgründen müssen sie zudem einen Abstand von mindestens 5,00 m zur angrenzenden erschließenden Verkehrsfläche einhalten.

Ebenfalls im Sinne einer angemessenen Begrenzung der Überbauung sind untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen i.S.d § 14 Abs.1 BauNVO im Geltungsbereich des Bebauungsplans außerhalb der überbaubaren Flächen nur bis zu einer Größe von 30 m³ umbauten Raumes zulässig. Anlagen für die Kleintierhaltung sind generell unzulässig, weil sie dem Gebietscharakter widersprechen.

Nebenanlagen i.S. des § 14 Abs. 2 BauNVO, die der Versorgung des Baugebiets mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienen, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ausnahmsweise zulässig, um diese bei Bedarf flexibel errichten zu können. Ein entsprechendes Erfordernis für solche Anlagen ist derzeit nicht absehbar, so dass die Definition konkreter Standorte derzeit nicht möglich ist. Die Festsetzung trägt dem in angemessener Weise Rechnung.

7.1.5 Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Gemäß Eintrag in die Planzeichnung sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans verschiedene öffentliche und private Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung vorhanden.

Die Industriestraße, die den Geltungsbereich im Süden quert, ist gemäß ihrer derzeitigen Funktion als **öffentliche Straßenverkehrsfläche** festgesetzt.

Daneben sind weitere öffentliche Verkehrsflächen mit den besonderen Zweckbestimmungen

- „Verkehrsberuhigter Bereich“ (**V**),
- „Mehrzweckbereich“ (**MZ**),
- „Parkplatz“ (**P**) sowie
- „Fußweg“ (**FW**)

ausgewiesen, um die gewollte Gliederung der Verkehrsflächen gemäß ihren Funktionen zu verdeutlichen.

So ist die Fläche **V** (verkehrsberuhigter Bereich) als Mischfläche ohne Höhenunterschiede von Fahrbahnen, Gehwegen und PKW-Stellplätzen auszubauen, da sie der gleichberechtigten Nutzung durch den motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr, durch Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer dient und bereits heute mit dem Zeichen 325 StVO (Straßenverkehrsordnung) gekennzeichnet ist. Entsprechend der Zweckbestimmung ist das Anlegen von Grünflächen sowie das Anpflanzen von Bäumen und sonstigen Bepflanzungen zur Gliederung und grünordnerischen Gestaltung ausdrücklich erwünscht.

Die Flächen mit der Kennzeichnung **MZ** (Mehrzweckbereich) dienen als Zugang zur Veranstaltungshalle mit Freigelände (Sondergebiet „Lokschuppen“) und sind ebenfalls niveaugleich auszubauen bzw. zu erhalten, weil der Ausbau bereits stattgefunden hat. Die entsprechend festgesetzten Bereiche dienen als Fußwegeverbindung und Aufenthaltsbereiche und können zudem als Bedarfsparkplatz genutzt werden. Außerdem ist die Nutzung im Zusammenhang mit der Durchführung von Veranstaltungen im Sondergebiet „Lokschuppen“ (z.B. für Messen, Ausstellungen, Feste usw.) zulässig, um ausreichende räumliche Spielräume zu gewährleisten. Hier ist im Sinne der Zweckbestimmung die Schaffung von Sitz- und Aufenthaltsbereichen ebenso zulässig, wie das Anlegen von Grünflächen sowie das Anpflanzen von Bäumen oder sonstigen Bepflanzungen.

Die Fläche mit der Zweckbestimmung **P** (Parkplatz) ist als öffentlicher Parkplatz für Pkw auszubauen bzw. zu erhalten. Das Anlegen von Grünflächen innerhalb der Fläche im Sinne der Zweckbestimmung ist zulässig. Der Parkplatz wird über eine Fußwegeverbindung (FW) an das Sondergebiet „Lokschuppen“ angebunden. Ein Befahren mit Pkw oder anderen Fahrzeugen ist auf die Unterhaltung sowie auf Notfälle zu beschränken, um die überwiegende Funktion nicht zu gefährden und unerwünschten Fahrzeugverkehr zu unterbinden.

Zur Erschließung des Teilgebietes MU 2 und zur rückwärtigen Andienung der Grundstücke im MU 1 wird eine **private Verkehrsfläche** festgesetzt, die in der Örtlichkeit bereits vorhanden ist und die auch künftig besichert werden soll.

7.1.6 Grünflächen

Die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzten öffentlichen Grünflächen (G) wurden bereits ausgebaut. Die Festsetzung im Bebauungsplan als „Begleit- und Gliederungsgrün“ mit flächiger Bepflanzung dient der dauerhaften Erhaltung der Flächen in Ihrer jetzigen Funktion. Auch die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzte öffentliche Grünfläche „Freizeit und Erholung“, „Festwiese“ wurde entsprechend der Zweckbestimmung mit Schotterrassen angelegt und ist dauerhaft in Ihrer Funktion zu erhalten.

7.1.7 Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen

Wie bereits unter Punkt 6.3 ausführlich dargelegt, ist das Plangebiet von verschiedenen Schallquellen umgeben. Eine besondere Rolle spielt dabei der Straßenverkehrslärm der Merziger Straße sowie der Industriestraße und der Schienenverkehrslärm der DB-Strecke Saarbrücken – Paris. Innerhalb des Plangebietes befinden sich zudem öffentliche Stellplätze sowie Mehrzweckbereiche, die auch zum Parken genutzt werden können, nebst den zugehörigen Zu- und Abfahrten, die als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt sind. Insofern ist von einer nicht unerheblichen Vorbelastung durch Verkehrsräusche auszugehen.

Da aktive Schallschutzvorkehrungen vorliegend ausscheiden (vgl. Punkt 6.3.4) muss durch passive Vorkehrungen sichergestellt werden, dass an allen Fassaden ein ausreichender Schutz vor Verkehrsräuschen gegeben ist. Daher sind Fenster von sogenannten „schutzbedürftigen Räumen“ im Plangebiet, also vorliegend z.B. Wohnräume, einschließlich Wohndielen, Wohnküchen, Schlafräume, Büroräume, Praxisräume usw., so auszuführen, dass ein ausreichender Schallschutz gewährleistet ist, was auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Belüftung gegeben sein muss. Die betroffenen Räume, insbesondere die Richtung Merziger Straße hin orientierten Wohn-, Aufenthalts- und Schlafräume, die einen Beurteilungspegel, bezogen aus dem Verkehrslärm von > 45 dB(A) in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) aufweisen, sind mit schallgedämpften Lüftungseinrichtungen auszustatten, die einen ausreichenden Luftwechsel sicherstellen. Die jeweiligen Schalldämmanforderungen gemäß DIN 4109 müssen auch bei Aufrechterhaltung des erforderlichen Mindestluftwechsels eingehalten werden.

Die Bestimmung der betroffenen Fassaden kann anhand der Lärmaktionsplanung⁶ erfolgen, die für die Hauptverkehrsstraßen – und hierzu zählt auch die Merziger Straße – im Jahr 2016 durchgeführt wurde. In diesem Zusammenhang wurden an den Fassaden entlang der Merziger Straße Lärmpegel ermittelt, die am Tag zwischen 60 und 65 dB(A) (Lärmindikator L_{DEN}) und in der Nacht zwischen 50 und 55 dB(A) (Lärmindikator L_{NIGHT}) liegen. Auch wenn die Lärmindikatoren im Zuge der Lärmaktionsplanung anderes ermittelt werden, als bei Verkehrslärberechnungen im Zuge eines

⁶ Stadt Dillingen/Saar, Lärmaktionsplanung 2. Stufe, Bericht zur Weiterleitung an die Europäische Kommission, 05.12.2016

üblichen schalltechnischen Gutachtens und die Werte L_{DEN} und L_{NIGHT} daher auch nicht direkt mit den schalltechnischen Orientierungswerten nach DIN 18005-1 verglichen werden können, so ist doch klar erkennbar, dass o.g. Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Der Nachweis eines ausreichenden Schallschutzes ist für das konkrete Bauvorhaben im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

Zudem ist für Außenwohnbereiche, wie Terrassen, Balkone, Hausgärten usw. ein ausreichender Schallschutz zu gewährleisten. Da weder die TA Lärm, noch die DIN 18005 verbindliche Immissionsrichtwerte oder schalltechnische Orientierungswerte hierfür definieren, Außenwohnbereiche aus städtebaulicher und immissionstechnischer Sicht jedoch als schutzbedürftig anzusehen sind, muss auch hierfür ein (wenn auch gegenüber Wohnungen verminderter) Schutzanspruch umgesetzt werden. Grundsätzlich kann diesbezüglich den Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) gefolgt werden, das in einem Urteil⁷ feststellt, dass unzumutbare Kommunikationsstörungen außerhalb von Gebäuden nicht zu vermuten sind, wenn ein Dauerschallpegel (L_{eq}) von 62 dB(A) nicht überschritten wird. Erst dieser Wert markiert nach dem zitierten Urteil den Übergang zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Nutzung von Außenwohnbereichen.

Um nachteilige Auswirkungen im Sinne einer Beeinträchtigung der Kommunikation aber auf jeden Fall auszuschließen, wird ein einzuhaltender Wert von 60 dB(A) definiert, der sogar 2 dB(A) unterhalb des durch die höchstrichterliche Rechtsprechung definierten L_{eq} liegt und damit „auf der sicheren Seite“ ist.

Aufgrund der möglichen Überschreitungen in bestimmten Teilabschnitten wird festgesetzt, dass für alle Außenwohnbereiche, die einen Beurteilungspegel im Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) von 60 dB(A) oder mehr aufweisen, Schallschutzmaßnahmen zu treffen sind, die sicherstellen, dass der vorgenannte Beurteilungspegel nicht überschritten wird, was z.B. durch entsprechende (verschiebbare) Verglasungen von Balkonen oder Terrassen geschehen kann. Betroffen hiervon sind nach derzeitiger Einschätzung ausschließlich Außenwohnbereiche (Balkone), die zur Merziger Straße hin orientiert sind.

Als Außenwohnbereiche im Sinne der Festsetzungen des Bebauungsplans gelten Balkone, Loggien und Terrassen, die den Bewohnern zum Aufenthalt, zur Freizeitgestaltung und Entspannung dienen, wobei ihre Schutzbedürftigkeit auf den Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) beschränkt ist. Nicht zu den Außenwohnbereichen zählen insbesondere Zier- und Nutzgärten, Rasen- und Gehölzflächen, Abstellflächen u.Ä. sowie Kleinbalkone und Austritte, die lediglich der Lüftung dienen.

Der Nachweis eines ausreichenden Schutzes ist auch diesbezüglich im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

7.2 Örtliche Bauvorschriften

Durch die festgesetzten örtlichen Bauvorschriften gemäß § 85 LBauO des Saarlandes soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung auch gestalterisch gesteuert werden. Daher werden vorliegend insbesondere bestimmte Vorgaben für die äußere Gestaltung der Baukörper sowie für Werbeanlagen gemacht. Außerdem wird die Gestaltung der nichtüberbaubaren Grundstücksflächen im notwendigen Umfang geregelt.

Werbeanlagen werden in den Teilgebieten MU 1 und MU 2 lediglich an der Stätte der Leistung zugelassen und dürfen je sichtbar in Erscheinung tretender Fassadenseite auf ein Maß von 5 % begrenzt, um eine das städtebauliche Erscheinungsbild nicht zu beeinträchtigen. Außerdem sind freistehende Werbeanlagen, wie etwa Pylone, Werbetafeln usw., aber auch Werbebanner aus den selben Erwägungen heraus unzulässig. Dies gilt auch für Lichtprojektionswerbung und Werbe-

⁷ Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, 4 A 1001.04, Rn. 361

anlagen mit wechselndem, bewegtem oder laufendem Licht, einschließlich sogenannter Video-wände, sowie Werbeanlagen mit retroreflektierender bzw. fluoreszierender Wirkung oder mit sich bewegenden Konstruktionen, weil diese negative städtebauliche Auswirkungen haben und zudem auch vom Verkehrsgeschehen ablenken und eine besonders negative Wirkung entfalten. Auch Aufschüttungen für Werbeanlagen sind unzulässig, weil sie aus städtebaulicher Sicht unerwünscht sind.

Die vorgenannten Festsetzungen zur Zulässigkeit von Werbeanlagen dienen insbesondere auch dem Schutz des Denkmalensembles „Lokschuppen“, das nicht durch großflächige und auffällige Werbeanlagen beeinträchtigt werden soll. Gerade in jüngerer Zeit treten in der Stadt Dillingen vermehrt Probleme mit solchen Anlagen, insbesondere auch durch sogenannte „Video-Walls“ auf, so dass die Stadt Dillingen die Notwendigkeit sieht, solche Anlagen im Umfeld des denkmalgeschützten Lokschuppens auszuschließen und andere Anlagen in Bezug auf deren Größe zu begrenzen.

Die Rechtmäßigkeit einer solchen Festsetzung wurde jüngst im Rahmen der Überprüfung der Werbeanlagensatzung der Stadt Merzig vom zuständigen Verwaltungsgericht festgestellt und durch das Oberverwaltungsgericht des Saarlandes bestätigt. Im Beschluss des OVG vom 14.07.2020 (Az.: 2 A 272/19) heißt es unter anderem:

„In der Rechtsprechung sei geklärt, dass örtliche Bauvorschriften, die das baugestalterische Ziel verfolgten, eine Beeinträchtigung des vorhandenen Charakters eines Baugebiets durch funktionswidrige Anlagen zu verhindern, ein "beachtenswertes öffentliches Anliegen" seien. Generalisierende Regelungen, die die Zulässigkeit von Werbeanlagen überhaupt oder die Zulässigkeit bestimmter Werbeanlagen von der Art des Baugebietes abhängig machten, seien wiederholt als vertretbar angesehen worden. Dies gelte insbesondere für Regelungen, durch die Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zugelassen worden seien. Dabei sei maßgebend gewesen, dass Werbeanlagen, die etwa in einem Gewerbe- oder einem Industriegebiet als angemessen empfunden würden und dort deshalb nicht generell untersagt werden dürften, in anderen Baugebieten im Hinblick auf deren unterschiedliche städtebauliche Funktion einen störenden Eingriff bedeuten könnten. Als unzulässig sei dagegen im Hinblick auf Art. 14 GG ein generelles Verbot großflächiger Werbetafeln in Misch- und Kerngebieten angesehen worden. Allerdings seien auch in solchen Gebieten Regelungen hinsichtlich der Ausgestaltung und Verbote bestimmter Werbeanlagen zulässig, wenn ein Anlass für eine generalisierende Werberegulierung auf Grund der Eigenart des zu schützenden Gebiets bestehe.“

Unter Beachtung der zitierten Rechtsprechung macht die Stadt Dillingen in der besonderen städtebaulichen Situation im Umfeld des historischen Lokschuppens von Ihrem Recht Gebrauch, die Zulässigkeit von Werbeanlagen im notwendigen Umfang einzuschränken, ohne ein generelles Verbot auszusprechen, das als nicht angemessen angesehen wird.

Die spezielle Situation des Lokschuppens und seines Umfeldes, das unter Einsatz erheblicher Fördermittel umgestaltet wurde, macht entsprechende Regelungen im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB erforderlich. Ohne die getroffenen Festsetzungen wird die Gefahr einer Beeinträchtigung der umgesetzten städtebaulichen und gestalterischen Maßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplans gesehen.

Im MU 1 sind für Hauptgebäude ausschließlich geneigte Dächer zulässig, wobei deren Dachneigung mindestens 20° und höchstens 48° beträgt. Dies entspricht der Bebauung in der Umgebung und wahrt das noch weitgehend homogene Erscheinungsbild der Bebauung entlang der Merziger Straße. Gebäude mit Pultdächern sind zwar zur Eröffnung ausreichender Gestaltungsmöglichkeiten nicht ausgeschlossen, müssen jedoch als gegeneinander versetzte Dachhälften mit gleicher Neigung ausgeführt werden, um ein einheitliches Erscheinungsbild zu wahren. Für Nebengebäude und untergeordnete Bauteile, wie z.B. Eingangsüberdachungen, Erker u.Ä. können hingegen auch Dächer mit geringerer Neigung oder Flachdächer zugelassen werden, weil weitergehende Einschränkungen die Baufreiheit zu sehr einschränken würden.

Im Teilgebiet MU 2 sind für Hauptgebäude grundsätzlich auch nur geneigte Dächer mit den o.g. Vorgaben zulässig. Ausnahmsweise können hier jedoch auch für Hauptgebäude Flachdächer (Dachneigung 0° bis 5°) zugelassen werden, um in dem von der Hauptverkehrsstraße (Merziger Straße) abgewandten Bereich insbesondere auch die dort nicht ausgeschlossenen gewerblichen Nutzungen zu ermöglichen, bei denen Flachdächer häufig vorkommen.

Die nicht überbauten Grundstücksflächen sind, um eine zu große Versiegelung zu vermeiden, landschaftsgärtnerisch zu gestalten und dauerhaft zu pflegen, sofern sie nicht als Betriebsstätte, Lagerfläche oder Stellplätze sowie als Platz- oder Wegefläche benötigt werden und keine anderen Festsetzungen entgegenstehen. Zudem sind bewegliche Müllbehälter sind auf dem Grundstück so unterzubringen, dass sie vom öffentlichen Straßenraum sowie von öffentlichen Fußwegen oder Stellplätzen aus nicht eingesehen werden können. Sie sind aus städtebaulich-gestalterischen Gründen in Gebäuden bzw. in anderen Anlagen zu integrieren oder blickdicht abzupflanzen.

Weitergehende gestalterische Vorschriften werden seitens des Plangebers als nicht erforderlich angesehen, weil sie einen zu starken Eingriff in die Eigentumsrechte mit sich bringen und zudem in der örtlichen Situation nicht angemessen erscheinen.

7.3 Nachrichtliche Übernahmen

In der Planzeichnung nachrichtlich gekennzeichnet wurden folgende Altstandorte:

AZ	Nr. alt	Betrieb	GKRE	GKHO	Straße / Gemarkung	Gemarkung
DIL_1883	ELS 1037	Öllager / Ölumschlag	2552250	5469000	Pachtener Str. / Berckheimstraße	Dillingen-Innenstadt
DIL_1885	ELS 1036	DB Lokomotivenwerkstatt	2552110	5469230	Bahnhof	Dillingen-Innenstadt
DIL_4482	UMT 1003	DB Tankstelle	2552050	5469275	Werder Straße 2	Dillingen-Innenstadt
DIL_4507	UMT 1029	Säckefabrik	2552200	5469150	Merziger Straße 117 - 119	Dillingen-Innenstadt

Gemäß der Denkmalliste des Saarlandes, Teildenkmaliste Landkreis Saarlouis vom 13.10.2017 wurden zudem folgende im Plangebiet vorhandene Denkmäler gekennzeichnet:

Gemeinde Dillingen, Gemeindebezirk Dillingen, Gemarkung Pachten:

- Werderstraße, Flur 6, Flurstück 82/35
Dienst- und Werkstattgebäude der Eisenbahn, um 1900
(Ensemblebestandteil im Ensemble Lokschruppen)
- Werderstraße, Flur 6, Flurstück 82/29, 82/35
Lokschruppen, Wartungsgruben, Gleise, Kran, um 1900, Umbau um 1937
(Einzeldenkmal)

Auf die Bestimmungen des Saarländisches Denkmalschutzgesetz (Artikel 3 des Gesetzes Nr. 1946 zur Neuordnung des saarländischen Denkmalschutzes und der saarländischen Denkmalpflege) vom 13. Juni 2018 wird ausdrücklich hingewiesen.

In der Planzeichnung befinden sich verschiedene Denkmäler, die in der Planzeichnung gekennzeichnet sind. Zudem sind im Bebauungsplan zwei Bunkeranlagen der Westbefestigung sowie ein Splitterschutzunterschütz, die aktuell als Baudenkmäler erkannt sind und sich im Anhörungsverfahren befinden.

7.4 Hinweise auf sonstige zu beachtende Vorschriften und Richtlinien

Bei den Hinweisen auf sonstige zu beachtende Vorschriften und Richtlinien handelt es sich um allgemeingültige Regelungen, die nicht als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden können oder dürfen. Sie finden bei Genehmigungen und der Beurteilung von Baugesuchen

Anwendung und gelten teilweise direktverbindlich, sind jedoch zur Information hinter den textlichen Festsetzungen noch einmal aufgeführt.

Sie sind im Zuge von Baugenehmigungsverfahren zu beachten.

8 Auswirkungen der Planung und deren Abwägung

Für jede städtebauliche Planung ist das Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB von besonderer Bedeutung. Danach muss die Stadt Dillingen (Saar) als Planungsträger bei der Änderung des Bebauungsplanes die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abwägen. Die Abwägung ist die eigentliche Planungsentscheidung. Hier setzt die Stadt ihr städtebauliches Konzept um und entscheidet sich für die Berücksichtigung bestimmter Interessen und die Zurückstellung der dieser Lösung entgegenstehenden Belange.

Die Durchführung der Abwägung beinhaltet eine mehrstufige Vorgehensweise, die aus folgenden vier Arbeitsschritten besteht:

- Sammlung des Abwägungsmaterials
- Gewichtung der Belange
- Ausgleich zwischen den betroffenen Belangen, ggf. Zurückstellung bestimmter Belange gegenüber anderen
- Abwägungsergebnis

8.1 Auswirkungen auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung

Die Bauleitplanung soll dafür sorgen, dass die Bevölkerung bei der Wahrung ihrer Grundbedürfnisse gesunde Bedingungen vorfindet. Diesem Grundsatz entspricht die vorliegende Planung.

Entsprechend den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen, die im Vorfeld der Aufstellung des Bebauungsplans erarbeitet wurden, sind schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Maß begrenzt, das die vorhandenen und geplanten Nutzungen im Plangebiet keinen unzumutbaren Einschränkungen unterliegen und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse jederzeit gewahrt sind.

Vorliegend werden zudem passive Schallschutzmaßnahmen getroffen, die auch in stärker belasteten Teilbereichen die Einhaltung der maßgeblichen schalltechnischen Grenz-, Richt- und Orientierungswerte zu jedem Zeitpunkt sicherstellen.

8.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen werden durch die Planung nicht ausgelöst, insbesondere auch deshalb, weil es sich um ein bereits überwiegend bebautes und versiegeltes Gebiet handelt und alle vorhandenen Grünflächen, Bäume und sonstigen Bepflanzungen durch die Festsetzungen des Bebauungsplans erhalten bleiben.

Verbotstatbestände des § 44 Bundes-Naturschutzgesetz (BNatSchG) werden vorliegend nicht ausgelöst. Weitergehende erhebliche Umwelteinwirkungen sind ebenfalls nicht erkennbar.

Eine planungsrechtlich relevante Hochwasser- oder Überschwemmungsgefährdung besteht nicht. Das Vorhaben befindet sich weder in einem Überschwemmungsgebiet noch sind Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten / Hochwasserentstehungsgebieten berührt. Somit sind gezielte Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden, einschließlich Schäden durch Starkregen, lagebedingt nicht betroffen.

8.3 Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild

Die zulässigen baulichen und sonstigen Nutzungen im Plangebiet sind bereits überwiegend vorhanden.

Neue Gebäude im Urbanen Gebiet (Teilbereiche MU 1 und MU 2) sind nur im Sinne einer Nachverdichtung denkbar und fügen sich durch die getroffenen Festsetzungen in Bezug auf die Art und das Maß der baulichen Nutzung, insbesondere die Geschossigkeit, die zulässige Höhe, die Dachformen usw. in die Umgebung ein.

Die das Ortsbild im Plangebiet maßgeblich prägende, denkmalgeschützte Bebauung im Sondergebiet „Lokschuppen“ bleibt auch künftig erhalten und ist durch ein anspruchsvolles Freiflächenkonzept in die Umgebung eingebunden.

Darüberhinausgehende Bebauungsmöglichkeiten sind nicht gegeben, so dass durch die Aufstellung des Bebauungsplans keine negativen Folgen für das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten sind.

8.4 Abwägung der betroffenen Belange

Gemäß dem im Baugesetzbuch verankerten Abwägungsgebot (§ 1 Abs. 6 und 7 BauGB) wurden bei der Aufstellung des Bebauungsplans alle bekannten und in der Bauleitplanung zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.

Dabei wurden insbesondere

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, hier vor allen Dingen die Aspekte des Lärmschutzes,
- die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, hier insbesondere im Sinne einer Nachverdichtung von Wohnbebauung in Innenstadtnähe,
- die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, hier insbesondere die Sicherung vorhandener Kultur-, Bildungs- und Freizeitangebote,
- die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, hier insbesondere der Schutz und die sinnvolle Nutzung vorhandener Baudenkmäler,
- mögliche umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung, umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,
- die Belange der Wirtschaft, hier insbesondere den Fortbestand und die Weiterentwicklung vorhandener Gewerbebetriebe und damit gleichzeitig die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen,

berücksichtigt und gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und entsprechend ihrer Bedeutung in den Abwägungsprozess eingestellt.

Der Bebauungsplan stellt nach Ansicht der Stadt Dillingen (Saar) einen gerechten Interessenausgleich dar und stellt keine Belange in unangemessener Weise zurück.

8.5 Fazit

Die Stadt Dillingen (Saar) hat alle zu beachtenden Belange in ihrer Gesamtheit gewissenhaft erhoben und dokumentiert, gegeneinander und untereinander abgewogen und dabei insbesondere auch alle umwelterheblichen Gesichtspunkte sorgfältig geprüft. Die sich aus der Planung ergebenden Konsequenzen wurden vollinhaltlich und transparent dargestellt.

Unter Berücksichtigung aller vorgetragenen Argumente für und gegen die Planung kommt die Stadt Dillingen (Saar) zu dem Ergebnis, dass die Vorteile der Aufstellung des Bebauungsplans in seiner vorliegenden Form mögliche Nachteile deutlich überwiegen und alle Vorkehrungen getroffen wurden, negative Folgen der Planung möglichst gering zu halten.

9 Planverwirklichung

Das Plangebiet ist bereits heute weitgehend bebaut und wird entsprechend der getroffenen Festsetzungen genutzt. Konkrete bauliche Maßnahmen sind derzeit nicht beabsichtigt. Maßnahmen der Nachverdichtung im Sinne der Festsetzungen des Bebauungsplans können unmittelbar nach dessen Inkrafttreten durchgeführt werden.

10 Flächenbilanz und Kostenschätzung

10.1 Flächenbilanz

Bezeichnung		Größe in m² (ca.)	Anteil in %
Geltungsbereich		51.400	100,0
Urbane Gebiete		7.120	14,0
Sondergebiete		16.910	33,0
Verkehrsflächen	davon Straßenverkehrsflächen, öffentlich Straßenverkehrsflächen, privat Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	19.050 4.650 470 14.400	37,0
Grünflächen	öffentlich	8.300	16,0
Flächen für die Ver- und Entsorgung		40	< 1,0

10.2 Kostenschätzung

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans „Am Lokschuppen“ entstehen der Stadt Dillingen (Saar) Kosten für die Planung in Höhe von rund € 26.000,00. Kosten für die Erschließung fallen nicht an, da diese bereits in den Vorjahren verausgabt wurden.