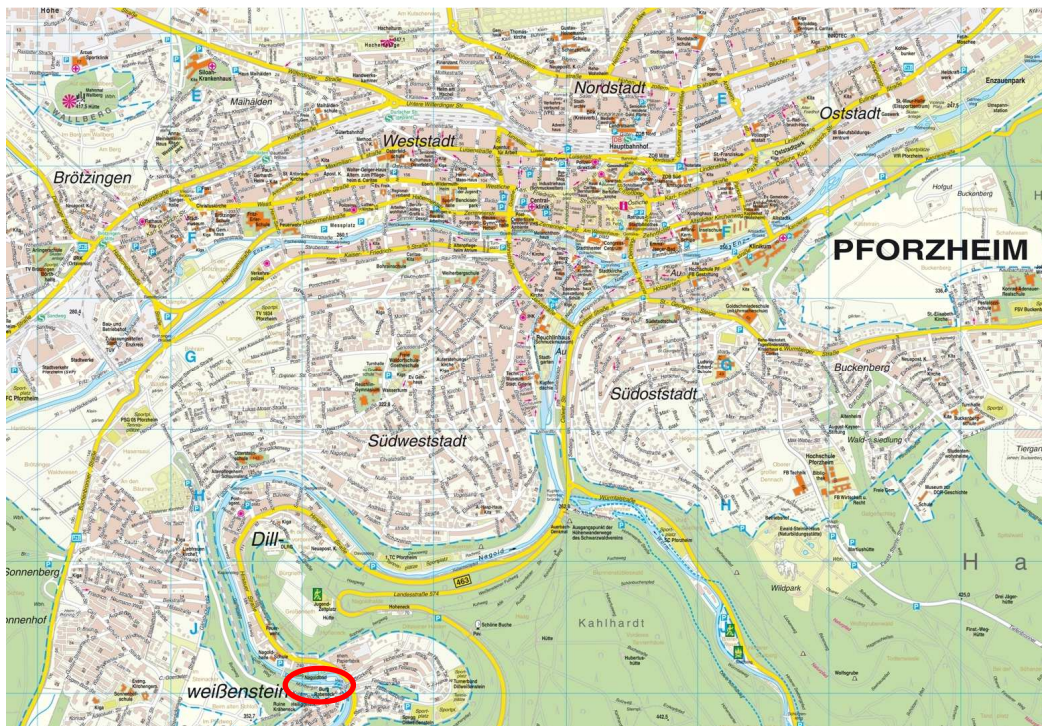


STADT
PFORZHEIM

Amt für Stadtplanung,
Liegenschaften und
Vermessung

Bebauungsplan „Mühlbergstraße“

- Begründung -



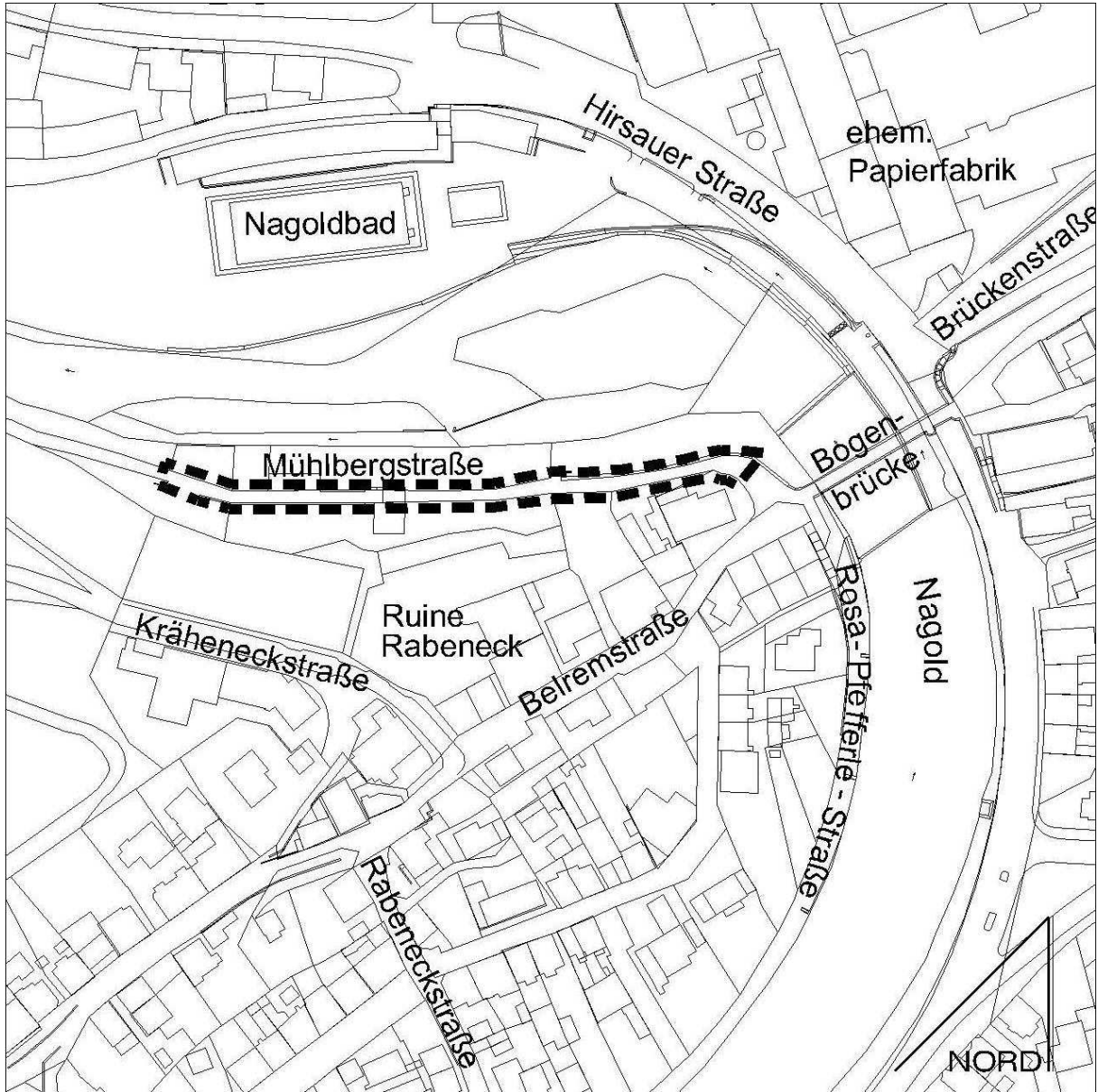
Begründung gemäß § 9 (8) BauGB

Inhalt:

A. Geltungsbereich	- 3 -
B. Anlass und Ziele der Planaufstellung	- 4 -
C. Verfahrensablauf	- 5 -
D. Übergeordnete Planungen	- 5 -
E. Gebietsbeschreibung	- 5 -
1. Vorprägung und Umgebung des Plangebiets	- 5 -
2. Bestehende Planungen	- 6 -
F. Planungskonzept	- 6 -
1. Nutzungskonzept	- 6 -
2. Ausgleichskonzept	- 6 -
3. Geprüfte Alternativen	- 6 -
G. Auswirkungen und Folgen der Planung	- 8 -
1. Kosten	- 8 -
2. Flächenbilanz	- 8 -
3. Umweltbelange	- 9 -
3.1. Artenschutz	- 9 -
H. Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplans	- 9 -
1. Planungsrechtliche Festsetzungen	- 9 -
1.1. Art der baulichen Nutzung	- 9 -
1.2. Maß der baulichen Nutzung	- 11 -
2. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	- 11 -

A. Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Süden Pforzheims im Stadtteil Dillweißenstein und umfasst einen Teil der Verkehrsfläche der Mühlbergstraße mit einer Größe von 0,06 ha. Es handelt sich dabei ausschließlich um städtische Flächen.



Geltungsbereich



Luftbild

B. Anlass und Ziele der Planaufstellung

Durch die Mühlbergstraße verlief Jahre lang der Nagoldtalradweg, der inzwischen Bestandteil des überregionalen Heidelberg – Schwarzwald – Bodensee – Radweges ist. Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 572 „Weißenstein Altortlage“, ist die Mühlbergstraße jedoch als „Gehwegfläche“ festgesetzt. Anlässlich einer Beschwerde und eines daraus resultierenden Rechtsstreites einer Anliegerin mit der Stadt Pforzheim musste die Mühlbergstraße Ende 2009 auf Grundlage dieses alten Bebauungsplans für den Radverkehr gesperrt und eine Umleitungsstrecke ausgeschildert werden. Ziel des Bebauungsplanes ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung der Mühlbergstraße als Fuß- und Radweg zu schaffen und den überregionalen Nagoldtalradweg wieder über die Mühlbergstraße führen zu können.

Das Verfahren wird im beschleunigten Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung im Sinne des § 13a BauGB durchgeführt, da der Geltungsbereich bereits zum Innenbereich gehört und keine weitergehende bauliche Nutzung zugelassen wird.

Da kurz nach Beginn des Bebauungsplanverfahrens von einer Anwohnerin bauliche Maßnahmen ausgeführt wurden, die eine Nutzung der Mühlbergstraße als Radweg behindern, wurde zunächst der Ausgang des daraus folgenden Zivilrechtsverfahrens abgewartet und das Bebauungsplanverfahren ausgesetzt. Mit rechtskräftigem Urteil des Verwaltungsgerichts Karlsruhe vom 23.5.2012 wurde entschieden, dass die Anwohnerin zur Beseitigung bestimmter Einbauten (Deckenabhängung und Geländer) verpflichtet ist.

C. Verfahrensablauf

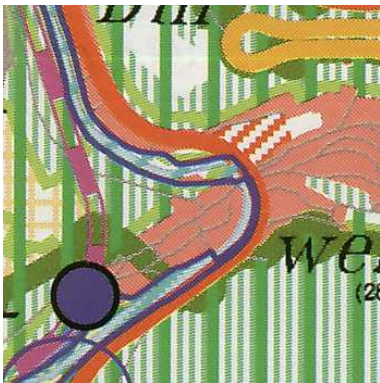
von	bis	Verfahrensschritt
24.02.2010		Vorberatung des Aufstellungsbeschlusses im Planungs- und Umweltausschuss (Vorlage P 213)
23.03.2010		Aufstellungsbeschluss im Gemeinderat (Vorlage P 213)
19.04.2010	30.04.2010	Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
29.01.2014		Entwurfs- und Offenlagebeschluss im Planungs- und Umweltausschuss
24.02.2014	28.03.2014	Offenlage

D. Übergeordnete Planungen

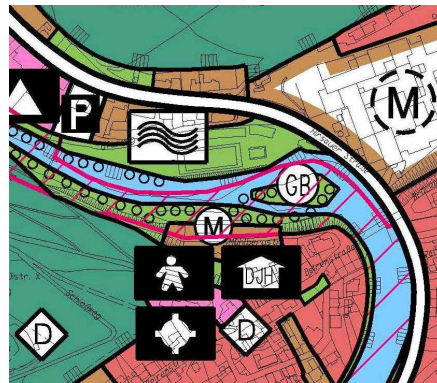
Der Regionalplan legt im Bereich der Mühlbergstraße teilweise Regionalen Grünzug und teilweise Siedlungsbereich fest. Im Bereich der Nagold wird ein Überschwemmungsgebiet nachrichtlich übernommen. Explizit zur Mühlbergstraße macht der Regionalplan keine Aussagen.

Der Flächennutzungsplan stellt im Bereich der Mühlbergstraße teilweise gemischte Bauflächen und teilweise Wohnbauflächen dar. Angrenzend befinden sich zudem Grünflächen und Wald. Explizit zur Mühlbergstraße macht auch der Flächennutzungsplan keine Aussagen.

Der Bebauungsplan wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.



Ausschnitt aus dem Regionalplan



Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

E. Gebietsbeschreibung

1. Vorprägung und Umgebung des Plangebiets

Die Mühlbergstraße verläuft am Nagoldufer in Dillweißenstein unterhalb der Burg Rabeneck entlang und mündet an der Bogenbrücke in die Belremstraße. Vor der Bogenbrücke steigt die Straße steil an, ansonsten weist die Straße nur ein geringes Gefälle auf. Da der Nagoldhang unterhalb der Burg sehr steil ist, sind oberhalb und unterhalb der Mühlbergstraße teilweise Stützmauern vorhanden.

Die Mühlbergstraße wurde bis Ende 2009 als Fuß- und Radweg genutzt. Sie war Teil des Fernradweges Heidelberg – Schwarzwald – Bodensee. Nach einer Beschwerde wurde die Mühlbergstraße nur noch als Fußweg genutzt. Sie dient zudem der Erschließung der Grundstücke der ehemaligen Mühle. Ein Gebäude der ehemaligen Mühle überbaut die Mühlbergstraße ab Ebene des 1. OG.

Westlich des Plangebiets grenzt Wald an, durch den die Mühlbergstraße im weiteren Verlauf führt. Nördlich und südlich der Mühlbergstraße grenzen die Grundstücke der ehemaligen Mühle mit Wohn- und Betriebsgebäuden an, die heute teilweise für Tierhaltung genutzt werden. Auf einem gut 10 m breiten Streifen zwischen Nagold und Mühlbergstraße befindet sich ein Betriebsgebäude mit Stall sowie Freiflächen, die als Garten und zur Tierhaltung genutzt werden. Auf einer Insel nördlich des Mühlgrabens befinden sich weitere Freiflächen der ehemaligen Mühle. Der südliche Teil liegt am Fuße der Burg und ist topographisch sehr bewegt. Hier befindet sich ein Wohngebäude mit Garten. Das Wohngebäude überbaut ab Ebene des 1. Obergeschosses die öffentliche Verkehrsfläche der Mühlbergstraße. Insgesamt hat das Anwesen der ehemaligen Mühle eine Größe von gut 0,3 ha zzgl. Wasserflächen. Im östlichen Teil des Plangebietes grenzen weitere Wohngebäude an die Mühlbergstraße an.

2. Bestehende Planungen

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 572 „Weißenstein Altortlage“ aus dem Jahr 1989 ist die Mühlbergstraße als Verkehrsfläche mit dem Zusatz „Gehwegfläche“ festgesetzt. Auf der Fläche des südlichen Wohngebäudes der ehemaligen Mühle ist ab dem 1. OG über der öffentlichen Verkehrsfläche ein Baufenster festgesetzt. Für die Grundstücke der ehemaligen Mühle mit Ausnahme der Nagoldinsel setzt der Bebauungsplan ein Dorfgebiet fest. Südöstlich grenzt ein Allgemeines Wohngebiet an, nordöstlich eine öffentliche Grünfläche.

F. Planungskonzept

1. Nutzungskonzept

Die Mühlbergstraße wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt. Auf der Fläche des bestehenden Gebäudes, das die Mühlbergstraße ab Höhe des 1. OG überbaut, wird entsprechend des bestehenden Bebauungsplans ein Dorfgebiet festgesetzt.

2. Ausgleichskonzept

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt. Gemäß § 13a (2) Nr. 4 BauGB gelten hierbei Eingriffe als im Sinne des § 1a (3) Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt bzw. zulässig. Die Eingriffsregelung wird daher nicht angewendet. Abgesehen davon begründet die Planung ohnehin keinen weiteren Eingriff in Natur und Landschaft, da das Plangebiet sich ausschließlich über bereits vorhandene Straßenfläche erstreckt.

3. Geprüfte Alternativen

Als Alternative zum Radweg durch die Mühlbergstraße wurde zunächst die derzeit ausgeschilderte Umleitungsstrecke durch die Kräheneckstraße geprüft.

Vorteile dieser Route sind:

- Vermeidung von Beeinträchtigungen der Anlieger der Mühlbergstraße durch den Radverkehr.
- Vermeidung von Konflikten mit Fußgängern in der Mühlbergstraße.
- Die Strecke durch die Krähenneckstraße ist von der Distanz her kürzer.

Nachteile dieser Route sind:

- Die Route ist touristisch weniger attraktiv, da hier der Nagoldtalradweg auf einem längeren Stück nicht am Wasser entlangführt. Das touristisch und landschaftlich attraktive Wegestück durch den Ortskern am idyllischen Nagoldufer entlang mit der historischen Bogenbrücke, dem Wehr und dem alten Flößerhaus sowie der ehemaligen Mühle, wird umfahren. Das kann zu Nachteilen für die Tourismuswirtschaft und damit auch für die städtebauliche Entwicklung des Ortes führen. Die Burg Rabeneck ist von beiden Routen aus zu sehen.
- Wirtschaftliche Nachteile können sich auch für die örtliche Gastronomie ergeben, da die Route ebenfalls zwei Gaststätten umfährt.
- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit aufgrund des Verlaufes durch die verhältnismäßig stark befahrene Ortsdurchfahrt Dillweißenstein (Krähenneckstraße) ohne separaten Radweg bei relativ beengtem Straßenquerschnitt und gefährlichen Einmündungsbereichen.
- Die unübersichtliche Situation an der steilen Engstelle vor der Kirche direkt neben der Kreuzung Krähenneckstraße / Belremstraße ist besonders für bergauf fahrende Radfahrer als Linksabbieger gefährlich.
- An der Krähenneckstraße liegt zudem eine Kindertagesstätte, so dass weitere Konflikte zu erwarten sind.
- Der Weg zwischen Krähenneckstraße und Entensteg (Gefällestück) ist für Radfahrer gesperrt, so dass diese hier absteigen und schieben müssen. Eine solche Unterbrechung ist auf einem Fernradweg sehr ungünstig und schmälert die touristische Qualität. Eine Freigabe des Weges für Radfahrer ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich, da es sich um einen Schulweg einer Grundschule handelt und Konflikte aufgrund der Steigungsverhältnisse zu erwarten sind.
- Die Route über die Krähenneckstraße weist aufgrund der Gegensteigung zwischen Burg und Belremstraße in der Summe eine größere Steigung auf, was Komforteinbußen für Radfahrer bedeutet.
- Die Route ist für Radfahrer, die aus dem östlichen Teil Weißensteins in Richtung Pforzheim fahren, ein Umweg.

Als weitere mögliche Alternative wurde eine Führung des Radwegs über die Bogenbrücke auf die andere Seite der Nagold geprüft.

Vorteile dieser Route sind:

- Vermeidung von Beeinträchtigungen der Anlieger der Mühlbergstraße durch den Radverkehr.
- Vermeidung von Konflikten mit Fußgängern in der Mühlbergstraße.
- Die Überquerung der Bogenbrücke ist touristisch attraktiv.
- Die Route ist für Radfahrer, die aus dem östlichen Teil Weißensteins in Richtung Pforzheim fahren, eine Abkürzung.

Nachteile dieser Route sind:

- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch Querung der Bundesstraße 463. Da die Querung durch einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) gesichert ist, müssten Radfahrer absteigen, was Komforteinbußen bedeutet. Radfahrer, die nicht absteigen, haben keinen Vorrang am Fußgängerüberweg, was mangels Regelkenntnis vieler Radfahrer zu gefährlichen Konflikten führen kann.
- Radfahrer in Richtung Calw müssen nach Querung der B 463 am Zebrastreifen zusätzlich noch die Brückenstraße queren und anschließend in der Steigung aufsteigen oder vom Freibad kommend auf die Fahrbahn der B 463 wechseln, um dann links in die Brückenstraße abbiegen zu können. Diese Situation ist unkomfortabel und gefährlich.
- Der Seitenraum der Bundesstraße ist mit einer Breite von z. T. nur ca. 2 m ohne Trennstreifen für einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr relativ schmal, so dass eine Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern nicht ausgeschlossen werden kann.
- Die Führung des Radwegs entlang der Bundesstraße ohne Trennstreifen ist touristisch unattraktiv.
- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch die geringe Breite der Bogenbrücke. Bei der Begegnung mit Kraftfahrzeugen sind Konflikte wahrscheinlich.
- Mögliche Behinderung des Kfz-Verkehrs durch Gruppen von Radfahrern, die die Aussicht von der Bogenbrücke aus genießen.
- Die Kreuzung Brückenstraße / Hoheneckstraße ist aufgrund des spitzen Winkels und der Steigung für Radfahrer ebenfalls gefährlich.
- Der Radweg ist im weiteren Verlauf Richtung Pforzheim touristisch weniger attraktiv, da er z. T. durch bebaute Bereiche im Mischverkehr mit Kfz-Anliegerverkehr führt. Die Führung über den Entensteg zurück auf die linke Nagoldseite ist aufgrund der geringen Breite und möglicher Konflikte mit Schulkindern für einen überregionalen Radweg ebenfalls nicht attraktiv.
- Die Route ist gegenüber der Mühlbergstraße ein Umweg.

Da nach Abwägung aller Belange die Nachteile bei beiden Alternativrouten überwiegen, werden diese Planungsalternativen nicht weiter verfolgt.

G. Auswirkungen und Folgen der Planung

1. Kosten

Durch die Planung werden gegenüber der Situation bis Ende 2009 keine zusätzlichen Kosten verursacht. Da die Mühlbergstraße als Erschließungsstraße und im weiteren Verlauf als Fußweg ohnehin unterhalten werden muss, fallen auch gegenüber der momentanen Situation keine wesentlichen Mehrkosten für den Radweg an.

2. Flächenbilanz

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ umfasst den gesamten Geltungsbereich und hat somit eine Größe von ca. 600 qm. Die Fläche des Dorfgebietes für das Gebäude, das die Mühlbergstraße auf Höhe des 1. OG überbaut, ist ca. 25 qm groß.

3. Umweltbelange

Der westliche Teil der Mühlbergstraße liegt im Landschaftsschutzgebiet für den Stadtkreis Pforzheim, Teilbereich Nagoldtal. Die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ ist mit dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes vereinbar.

Nördlich der Mühlbergstraße grenzt ein Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß FFH-Richtlinie an (FFH-Gebiet Nr. 7118-341 Würm-Nagold-Pforte).

Da keine weitere bauliche Nutzung zugelassen werden soll, sind keine negativen Auswirkungen auf Umweltbelange zu erwarten.

3.1. *Artenschutz*

Hinweise in Form von konkreten Fundmeldungen, Kartierungen u. a. liegen der unteren Naturschutzbehörde in diesem Bereich derzeit nicht vor. Von einer Anwohnerin wurde auf Blindschleichen, Feuersalamander und Fledermäuse hingewiesen. Das Gefährdungspotential für die genannten Arten durch den Fahrradverkehr wird von der unteren Naturschutzbehörde als äußerst gering eingeschätzt, da die genannten Tiere dämmerungs- und nachtaktiv sind. Nachts ist das Fahrrad-Aufkommen auf dem Nagoldtalradweg sehr gering. Fliegende Fledermäuse können beleuchteten Fahrrädern zudem problemlos ausweichen.

H. Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplans

1. Planungsrechtliche Festsetzungen

1.1. *Art der baulichen Nutzung*

Die Mühlbergstraße wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung der Mühlbergstraße als Fuß- und Radweg zu schaffen und den überregionalen Nagoldtalradweg wieder über die Mühlbergstraße führen zu können.

Die Mühlbergstraße hat eine wichtige Bedeutung für den Radverkehr. Sie ist sowohl Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes (Verbindung Dillweißenstein – Pforzheim) als auch Teil des Fernradweges Heidelberg - Schwarzwald - Bodensee entlang der Nagold. Daraus resultiert auch eine wirtschaftliche Bedeutung für den stetig wachsenden Fahrradtourismus. Die Route durch die Mühlbergstraße ist aufgrund des Orts- und Landschaftsbildes touristisch attraktiv. Sie bietet dem Radfahrer zudem Einkehrmöglichkeiten in Gaststätten von Dillweißenstein, was auch der lokalen Wirtschaft zugute kommt. Aus touristischen Gründen sollte der Nagoldtalradweg soweit wie möglich entlang des Wassers geführt werden.

Die Mühlbergstraße hat auch eine Bedeutung für den örtlichen Radverkehr. Sie ist Bestandteil des städtischen Radwegenetzes und wurde im Rahmen des „Projekt 001 – Sofortmaßnahmenprogramm“ bereits in den 1980er Jahren umgesetzt. Die Mühlbergstraße stellt zudem die kürzeste Verbindung zwischen dem östlichen Teil Weißensteins und dem Nagoldradweg in Richtung Pforzheim dar.

Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist ausreichend. Die Mühlbergstraße ist nur auf einem kurzen Stück sehr steil und ansonsten verhältnismäßig flach. Auf dem Gefällestück ist der Weg durchweg mindestens 3 m breit und weist keine wesentlichen Randnutzungen auf. Die Verschwenkung der Mühlbergstraße trägt zudem quasi als Verkehrsberuhigung zu einer Verringerung der Geschwindigkeit bei. Aufgrund von Beschwerden über die Nutzung der Mühlbergstraße durch Radfahrer wurde städtischerseits die Sicherheitslage beobachtet. Ein signifikantes Unfallgeschehen konnte zu keinem Zeitpunkt dokumentiert werden, weder in den Unfallkarten der Polizeidirektion noch in der Aktenlage des Amtes für öffentliche Ordnung. Radfahrer, welche die Gefällestrecke der Mühlbergstraße vor dem Anwesen benutzen, sind sich dieser Gefahr bewusst und fahren entsprechend. Die Strecke ist übersichtlich.

Konflikte des Radverkehrs mit Fußgängern und Anliegern insbesondere auch im Zusammenhang mit der Tierhaltung sind aufgrund der Erschließungssituation der ehemaligen Mühle mit einem Straßenquerschnitt von z. T. unter 3 m und des kurzen steilen Gefällestückes jedoch nicht völlig auszuschließen. Diese ggf. entstehenden Konflikte lassen sich jedoch außerhalb des Bebauungsplanverfahrens lösen.

Die Führung des Radweges durch die Mühlbergstraße ist bezüglich der Verkehrssicherheit im Vergleich zur Krähenekstraße die bessere Alternative, da hier keine zusätzlichen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und mit Schul- und Kindergartenkindern zu erwarten sind (siehe Punkt F.3.).

Auf dem Gelände der ehemaligen Mühle wird Tierhaltung betrieben. Nach Aussage des Landwirtschaftsamts Enzkreis ist dort jedoch derzeit kein landwirtschaftlicher Betrieb weder im Neben- noch Vollerwerb registriert. Die Mühlenanlage samt umgebender nutzbarer Fläche beschränkt sich ohnehin auf lediglich 0,3 ha. Die Haltung von einzelnen Ziegen etc. kann lediglich als Hobbytierhaltung eingestuft werden. In der direkten Umgebung finden sich darüber hinaus keine größeren nutzbaren Bewirtschaftungsflächen. Das Anwesen grenzt nach Westen an Hangwald, nach Süden und Osten an den Siedlungsbereich Dillweißenstein und nach Norden an die Nagold. Da auch eine Ausweitung der Betriebsgebäude an dieser Stelle nicht möglich ist, ist eine wesentliche Erweiterung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten unwahrscheinlich.

Sollte dennoch eine landwirtschaftliche Nutzung aufgenommen werden, so ist diese in dem dargestellten begrenzten Rahmen auch mit einem Radweg in zumutbarer Weise möglich. Durch den Radverkehr sind gewisse Behinderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs auf der Mühlbergstraße möglich, insbesondere da ein ca. 1.000 qm großer Teil des landwirtschaftlichen Betriebs inklusive des Wohngebäudes durch die Mühlbergstraße von den übrigen Flächen getrennt ist. Eventuell auftretende Konflikte können jedoch durch entsprechende Verkehrsregelungen entschärft werden. Ein Viehtrieb über die Mühlbergstraße ist ggf. auch durch kurzzeitige Sperrung des Weges, wie sonst auch auf Landstraßen üblich, ohne Probleme möglich.

Die Belange des Tourismus und der Wirtschaft sowie die dargelegten Belange des Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung erfordern an dieser Stelle eine gewisse Einschränkung der Belange der Landwirtschaft. Die Belange der an dieser Stelle ggf. entwickelbaren Landwirtschaft werden jedoch ausreichend gewahrt, da die Ausübung der Landwirtschaft in dem gegebenen Rahmen in zumutbarer Weise möglich bleibt. Radweg und Tierhaltung schließen sich nicht aus, sondern sind, wie in der Vergangenheit auch, parallel möglich.

Die Stützmauern innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche bedürfen keiner zusätzlichen Festsetzung. Da der Bebauungsplan ausschließlich öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ umfasst, kann auf die Festsetzung von Stützmauern verzichtet werden.

Auf der Fläche des bestehenden Gebäudes, das die Mühlbergstraße ab Höhe des 1. OG überbaut, wird entsprechend des bestehenden Bebauungsplans ab dem 1. OG ein Dorfgebiet festgesetzt, da von Seiten der Eigentümer eine landwirtschaftliche Nutzung beabsichtigt wird. Als Erdgeschoss wird dabei die Durchfahrt der Mühlbergstraße definiert (Luftgeschoss).

1.2. Maß der baulichen Nutzung

Als Maß der baulichen Nutzung wird wie im bisher geltenden Bebauungsplan eine maximale Traufhöhe von 7,50 m festgesetzt. Sie wird an der dem Straßenraum zugekehrten Gebäudewand ermittelt und bezieht sich auf das Straßenniveau der Mühlbergstraße an der Kante dieser Wand. Mit dieser Festsetzung soll gewährleistet werden, dass die Gebäudehöhe nicht über den Gebäudebestand hinaus erweitert werden kann. Eine höhere Bebauung würde der städtebaulichen Situation mit der ehemaligen Mühle am Burghang nicht gerecht werden.

Um die für den Radverkehr erforderliche lichte Höhe zu gewährleisten, wird in einer textlichen Festsetzung geregelt, dass in der Mühlbergstraße ein Lichtraumprofil mit einer Höhe von mindestens 2,50 m freizuhalten ist.

2. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Gebäude sind mit geneigtem Dach zu versehen. Vom Satteldach abweichende Dachformen sind nur ausnahmsweise zulässig und nur insoweit, als sie das Ortsbild nicht beeinträchtigen. Die Dachneigung darf nicht weniger als 48 Grad und nicht mehr als 55 Grad betragen. Kniestöcke sind nur bis zu einer Höhe von 0,5 m zulässig.

Diese Festsetzung wurde aus dem alten Bebauungsplan übernommen und soll eine Beeinträchtigung des historischen Ortsbildes verhindern.

Pforzheim, 22.10.2014

62 GS

62 DA