

**KREIS LUDWIGSBURG
STADT VAIHINGEN AN DER ENZ
STADTTEIL KLEINGLATTBACH, Plb. 3.6**

BEBAUUNGSPLAN

"PARKHAUS AM BAHNHOF"

BEGRÜNDUNG gemäß § 9 (8) BauGB



(Blick ins Gebiet Fuchsloch III und auf den Bahnhof, 1999)

1. Vorgänge / Erfordernis der Planaufstellung

Die am neuen Bahnhof in Vaihingen zur Verfügung stehenden Parkplätze reichen zur Bedarfsabdeckung nicht mehr aus. Teilweise werden Verkehrsflächen / Feldwege zugesperrt. Die Parkplatzanzahl liegt deutlich unter den langfristigen Prognosezahlen.

Ende 1996 begann daraufhin eine Diskussion in den Gremien bezüglich eines Parkhauses am Bahnhof (D 239/1/2/96). Anschließend erfolgte eine Befragung der Parkplatzbenutzer. Die Ergebnisse wurden Anfang 1997 im Technischen Ausschuss beraten (D 39/97). Im August 1997 wurde das Parkhaus in das fortzuschreibende ÖPNV-Programm mit Erlass des Regierungspräsidiums aufgenommen. Anfang 1998 erfolgte eine 1. Standortbestimmung durch den Gemeinderat (D 6/1/96). Anschließend wurde ein GVFG-Förderantrag gestellt, der Ende 1999 bewilligt wurde. Anfang des Jahres 2000 wurde über die Standortfrage und Standortalternativen, u. a. anhand von Einsatzmodellen, neu diskutiert. Es folgte eine Ortsbegehung durch den Gemeinderat (D 145/00) und im Juli 2000 die endgültige Standortfestlegung „Hungerbachsenke“, im nicht rechtskräftigen Bebauungsplangebiet Fuchsloch III“ (D 145/1/2/00).

Das Bebauungsplanverfahren Fuchsloch III wurde Ende 1989 eingeleitet. Im Jahre 1994 wurde das Bebauungsplangebiet in zwei Teilbereiche aufgeteilt. Der südöstliche Bereich, zwischen ehemaliger und neuer Straße nach Kleinglattbach = Teilbereich 2, wurde abgetrennt. Die für diesen Bereich damals angedachten Nutzungen wie neue Stadthalle oder neues Gymnasium, deren Realisierung überhaupt oder zeitnah nicht konkretisierbar waren, sollten nicht die Entwicklung der übrigen „Gewerbeflächen“ (incl. einem Parkhaus) verzögern (D 146/94; 231/1/2/96).

Die Offenlage des Bebauungsplanes Fuchsloch III – Teil 1 erfolgte in der Zeit vom 30.01. – 03.03.1995, die Trägerbeteiligung bereits Mitte 1994. Die eingegangenen Anregungen sind überwiegend für den jetzigen Geltungsbereich und die Parkhausplanung ohne Bedeutung bzw., soweit für erforderlich gehalten, bei der Planung berücksichtigt. Auf die Anregungen braucht daher nicht näher eingegangen zu werden.

Den ersten Rechtsplanentwurf zum Bebauungsplan „Parkhaus am Bahnhof“ hat der Gemeinderat am 25.10.2000 beschlossen (D279/00). Parallel zur Offenlage und Trägerbeteiligung (13.11 – 15.12.2000 / 30.10.2000) wurde für den Parkhausneubau ein Teilnehmerwettbewerb vor beschränkter Ausschreibung für schlüsselfertige Angebote ausgeschrieben. Da die Entwurfsplanung des Wettbewerbssiegers (Gemeinderatsentscheidung vom 20.12.2000, D 369/1/2/00) jedoch mit der ursprünglichen Bebauungsplanung nicht in allen Bereichen vereinbar war und zudem seitens der Träger öffentlicher Belange sowie der Stadt bzw. der politischen Gremien Änderungsbedarf angemeldet wurde, wurde eine erneute Offenlage erforderlich.

Wesentliche Änderungen zur Erstfassung sind das vergrößerte und leicht versetzte Baufenster. Die zulässige Gebäudegrundfläche wurde um 420 m² auf 2.300 m² angehoben. Hiermit verbunden war der Geltungsbereich zu vergrößern. Das Flurstück 230 ist für Ausgleichsmaßnahmen hinzugekommen. Ebenfalls angehoben wurde die zulässige Gebäudehöhe, da das Parkhaus nun ein Dach erhalten und möglichst ebenerdig eingefahren werden soll.

2. Rahmenbedingungen

Eine Übersicht über die Rahmenbedingungen ist der Begründung zum Bebauungsplan „Fuchsloch III – Teil 1“ zu entnehmen, die als Anlage 2 dieser Begründung beiliegt.

2.1 Bestehende Rechtsverhältnisse

Das Baugrundstück liegt im nicht rechtskräftigen Bebauungsplangebiet „Fuchsloch III – Teil 1“. Das Plangebiet ist derzeit Außenbereich. Mit diesem Verfahren sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau geschaffen werden.

2.2 Bestand

Das aktuelle Plangebiet liegt südlich des Bahnhofsvorplatzes, am Einmündungsbereich zur Neuen Bahnhofstraße. Das Gebiet fällt höhenmäßig vom Bahnhofsvorplatz mit ca. 243 m über NN, um bis zu 8 m auf ca. 235 m über NN nach Süden zum Hungerbach hin ab, der durch das Plangebiet verläuft. Die derzeitige Nutzung ist überwiegend landwirtschaftlich. Im Bereich des Hungerbaches erfolgt Ackernutzung, die mit steigender Böschung in eine Obstbaumwiese und eine Heckenabpflanzung zum Bahnhofsvorplatz übergeht. Die Erschließung der Bestandnutzungen erfolgt von Osten, über einen Feldweg und nicht über die Neue Bahnhofstraße bzw. den Bahnhofsvorplatz.

Die nächstliegenden baulichen Nutzungen neben dem Bahnhof sind die Waldorfschule und verschiedene Gewerbebetriebe, jenseits der Neuen Bahnhofstraße.

3. Planung

3.1 Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet beschränkte sich ursprünglich auf das eigentliche Parkhausgrundstück. Die Nutzung Parkhaus entspricht hier den städtebaulichen Überlegungen aus der Planung Fuchsloch III. Im Zuge der Eingriffs- und Ausgleichsuntersuchung stellte sich heraus, dass sich auf dem Baugrundstück ein Ausgleichsdefizit einstellen würde. Daraufhin wurden Teile der angrenzenden Flurstücke 226 – 229 (Hungerbach mit Begleitzone) in den Geltungsbereich für Ausgleichsmaßnahmen mit aufgenommen. Später (nach erster Offenlage) kam noch das „Ausgleichsflurstück“ 230 hinzu. Auch diese Nutzungen decken sich mit den städtebaulichen Überlegungen aus der Planung Fuchsloch III.

3.2 Nutzung und Überbauung

Geplant ist die Errichtung eines Parkhauses mit versetzten Ebenen für ca. 213 Stellplätze. Bei den Festsetzungen ist die Aufstockung um ein Geschoss (ca. 74 Stellplätze) berücksichtigt.

Die Festsetzungen sind größtenteils aus der Planung Fuchsloch III abgeleitet. Das Parkhausbaufenster ist jedoch zwecks mehr bahnhofsnahe Stellplätze größer geworden. Die Realisierung und somit Festsetzung eines Gründaches war, auch aus Kostengründen, politisch nicht mehrheitsfähig. Zudem wurde die zulässige Gebäudehöhe deutlich angehoben.

Ein Planungsgrundsatz der Planung Fuchsloch III war, dass die Baukörper die Höhenentwicklung (Tallage) derart ausnutzen, dass von der gesamten Neuen Bahnhofstraße immer der Bahnhof und auch der Bahnhofsvorplatz sichtbar bleiben. Die Sichtbeziehungen wurden aus verschiedenen Gründen, wie z. B. sichtbarer Zielpunkt oder soziale Kontrolle für richtig gehalten. In der Planung Fuchsloch III wurden zur Verdeutlichung hierfür zwei Sichtachsen eingetragen und ein Geländeschnitt mit der geplanten Neubebauung erstellt. Für das Parkhaus wurde als Oberkante aus diesem Grunde max. 243 m über NN gewählt. Zugunsten von mehr bahnhofsnahe Stellplätzen wurde mit aktueller Planung die max. Gebäudehöhe anfangs auf 246,5 m über NN heraufgesetzt. Mit der fortlaufenden Diskussion auch nach dem ersten Rechtsplanentwurf kam der Wunsch nach einem Dach auch über dem obersten Parkdeck hinzu. Weiter wurde eine weitgehend ebenerdige Zufahrt ins Parkhaus vom Bahnhofsvorplatz gewünscht. Hieraus resultiert die max. zulässige Gebäudehöhe von jetzt 249,50 m über NN. Zwei Geländeschnitte mit alten und neuen zulässigen Gebäudehöhen liegen als Anlage 4 der Begründung bei.

3.3 Erschließung

Die Erschließung des Parkhausgrundstückes ist über den Bahnhofsvorplatz vorgesehen. Über die Bedarfsparkplätze soll auf die (vorerst) oberste Parkebene zugefahren werden. Vorüberlegungen gehen von einer direkten Anbindung an den Einmündungsbereich Neue Bahnhofstraße aus (außerhalb des Geltungsbereiches). Eine direkte Anbindung an die Neue Bahnhofstraße ist nicht vorgesehen und durch Festsetzung ausgeschlossen.

4. Grünordnung

Für den Bebauungsplan wurde eine Eingriffs- und Ausgleichsbewertung mit Planungsempfehlungen erstellt, die (in aktualisierter Fassung) als Anlage 1 der Begründung beiliegt. Eine landschaftsökologische Untersuchung mit Aussagen zur Grünordnung für das Plangebiet Fuchsloch III liegt als Anlage 3 der Begründung bei.

Zusammengefasst ist vorgesehen, den Hungerbach mit seinen Begleitzone im Geltungsbereich naturnah umzugestalten und somit ökologisch aufzuwerten.

5. Ver- und Entsorgung

Die Abwasser, soweit überhaupt erforderlich, würden in die Kläranlage Vaihingen eingeleitet. Die Entwässerung der Dachflächen ist als Trennentwässerung vorgesehen. Soweit das unbelastete Regenwasser nicht auf dem Grundstück versickern kann, wird eine offene Zuleitung in die Retentionsfläche angestrebt.

7. Städtebauliche Daten

	ca. m ²	%
Gesamtfläche des Bebauungsplangebiets	6.260	100,0
Sondergebiet	2.940	47,0
Grünflächen	2.860	45,7
Wasserflächen	460	7,3

Aufgestellt:

Vaihingen an der Enz, den 22.09.2000 / 10.01.2001

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

AMT FÜR STADTPLANUNG UND STADTERNEUERUNG

Vaihingen an der Enz, Stand 09.2000 / 01.2001 (parkeinaus)

**BEBAUUNGSPLAN „PARKHAUS AM BAHNHOF“
Hier: § 1 A BAUGB EINGRIFFS-/ AUSGLEICHSUNTERSUCHUNG
PLANUNGSEMPFEHLUNGEN**

POTENTIAL	BESTAND (EMPFINDLICHKEIT)	PLANUNG UND EINGRIFF (Eingriffsbewertung: gering / mittel / hoch)	PLANUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR VERMEIDUNG WEITERER EINGRIFFE BZW. ZUR EINGRIFFSMINDERUNG
TOPOGRAFIE / RELIEF	Südosthang – Übergang in die Hungerbachsenke; von Böschung durchzogen.	Der Bau des Parkhauses eng am Hang bedingt starke Abgrabungen und somit Veränderungen der Erdoberfläche. Eingriff: ohne Bewertung.	Die Hungerbachtaulaue ist unbedingt offen zu halten. Auffüllungen sind im Geltungsbereich des B-Plans auszuschließen.
GEOLOGIE / BODEN	Lettenkohle des Keupers z. T. Löss überdeckt - daraus laut Flurbilanz Lehmböden mit einer mittleren bis hohen Bodengüte entwickelt die z. T. extensiv bewirtschaftet sind.	Parkhaus auf einer Fläche von ca. 28 ar und damit Verlust von ca. 28 ar landbauwürdigem, extensiv genutzten Boden sowie den mit dem Ökosystem Boden verbundenen Eigenschaften. Eingriff: mittel.	Nicht möglich, nur Ersatz im Verhältnis: 1 : 2.
KLIMA	Teil eines klimatisch bedeutsamen Ausgleichsraums	Offenes Parkhaus längs zur Hauptwindrichtung; die Lärmschutzwand der Bahnlinie nicht überragend. Eingriff: gering.	Bei Planung bereits berücksichtigt.
GEWÄSSER	Grundwasserspeicherfläche, ohne Grundwasserschutzstatus. Angrenzend an das B-Plan-Gebiet verläuft der Hungerbach.	Durch Überbauung Verringerung von Grundwasserspeicherfläche bei gleichzeitiger Zunahme von Oberflächenwasserabfluss. Eingriff: gering.	Einleitung von Oberflächenwasser über einen Schilfgürtel in den Hungerbach.

ARTEN / BIOTOPE	<p>Kleinräumiges, ökologisches interessantes Nebeneinander verschiedener Biotope:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hecke (§ 24a-wertig/-Vorrangfläche) 150 m² x 2,4 P. = 360 P. • Streuobstwiesen mit magerer, blütenreicher Böschung (Vorrangfl.) 1330 m² x 3,2 P. = 4256 P. • Kräuter-, artenreiches Grünland (Entwicklungsfläche) 600 m² x 1,6 P. = 960 P. • Durchschnittliches Grünland (in Verbindung zu den Streuobstwiesen) 160 m² x 0,4 P. = 64 P. • Grasweg 200 m² x 0,2 P. = 40 P. • Acker 840 m² x 0,1 P. = 84 P. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlust der gesamten Hecke Eingriff: hoch; 360 P. • Verlust der Streuobstwiesen Eingriff: hoch; 4256 P. • Verlust von artenreichem Grünland Eingriff: mittel; 960 P. • Beeinträchtigung von durchschnittlich ausgestattetem Grünland durch Überbauung der angrenzenden (Obstbaum) Wiese und Fußwegbau 160 m² x (0,4 P. - 0,1 P.) = 48 P. • Verlust von Grasweg 40 P. • Verlust von Ackerflächen 840 m² x 0,1 P. = 84 P. <p>rechnerischer Gesamteingriff: 5388 P.</p>	<p>Neuanlage einer Grünfläche auf der restlichen Ackerfläche zur Reinigung der Oberflächenwässer. Die Fläche sollte von Gehölzen freigehalten werden.</p> <p>Gehölze zur Eingrünung des Parkhauses nur nah am Gebäude.</p> <p>Sofern möglich, Fassadenbegrünung / Dachbegrünung.</p>
LANDSCHAFTSBILD UND ERHOLUNGS-FUNKTION	<p>Vielfältig gegliedertes Gelände, jedoch durch Nähe zu Verkehrswegen usw. stark vorbelastet. Kein spezielles Erholungsgebiet.</p>		
<p>Neues Landschaftsbild durch Parkhausbau. Eingriff: mittel.</p>			

Durch Aufwertung von ca. 250 m² Ackerfläche kann der Eingriff auf dem Grundstück bzgl. **Arten- und Biotope** rechnerisch um ca. (250 m² x 0,8 – 0,1 P.) = 175 P.) gemindert werden, was ca. 3 % entspricht. Aufgrund des knapp bemessenen Baufensters ist ein weiterer Ausgleich auf dem Grundstück nicht möglich.

Es wird daher vorgeschlagen, für den verbleibenden Resteingriff die Maßnahme G1 (B-Plan Fuchsloch III - Teil 1) teilweise umzusetzen:

Umwandlung von ca. 3.500 m² Ackerfläche beidseits des naturnah umzugestaltenden Hungerbachs in einen Gewässerrandstreifen (Hochstauden, Grünland) 3.500 m² x (1,6 P. – 0,1 P.) = 5250 P. Die Fläche (Flurstücke 227, 228, 229 und 230) sollte in den Geltungsbereich einbezogen werden.

Mit diesen zwei Maßnahmen innerhalb des Baugebietes ergäbe sich ein rechnerischer Ausgleich bzgl. **Arten- und Biotope**. Das gleiche gilt bezüglich **Geologie / Boden**.

Der Eingriff in die Bereiche **Klima** bzw. **Gewässer** wurde jeweils mit gering bewertet. Minderungen wurden bereits in der Planung berücksichtigt.

Anlage 2 Zur Begründung des Bebauungsplanes
„Parkhaus am Bahnhof“
Verfahrensstand des Bebauungsplanes „Fuchsloch III -
Teil 1“: Rechtsplanvorentwurf (nicht rechtskräftig).

4.8

KREIS LUDWIGSBURG
STADT VAIHINGEN AN DER ENZ
STADTTEIL VAIHINGEN
STADTTEIL KLEINGLATTBACH

Plb. 1.3
Plb. 3.1

BEBAUUNGSPLAN "FUCHSLOCH III - TEIL I"

BEGRÜNDUNG gemäß § 9(8) BauGB

Anlage: Landschaftsökologische Untersuchung des Stadtplanungsamts
Vaihingen/Enz

1. Einführung / Erfordernis der Planaufstellung

Einschneidende Veränderungen für die gesamtstrukturelle Entwicklung Vaihingens ergaben sich in Folge der Planung der Bundesbahn zur Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart.

Der Flächennutzungsplan des Jahres 1980 versuchte die Planungen der Bahn einschließlich ihrer Folgeplanungen sowie die örtlichen Entwicklungsabsichten in Einklang zu bringen und die Stadt auf die grundlegenden räumlichen, landschaftlichen und funktionellen Veränderungen vorzubereiten.

Bedingt durch die diametral zum Feldflur- und Straßensystem verlaufende Trasse der Neubaustrecke wurde das bestehende Erschließungs- bzw. Parzellengefüge vor allem auf der Gemarkung Vaihingen, Kleinglattbach und Ensingen in großen Teilen verändert. Vorliegender Bebauungsplanentwurf vollzieht nun eine Neuregelung der im abgegrenzten Bereich betroffenen Flächen und schließt gleichzeitig die Lücke zwischen dem angrenzenden Gewerbegebiet Fuchsloch II, der Kernstadt und dem Bahnhofsareal.

Zweck des Bebauungsplans ist die Bereitstellung von höherwertigen gewerblichen Bauplätzen. Die Konzeption bildet, unter Berücksichtigung der hohen Standortsgunst, eine "Abrundung" des Gewerbeflächenangebots im Mittelbereich Vaihingen.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Einfügen in überörtliche und örtliche Planung

Gemäß dem Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (LEP) vom 12. Dezember 1983 ist Vaihingen an der Enz im Netz der zentralen Orte des Landes als Mittelzentrum auszubauen (Seite 33 LEP), liegt an der Entwicklungsachse Bietigheim-Bissingen / Besigheim - Vaihingen (-Mühlacker) (Seite 32 LEP), gehört zur Randzone des Verdichtungsraumes Stuttgart (Seite 51 LEP) und bildet mit den Gemeinden Eberdingen, Oberriexingen, Sersheim den Mittelbereich Vaihingen (Seite 43 LEP). Die Kernstadt Vaihingen an der Enz ist im Regionalplan als "Siedlungsbereich" gekennzeichnet (Raumnutzungskarte).

Das Plangebiet wird von der K 1647 neu (heute neue Bahnhofstraße), Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses "Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart", "NBS KM 76,350-85,790", Planfeststellungsbereich 12 vom 21.05.1984 sowie dem ebenfalls planfestgestellten Bahnhofsvorplatz und Bahndamm tangiert. Im augenblicklich laufenden Flurbereinigungsverfahren wird seitens der Stadt Vaihingen Enz angestrebt das zu überplanende Areal nach Planfeststellung Bundesbahn abzugrenzen. Das Bebauungsplangebiet selbst ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Vaihingen an der Enz, Oberriexingen, Eberdingen und Sersheim, genehmigt am 7.5.1980, als Sondergebietsfläche mit Zweckbestimmung "Ausstellung, Dienstleistung, Kongresse" enthalten.

2.2 Bestehende Rechtsverhältnisse und Verfahrensabläufe

Das Bebauungsplanverfahren wurde mittels Gemeinderatsbeschuß am 28.11.1989 eingeleitet, öffentlich bekannt gemacht am 22.12.1989, die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bis 31.01.1990 durchgeführt. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte auch unter dem Hinweis, die frühzeitige Bürgerbeteiligung zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführen. Der Hintergrund dieser zeitversetzten Verfahrensweise ist in den zu treffenden Nutzungsfestlegungen im Areal zu sehen. Der rechtsgültige Flächennutzungsplan weist als Zweckbestimmung Hotel, Kongresse und Ausstellung aus. Aus heutiger Sicht erscheint diese Nutzung für das Gesamtareal am Markt nicht plazierbar.

Der Rechtsplan sieht vor diesem Hintergrund nun in Teilbereichen den Wandel zum eingeschränkten Gewerbegebiet, in der Intension der Flächennutzungsplan-ausweisung folgend, vor.

Als Sondergebietsfläche verbleibt aufgrund ihrer exponierten Lage die Fläche am Bahnhofsvorplatz.

Für den östlich der ehemaligen K 1647 gelegenen Teilbereich wird über die Möglichkeit zur Unterbringung eines Gymnasiums und als Stadthallenstandort nachgedacht, die diesbezüglichen Untersuchungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Diese Tatsache erklärt die auf Basis des Einleitungsbeschlusses vorgenommene Aufteilung in Teil I und II (Grenze ehemalige K 1647), wobei nach definitiver Klärung der Nutzungsfragen der Rechtsplan Fuchsloch III - Teil II unverzüglich weiterverfolgt werden soll.

Auf diesem Planungsstand wurde in der Zeit vom 4.-8.10.1993 die Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 BauGB vorgenommen.

2.3 Städtebaulicher Bestand, Ökologie

Das Gebiet Fuchsloch III wird im wesentlichen vom Bahnkörper der Schnellbahntrasse sowie der "Neuen Bahnhofstraße" begrenzt.

Diese Straße dient einerseits als neue Hauptverbindung in die Stadtteile und hat andererseits sowohl für Autofahrer als auch für Fußgänger und Radfahrer "Brückenfunktion" zwischen Stadtkern und Bahnhof.

Das Gesamtgebiet Fuchsloch III fällt von Südosten nach Nordwesten zum Hungerbach hin ab (Höhenunterschied ca 23 m) und wird augenblicklich hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt. Westlich grenzt an das Plangebiet die Zone III a des rechtskräftigen Wasserschutzgebiets "Vaihingen" an, Oberflächengewässer bzw. vernässende Bereiche sind nördlich im Areal (Bereich Hungerbach) vorhanden. Das westlich gelegene Bebauungsplangebiet "Fuchsloch II" weist im angrenzenden Bereich Gewerbeflächen für im wesentlichen nicht störende Gewerbebetriebe im Sinne § 6 BauNVO aus, im Norden grenzt der Hauptzugang des Bahnhofs mit Busbahnhof an das Plangebiet an.

Die Anspruchsnahme des Gebiets für Bauzwecke bringt Auswirkungen auf den Naturhaushalt mit sich. Um Eingriffe zu minimieren bzw. zu vermeiden, werden grünordnerische Festsetzungen erforderlich. Erläuterung, Begründung und Bewertung von Eingriffen in den Naturhaushalt sowie die grünordnerischen Festsetzungen sind in der "Landschaftsökologischen Untersuchung mit Aussagen zur Grünordnung" dargelegt.

3. Planung

3.1 Erschließung und Verkehr, Parkierung

Die an das Plangebiet angrenzende Neue Bahnhofstraße (1990 fertiggestellt) erfährt eine aktuelle Verkehrsbelastung von ca. 1.100 KFZ / 4 h (15-19 Uhr; Quelle: Büro Bender & Stahl, Ludwigsburg), durch aus dem Bebauungsplangebiet selbst verursachten Verkehr sowie bedingt durch weitere Bebauungsplangebiete im Umfeld des Bahnhofs (Ensingens-Süd, Kleinglattbach-Süd) wird diese augenblickliche Verkehrsbelastung weiter anwachsen. Als direkte Erschließung der Grundstücke im Plangebiet wären Zufahrten von der Neuen Bahnhofstraße naheliegend, auf Grund der vorhandenen bzw. zu erwartenden Verkehrsmenge und mit Rücksicht auf die Flüssigkeit des Verkehrs Bahnhof/Stadt/ÖPNV wird hiervon jedoch abgesehen. Ferner ist durch die Tiefe des Areals selbst eine neue interne Erschließungsstraße gerechtfertigt. Im Zuge des Ausbaus Bahnhofsvorplatz wurde ein diesbezüglicher Anschluß des Bebauungsplangebietes vorbereitet und wird auch in die neue Erschließungskonzeption so eingebunden. Ein weiterer Verbindungspunkt der internen Verkehrsführung nach außen findet im Bereich der K 1647 (alt) an die Neue Bahnhofstraße Anschluß.

Teile der ehemaligen Kreisstraße sind als Bestand in die neue Erschließung eingebunden, dienen zur rückwärtigen Erschließung der am Bahndamm gelegenen Gewerbeplätze und bilden einen Ausgleich der eventuell nachteiligen "Hinterlage" dieser Grundstücke.

Als fußläufige Verbindung ist von der internen Erschließungsstraße (hier Fußweg parallel zu dieser) in ost-westlicher Richtung eine Kurzverbindung zum Überweg Steinbeisstraße ins Bebauungsplangebiet Fuchsloch II vorgesehen.

Die Parkierung im Areal ist für die Betriebe selbst grundstückintern mittels Tiefgaragen bzw. oberirdischer Parkierung vorgesehen, öffentliche Parkierung findet straßenbegleitend im "oberen" Bereich des Areals statt, die öffentliche Grünfläche im Kreuzungsbereich "ehemalige Kreisstraße / Neuerschließung" erhält eine Art "i-Punkt-Charakter". Die ausgewiesene Parkierungsfläche im Sondergebiet bietet die Möglichkeit zur Erweiterung der bestehenden Anlage im Bahnhofsvorbereich.

3.2 Stadtbild, Nutzung

Bedingt durch die Lage des Areals "Fuchsloch III" an einem der exponiertesten Standorte Vaihingens sowie seiner guten Standortqualitäten (Verkehrsanbindung ÖPNV, Anknüpfung an das überregionale Straßennetz, große neu entstehende Wohngebiete im näheren Umfeld) besteht die Verpflichtung zu einer landschaftspflegerischen und städtebaulichen Gestaltung hohen Standards. Anvisiert wird eine gezielte Besiedlungsstrategie im tertiären Sektor (Dienstleistungsbereich), die planungsrechtliche Sicherung dieser Intention erfolgt über die Festsetzung als eingeschränktes Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO i.V. mit § 5 (1) BauNVO) sowie durch die Ausweisung einer Sondergebietsfläche mit Nutzungsfixierung Hotel/Kongresse.

Die Nutzungsidee eines Art "Gewerbeparks" versucht die Aufnahme augenblicklicher Unternehmensstrategien zur Verbindung von Wirtschaftlichkeit und ökologischen Gesichtspunkten als Imagepflege, wobei dieses sich wiederum in den grünordnerischen Festsetzungen niederschlägt.

Die Anordnung der Baumassen sowie deren Gebäudehauptrichtungen in etwa parallel zur Hungerbachsenke berücksichtigen die großräumig klimatologischen Vorgaben (Retentionszone: Abstand der höheren Gebäudekuben ca. 100 m), die in der Hungerbachsenke geplante, im Mittel ca. 40 m breite eigentliche Retentionsfläche trägt deutlich zum angeführten Imagewert des Gesamtareals bei. Maßgeblich beteiligt am gesamt optischen Eindruck ist auch eine einprägsame Gestaltung des öffentlichen Raums. Die dreiecksförmig entlang des Straßenraums angefügten öffentlichen Grünzonen gliedern diesen, belassen optische Freizonen vor den Betrieben und "bereinigen" die bedingt durch die nicht orthogonal zur Straßenführung angeordneten Bauplatzgrenzen entstehenden Grundstücksflächen. Das Gebiet selbst bildet eine Brücke zwischen Ensingen-Süd, Bahnhof und der Stadt. Es ist gekennzeichnet durch eine besondere Topographie, die durch Kunstbauwerke verformt und diagonal zerschnitten wurde.

Im Norden dominiert der Lärmschutzwall (OK 257,00 NN) im Süden die Neubauten entlang der Neuen Bahnhofstraße (ca. 258,00 NN i.M.). Charakteristisch für das Gebiet ist der prägnante Baukörper des Bahnhofes mit dem seitlich vorgelagerten Bahnhofsvorplatz, welcher von weitem wahrnehmbar ist und sich zur Stadt hin öffnet. Eine Platzabgrenzung, die diese Orientierung nicht beeinträchtigt, erscheint wünschenswert.

Die so getroffenen Höhenfestsetzungen in den Bauflächen (OK. max. über NN) greifen sowohl die klimatologischen Erfordernisse als auch die planerisch gewünschte Blickbeziehung Neue Bahnhofstraße / Bahnhofsvorplatz auf, eine

städtebauliche Dominante bildet das dem Bahnhofsvorplatz angegliederte ca. 25 m hohe "Punkthaus" der Sondergebietsfläche.

3.3 Ver- und Entsorgung

Das Abwasser wird über die Kläranlage Vaihingen geleitet. Die Entwässerung der Dachflächen wird als Trennentwässerung in einem offenem Grabensystem am nordwestlichen bzw. südwestlichen Rand des Plangebiets mit Zuleitung in die Retentionsflächen angestrebt. Die Wasserversorgung ist mengen- und druckmäßig gesichert. Die Gasversorgung erfolgt durch die TWS, die Stromversorgung durch die EVS. Eine Vereinbarung für die Pflege des Bahndamms wurde nicht abgeschlossen.

4. Folgeverfahren

Die Realisierung des Gewerbegebiets "Fuchsloch III" soll analog dem Verfahren im Gewerbegebiet "Ensingens-Süd" erfolgen.

Die Stadt erwirbt die Flächen mittels einer besonderen Vertragskonstruktion von Kaufvertragsangeboten mit Gewinnbeteiligungsklausel. Mittels dieses Weges ist zum einen gewährleistet, daß wirklich die angestrebte Nutzungskonzeption verwirklicht wird und nicht die Gefahr besteht, daß die Privateigentümer ihre Grundstücke an Nutzer veräußern, die nicht der Konzeption entsprechen. Zum anderen ist bei der heutigen Grundstückssituation (relativ viele kleinere Flächen) und den geplanten Bauplatzgrößen eine Baulandumlegung mit Flächenzuteilung schwierig.

5. Kosten der Erschließung.

wird nachgereicht

6. Städtebauliche Daten (ca. Werte)

6.1 Gesamtfläche des Plangebiets 74062.50 m² = 100.00 %
 ("Fuchsloch III, Teil 1")

Davon : - Grünflächen

1. Retentionsfläche G1	10000.00 m ²	
2. öffentliches. Grün G2 Böschungsfäche, Trockenm.	<u>1400.00 m²</u>	
Gesamt	11400.00 m ²	= 15.40 %

- Verkehrsflächen

1. Straßenflächen	3022.50 m ²	
2. Gehwegflächen	957.50 m ²	
3. Mischflächen	<u>1110.00 m²</u>	
Gesamt	5090.00 m ²	= 6.90 %

4. Verkehrsgrün, V1	3500.00 m ²	
---------------------	------------------------	--

5. Verkehrsgrün, V2	<u>2800.00 m²</u>	
---------------------	------------------------------	--

Gesamt	6300.00 m ²	= 8.50 %
--------	------------------------	----------

- GEE, SO	Gesamt	51272.50 m ²	= 69.20 %
-----------	--------	-------------------------	-----------

6.2 Gesamtfläche des Plangebiets 130362.50 m² = 100.00 %
 ("Fuchsloch III, Teil 1 + 2")

Davon : - Grünflächen

1. Retentionsfläche G1	10000.00 m ²	
2. öffentliches. Grün G2 Böschungsfäche, Trockenm.	1400.00 m ²	
3. Ehem. Steinbruch G3	<u>1927.00 m²</u>	
Gesamt	13327.00 m ²	= 10.20 %

- Verkehrsflächen

1. Straßenflächen	4712.50 m ²	
2. Gehwegflächen	1717.50 m ²	
3. Mischflächen	<u>1110.00 m²</u>	
Gesamt	7540.00 m ²	= 5.80 %

4. Verkehrsgrün, V1	3825.00 m ²	
---------------------	------------------------	--

5. Verkehrsgrün, V2	<u>2800.00 m²</u>	
---------------------	------------------------------	--

Gesamt	6625.00 m ²	= 5.10 %
--------	------------------------	----------

- GEE, SO, Fläche für den Gemeinbedarf

Gesamt	102870.50 m ²	= 78.90 %
--------	--------------------------	-----------

Aufgestellt: 26.02.94

Planungsgruppe Art Nouveau, Dipl.-Ing. A.Lippeck / Dipl.-Ing. W. Lechner, Vaihingen/Enz