

Bebauungsplan Zeppelinstraße-West Vaihingen-Kernstadt, Planbereich 1.4

B e g r ü n d u n g

1.0 Erfordernis der Planaufstellung

Die Planung ist veranlaßt durch

- a) Neubau einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße zur Ordnung der Verkehrsbedürfnisse im Stadtkern. Als erster Schritt dieser Maßnahme soll die Franckstraße mit der Heilbronner Straße verbunden und die Straßen des östlichen und westlichen Stadtgebiets an diese Verkehrsachse herangeführt werden. (s. hierzu u.a. Verkehrsgutachten "Generalverkehrsplan" Büro Hinterleitner vom Juli 1969, "Untersuchung über die zweckmäßigste Verkehrsführung", Büro Hinterleitner vom Dezember 1969, Untersuchung von Dipl.Ing. Kötz von 1973, Verkehrsgutachten Hinterleitner von 1977, Erläuterungsbericht des Stadtplanungsamtes zum Zuschußantrag "Ausbau der Gerber- und Franckstraße - Innerer Ring" gemäß GVFG vom 15.12.1977)
- b) Die bestehende ca 1,25 ha große Baulücke nördlich der Bahnlinie der WEG (Württembergische Eisenbahngesellschaft) soll einer geordneten, ihrer Standortgunst entsprechenden baulichen Nutzung zugeführt werden, da die hier zum Teil vorliegenden Festsetzungen (z.B. Ortsbauplan von 1939, Baulinienplan von 1958) der städtebaulichen Entwicklung nicht mehr entsprechen bzw. gerecht werden.

2.0 Bestand

2.1 Einfügung in überörtliche und örtliche Planung

Nach dem Landesentwicklungsplan von 1971/72 ist Vaihingen an der Enz zum Mittelzentrum auszubauen. Der Regionalplan 1977 legt für Vaihingen folgende Zielsetzungen fest:

"Zentraler Ort, Bereich mit verstärkter Siedlungsentwicklung, überörtlich bedeutsamer Industrie- und Gewerbestandort, Haltepunkt an der Schnellbahntrasse Stuttgart - Mannheim" (s. auch Schreiben des Regionalverbandes Mittlerer Neckar vom 7.7.1978).

Der am 7.5.1980 genehmigte Flächennutzungsplan (gemeinsamer Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Vaihingen a.d.Enz) ist aus den überörtlichen Zielsetzungen entwickelt. Ein Stadtentwicklungsplan und ein städtebaulicher Rahmenplan aus dem Jahre 1974 liegen ebenfalls vor. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf entspricht dem Inhalt des Flächennutzungsplanes und berücksichtigt die weiteren örtlichen Planungen sinngemäß.

2.2 Städtebaulicher Bestand

Das Plangebiet genießt als nördlicher Zugang zum Kernbereich eine hervorgehobene Bedeutung. Es stellt die Verbindung zwischen dem Kernbereich und den anschließenden gehobenen Wohngebieten her und besitzt eine geschichtlich begründete bedeutende Verkehrsverteilerfunktion.

Das Gelände steigt nach Norden, bzw. Nordosten mit einer Neigung von ca 8,5% an.

Hinsichtlich der vorhandenen Nutzung kann das Plangebiet in vier Teile gegliedert werden. Im nordöstlichen Teil (nördlich der Zeppelinstraße und östlich der verlängerten, geplanten Franckstraße) sind die Grundstücke überwiegend bebaut mit zweigeschossigen Wohngebäuden. Sie sind zum Teil von der Alten Kleinglattbacher Straße her erschlossen, zum Teil ist jedoch die Erschließung ungenügend. Der südöstliche Teil (südlich der Zeppelinstraße und östlich der verlängerten Franckstraße) ist mit Ausnahme eines Steinmetzanzwesens unbebaut. Er ist eine Wiese mit einigen Obstbäumen. Der nordwestliche Teil (nördlich der verlängerten geplanten Heilbronner Straße) beinhaltet die Heilbronner Straße in ihrer heutigen Form, sowie eine Tankstelle. Im südwestlichen Teil stehen einige Nebengebäude ohne erkennbare städtebauliche Ordnung. Zwei der Gebäude dienen als Vereinsheime der Gastarbeiter.

2.3 Bestehende Rechtsverhältnisse und Verfahrensabläufe

Für das Verständnis der bisherigen Verfahrensabläufe ist ein Rückblick in die Geschichte von Vaihingen notwendig.

Nach den Anfängen des Industriezeitalters wurde der Eisenbahnbau von der Württembergischen Regierung aufgegriffen. Die Trassenwahl der sogenannten "Westbahn" erfolgte, wohl unter Bietigheimer Einfluß, ohne Berücksichtigung der Belange der Stadt Vaihingen. (vergl. dazu Hermann Roemer, Geschichte der Stadt Bietigheim, 1961, S. 196 ff) "Man hatte eben (in Vaihingen) die Be-

deutung der Eisenbahn noch nicht erfaßt." (Wilhelm Feil, Geschichte der Oberamtsstadt Vaihingen a.d.Enz, 1935, S. 189)

Bald wurden jedoch die negativen Auswirkungen dieser Entscheidung deutlich: Die Stadt verlor ihre Verkehrsgunst, mit allen Folgen für das wirtschaftliche Leben.

Die Stadt bemühte sich nunmehr um eine direkte Straßenverbindung zum Bahnhof Sersheim (Vaihingen*), die sie schließlich unter finanziellen Opfern erreichte. Nach weiteren Bemühungen gelang es der Stadt, 1904 den Bau einer normalspurigen Privatbahn vom "Reichsbahnhof" über Kleinglattbach und Vaihingen nach Enzweihingen durch die Württembergische Eisenbahngesellschaft zu erreichen.

Durch beide Maßnahmen wurde das gewachsene Straßengefüge Vaihingens stark verändert. Die alte Kleinglattbacher Straße (heute Franckstraße), die Hauptschließungsstraße in Nord-Südrichtung der Kernstadt, wurde durch den Bahndamm der WEG blockiert. Die neue Straße zum Reichsbahnhof (Heilbronner Straße) bekam immer mehr Bedeutung und forderte immer größere Opfer hinsichtlich der historischen Bausubstanz, bis hin zur Grenze der Zerstörung des Marktplatzes.

Wie an der großen Anzahl der Ortsbau-, Baulinienpläne und Bebauungsplanentwürfe im jetzigen Planbereich ersichtlich ist, wurde diese neue Verkehrsführung stets als unbefriedigend empfunden. Es wurde immer wieder und immer wieder ohne Erfolg versucht, die historische innere Tangente (alte Kleinglattbacher Straße) wiederherzustellen und sie an die Heilbronner Straße anzubinden.

In diesem Zusammenhang sind im besonderen zu nennen: Ortsbauplan Coethestraße, genehmigt am 12.5.1939, mit Änderungen vom 30.3.1953; Bebauungsplan Vic.Weg Nr. 2, genehmigt am 30.12.1958; Bebauungsplan Zeppelinstraße II, Entwurf vom 19.4.1973/74 (gescheitert wohl u.a. wegen der ungünstigen Straßenlösung).

Nachdem klar wurde, daß weder die beabsichtigte Sanierung des Stadtkerns noch die Übernahme der im Sinne der Landesplanung der Stadt Vaihingen zugewiesenen Aufgaben ohne die Lösung der nunmehr untragbar gewordenen Verkehrsverhältnisse erfolgen kann, beschloß der Technische Ausschuß am 6.9.1976 die energische Weiterverfolgung der im Rahmenplan umrissenen Verkehrskonzeption, deren wichtigster Bestandteil der Ausbau der Franck-Gerberstraße ist.

Im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium und dem Straßenbauamt wurde vom Stadtplanungsamt ein RE-Entwurf erstellt, der sowohl den Anforderungen für die Bezuschussung nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz als auch den Ergebnissen des neuesten Verkehrsgutachtens entsprach.

* heute Bahnhof Vaihingen/Enz-Nord

Das Bebauungsplanverfahren wurde mit Beschluß des Gemeinderats vom 8.6.1977 eingeleitet. Die erste frühzeitige Bürgerbeteiligung erfolgte am 7.11.1978 im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung. Nach Einarbeitung der exakten Straßenplanungen und Korrekturen des Entwurfs auf Grund der Anregungen und der Verhandlungen mit den Betroffenen wurde eine zweite Bürgerbeteiligung in der Zeit vom 7.1.1980 - 25.1.1980 durchgeführt. Hierzu wurden die Betroffenen besonders eingeladen. Nach weiteren Verhandlungen und Änderungen des Planes wurde der vorliegende Entwurf gefertigt, dessen Geltungsbereich auf Wunsch der betroffenen Eigentümer im Südosten verändert wurde (die Parzellen Nr. 3120, 3124/4, 3127/2 sind nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplanes).

3.0 Städtebauliche Planung

3.1 Planerische Leitgedanken

Herstellung einer möglichst einfachen und flächensparenden Straßenverbindung zwischen der Innenstadt und dem im Zuge der Neubaustrecke Stuttgart - Mannheim geplanten neuen Bahnhof.

Entlastung der Heilbronner Straße südlich der Nebenbahn mit Rücksicht auf die dort konzentrierten Schulen. Erstellung eines stadtnahen neuen Wohngebietes mit einer verdichteteren Bebauung, deren Baumasse und Anordnung der Baumasse einerseits die vorhandene Bebauung berücksichtigen sollte, andererseits der zu erwartenden Umstrukturierung angemessen sein sollte. Bei der Anordnung der Baukörper sollte sowohl die Gestaltung des neuen Straßenraumes als auch die lärmabschirmende Wirkung der Gebäude berücksichtigt werden.

3.2 Verkehr

Die Erschließung der Bauflächen erfolgt mit Ausnahme der Tankstelle und der Parkplätze von der Alten Kleinglattbacher Straße, bzw. von der Zeppelinstraße aus. Die neue Franckstraße ist weitgehend anbaufrei.

3.3 Nutzungen

Im nordwestlichen Teil ist der Verbleib der Tankstelle vorgesehen. Die im südwestlichen Teil vorgesehene Stellplatz- und Garagenfläche wurde mit Rücksicht auf die Parkplatznot im Bereich der Schulen und der Stadthalle ausgewiesen. Im nord- und südöstlichen Teil sind entlang der neuen Straße Mischgebiete als Übergang zu den anschließenden Wohngebieten festgelegt. Diese Mischgebiete bieten sich auch für die Ansiedlung von Dienstleistungseinrich-

tungen an, besonders in Anbetracht der zu erwartenden Umorientierung der Verkehrsströme nach Bau der Neubaustrecke der DB.

3.4 Gestaltung

Die gewählte Gestaltung ist aus den planerischen Leitgedanken abgeleitet. Durch die Anordnung der zum Teil begrünten Tiefgaragen südlich der Zeppelinstraße wurde ein erweiterter Freiraum zwischen der bestehenden und der geplanten Bebauung geschaffen.

3.5 Stadttechnik (Ver- und Entsorgung) Umweltschutz

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes hinsichtlich der Wasser- und Stromversorgung, Kanalisation und Kapazität der Kläranlage ist grundsätzlich gewährleistet. Im Rahmen der grundlegenden neuen Ordnung des Gebietes sind jedoch zahlreiche Leitungen und Kanäle um- bzw. neu zu verlegen. Insbesondere wird die Wasserleitung aus dem Feldweg Nr. 156 in die neue Verkehrsfläche verlegt.

Die zu erwartenden Lärmbelastungen wurden im vom Ingenieurbüro Dr. Schecke + Bayer GmbH vom 5.3.1981 fertiggestellten Gutachten bestätigt. Eine entsprechende Festsetzung ist im Textteil des Bebauungsplanes enthalten.

3.6 Städtebauliche Werte (ca Angaben)

Bauflächen (MI + WA):	1,85 ha
Fläche für Gemeinschafts- garagen und Stellplätze:	0,15 ha
Öffentliche Grünflächen:	0,20 ha
Flächen der Nebenbahn:	0,40 ha
Öffentliche Straßen- und Wegeflächen einschl. Böschungen:	1,45 ha
Größe des Gebietes insgesamt	4,05 ha

Anzahl der Wohneinheiten 50 WE

3.7 Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeit

Eine Kostenschätzung wird beigelegt.

(Die Kosten für die Maßnahme "Ausbau der Gerber- und Franckstraße" sind auch in den Antragsunterlagen zur Finanzierung der Maßnahme enthalten.)

4.0 Beabsichtigte rechtliche und verfahrensmäßige Abläufe

Die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahmen kann in drei Bauabschnitte aufgeteilt werden: Neu- bzw. Ausbau der verlängerten Franckstraße mit ihren Straßenanschlüssen, Aus- bzw. Neubau der Zeppelinstraße, Ausbau der Alten Kleinglattbacher Straße.

Die Grundstücke für den Ausbau der Gerber- und Franckstraße werden im Rahmen dieser Maßnahme von der Stadt erworben; im nord- und südöstlichen Bereich ist eine freiwillige Baulandumlegung vorbereitet.

(Deppert)

Bebauungsplan Zeppelinstraße-West
Vaihingen-Kernstadt, Planbereich 1.4

Ergänzung der Begründung vom 5.3.1981

(Die nachfolgenden Ziffern beziehen sich auf o.a. Begründung, die nicht aufgeführten Ziffern bleiben unverändert.)

zu 1.0 Erfordernis der Planaufstellung

Die Gründe für die Planaufstellung sind unverändert:

a) Ordnung der Verkehrsbedürfnisse im Stadtkern

b) Schließung der Baulücke nördlich der Bahnlinie der WEG.

Nachdem im Jahr 1980/81 Zweifel an der Richtigkeit des bislang verfolgten Verkehrskonzeptes geäußert worden sind, wurde Dipl. Ing. Kölz im Frühjahr 1982 mit Erstellung eines Verkehrskonzeptes für die Innenstadt beauftragt.

Im Rahmen der Untersuchung wurde festgestellt, daß der Ausbau der Franck-Gerberstraße zur Erhaltung des Stadtkerns notwendig ist, ebenso wie die Weiterführung der Hans-Krieg-Straße in Richtung Norden.

Der im vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf enthaltene neue Straßenabschnitt (verlängerte Franckstraße) ist sowohl die Fortsetzung der Franck-Gerberstraße (innerer Ring) als auch die der Hans-Krieg-Straße (äußerer Ring) in Richtung Norden.

zu 2.2 Städtebaulicher Bestand

Die im Bebauungsplan-Entwurf dargestellte Unterführung unter der Bahnlinie der WEG wurde im Jahre 1981 ausgeführt.

zu 2.3 Bestehende Rechtsverhältnisse und Verfahrensabläufe

Der mit Datum vom 5.3.1981 gefertigte, und vom Gemeinderat als Entwurf festgestellte Bebauungsplan lag in der Zeit vom 13. April bis 13. Mai 1981 öffentlich aus.

Es gingen über 12 Bedenken z. Teil als Einzel-, z. Teil als Sammeleinspruch ein.

Als gemeinsames Anliegen der Einsprechenden kann neben der Sorge ob der Lärmbelastigungen durch den Kraftfahrzeugverkehr der Wunsch, nach Verringerung der geplanten Verkehrsfläche ("Mindestmaße wählen", "auf Gehwege verzichten" usw.) betrachtet werden.

Die Anregungen wurden sorgfältig überprüft. (s. auch Ausführungen zu Ziff. 1.0)

Ein zweites Lärmgutachten wurde, im Einvernehmen mit den Betroffenen, vom Technischen Überwachungsverein Stuttgart mit Datum vom 18.1.1983 erarbeitet.

Die in der Zwischenzeit aufgetretenen grundsätzlichen Umdenkprozesse hinsichtlich der Gewichtung von verkehrlicher Belange und Lebensqualität und die davon abgeleitete Änderung der Straßenbaurichtlinien haben bei der darauffolgenden Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfes ihren Niederschlag gefunden.

zu 3.2 Verkehr

Die wesentlichsten Änderungen im vorliegenden Entwurf beziehen sich auf die Verkehrsfläche. Die Zeppelinstraße verbindet die Bismarckstraße mit der Heilbronnerstraße nicht mehr, sie wird in zwei Sackgassen unterteilt. Die entfallene Straßenfläche wird zur Grünfläche. Der östliche Teil der Sackgasse dient zur Erschließung der vorhandenen Einfamilienhausbebauung im wesentlichen, die neue, verdichtete Bebauung wird auf dem kürzeren Wege von der Heilbronner Straße her (da direkte Zufahrten nicht zulässig sind) über den zweiten Sackgassen-Teil erschlossen. Die Breite der Zeppelin-Straße wurde von 6,50 bzw. 5,50 m auf 5,00 bzw. 4,75 m, die Alte Kleinglattbacher Straße von 5,50 auf 4,50 m reduziert. Die Zeppelinstraße erhält nur einen einseitigen Gehweg mit einer Breite von 1,75 m.

zu 3.6 Städtebauliche Werte

Die öffentlichen Straßen- und Wegeflächen einschließlich Böschungen betragen rund 1,3 ha. (Sie wurden um ca 10 % reduziert.)

Deppert

(Deppert)

Bebauungsplan "Zeppelinstraße-West"
Vaihingen - Kernstadt, Planbereich 1.4

ERGÄNZUNG DER BEGRÜNDUNG VOM 5.3.1981 / 4.7.1983

(Die nachfolgenden Ziffern beziehen sich auf die Begründung vom 5.3.1981 sowie deren Ergänzung vom 4.7.1983, die nicht aufgeführten Ziffern bleiben unverändert.)

Zu 2.3 Bestehende Rechtsverhältnisse und Verfahrensabläufe

Der mit Datum vom 5.3.1981/ 4.7.1983 gefertigte, und vom Gemeinderat letztmals am 20. Juli 1983 als Entwurf festgestellte Bebauungsplan lag in der Zeit vom 8. August bis 8. September 1983 öffentlich aus.
Es gingen drei Einzel- und zwei Sammelanregungen ein.
Es wurde angeregt, den Umfang der öffentlichen Verkehrsfläche noch weiter zu reduzieren. Diese Anregungen wurden am 7. und 8. November 1983 jeweils in Form einer Versammlung mit den Betroffenen erörtert.

Zu 3.2 Verkehr

Die Verkehrsfläche wird wie folgt weiter reduziert:
Die Breite des Gehwegs an der Westseite der Alten Kleinglattbacher Straße ist von 2,00 m auf 1,50 m, der Schrammbord an der Nordseite der Zeppelinstraße von 0,75 m auf 0,50 m verringert.
Das Verkehrsgrün an der östlichen Seite der verlängerten Franckstraße ab Einmündung Zeppelinstraße ca. 80 m in Richtung Norden wird verringert. Der Gehweg wird in diesem Abschnitt nur durch einen 2,5 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Auf die Ausweisung der zur Herstellung des Straßenkörpers notwendigen Böschungsflächen als Verkehrsgrün wird verzichtet, da der Höhenunterschied zwischen Hinterkante Gehweg und Alter Kleinglattbacher Straße durch Aufschüttung gleichmäßig ausgeglichen wird (siehe auch Planeintrag).

Zu 3.6 Städtebauliche Werte (ca. Angaben)

Bauflächen (MI u. WA)	1,95 ha
Fläche für Gemeinschaftsgaragen und Stellplätze	0,19 ha
Öffentliche Grünflächen (nur Parkanlage und Kinderspielplatz)	0,10 ha
Fläche der Nebenbahn	0,40 ha
Öffentliche Straßen- und Wegeflächen einschließlich Verkehrsgrün	1,38 ha
Trafo	0,01 ha
	<hr/>
	4,03 ha
Private Grünflächen	0,06 ha
	<hr/>
Größe des Gebiets insgesamt	4,09 ha

Anzahl der Wohneinheiten 50 WE

(Deppert)