

This is a detailed black and white map of a residential area in Stuttgart, Germany. The map shows a grid of streets and building footprints. Key streets include 'Kreuzweg', 'Holderächer Str.', 'Mittlerer Pfad', 'Ditzinger Str.', 'Steinröhre', and 'Linderbach'. A dashed line indicates the 'S-Bahn' (subway) line. A specific building is highlighted with a dashed outline and labeled '295'. Other labels include 'Anfchl. Stelle Stuttgart-Feuerbach', 'Sportplatz', and '310%'. The map is oriented with North at the top.

1986/008

Adelmann

Ackermann  
Stadtdirektor

## Grund für die Aufstellung des Bebauungsplans

In den nördlichen Stadtteilen besteht ein erheblicher Bedarf an Bauflächen für die gewerbliche Wirtschaft. Hinzu kommt, daß auch Erweiterungsflächen und Verlagerungsstandorte für in älteren Baugebieten ansässige Wirtschaftsbetriebe fehlen. Angesichts der Bemühungen der Stadtverwaltung, eine weitere Verdichtung und Verschlechterung der Wohn- und Arbeitsbedingungen zu unterbinden, ist es unerläßlich, auch entsprechende geeignete Ersatzflächen in neuen Baugebieten bereitzustellen.

- \* Es bietet sich an, die im Norden und im Nordwesten Weilimdorfs vorhandenen gewerblichen Bauflächen wegen ihrer günstigen Lage in westliche Richtung zu erweitern. Dabei soll die Aufsiedelung schrittweise erfolgen.

## Geltendes Recht, andere Planungen

Im Bereich des Bebauungsplans Mittlerer Pfad ist ein P+R-Platz durch einen rechtsgültigen Bebauungsplan festgesetzt (Weil 1977<sup>27</sup>). Da diese Planung sich nicht in die neue Planung einfügt, muß sie entsprechend geändert werden. Das geschieht zweckmäßigerweise durch Einbeziehen in den Bebauungsplan Mittlerer Pfad.

Ein Teilbereich des bestehenden Bebauungsplans für die Bundesstraße 295 (Weil 1978<sup>8</sup>) muß der neuen Planung angepaßt und daher in den Geltungsbereich einbezogen werden.

Die Deutsche Bundesbahn hat ein Planfeststellungsverfahren für eine neue S-Bahn-Haltestelle zwischen Korntal und Ditzingen (S-Bahn-Linie 6) durchgeführt. Die künftige S-Bahn-Haltestelle schließt unmittelbar nördlich an das Plangebiet an und liegt zentral in der Aufsiedelungsfläche Weilimdorf-Nordwest (Arbeitsstättengebiete Mittlerer Pfad und Nord Teil III).

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Grundlage für die städtebauliche Entwicklung von Weilimdorf-Nordwest ist die Rahmenplanung vom Juli 1982.

(Fotokopie)

## Planerische Gestaltung

- \*\* Nach der in der Rahmenplanung festgelegten Grundkonzeption soll um die neue S-Bahn-Haltestelle herum kein übliches Gewerbegebiet in Stadtrandlage entstehen, sondern ein "Stadtbereich", der in Verbindung mit einer der Nähe zur S-Bahn-Haltestelle angemessenen Nutzung eine sinnvolle Zuordnung von Arbeitssätten- und Freiflächenbereichen ermöglicht. Mit der angestrebten einheitlichen städtebaulichen Konzeption kann auch den Standortanforderungen der für eine Ansiedlung vor allem vorgesehenen Verwaltungs- und Dienstleistungsbetriebe entsprochen werden.



Es ist nicht auszuschließen, daß Gebäude von recht unterschiedlichem Aussehen entstehen werden. Damit dennoch ein einheitliches Erscheinungsbild zustandekommt, werden auf jenen Baugrundstücksteilen, die an öffentliche Verkehrs- und Grünflächen angrenzen, entsprechend breite Streifen mit Pflanzzwängen festgesetzt. Dem dient auch die einheitlich festgesetzte Einfriedigungsvorschrift.

### Verkehrerschließung, Verkehrsflächen

Das Gebiet ist planerisch in zwei voneinander unabhängige Erschließungsbereiche aufgeteilt, mit einer dazwischensliegenden begrünten Freifläche samt Geh- und Radwegen. Der östliche Bereich wird über die Straße 53 an die B 295, der westliche Bereich direkt an die B 295 angeschlossen. Eine Straßenverbindung unter der Eisenbahn hindurch (Straße 55) in das nördliche Baugebiet (Nord Teil III) ist vorgesehen, so daß eine direkte Verbindung ermöglicht wird.  
\*\*\*

Rampen gewährleisten die behindertengerechte Herstellung von Wegen und Zugängen zur S-Bahn-Haltestelle und die Mitbenutzung durch Radfahrer. Stellplätze für Fahrräder sind an geeigneter Stelle festgesetzt.

Die außerordentlich günstige Lage des Gebiets zur geplanten S-Bahn-Haltestelle ermöglicht es, die Herstellung der notwendigen Stellplätze einzuschränken.

Damit das gesamte Baugebiet stark durchgrünt wird, sind nur 20 % ebenerdige Stellplätze zulässig; für sie sind detaillierte **Begrünungsvorschriften** getroffen.

Der anfallende Erdaushub soll weitgehend auf den Baugrundstücken untergebracht werden. Deshalb werden die Straßen über das bestehende Gelände gelegt. Für den Bau der Straßen ergeben sich als Zwischenlösung bis zur endgültigen Anfüllung besonders große Böschungen, die pauschal durch Text festgesetzt werden.

### Freiflächen

Im Plangebiet ist der erste Abschnitt der (sich nach Norden fortsetzenden) zentralen Freifläche festgesetzt. Sie soll zwischen der Bebauung eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Zone in wirksamer Breite sichern. **In o.a. Rahmenplan ist hier jegliche Bebauung ausgeschlossen.** Da jedoch gleichzeitig möglichst sparsam mit dem Grund und Boden umgegangen wird, sind in jenen Teilbereichen der zentralen Freifläche, die nicht öffentliche Grünanlage oder private Grundstücksflächen mit Pflanzzwang sind, Gemeinschaftsstellplätze unter Bäumen herzustellen, die den GE<sub>1.1</sub>-Flächen als Bauland hinzugerechnet werden können.

Für die Begrünung des Gewerbegebiets sind, da es sich hier um eine Randlage handelt, besonders enge Vorschriften getroffen. Es werden Pflanzflächen festgesetzt, die nach außen zur freien Landschaft hin besonders breit sind. Insgesamt müssen 15 % der Grundstücksflächen begrünt werden.

Wegen der großflächigen Überbauung des Gebiets sollen die Flachdächer für eine Begrünung genutzt werden. Neben den positiven lokalklimatischen Effekten (Verringerung von Strahlungsflächen, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit durch Verdunstung, Rückhaltung und Speicherung für Niederschlagswasser) bieten sich auch gestalterische Verbesserungen an, die besonders beim Blick aus der Höhe vom Naherholungsgebiet "Grüner Heiner" aus in Erscheinung treten.

Für das Gebiet ist ein Grünordnungsplanentwurf erstellt worden, den der Bebauungsplan beachtet.

Westlich der im Bebauungsplan vorgesehenen gewerblichen Bauflächen wird der heutigen Nutzung entsprechend eine Fläche für die Landwirtschaft festgesetzt; die Erschließung erfolgt über bestehende und neue Feldwege.

#### Art und Maß der baulichen Nutzung

Da das Plangebiet zu einem großen Teil für Verwaltungen und für Dienstleistungsbetriebe gedacht ist, wird im Endausbau eine hohe Beschäftigtendichte von ca. 170 bis 270 Beschäftigten je ha Nettofläche (Brutto ca. 200 Beschäftigte/ha) angestrebt (gesamtstädtischer Durchschnittswert 1970: 210 Beschäftigte/ha).

\* Für die Art anzusiedelnder Gewerbebetriebe und ihre Lage im Plangebiet sollen bei der Vergabe städtischer Grundstücke bestimmte Auswahlkriterien maßgebend sein, nämlich

- geringer Flächenbedarf je Arbeitsplatz und intensive Nutzung der vorhandenen Flächen,
- gebietsverträgliche Emissionen,
- enge Bindungen an den Wirtschaftsstandort Stuttgart,
- Ansiedlung von Betrieben mit weniger flächenintensiven Nutzungen nur dann, wenn sie im Rahmen von Verlagerungen Flächen an anderen Stellen freimachen oder wenn sonstige triftige Gründe dies rechtfertigen.

**Die Betriebe werden ferner verpflichtet werden, sich an dem vorgesehenen Leitsystem zu beteiligen. Eine Infobucht ist am südlichen Bereich der Straße 53 festgesetzt.**

Im gesamten Plangebiet sind Lagerplätze nicht zulässig; sie können die Mindestanforderungen, die an dieses Gebiet gestellt werden (wie z.B. Nachweise von hohen Beschäftigtenzahlen, intensive Überbauung des Grundstücks u.ä., s.o.), nicht erfüllen und widersprechen deshalb der städtebaulichen Leitvorstellung.



In unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle sollten sich im Laufe der Zeit auch Nutzungen ansiedeln können, die der Versorgung von Fahrgästen, Beschäftigten und Bewohnern dienen. Deshalb sind in einem Teilbereich entsprechende Nutzungen (wie z.B. Kioske, Läden, Gaststätten, Hotel u.ä.) zulässig.

vgl. \*\*

Für das Maß der baulichen Nutzung sowie für die Zahl der Vollgeschosse ist das Angebot des öffentlichen Personenverkehrs maßgebend: Beide Werte nehmen von der S-Bahn-Haltestelle aus nach außen hin ab. Gleiches gilt sinngemäß für die Art der Nutzung, wobei Ausnahmen dann zulässig sind, wenn die vorgenannten Ziele eingehalten werden. Aus den gleichen Gründen sind Abweichungen von der festgesetzten Mindestgröße gerechtfertigt.

Aus klimatischen Gründen (Ost-West-Durchlüftung) sind entlang der Bahntrasse auf eine Tiefe von ca. 40 m nur eingeschossige Gebäude zulässig. Diesem Ziel trägt auch die vorgesehene Gebäudestellung und die abweichende Bauweise Rechnung.

Die Maßzahlen (GRZ, GFZ, Z) sind so aufeinander abgestimmt, daß für die Ausschöpfung der GFZ ein Spielraum verleibt.

#### Besondere Regelungen für die Baugebiete

In den Gebieten wird es infolge unterschiedlicher gewerblicher Nutzungen Gebäudeformen verschiedener Art geben. Um auch dort eine Ordnung zu erreichen, sind im Bebauungsplan Festsetzungen über die Gebäuderichtung enthalten. Sie orientieren sich an den landschaftlichen Zusammenhängen, am örtlichen Klima und an den bestehenden Einrichtungen (z.B. Bundesbahntrasse, B 295, Gewerbegebiet Nord Teil I und II).

Es bietet sich an, in der Nähe der neuen S-Bahn-Haltestelle Betriebe anzusiedeln, die in mehrgeschossigen Gebäuden möglichst viele Arbeitnehmer beschäftigen. Es sind daher dort mehrgeschossige Gebäude vorgesehen. Auch die Festsetzungen der Mindestgrundstücksgrößen der gewerblichen Bauflächen tragen dazu bei.

Die allgemeine Zielsetzung, das Baugebiet zu durchgrünen, kann auch dadurch erreicht werden, daß möglichst wenig ebenerdige Stellplätze angelegt werden. Deshalb setzt der Bebauungsplan einen Geschoßflächenbonus für unterirdische Garagen fest.

Zur Förderung eines einheitlichen Straßenbildes sind die Flächen der Baugrundstücke zwischen Baugrenze und öffentlichen Flächen (Vorgärten) zu begrünen. Sie dürfen nicht als Arbeits- oder Lagerflächen verwendet werden. Die Einheitlichkeit des Stadtbildes wird auch durch die vorgesehene Einfriedigungsvorschrift unterstützt.

## Umweltschutz

### Lärm:

Die nach dem Entwurf der DIN 18005 (April 1982) berechneten äquivalenten Dauerschallpegel für die B 295/S-Bahn und die Straße 53 überschreiten die Orientierungswerte je nach Lage am Tag bis zu 8 dB(A) und in der Nacht bis zu 11 dB(A). Planerische Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind hier nicht sinnvoll. Das Gebiet wird daher als Fläche gekennzeichnet, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen zu treffen sind. Dies gilt vor allem bei der Errichtung von Betrieben des Beherbergungsgewerbes und von Wohnungen.

### Verbrennungsverbot:

Um Luftverunreinigungen soweit wie möglich auszuschließen und die heutige gute Luftqualität zu erhalten, wird festgesetzt, daß in Verbrennungsanlagen, die neu errichtet, erweitert oder umgebaut werden, bestimmte Stoffe nicht verbrannt werden dürfen. Die Technischen Werke sind in der Lage, den Bedarf an emissionsarmer Energie zu decken.

### Klima:

Um den gutachterlichen Aussagen des Chemischen Untersuchungsamtes zu den städtebaulichen Planungen im Gebiet Weilimdorf-Nordwest zu entsprechen, wird zur Erhaltung der West-Ost-Durchlüftung die Eisenbahntrasse Ditzingen-Korntal durch Zurücknahme der Baugrenze bzw. Begrenzung der Höhenentwicklung auf ein Vollgeschoß zu einer wirksamen Durchlüftungsschneise.

Dem dient auch die vorgesehene Gebäuderichtung und die Bauweise. Die überwiegend aus landschaftsplanerischen Gründen geforderte Nord-Süd-Zäsur entlang der Achse Fasanerie-"Grüner Heiner" erfüllt klimatisch eine sinnvolle Funktion, indem hier eine periphere Bandstruktur der Bebauung zwischen Korntal und Ditzingen verhindert wird.

## Ver- und Entsorgung

Die Entwässerung des Plangebiets erfolgt zum Klärwerk Ditzingen; eine Reinigungsleistung bis unter 20 mg BSB 5/l ist dort gesichert.

Östlich der Straße 53 ist eine Ortsvermittlungsstelle erforderlich. Dem wird durch Festsetzung als Versorgungsfläche entsprochen.



\* Maßnahmen, die zur Verwirklichung des  
Bebauungsplans alsbald getroffen werden  
sollen; Kosten und Finanzierung

Da das Plangebiet von Osten nach Westen aufgesiedelt werden soll, ist für die Erschließung zunächst die Straße 57 erforderlich.

Um die Verbindung mit dem Ortskern Weilimdorf zu sichern, muß der Geh- und Radweg A sofort gebaut werden.

Weil jetzt zumindest eine erste Baustufe des P+R-Platzes angelegt werden soll (s.o.), ist das als Zufahrt dienende Straßenstück der Straße 55 ebenfalls alsbald herzustellen (die restlichen Straßenstücke und die Bahnunterführung im Zuge der Straße 55 können später, jeweils bei Bedarf, realisiert werden).

Die von der Stadt zu tragenden, überschlägig ermittelten Kosten für die alsbald beabsichtigte Teilverwirklichung des Bebauungsplans betragen ca. 4,8 Mio DM. Diese Kosten werden in die mehrjährige Finanzplanung aufgenommen.

Bodenordnende Maßnahmen

Vor Verwirklichung der Planung müssen bodenordnende Maßnahmen durchgeführt werden. Sie sind insoweit entbehrlich, als es der Stadt gelingt, Grundstücke aufzukaufen, die noch in Privatbesitz sind.

Grundsätze für soziale Maßnahmen

Durch die Überbauung des Plangebiets gehen der Landwirtschaft Flächen verloren. Die Stadt wird sich daher künftig bemühen, geeignete Grundstücke im gesamten Raum Weilimdorf aufzukaufen, um sie den Landwirten als Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

- \* Die Aufsiedlung soll von Osten nach Westen erfolgen, damit zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen so lange wie möglich erhalten bleiben.

Es ist beabsichtigt, frei werdenden Mutterboden zur Bodenverbesserung landwirtschaftlicher Flächen anzubieten.

Ergänzung aufgrund des Beschlusses des Technischen  
Ausschusses vom 16. Juli 1985:

- \* Bestimmungen für die Erschließung der Baugebiete bezüglich der zeitlichen Reihenfolge, der Art der Nutzung usw. sollen auf der Grundlage der mit der Deutschen Bundesbahn getroffenen Vereinbarung aufgestellt und zusammen mit dem Satzungsbeschuß festgelegt werden.
  
- \*\* Nach der in der Rahmenplanung festgelegten Grundkonzeption soll um die neue S-Bahn-Haltestelle herum kein übliches Gewerbegebiet in Stadtrandlage entstehen, sondern ein "Stadtbereich". Um das zu unterstützen, sind entlang wichtiger öffentlicher Verkehrsflächen Mindestzahlen der Vollgeschosse festgesetzt. Mit der angestrebten einheitlichen städtebaulichen Konzeption kann auch den Standortanforderungen der für eine Ansiedlung vor allem vorgesehenen Verwaltungs- und Dienstleistungsbetriebe entsprochen werden. In Verbindung mit einer der Nähe zur S-Bahn-Haltestelle angemessenen Nutzung soll eine sinnvolle Zuordnung von Arbeitsstätten- und Freiflächenbereichen ermöglicht werden.
  
- \*\*\* Zur Unterstützung der neuen S-Bahn-Haltestelle wird ein entsprechend großer P+R-Platz mit direktem Zugang festgesetzt. Um den P+R-Platz bei Bedarf erweitern zu können, ist ein Parkierungsbauwerk zulässig.