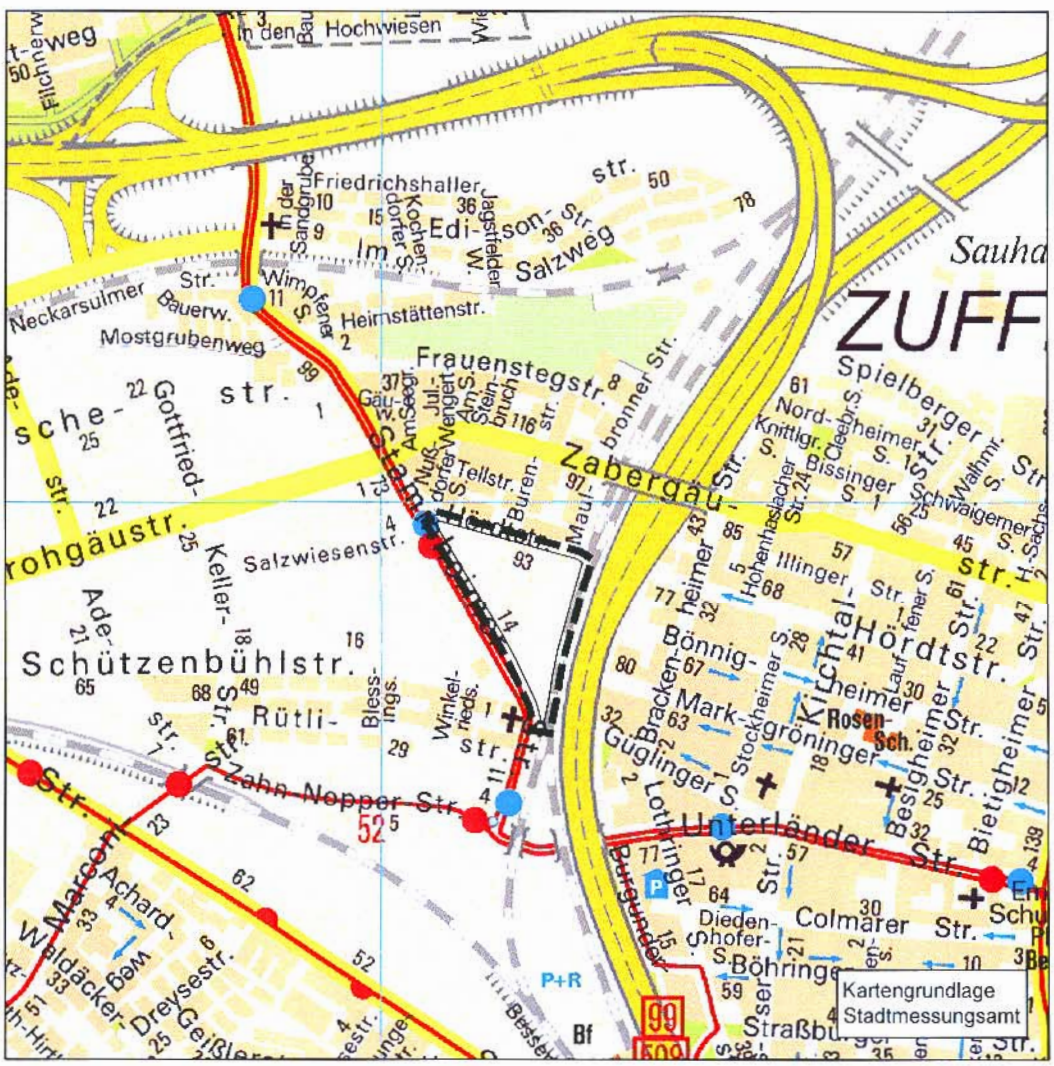
STUTTGART

Bebauungsplan
mit
Satzung über örtliche Bauvorschriften

Stammheimer Straße/ Hördtstraße Zu225 Zuffenhausen

Begründung vom 10.01.2005/ 03.08.2005



Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

1. Lage im Stadtgebiet

Das Planungsgebiet liegt im Nordwesten von Zuffenhausen und wird begrenzt:

- im Norden von der Hördtstraße
- im Osten von den Bahntrassen (Personen- und Güterverkehr) und der Bundesstraße B 10/27
- im Westen von der Stammheimer Straße.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 2,24 ha. Seine Lage im Stadtgebiet ist auf dem Titelblatt erkennbar.

2. Bestehende Nutzungen

Im Gebiet sind unterschiedliche Nutzungen vorhanden:

- auf der Südseite der Hördtstraße Wohnbebauung in überwiegend zweigeschossigen Gebäuden
- entlang der Stammheimer Straße in Teilbereichen Wohngebäude, aber zum größten Teil gewerbliche und Büronutzung mit bis zu dreigeschossigen Gebäuden
- der Innenbereich stellt sich untergenutzt und in Teilbereichen in desolatem Zustand dar. Die vorhandenen Gebäude sind gewerblich genutzt.

Die Umgebungsnutzung ist geprägt von:

- Wohnbebauung nördlich der Hördtstraße
- Bahn- und Straßentrassen (B 10/27) im Osten
- gemischter Nutzung (überwiegend gewerblich, untergeordnet Wohnen) westlich der Stammheimer Straße.

3. Geltendes Recht und andere Planungen

Im **Flächennutzungsplan** 2010 ist das gesamte Plangebiet als gemischte Baufläche (M) dargestellt. Darüber hinaus enthält der Flächennutzungsplan für das gesamte Gebiet die Darstellung als „Grünsanierungsbereich“. Entlang der Stammheimer Straße soll ein „Grünkorridor/eine Grünvernetzung“ entstehen. Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Der **Baustaffelplan** der Stadt Stuttgart von 1935 setzt für einen Streifen entlang der Stammheimer Straße (Gebäude 14 - 22) Baustaffel 3 (gemischtes Gebiet) und für das übrige Plangebiet Baustaffel 7 (Wohngebiet) fest. In dem formell nichtigen Bebauungsplan 1963/57 wurde für einen Teil der Fläche, die nicht in Baustaffel 3 lag, die Baustaffel 7 in Baustaffel 3 umgewandelt.

Das Plangebiet liegt im **Vorranggebiet für Stadterneuerung** Zuffenhausen 5 (Zahn-Nopper-Straße) und in einem Bereich, in dem vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB im Jahr 2003 durchgeführt wurden (Zuffenhausen 7 – Zahn-Nopper-Straße). Der Bericht über das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen liegt vor (GRDrs 1103/2003). Teile des vorgesehenen Plangebiets sind hierin als untergenutzt, mit einer Häufung städtebaulicher Mängel und teilweise abbruchwürdiger Gebäudesubstanz erfasst. Es wird vorgesehen, ein Sanierungsgebiet (2 Teilbereiche) auszuweisen. Ein Förderantrag zur Aufnahme in das Bund-Länder-Sanierungs- und Entwicklungsprogramm 2004 wurde gestellt und für das Jahr 2005 wiederholt.

Der Gemeinderat hat am 6. Dezember 2003 (GRDrs 1103/2003) vom Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen Kenntnis genommen. Die vorliegende Planung entspricht der Zielsetzung dieser Untersuchung.

Darüber hinaus liegt das Plangebiet im Geltungsbereich der **Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht** im Bereich der Zahn-Nopper-Straße (Bebauungsplan 1999/30).

Am 5. März 2002 hat der Gemeinderat beschlossen (GRDrs 88/2002), dem abschließenden **Rahmenplankonzept** für die städtebauliche Neuordnung des Gebiets **Zuffenhausen-West**, das auch das vorliegende Plangebiet erfasst, die Variante 3 a zu Grunde zu legen. Ziel des Konzepts für diesen Bereich ist die Neustrukturierung des Quartiers zu einer identitätsstiftenden Kernzone.

Der Gemeinderat hat am 2. Juli 2002 dem **Ausbau der Stadtbahnlinie U 15** vom Kelterplatz Zuffenhausen bis nach Stammheim zugestimmt. Die unterirdische Linienführung folgt im Plangebiet im Wesentlichen der Stammheimer Straße. Die Trassenführung nach dem derzeitigen Stand der Planung ist im Plan informell dargestellt. Das Ergebnis eines noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens bleibt vorbehalten.

Das **Marktgutachten zur Einzelhandelsentwicklung in Stuttgart-Zuffenhausen**, das der Gemeinderat Ende 1998 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, kommt zum Ergebnis, dass im Plangebiet ein Verkaufsflächenangebot in der Größenordnung von 3.500 – 4.000 m² eine sinnvolle Ergänzung zu dem im Ortszentrum von Zuffenhausen vorhandenen Angebot darstellt. Der Standort an der Stammheimer Straße ist auch in der Fortschreibung der Konzeption „Versorgungszentren und großflächiger Einzelhandel in Stuttgart“ enthalten (GRDrs 462/1997), die der Gemeinderat zustimmend zur Kenntnis genommen hat.

Das Plangebiet ist vom Bebauungsplan **„Vergnügungseinrichtungen und andere“** (1989/4) erfasst. Danach ist das Plangebiet – mit Ausnahme der Wohnbauflächen – als Fläche zur Sicherung für Arbeitsstätten (Gebietstyp IV) ausgewiesen. Hierin sind Vergnügungsstätten der Kategorie A (wie: kulturelle, sportliche, künstlerische Angebote; Theater, Varieté, Kabarette, Lichtspieltheater.....) generell, solche der Kategorie B (wie: Tanzlokale, Diskotheken.....) nur als Ausnahme zulässig. Diese Satzung gilt weiter, soweit der vorliegende Bebauungsplan keine weitergehenden Festsetzungen trifft (s. Kapitel 6).

Der Gemeinderat hat am 13.11.2003 den **Lärmminderungsplan Stuttgart-Zuffenhausen** vom November 2003 beschlossen. Darüber hinaus ist eine Machbarkeitsstudie zur Verringerung der Trennwirkung von B 10/27 und Bahn in Auftrag gegeben (siehe hierzu auch die Kapitel 7 und 9).

Der bestehende private Gleisanschluss für das Gebäude Stammheimer Straße 2 wird entsprechend einer Vereinbarung von der Bahn zurückgebaut.

4. Gründe für die Aufstellung des Bebauungsplans

Auf der südlichen Teilfläche (ca. 1,3 ha) des Plangebiets beabsichtigt ein Investor, ein Handels-, Büro- und Dienstleistungszentrum mit großflächigem Einzelhandel sowie einer Seniorenresidenz zu errichten (siehe Ziff. 5).

Nachdem für das Plangebiet kein qualifizierter Bebauungsplan vorliegt und großflächiger Einzelhandel bisher nicht zulässig ist, soll das entsprechende Planungsrecht geschaffen werden. Auf der Grundlage des Rahmenplankonzepts ist eine Umstrukturierung und Neuordnung des Quartiers für Dienstleistung, Handel und Gewerbe vorgesehen, unter Berücksichtigung und weitgehender Erhaltung der Wohnbebauung an der Hördtstraße.

Nach Realisierung der Stadtbahnlinie U 15 (Ziel: 2010) kann die Stammheimer Straße umgestaltet werden, um den Anforderungen für den motorisierten Individualverkehr, für Radfahrer und Fußgänger und der im Flächennutzungsplan formulierten Grünfunktion zu entsprechen.

5. Planerische Konzeption

Schon vor längerer Zeit gab es von privater Seite Bestrebungen, Teilbereiche des Quartiers neu zu ordnen und umzustrukturieren. 1995 wurde im Benehmen mit der Landeshauptstadt Stuttgart ein städtebaulicher Ideenwettbewerb mit dem Ziel ausgelobt, eine gemischte Nutzungsstruktur für das Gebiet zu entwickeln. Vorgesehen waren Handwerksbetriebe, Läden, Gastronomie, Dienstleistung und Wohnen. Das Ergebnis des Wettbewerbs konnte bislang infolge mangelnder Nachfrage nicht weitergeführt oder umgesetzt werden.

Nachdem in den angrenzenden Gebieten, insbesondere westlich der Stammheimer Straße, nun Tendenzen einer Strukturveränderung zu erkennen sind, wurden die Planungen wieder aufgenommen. Für das östliche Plangebiet (Flst. 3059/1, 3059/5, 3059/6, Stammheimer Straße 2, 8 und 14) entwickelte ein Investor eine Konzeption für ein Handels-, Büro- und Dienstleistungszentrum mit Seniorenresidenz. Insbesondere der Anteil an Verkaufsfläche war jedoch zunächst zu hoch angesetzt. Zudem konnte die Konzeption einer Seniorenresidenz mit ca. 150 Plätzen in den oberen Geschossen nicht akzeptiert werden. Der Investor legte dann im November 2001 ein überarbeitetes Nutzungskonzept vor, das gemäß seinen Angaben ein Flächenangebot von ca. 3.500 m² bis 4.000 m² Verkaufsfläche nicht mehr überschreitet und sich damit im Rahmen des Beschlusses des Ausschusses für Umwelt und Technik vom 20. Oktober 1998 über das Marktgutachten zur Einzelhandelsentwicklung in Stuttgart-Zuffenhausen bewegt.

Das Alten- und Pflegezentrum mit REHA-Einrichtung ist in diesem Konzept mit 95 stationären Plätzen und 30 Angehörigenappartements kleiner als ursprünglich geplant vorgesehen. Die Tiefgarage soll zweigeschossig erstellt werden. Der Gemeinderat hat mit dem Aufstellungsbeschluss das überarbeitete Nutzungskonzept, das Basis für die Bauleitplanung in diesem Teilbereich ist, dem Grunde nach akzeptiert.
Zusätzlich zu den Festsetzungen des Bebauungsplans wird für diesen Teilbereich ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, um Einzelheiten der Realisierung des Vorhabens vertraglich zu sichern.

Entsprechend der zentralen Lage des Quartiers wird für den größten Teil des Geltungsbereichs Kerngebiet (MK) ausgewiesen. Neben der Sicherung des Wohnbaubestandes an der Hördtstraße soll aus städtebaulichen Gründen auch neues zentrumnahes Wohnen ermöglicht werden. Dabei muss aber unter Berücksichtigung der Verkehrsimmissionen geplant werden (passiver Lärmschutz, Lage, Grundrissorientierung).

Um die städtebaulich erwünschte Umstrukturierung und Neuansiedlung von gewerblichen und Dienstleistungsbetrieben zu fördern, ist ein hohes Nutzungsmaß vorgesehen. *Die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung nach* der BauNVO werden *mit Ausnahme der MK_2-Fläche im Bereich der Gebäude Stammheimer Straße 6 und 8* nicht überschritten. Eine überwiegend viergeschossige Bebauung ist in den Kerngebieten vorgesehen. Gegenüber der Einmündung der Schützenbühlstraße (Z = VII) und der Hördtstraße (Z = V) in die Stammheimer Straße sind städtebaulich dominante Gebäude möglich.

Das Nutzungsmaß im vorhandenen Wohnbereich, der durch die Festsetzung von Allgemeinem Wohngebiet (WA) gesichert wird, orientiert sich am Bestand.

6. Baugebiete

6.1 Art und Maß der Nutzung / örtliche Bauvorschriften

Allgemeines Wohngebiet (WA_1)

Um den durch die Bestandsnutzung geprägten Wohncharakter zu wahren, sind die nach § 4 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Anlagen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) nicht zugelassen.

Die bestehenden Gebäude sind aufgrund des alten, bisher gültigen Planungsrechts nach Baustaffel 7 (Wohngebiet) der Ortsbausatzung (OBS) errichtet. Festgesetzt waren dabei u.a. eine Grundflächenzahl von 0,25 , eine Bebauungstiefe von 10 m, offene Bauweise und eine Dachneigung von 40º. Die Gebäude sind in der Regel
2-geschossig mit angehobenem Untergeschoß und traufständig zur Hördtstraße erstellt. Die Firsthöhe der Gebäude liegt damit im Wesentlichen ca. 12 m über dem Niveau der Hördtstraße.

Mit den neuen Maßbestimmungen (wie Baufenster, Traufhöhe, GRZ, GFZ, Bauweise) soll sichergestellt werden, dass die bestehende Siedlungsstruktur im Grundsatz gewahrt bleibt. Dabei sind Erweiterungen ermöglicht, um heutigen Wohnbedürfnissen gerecht werden zu können. Da die Traufhöhe auf die genehmigte Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH) der Bestandsgebäude bezogen ist, ist bei einem ggf.

vorgenommenen Abbruch der Bestandsgebäude von der ursprünglich genehmigten EFH auszugehen.

Kerngebiet (MK_1)

Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen (§ 7 (2) 5. BauNVO), sonstige Tankstellen (§ 7 (3) 1. BauNVO) sind nicht zulässig, da sie mit dem insgesamt angestrebten umgebungsverträglichen Kerngebiet als unvereinbar einzustufen sind. Großflächige Einzelhandelsbetriebe i. S. v. § 11 (3) BauNVO sind hier nur als Ausnahme zulässig. Diese Festsetzung ist geboten, um die Zielformulierungen des Gemeinderats zur Konzeption der Versorgungszentren und zum großflächigen Einzelhandel in Stuttgart, die Ergebnisse des Marktgutachtens für die Einzelhandelsentwicklung in Zuffenhausen und die Ziele des Rahmenplanentwurfs für das Gebiet Zuffenhausen-West zu berücksichtigen. In letzterem ist formuliert, dass weitere Einzelhandelsnutzungen im Gebiet Zuffenhausen-West, dem das Plangebiet zuzurechnen ist, künftig nur für die unmittelbare Gebietsversorgung in Frage kommen sollen. Die Zulässigkeitsvoraussetzungen sind dann als erfüllt anzusehen, wenn der städtebauliche Vertrag (siehe Kapitel 11) wirksam abgeschlossen ist.

Um den angestrebten Gebietscharakter zu sichern, sind auch Vergnügungsstätten
i. S. v. § 7 (2) Nr. 2 BauNVO nur als Ausnahme zulässig. Solche Einrichtungen können dann zugelassen werden, wenn der Nutzungsanteil an der Gesamtanlage untergeordnet ist und der Störungsgrad gebietsverträglich einzustufen ist. Damit ist die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten gegenüber der Satzung von 1989/4 weiter eingeschränkt.

Ein positiver Entwicklungsaspekt im Sinn einer Durchmischung des Plangebiets mit den Nutzungen Arbeiten, Dienstleistung und Wohnen ist mit der Zulassung von sonstigen Wohnungen i. S. v. § 7 (2) 7. BauNVO gegeben, wobei aufgrund der Lärmsituation passive Schutzmaßnahmen erforderlich werden (siehe Kapitel 9). Um den Kerngebietscharakter zu wahren, ist die Fläche sonstiger Wohnungen auf 30 % der zulässigen Geschossfläche begrenzt. Die Flächen des Alten- und Pflegezentrums sind auf die Flächen sonstiger Wohnungen nicht anzurechnen, da diese als Anlage für soziale, gesundheitliche Zwecke einzustufen sind. Die Flächen von Angehörigenappartements sind bei der sonstigen Wohnnutzung anzurechnen. *Wegen der Lage des Kerngebietes unmittelbar an der Stammheimer Straße (Emissionen) und dem städtebaulichen Ziel, die EG-Zonen für Handelsnutzungen und ähnliches vorzusehen, sind Wohnnutzungen erst ab dem 1. OG zulässig.*

Um eine vollständige Flächenversiegelung zu vermeiden, sind maximal 80 % der Grundstücksfläche überbaubar (GRZ 0,8). Mit den Festsetzungen einer abweichenden Bauweise sowie einer gestaffelten Höhenentwicklung wird eine geordnete städtebauliche Entwicklung gesichert. Zur Stammheimer Straße und zu den Bahnanlagen hin können 3 – 4-geschossige Gebäude errichtet werden, die gleichzeitig eine Lärmabschirmfunktion für das dahinter liegende Plangebiet übernehmen. Bei der Höhenfestsetzung wurde davon ausgegangen, dass das Erdgeschoss 5,5 m, die weiteren Geschosse 3,5 m hoch sind. Die festgesetzte Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,5 bleibt unter der möglichen Obergrenze von 3,0 des § 17 der BauNVO.

Aufgrund der bestehenden Luft- und Schadstoffbelastung (siehe Kapitel 9.4 und 9.5) sind für den möglichen Baukörper parallel zur Bahn Baulinien, Mindest- bzw. Höchstgrenzen der Gebäudehöhen festgesetzt und die Möglichkeit für eine zweite, gegliederte Lärmschutzfassade gegeben. Darüber hinaus ist eine mechanische Beund Entlüftung für Aufenthaltsräume als Vorkehrung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 (1) 24. BauGB) vorgeschrieben. Diese Maßnahmen sind erforderlich, um die Anforderungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu erfüllen.

Um den angestrebten Charakter des Gesamtgebiets zu sichern, sollen zur weiteren Nutzung des Kerngebiets zwischen einem Investor (Bauherrn) und der Stadt zusätzliche Regelungen in einem Städtebaulichen Vertrag getroffen werden. Hierin soll sich der Bauherr u. a. (siehe auch Kapitel 11) verpflichten:

- die Verkaufsflächen aller Einzelhandelsnutzungen auf gesamt max. 4.000 m² zu begrenzen,
- die Zahl der Pflegeplätze auf max. 95 zu begrenzen,
- die Erschließung der Tiefgarage ausschließlich von der Stammheimer Straße aus, parallel zu den Bahnanlagen, vorzunehmen.

Kerngebiet (MK_2)

Die möglichen Nutzungen entsprechen denen des Kerngebiets MK_1. Allerdings sind großflächige Einzelhandelsbetriebe i. S. v. § 11 (3) BauNVO ausgeschlossen, um in diesen kleinparzellierten Bereichen den angestrebten Gebietscharakter hinsichtlich der Wohnverträglichkeit stärker zu betonen und den Empfehlungen des Gutachtens zur Einzelhandelsentwicklung zu folgen.

Im Bereich der Gebäude Stammheimer Straße 24 bis 32 ist eine abweichende Bauweise festgesetzt, so dass ein bis zu ca. 60 m langer Gebäudekomplex entstehen könnte. Die Höhenfestsetzung ermöglicht drei- bis fünfgeschossige Gebäude, wobei aus Rücksicht auf die Wohnbebauung an der Hördtstraße eine rückseitige Abstaffelung (drei Geschosse) vorgenommen wurde. An der Ecke Stammheimer Straße/Hördtstraße ermöglicht die Höhenfestsetzung ein dominantes Gebäude, welches den Platz an der Stadtbahnhaltestelle markieren soll. Die nach BauNVO zulässigen Obergrenzen der GRZ und GFZ werden eingehalten.

Im südlichen Plangebiet, im Bereich der Gebäude Stammheimer Straße 6 und 8, ist ebenfalls eine abweichende Bauweise festgesetzt, um ggf. eine Blockrandbebauung zur Stammheimer Straße und den Bahnanlagen nicht auszuschließen. Die Höhenfestsetzungen für neue Gebäude orientieren sich am angrenzenden MK_1-Gebiet. Im südlichen Bereich soll ein ebenfalls dominantes Gebäude (ca. siebengeschossig) entstehen können, um unter anderem die Verbindung der durch B 10/27 und Bahn getrennten Stadtquartiere im Bereich des vorgesehenen Steges (Güglinger Straße) zu signalisieren. Um die zulässige Geschossfläche hier in einem städtebaulich gebotenen Maß zu bestimmen, wird eine GFZ von 4,5 festgesetzt. Die Überschreitung der GFZ-Obergrenze der BauNVO von 3,0 ist insbesondere auch *erforderlich* durch die zuvor beschriebene *besondere städtebauliche* Situation. Auch der Anschluss an den ÖPNV, Anforderungen zur Lärmabschirmung und die Realisierung des städtebaulichen Leitbildes der Landeshauptstadt Stuttgart „Innen- vor Außenentwicklung“ sprechen dafür.

Die Überschreitung der Obergrenze wird insbesondere ausgeglichen durch umfangreiche Grünfestsetzungen im Plangebiet und die Festsetzung von Tiefgaragen.

Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse infolge der möglichen GFZ-Überschreitung sind gewahrt. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erkennen. Die Bedürfnisse des Verkehrs sind befriedigt, sonstige öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

6.2 Sonstige Festsetzungen

Mit den Pflanzvorschriften soll eine angemessene Grüngestaltung gesichert und die Grünvernetzung gestärkt werden.

6.3 *Örtliche Bauvorschriften*

Im Allgemeinen Wohngebiet wird u. a. mit der Festsetzung von Satteldächern und Firstrichtungen das ursprüngliche Erscheinungsbild entlang der Hördtstraße festgeschrieben.

Aus städtebaulichen und gestalterischen Überlegungen sind Regelungen über die Höhe baulicher Anlagen, Dachgestaltung, Fassadengestaltung, Werbeanlagen, Mülltonnenstandplätze, Gebäudestellung und Antennen festgesetzt. Damit wird u. a. einerseits auf den kleingliedrigen Wohngebietscharakter im Bereich der Hördtstraße Rücksicht genommen, andererseits eine städtebaulich erwünschte kompaktere Bebauung zur Stammheimer Straße ermöglicht.

7. Verkehr

7.1 Straßenverkehr

Das Plangebiet ist über die Stammheimer Straße und die Hördtstraße für den motorisierten Individualverkehr ausreichend erschlossen. Über die Stammheimer Straße ist das Quartier auf kurzem Wege an das überörtliche Verkehrsnetz (Bundesstraße B 10 und B 27) sowie über die Unterländer Straße (Bahndurchlass) an den Ortskern angeschlossen.

Nach dem Bau der in diesem Bereich unterirdischen Stadtbahnlinie U 15 kann die Stammheimer Straße so umgestaltet werden, dass den Belangen für den Fahrverkehr, den ruhenden Verkehr, für Fußgänger und Radfahrer sowie für eine adäquate Grüngestaltung entsprochen werden kann.

7.2 Geh- und Radwege

Zur Verbesserung der Durchquerung des Quartiers für Fußgänger und Radfahrer sind in Verlängerung der Burenstraße und parallel zu den Bahnanlagen Flächen

festgesetzt, die mit Geh- und Radfahrrechten zu Gunsten der Allgemeinheit zu belasten sind. Mit dem Weg parallel zur Bahn kann eine überörtliche Wegeverbindung westlich der Bahnanlagen bis ins Zentrum von Zuffenhausen geführt werden. Die Realisierung dieser Wege wird in einem Städtebaulichen Vertrag zwischen einem Investor und der Stadt geregelt.

Steg über B 10/27 / Bahnanlagen

Die Querung der B 10/27 und der Bahnanlagen in Verlängerung der Güglinger Straße zur Stammheimer Straße für Fußgänger und Radfahrer mit einem Steg ist Gegenstand der Untersuchungen „Zuffenhausen 21“ und der Machbarkeitsstudie zur Minderung der Verkehrsimmissionen und Trennwirkung von B 10/27 und Bahn (GRDrs 770/2000).
Darüber hinaus ist der Steg als mittelfristige Maßnahme (Nr. 56) zur Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs im Lärmminderungsplan für Zuffenhausen (Schriftenreihe des Amtes für Umweltschutz – Heft 1/2004) enthalten; diesen hat der Gemeinderat am 13. November 2003 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Führung eines Steges mit Rampenanschlüssen im Bereich der Güglinger Straße und Stammheimer Straße ist technisch grundsätzlich möglich. Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bebauungsplan wurde der Anschluss des Steges an die Stammheimer Straße geprüft. Unter Inanspruchnahme nicht benötigter Bahnflächen könnte der erforderliche Höhenunterschied von ca. 4 m mit einer ca. 70 m langen gegenläufigen Rampe (6 % Neigung) überbrückt und der Anschluss an die Stammheimer Straße hergestellt werden. Die geplante Geh- und Radwegverbindung von der Stammheimer zur Hördtstraße parallel zur Bahnanlage könnte gut mit dem Steg verknüpft werden, so dass eine optimierte Verbindung entstehen kann (siehe Anlage).

Für die Realisierung müssten von der Bahn ca. 1.000 m² erworben und die Flächen mit Entwidmungsverfahren aus der Planungshoheit der Bahn entlassen werden. Der Lösungsansatz greift zudem in ein, im Biotopatlas der Stadt ausgewiesenes, Stadtbiotop (Wildobstgebüsch auf Bahngelände) ein.
Nach einer Grobschätzung ist für die Realisierung des Stegs mit einem Kostenaufwand von ca. 4 Mio. € zu rechnen. Obwohl der Steg eine wünschenswerte Maßnahme darstellt, wird die Planung für den Rampenanschluß an die Stammheimer Straße nicht in den vorliegenden Bebauungsplan einbezogen. Da die Realisierung und Finanzierung zeitlich nicht absehbar ist, kann die Weiterverfolgung dieses Planungsziels späteren Entscheidungen vorbehalten bleiben. Die Festsetzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans stehen der Realisierung nicht

entgegen. Bei den weiteren Planungen hierzu ist auch das im Stuttgarter Biotopatlas ausgewiesene Stadtbiotop „Wildobstgebüsch auf Bahngelände“ in die Abwägung einzustellen.

7.3 ÖPNV

Durch die Straßenbahnlinie 15 in der Stammheimer Straße mit den Haltestellen Zahn-Nopper-Straße (ca. 100 m südlich des Plangebiets) und Salzwiesenstraße (Westrand des Plangebiets) ist das Plangebiet derzeit optimal an den ÖPNV angebunden. Der Bahnhof Zuffenhausen (S-Bahn-Station) ist etwa 250 – 300 m entfernt.

Mit dem Bau der Stadtbahnlinie U 15 wird im Kreuzungsbereich Stammheimer Straße/Salzwiesen-/Hördtstraße eine neue Stadtbahnhaltestelle (Neue Mitte Zuffenhausen/West) entstehen, mit der das Plangebiet gut an den ÖPNV angeschlossen ist. Im Bebauungsplan sind die Planungen der U 15 und die Neugestaltung der Stammheimer Straße nach dem Planungsstand vom 22.10.2003 informell dargestellt. Die Ergebnisse zugehöriger Planfeststellungen oder anderer Rechtsverfahren bleiben unberührt. Aspekte der vorgenannten Planungen, die der verfolgten Bauleitplanung entgegenstehen, sind derzeit nicht zu erkennen.

In der Stammheimer Straße verkehrt zudem die Regionalbuslinie 508 (Ludwigsburg-Möglingen-Zuffenhausen Bahnhof); sie bedient die Haltestelle „Salzwiesenstraße“. Sofern nach Inbetriebnahme der U 15 diese Linie beibehalten wird, sind entsprechende Einrichtungen für die Haltestellen vorzusehen.

7.4 Ruhender Verkehr

Öffentliche Parkplätze stehen im Verkehrsraum von Hördtstraße und Stammheimer Straße in ausreichender Zahl zur Verfügung.
In der Hördtstraße ist dies auch dann gegeben, wenn die im Ostteil realisierte Umgestaltung (Baumpflanzungen) im westlichen Teil der Straße (außerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplans) weitergeführt wird. Mit der Umgestaltung der Stammheimer Straße wird auch den Anforderungen für den ruhenden Verkehr entsprochen. Diese Aufteilung kann außerhalb des Bebauungsplans erfolgen, so dass die Stammheimer Straße nicht in den Geltungsbereich mit einbezogen wurde.

Private Stellplätze sind auf den Baugrundstücken selbst nachzuweisen. Für das Allgemeine Wohngebiet an der Hördtstraße wurde auf besondere Festsetzungen über die Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen verzichtet. In diesem Bestandsgebiet sind die allgemein gültigen Regelungen über die Zulässigkeit von Nebenanlagen (BauNVO/LBO) ausreichend. In den Kerngebieten sind nur Tiefgaragen zulässig, um die nicht überbaubaren Freiflächen von Nebenanlagen weitgehend freizuhalten und um eine angemessene Freiraumgestaltung zu sichern. Aus diesem Grund sind oberirdische Stellplätze in diesen Bereichen nur ausnahmsweise zulässig; wobei die
Oberflächen wasserdurchlässig (Minimierung der Versiegelung) herzustellen und städtebauliche Beeinträchtigungen zu vermeiden sind. Diese wären insbesondere dann gegeben, wenn die Gebäudevorflächen zur Stammheimer Straße überwiegend für Stellplätze in Anspruch genommen würden. Im Kerngebiet MK_1 ist auch ein Garagengeschoss unterhalb des Erdgeschosses zulässig. Diese Festsetzung ist erforderlich, da diese Garagenebene zum Bahngelände offen ist und damit

nach landesrechtlichen Vorschriften nicht als Tiefgarage anzusehen ist. Für das Büro-, Handels- und Dienstleistungszentrum ist der Bau von ca. 500 unterirdischen Stellplätzen vorgesehen, deren Realisierung und Zufahrt (von der Stammheimer Straße parallel zu den Bahnanlagen) in einem Städtebaulichen Vertrag geregelt wird. Diese gewählte Lage schließt weitgehend Beeinträchtigungen im Inneren des Plangebiets aus.

7.5 Verkehrliche Auswirkungen

Nach einer überschlägigen Verkehrsprognose ist insbesondere durch das Handels-, Büro- und Dienstleistungszentrum mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen in der Stammheimer Straße von ca. 4.000 (schwächster Tag Dienstag) – 6.000 (Spitzentag Freitag) Kfz-Fahrten (An- und Abfahrt) pro Tag zu rechnen. Unter der Annahme einer Gleichverteilung (Nord/Süd) des Verkehrs aus dem Handels- und Dienstleistungszentrum nimmt der Verkehr in der Stammheimer Straße (Westteil) von heute ca. 6.500 Kfz/Tag auf max. ca. 9.500 Kfz/Tag (Spitzentag Freitag) zu. Diese Verkehrszunahme auf der Stammheimer Straße kann aufgrund der Lage und
Funktion dieser Straße akzeptiert werden. Besondere verkehrslenkende Maßnahmen für die Zu- und Abfahrt des geplanten Verbrauchermarktes sind nicht erforderlich. Die Linksabbiegevorgänge von Norden können im verfügbaren Verkehrsraum der Stammheimer Straße im Mündungsbereich der Schützenbühlstraße so abgewickelt werden, dass der Geradeausverkehr im Regelfall ungehindert weiterfahren kann.

8. Sozialverträglichkeit/Infrastruktur

Mit den gewählten Gebietsfestsetzungen und ihrer Zuordnung wird die gewünschte städtebauliche Entwicklung gegenüber dem bisherigen Planungsrecht begünstigt. Gleichermaßen werden die Wohnnutzung gesichert und verträgliche Neuentwick-
lungen ermöglicht.

Einkaufsmöglichkeiten und verschiedene Dienstleistungen können aufgrund der geplanten Gebietsfestsetzungen im Gebiet selbst realisiert werden, oder sind auf kurzem Weg im Zentrum Zuffenhausens (Unterländer Straße) zu erreichen.

Es ist nicht zu erwarten, dass weiterer Bedarf an Infrastruktureinrichtungen, insbesondere Tageseinrichtungen für Kinder, Schulen, durch die Planung ausgelöst wird. Zwar sind in den Kerngebieten sonstige Wohnungen i. S. v. § 7 (2) 7. zulässig, jedoch erscheint die sofortige Realisierung einer größeren Zahl von Wohnungen eher unrealistisch. Darüber hinaus ist der Wohnungsanteil in den Kerngebieten auf max. 30 % der zulässigen Geschossfläche begrenzt.

9. Umweltbelange

9.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Plangebiet liegt im nicht qualifiziert beplanten Innenbereich, so dass eine „Schwellenwertprüfung“ nach Nr. 18.8 der Anlage 1 des „Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinien und anderer“ vom 27. Juli 2001 vorzunehmen ist.

Die künftig zulässige Grundfläche im gesamten Plangebiet wird den Schwellenwert von 20.000 m² nicht erreichen, so dass eine Vorprüfverpflichtung für den gesamten Bebauungsplan nach Nr. 18.8. i. V. m. 18.7.2 des oben genannten Gesetzes nicht gegeben ist.

Im Kerngebiet soll eine großflächige Einzelhandelsnutzung mit bis zu 4.000 m² Verkaufsfläche zugelassen werden. Eine allgemeine UVP-Vorprüfverpflichtung für dieses Teilgebiet besteht somit nach Nr. 18.8 i. V. m. Nr. 18.6.2 des oben genannten Gesetzes.

Die vom Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung durchgeführte Vorprüfung für den großflächigen Einzelhandel kommt zum Ergebnis, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich wird, da von diesem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen. Die Umweltbelange werden nach den sonstigen Bestimmungen des BauGB in die Planung eingestellt.

Vorkommen besonders geschützter Arten wild lebender Tiere sowie Pflanzen (§ 42 BNatSchG) sind im Plangebiet nicht bekannt. Es ist davon auszugehen, dass in Folge der Neuplanung keine Beeinträchtigungen entstehen, da die Biotopstrukturen im Wesentlichen erhalten bleiben und durch (zusätzliche) Pflanzvorschriften gesichert und ergänzt werden.

9.2 Eingriffs- Ausgleichsregelung / Grüngestaltung

Bei der Frage zur Eingriffs- Ausgleichsregelung ist zu berücksichtigen, dass eine Überbauung des Plangebiets nach dem Vorgängerplanungsrecht grundsätzlich möglich ist und somit ein Ausgleich nach § 1 a (3) BauGB im Grunde nicht erforderlich ist. Mit dem Planungsziel, in dem zum Teil untergenutzten Gebiet eine angemessene städtebauliche Neuordnung zu bestimmen, wird insoweit dem Minimierungsgebot entsprochen, als auf Eingriffe in bisher unbeplante Bereiche verzichtet wird. Mit den Festsetzungen über flächenhafte Pflanzungen, zur Dachbegrünung und zur Pflanzung von Einzelbäumen wird die heutige Situation verbessert und aufgewertet. Gleichzeitig wird dem im Flächennutzungsplan formulierten Ziel zur ökologischen Aufwertung entsprochen. Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

9.3 Klima

Der Teil des Plangebiets südlich der Wohnbebauung an der Hördtstraße wird im Klimaatlas (1992) des ehemaligen Nachbarschaftsverbandes als unter stadtklimatischen Gesichtspunkten sanierungsbedürftige Fläche dargestellt. Insbesondere durch die Höhenstaffelung, die Festsetzungen zur Grüngestaltung und die Ausweisung nicht überbaubarer Flächen sind geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der klimatischen Situation getroffen. Aus der Sicht der Stadtklimatologie bestehen gegen die Planung keine Bedenken.

9.4 Luftschadstoffe

Zur Beurteilung der Luftbelastung hat das Amt für Umweltschutz eine gutachterliche Stellungnahme (Mai 2004) abgegeben, aus der im Wesentlichen festzuhalten ist:

„Die Luftqualität im Plangebiet wird neben einer gebietstypischen Vorbelastung wesentlich durch den Kfz-Verkehr entlang der B 10/B 27geprägt. Die hieraus resultierende Zusatzbelastung ist so dominierend, dass für die Modellrechnung auch nur dieser Straßenabschnitt herangezogen wird. Die herrschende Vorbelastung wird aus der naheliegenden Messstation S-Zuffenhausen ermittelt, indem hier der Verkehrs- anteil bestimmt und herausgerechnet wird. Als Vorbelastung für das Plangebiet ergeben sich somit für Stickstoffdioxid (NO_2) 31,5 µg/m³ als Jahresmittelwert und 85,5 µg/m³ als 98-Perzentil. Bezüglich Feinstaub (PM_{10}) ergeben sich entsprechend 17,8 µg/m³ bzw. 53,4 µg/m³. Andere Schadstoffe (Blei, Benzol, Ruß u. a.) haben hier im Hinblick auf eine Grenzwertproblematik keine Bedeutung.

Die Modellrechnung zeigt, dass es bis in zentrale Bereiche des Plangebietes zu Grenzwertüberschreitungen gemäß 22. BImSchV bezüglich NO_2 und PM_{10} kommt. Der Jahresmittelwert NO_2 liegt im gesamten Plangebiet über den zulässigen 40 µg/m³, genausowenig kann die zulässige Überschreitungshäufigkeit von 18 für NO_2 (bezogen auf 1h-Mittelwert von 200 µg/m³) eingehalten werden. Bezüglich PM_{10} liegt bis zu einer Entfernung von etwa 80 Metern die Überschreitungshäufigkeit deutlich über der zulässigen (35, bezogen auf 24h-Mittelwert von 50 µg/m³).

Die fortgeschriebenen – allerdings noch zu beschließenden – Stuttgarter Luftqualitätszielwerte können ebenfalls nicht eingehalten werden. Für NO_2 ist hier ein Zielwert 2005 von 30 µg/m³ (Jahresmittelwert) bzw. eine zulässige Überschreitungshäufigkeit von 18 (bezogen auf 1h-Mittelwert von 200 µg/m³) vorgesehen, für PM_{10} gelten auch 30 µg/m³ als Jahresmittelwert bzw. 25 zulässige Überschreitungen (bezogen auf 24h-Mittelwert von 50 µg/m³).

Zur Demonstration der positiven Wirkung von Lärmschutzbauwerken oder abschirmender geschlossener Bebauung in lufthygienisch problematischen Situationen wurde dieselbe Berechnung mit einer gedachten Lärmschutzwand von 6 Metern Höhe durchgeführt. Die Simulation einer geschlossenen Randbebauung mit einer Höhe von ca. 15 Metern ist bei dem verwendeten Rechenmodell leider nicht möglich, es zeigt sich aber, dass bereits mit der simulierten vergleichsweise niedrigen Abschirmung die Einhaltung der betreffenden Grenzwerte (Jahresmittelwerte und Überschreitungshäufigkeit) bei einem Fahrbahnabstand von etwa 100 Metern erreicht werden kann.

Es ist davon auszugehen, dass durch eine geschlossene (viergeschossige) Randbebauung die Grenzwerte schon direkt auf der Gebäuderückseite eingehalten werden können. Mit hoher Wahrscheinlichkeit können mit dieser Maßnahme auch die meisten der Stuttgarter Luftqualitätszielwerte eingehalten werden. Bezüglich NO_2 (Jahresmittelwert) gelingt dies allerdings nicht, da hier der Vorbelastungswert schon über dem entsprechenden Zielwert liegt. Hier müssen also zu gegebener Zeit auch noch andere Maßnahmen (Luftreinhalteplan) greifen“.

Die aus Gründen der Verminderung der Luftbelastung wünschenswerte durchgängige Riegelbebauung westlich der Bahnanlagen ist aus städtebaulicher Sicht und wegen gegebener Nutzungen und Gebäudestellungen nicht in vollem Umfang möglich. Mit der zulässigen Bebauung parallel zu den Bahnanlagen und den besonderen Festsetzungen (wie Baulinien, Mindesthöhe der Baukörper, Be- und Entlüftung von der trassenabgewandten Seite) wird der Luftsituation weitgehend Rechnung getragen, so dass eine ausreichende Luftschadstoff-Abschirmung erreicht werden kann.

Im Zuge der gegebenenfalls späteren Realisierung des Stegs über die B 10/B 27 und Bahnanlagen (siehe Kapitel 7.2) ist zu prüfen, ob im Bereich der künftigen Rampen ergänzende Abschirmmaßnahmen vorgenommen werden können.

Wie oben angeführt kann hinsichtlich der Luftbelastung der Verkehr auf der Stammheimer Straße und Hördtstraße nachrangig betrachtet werden. Auf der Stammheimer Straße verkehren derzeit ca. 6.500 Fahrzeuge pro Tag bei einem Lkw-Anteil von ca. 4 %. Auch die Verkehrszunahme (siehe Kapitel 7.5) von ca. 4.000 bis 6.000 Kfz-Fahrten pro Tag infolge der künftigen Nutzung ändert diese Einschätzung nur unwesentlich.

Um nachteilige Auswirkung auf die Wohnbebauung an der Hördtstraße zu minimieren, ist im MK_1-Gebiet für dort zulässige Tiefgaragen ein Entlüftungsverbot in den Bereich der Wohnbebauung festgesetzt.

9.5 Lärm

Die Lärmsituation im Plangebiet ist geprägt durch die Lage am Rande des Gewerbegebiets Zuffenhausen-West, durch die Stammheimer Straße (Hauptverkehrsstraße) und die Trassen der Bahn sowie der Bundesstraßen 10/27.

Nach der Verkehrslärmkartierung 1998 ist von folgenden mittleren Lärmpegeln auszugehen:

Verkehrsquelle	dB(A)	
	Tag	Nacht
Hördtstraße	55 – 60	45 – 50
Stammheimer Straße	65 – 70	60 – 65
B 10/27 (zwischen Friedrichswahl/Zabergäustraße)	75 - 80	65 - 70

Aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastung wurde für den gesamten Stadtteil Zuffenhausen ein Lärmminderungsplan (November 2003, Schriftenreihe des Amtes für Umweltschutz – Heft 1/2004) erstellt (§ 47 a BISchG), den der Gemeinderat am 13. November 2003 einstimmig beschlossen hat. Die in diesem Zusammenhang erstellten Schallimmissionspläne (Bestand 2001) bestätigen im Wesentlichen die oben genannten Lärmpegel.

Danach erreichen die Straßenverkehrslärmpegel im östlichen Plangebiet (parallel zur Bahn) Werte von 60 – 70 dB(A) tags und 55 – 65 dB(A) nachts. Damit werden insbesondere am Rand des Plangebiets die im Lärmminderungsplan zugeordneten Richtwerte für Lärmsanierungen um bis zu 9 dB(A) überschritten. Daher wurden im Lärmminderungsplan im Umfeld des Bebauungsplans u.a. folgende Minderungsmaßnahmen aufgenommen:

- Maßnahme 5
  Ergänzung der Lärmschutzbauwerke an der B 10/27

- Maßnahme 36
  Umgestaltung des Knotenpunkts Stammheimer / Hördtstraße (Verkehrsberuhigung und Abhängung der Hördtstraße von der Stammheimer Straße). Die Realisierung ist im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbahn U 15 vorgesehen.

- Maßnahme 56
  Steg über die B 10/27 und die Bahngleise in Verlängerung der Güglinger Straße (siehe hierzu Kapitel 7.2)

- Maßnahme 68
  Niedrige Schallschutzwände direkt neben den Gleisen

- Maßnahme 69
  Lärmschutzwand westlich der Bahngleise

Die Bahnstrecke (Stuttgart) – Zuffenhausen – Kornwestheim wurde mit der 2. Fortschreibung in das Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn aufgenommen. Ergebnisse liegen bisher nicht vor.

Im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie zur Verringerung der Trennwirkung von B 10/27 und Bahn in Zuffenhausen werden weitere Maßnahmen untersucht. Festzuhalten ist, dass die im Lärmminderungsplan enthaltenen Maßnahmen nur mittel- bis langfristig umgesetzt werden können und besonderer Beschlüsse der zuständigen Gremien bedürfen, wobei auch die Finanzierung gesichert sein muss.

Aus stadträumlichen/stadtgestalterischen Gründen scheiden aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Stammheimer Straße aus. Ebenso bleibt die Funktion der Straße als Hauptverkehrsstraße unverändert. Die durch Herausnahme der Straßenbahngleise zu erwartende Lärmminderung wird wohl durch die allgemeine Verkehrszunahme und das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Plangebiet – insbesondere des Handels-, Büro- und Dienstleistungszentrums - kompensiert.

Aktive Lärmminderungen entlang der Bahntrassen und der Bundesstraße sind mittelfristig nicht zu erwarten und sind nur im Zusammenwirken von Bahn und Straßenbaulastträger erfolgversprechend.

Daher sind im Plangebiet passive Lärmschutzmaßnahmen für die Gebäude festgesetzt. Betroffen sind hiervon insbesondere die Kerngebietsflächen entlang der Bahntrassen und Stammheimer Straße. Als passive Maßnahmen kommen Lärmschutzfenster, Dämmungen sowie Grundrissgestaltungen in Frage. Gegenüber den Trassen von Bahn und B 10/27 sind gesonderte Baugrenzen ab dem 1. OG festgesetzt, die ermöglichen sollen, dass auf eine Tiefe von 1,5 m eine gegliederte, transparente, vorgehängte Lärmschutzfassade realisiert werden kann, um das Nutzungsspektrum der den Trassen zugewandten Räume zu erhöhen. Darüber hinaus ist eine Kennzeichnung nach § 9 (5) BauGB dahingehend vorgenommen, dass bei der Bebauung besondere Vorkehrungen (z. B. Dämmung, Lärmschutzfenster, Grundrissgestaltung) gegen Verkehrslärm zu treffen sind.

9.6 Altlasten, Boden, Wasser

Altlasten/Boden:

Aufgrund der historischen Altlastenerkundung besteht auf Flst. 3059/1 ein Verdacht auf mögliche Untergrundverunreinigungen, auf Flst. 3061/2 wurden erhebliche Untergrund- und Grundwasserverunreinigungen nachgewiesen und Grundwassersanierungsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr bereits eingeleitet. Das Flst. 3061/2 ist im Sinn von § 9 (5) 3. BauGB gekennzeichnet. Eine Regelung zur ggf. notwendigen Beseitigung soll im Städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des Handels-, Büro- und Dienstleistungszentrums getroffen werden.
Entsprechende Hinweise zum Altlastenverdacht sind im Textteil des Bebauungsplans enthalten.

Grundwasserschutz:

Das Planungsgebiet liegt innerhalb des vorläufig geologisch abgegrenzten, jedoch nicht verbindlich festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes Münster/Mühlhausen, der Zone III B.

Der Grundwasserdruckspiegel wurde im Rahmen einer Grundwasserstichtagsmessung im September 2003 zwischen 279,07 m NN und 280,01 m NN gemessen. Sofern im Zuge der Baumaßnahmen eine Grundwasserentnahme erfolgt, ist rechtzeitig vor Baubeginn beim Amt für Umweltschutz die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.

Im Plangebiet liegen einige Grundwassermessstellen. Inwieweit diese verschlossen werden können oder in zukünftige Gebäude integriert werden müssen, ist rechtzeitig mit dem Amt für Umweltschutz abzustimmen. Wasserschutz- und bodenschutzrechtliche Bestimmungen bleiben unberührt.

Mit den Festsetzungen der überbaubaren Flächen, zur Freiflächengestaltung und Dachbegrünung wird der Versiegelungsgrad und damit der beschleunigte Wasserabfluss gegenüber dem heutigen Zustand verringert. Eine Versickerungspflicht nach
§ 45 b Wassergesetz besteht nicht, da die Flächen vor dem 1. Januar 1999 überwiegend bebaut waren.

9.7 Bahnbetrieb

Im Bereich der Stammheimer Straße ist die Stadtbahn U 15 und eine Neuaufteilung der Verkehrsfläche der Straße geplant. Notwendige Rechtsverfahren hierzu bleiben unberührt. Schutzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Lärm- und Erschütterungs- und Setzungsbegrenzungen hinausgehen, sind von den Bauherren selbst zu tragen.

Immissionen (wie Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen, elektrische Beeinflussung durch magnetische Felder infolge des Betriebs und der Unterhaltung der Eisenbahn bzw. der Stadtbahn), die zur Beeinträchtigung der Nutzungen führen können, sind zu erwarten. Planungsrechtliche Regelungen hierzu sind nicht erforderlich. Im Textteil zum Bebaungsplan ist ein entsprechender Hinweis enthalten.

10. Ver- und Entsorgung

Die Energie- und Wasserversorgung sowie die Abwasserbeseitigung im Plangebiet sind gesichert.

Das bestehende Kanalnetz reicht für die Entwässerung der Neubauvorhaben im Geltungsbereich aus. Die Abwässer werden zum Klärwerk Mühlhausen geführt. Die geforderte Reinigungsleistung ist gesichert.

Um bestehende Leitungstrassen zu sichern und das Ver- und Entsorgungsnetz gegebenenfalls zu verbessern, sind Leitungsrechte zugunsten der Ver- und Entsorgungsunternehmen festgesetzt.

11. Maßnahmen zur Realisierung, Kosten und Finanzierung

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich. Im Geltungsbereich hat die Stadt noch geringfügige Teilflächen für Verkehrsanlagen zu erwerben. Eine grundstücksbezogene Ermittlung der Kosten kann erst bei den Erwerbsverhandlungen erfolgen.

Mit dem Investor für das Handels-, Büro- und Dienstleistungszentrum *wurde* ein Städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, mit folgenden wesentlichen Regelungen:

- teilweise Refinanzierung des städtischen Planungsaufwands
- Nutzungsregelungen (Größe der Verkaufsfläche, Zahl der Pflegeplätze)
- Baudurchführungsverpflichtung
- Liegenschaften, Dienstbarkeiten (Gehrechte)
- Erschließung und Kanalbeiträge
- Energieeinsparung
- Altlastenbeseitigung

Weitere Regelungen für das Plangebiet sind aus derzeitiger Sicht nicht erforderlich.

Inwieweit für die Stadt ggf. Kosten für die Realisierung der öffentlichen Geh- und Fahrrechte entstehen, kann erst im *Rahmen der Realisierung des Investorenprojekts* geklärt werden.

12. Flächenbilanz

Fläche des Geltungsbereichs		ca. 21.445 m²
Bauland		ca. 21.210 m²
- Allgemeines Wohngebiet (WA)	ca. 4.510 m²	
- Kerngebiet (MK)	ca. 16.700 m²	
Verkehrsflächen		ca. 235 m²

Stuttgart, 10. Januar 2005 / *3. August 2005*

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
(61-5/Teu/be)

Dr.-Ing. Kron
Stadtdirektor

Anlage:
Skizze Stegplanung zur Güglinger Straße (der GRDrs hier nicht beigefügt, siehe Anlage 3)