

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Fleischmann-/Berliner Straße
im Planbereich 01 "Innenstadt I"
gemäß § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch

Grund für die Aufstellung des Bebauungsplanes

Für den Planbereich ist seit 1986 der Bebauungsplan Berliner Straße/Martinstraße rechtsverbindlich. In diesem Bebauungsplan wurde das Gelände des Hauptpostamtes mit den angrenzenden Grundstücken (Berliner Straße 2, Fleischmannstraße 3 und 5) als Gemeinbedarfsfläche festgesetzt, um die damaligen Neubauabsichten der Post abzudecken. Für die innere Erschließung des Quartiers war eine öffentliche Straße mit Anschluss an die Martinstraße vorgesehen. Die übrigen Bauflächen des Quartiers sind als private Bauflächen (Kerngebiet) festgesetzt.

Entgegen den früheren Planungsabsichten hat die Post ihr Neubauvorhaben aufgegeben und 1994 ihre Grundstücke an eine Investorengruppe (City Projekt GmbH) veräußert.

Die Flächen können nun einer anderen Nutzung zugeführt werden. Aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage bietet sich eine gemischte Nutzung als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum an.

Für dessen Realisierung muss jedoch der seitherige Bebauungsplan überarbeitet werden, da sowohl die Festsetzung der Gemeinbedarfsfläche als auch die innere Erschließung als öffentliche Straße mit den neuen Nutzungsabsichten überholt sind.

Die zur Neubebauung anstehende Fläche stellt rund zwei Drittel des Quartiers Fleischmann-/Berliner-/Martin- und Bahnhofstraße dar. Die planungsrechtlichen Aussagen umfassen aber das Gesamtquartier, um dessen längerfristige Entwicklung zu ordnen und zu klären.

Geltendes Recht, Zusammenhänge mit anderen Planungen

Der Flächennutzungsplan für den Nachbarschaftsverband Stuttgart, genehmigt durch Erlass vom 03.04.1984, stellt die früheren Postgrundstücke des Quartiers als Gemeinbedarfsfläche dar, die angrenzenden Flächen als gemischte Bauflächen (M).

Der rechtsgültige Bebauungsplan Berliner Straße/Martinstraße hat diese Darstellungen konkretisiert.
Um auch den Flächennutzungsplan an die neue Entwicklung anzupassen,

wird er in einem Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB dahingehend überarbeitet, daß die Gemeinbedarfsfläche in gemischte Baufläche (M) geändert wird.

Planerische Gestaltung

Das Planungsgebiet liegt an der Peripherie des Innenstadtbereichs, unmittelbar angrenzend an den zentralen Omnibusbahnhof und den Hauptbahnhof mit S-Bahn-Station. Es zeichnet sich durch eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr und den Individualverkehr aus und stellt ein Bindeglied zwischen den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und der Innenstadt dar. Außerdem kommt ihm eine Brückenfunktion zwischen der Innenstadt und der "Weststadt" zu, die zukünftig im Zusammenhang mit der vorgesehenen Aktivierung des Güterbahnhofgeländes an Bedeutung gewinnen wird.

Dementsprechend weist das Quartier eine hohe Passantenfrequenz auf und bietet sich zur intensiven baulichen Nutzung an.

Aus städtebaulicher Sicht wird für das Areal eine innenstadttypische, ökonomisch stabile, sozial verträgliche und umweltgerechte Nutzungsmischung aus Handels- und Dienstleistungseinrichtungen, einer Einkaufspassage, nicht störenden Arbeitsplätzen und Wohnungen angestrebt.

Dabei soll sich die Neubebauung des Postareals zum einen gut in die innerstädtische Struktur mit der beabsichtigten Ergänzung der Bahnhofsplatzrandbebauung einfügen, zum anderen dem gestalterischen Anspruch an dieser exponierten Stelle gerecht werden und als Bereicherung des Stadtbildes wirken.

Um dieser Aufgabenstellung gerecht zu werden, wurde vom Investor in Abstimmung mit der Stadtverwaltung ein Gutachterverfahren unter sechs beauftragten Architekturbüros durchgeführt, das am 19.06.1998 entschieden wurde.

Die Arbeit des ersten Preisträgers - in überarbeiteter Form - liegt dem Bebauungsplan zugrunde.

Das Konzept der Investoren sieht folgende Hauptnutzungen vor:
Im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss vorwiegend Verkaufsflächen (Textileinzelhandel, Verbrauchermarkt, Fachmärkte, kleinflächiger Einzelhandel,...), Restaurant, Postfiliale. In den darüberliegenden Geschossen werden überwiegend Büronutzungen etabliert.
Die Parkierung erfolgt in zwei Tiefgaragengeschossen (ca. 330 Stellplätze).

Gestalterisch wird die Neubebauung als klare Blockrandbebauung ausgeführt, die im allgemeinen 4 Vollgeschosse und ein zurückgesetztes Dachgeschoss erhält. An der Ecke Fleischmann-/Berliner Straße setzt ein sechsgeschossiger Turm einen Akzent. Zum Quartiersinneren hin weist die Bebauung differenzierte Höhenentwicklungen aus und nimmt Rücksicht auf die auch längerfristig bestehenbleibende Bebauung an der Martinstraße und Bahnhofstraße.

Die Anlieferung für die neuen gewerblichen Nutzungen ist in Form eines innenliegenden, überdachten Anlieferhofes vorgesehen, dessen Zu- und Ausfahrt im Bereich des heutigen Gebäudes Martinstraße 17 liegt. Die Tiefgaragenzufahrt schließt westlich daran an. Die Tiefgaragenausfahrt ist davon räumlich getrennt als Tunnel unter der Berliner Straße mit Rampe im Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofs geplant. Der fußläufigen Erschließung des Quartiersinneren bzw. dessen Läden dient eine dreiarmlige Passage, die in einem zentralen, mit einer Glaskuppel überdeckten Platz zusammenläuft.

Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der Lage im Stadtgefüge und der vorhandenen und geplanten Nutzung wird das Plangebiet als Kerngebiet (MK) gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Damit die angestrebte Attraktivitätssteigerung des Quartiers für den Einzelhandel und das Wohnen erreicht und erhalten werden kann, werden Vergnügungsstätten und Gewerbebetriebe, die der gewerblichen Unzucht dienen, nicht zugelassen. Andernfalls wäre zu befürchten, dass das Niveau des Planbereichs in unerwünschter Weise gesenkt würde und sich städtebauliche Fehlentwicklungen einstellen könnten (Verödung im zentralen Dienstleistungs- und Warenangebot, Verlust an lebendiger Vielfalt, Abwertung von Geschäftslagen, Abwanderung von Käuferschichten und Bewohnern, ...).

Maß der baulichen Nutzung

Das Planungskonzept für das neue Einkaufs- und Dienstleistungszentrum sieht eine vollständige Überbauung der Flächen vor. Auch auf den anderen Grundstücken des Quartiers soll es möglich sein, die günstige Lage zu nutzen und ein Optimum an Verkaufsflächen zu realisieren. Deshalb wird eine einheitliche Grundflächenzahl von GRZ 1,0 zugelassen. Damit eine viergeschossige Blockrandbebauung mit zusätzlichen Nutzflächen im Dachgeschoss abgedeckt wird, beträgt die Geschossflächenzahl GFZ 3,0.

Diese Nutzungsmaße entsprechen den Obergrenzen des § 17 Absatz 1 BauNVO.

Die Höhenentwicklung der Baukörper wird durch die Festsetzung von Gebäudehöhen gesteuert. Im Bereich des aktuellen Neubauprojektes und der längerfristig möglichen Weiterentwicklung im Quartiersinneren sind im Bebauungsplan maximale Gebäudehöhen (H max) eingetragen, die sowohl den differenzierten Gebäudestrukturen als auch den Anforderungen an das Stadtbild Rechnung tragen und den Anschluss der Neubebauung an den Bestand aufzeigen.

Da davon ausgegangen wird, dass die Gebäudezeilen Bahnhofstraße 13 - 19 und Martinstraße 9 - 13 längerfristig erhalten bleiben und Veränderungen dort eher als Einzelprojekte durchgeführt werden, lässt der Bebauungsplan hier 4 Vollgeschosse zu und setzt minimale und maximale Traufhöhen fest, wie sie schon im bisher geltenden Bebauungsplan enthalten sind.

Vorkehrungen zur Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen

Der Straßenzug Berliner Straße - Bahnhofplatz - Neckarstraße ist Teil des Verkehrsrings um die Esslinger Innenstadt mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen. Außerdem sorgen der Omnibusbahnhof und die südlich verlaufende Eisenbahnlinie dafür, dass das Plangebiet Verkehrslärmmissionen ausgesetzt ist, die an der Berliner Straße und dem westlichen Teil der Fleischmannstraße die Orientierungswerte der DIN 18005 überschreiten.

Da aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwall) nicht möglich sind, wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass bei der Planung von Neubauten besondere bauliche Vorkehrungen gegen Lärmmissionen zu treffen sind. Diese baulichen Vorkehrungen müssen so beschaffen sein, dass in den Aufenthaltsräumen je nach deren Nutzung bestimmte Innenschallpegel nicht überschritten werden. Dies kann z. B. durch den Einbau von Schallschutzfenstern und durch die Orientierung der Aufenthaltsräume, insbesondere der Schlafräume, erreicht werden.

Daneben ist im Rahmen von Objektplanungen auf den Baugrundstücken darauf zu achten, dass die durch den Betrieb technischer Anlagen verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen minimiert werden und insbesondere das Wohnen so gering wie möglich beeinträchtigen. Dies ist z. B. bei der Situierung sowie der Be- und Entlüftung der Anlieferzonen und dem Betrieb von sonstigen Be- und Entlüftungsanlagen, Kühlturmaggregaten usw. zu bedenken.

Verkehrerschließung, Verkehrsflächen, Geh- und Fahrrechte

Wie bereits ausgeführt, liegt das Quartier unmittelbar am Esslinger Hauptbahnhof, am Busbahnhof und an der Ringstraße und damit an einer der wichtigsten "Verkehrsdrehscheiben" der Stadt. Es ist also sowohl in Bezug auf den Individualverkehr als auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hervorragend erschlossen.

Seitens der Stadt ist vorgesehen, den Busbahnhof noch näher an den Bahnhof zu verlegen, was mit einer völligen Neugestaltung und Umnutzung des Bahnhofplatzes verbunden sein wird.

Eine wichtige Vorbedingung dafür ist die Entkoppelung des Fahrzeugverkehrs auf dem Ring und des querenden Fußgängerverkehrs vom Bahnhof in die Stadt. Dies soll durch die Verlegung der Ringstraße auf die Südseite des Bahnhofgebäudes erreicht werden ("Gleis-1-Trasse").

Die Fleischmannstraße soll in dem Abschnitt zwischen der Berliner Straße und der Bahnhofstraße dann als Teil des Bahnhofplatzes eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung werden, die zum einen als Busboulevard bzw. Bushaltestelle genutzt wird, zum anderen dem Fußgänger zur Verfügung steht.

Auch bezüglich der längerfristigen Nutzung der Bahnhofstraße gibt es Überlegungen, sie eventuell in eine Fußgängerzone umzuwandeln oder zumindest noch stärker vom Fahrzeugverkehr zu befreien.

Diese Konzepte sind noch nicht reif für konkrete Umsetzungen und sind zu gegebener Zeit abzustimmen, führen aber hinsichtlich des Plangebiets zu der Konsequenz, daß dessen Erschließung für den Fahrverkehr von der Martinstraße her ins Quartier erfolgen muss. Dementsprechend sind die Anlieferung und die Tiefgaragenzufahrt in der Martinstraße vorgesehen. Auch die Festsetzung eines Fahrrechts zugunsten der Anlieger in der TG-Ebene soll ermöglicht werden, dass sowohl die bereits vorhandene Tiefgarage des Grundstücks Fleischmannstraße 2 als auch spätere Tiefgaragenbauten der anderen Nachbargrundstücke ggf. über diese Tiefgarage angefahren werden können. Um die Leistungsfähigkeit der Tiefgaragenzufahrt zu gewährleisten und insbesondere den Abfluss der Fahrzeuge aus der Tiefgarage zu optimieren, werden Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage räumlich getrennt (entzerrt).

Während die Zufahrt als zweispurige Einfahrtsrampe von der Martinstraße bei Gebäude 17 auf dem Baugrundstück liegt, soll die Ausfahrt über einen Tunnel unter der Berliner Straße in den nördlichen Teil des heutigen Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) führen und dort als zweispurige Rampe in die Martinstraße münden. Diese Anordnung/Verkehrsführung erfordert bauliche und organisatorische Maßnahmen im ZOB-Bereich. Dazu gehören neben der Verkürzung einiger Bussteige auch verschiedene Leitungsverlegungen. Der Bau der Ausfahrtsrampe stellt hinsichtlich der späteren Verwertung/Nutzung des heutigen ZOB-Geländes nach dessen vorgesehener Verlegung zum Bahnhof hin eine gewisse Hypothek dar. Das vorliegende Projekt ist aber für die Stadt von solcher Wichtigkeit, dass diese Nachteile im Interesse der Vorhabensrealisierung akzeptiert werden.

Für die Fußgänger ist es wichtig, das Quartier auf der Ebene Null mit seinem Umfeld eng zu verzahnen. Diese Verzahnung erfolgt über die vielfältigen Ladennutzungen in den Erdgeschossen, die sich sowohl nach außen zum öffentlichen Raum als auch nach innen hin zur Einkaufspassage öffnen. Damit werden die Wegebeziehungen durch und um das ehemalige Postareal in ihrer künftig sehr wichtigen Aufgabe der Verklammerung der historischen Innenstadt mit der erneuerten Weststadt unterstützt.

Die Verbindungsstellen zwischen der Weststadt und dem Planbereich werden durch die Fußgängerüberwege an der Fleischmannstraße und an der Martinstraße gebildet. Um diesen Überwegen auf der Seite des Neubauprojektes das notwendige Vorfeld zu geben, werden dort an den Ecken des Quartiers Flächen mit Gehrechten für die Allgemeinheit ausgewiesen. Diese Flächen dürfen erdgeschossig nicht überbaut werden und stehen damit als Gehwegflächen zur Verfügung.

Ver- und Entsorgung

Da es sich hier um ein innerstädtisches Bestandsgebiet handelt, sind die notwendigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen vorhanden. Die Neckarwerke Stuttgart AG benötigen zur Sicherstellung der elektrischen Versorgung noch eine Umformerstation. Deshalb ist im Bebauungsplan ein entsprechendes Planzeichen enthalten. Es wird davon ausgegangen, dass der genaue Standort der Station einvernehmlich zwischen dem Versorgungsunternehmen und dem Investor festgelegt wird.

Die Entwässerung des Plangebiets erfolgt über die Kanalisation in das Klärwerk Stuttgart-Mühlhausen. Die Müllentsorgung ist durch den Landkreis Esslingen gewährleistet.

Grünflächen

Die intensive bauliche Nutzung des Planbereichs erlaubt es nicht, innerhalb der Bauflächen Pflanzgebote für Einzelbäume oder andere Gehölze mit Erdschluss festzusetzen. Inwieweit im öffentlichen Straßenraum über den Bestand hinaus weitere Baumstandorte realisierbar sind, muss sich im Rahmen der künftigen Detailplanungen ergeben; deshalb enthält der Bebauungsplan hierzu keine Aussagen.

Um dennoch einen Beitrag zur Milderung der kleinklimatischen Auswirkungen der Flächenversiegelungen zu leisten, wird festgesetzt, daß die flachen und flachgeneigten Dachflächen zumindest extensiv zu begrünen sind.

Auf eine etwaige Festsetzung von Fassadenbegrünungen wird aus stadtgestalterischen Gründen an dieser Stelle verzichtet.

Ausgleichsmaßnahmen

Das Plangebiet ist als innerstädtisches Bestandsgebiet bereits seit langem überbaut und mit Planungsrecht überdeckt. Durch den neuen Bebauungsplan werden keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft ermöglicht. Deshalb sind Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 8 a Bundesnaturschutzgesetz nicht erforderlich.

Altlasten

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes und an ihn angrenzend befinden sich Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind bzw. Bereiche, für die ein Altlastenverdacht besteht. Soweit belastete Flächen bereits bekannt sind, sind diese im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet. Auf die übrigen Flächen wird im Textteil hingewiesen. Die notwendigen weiteren Erkundungs- und Sanierungsmaßnahmen sind mit dem Landratsamt Esslingen abzustimmen.

Örtliche Bauvorschriften

Um bei der künftigen baulichen Entwicklung des Planbereichs grobe gestalterische Mängel und Fehlentwicklungen zu vermeiden, werden für die äußere Gestaltung der Gebäude örtliche Bauvorschriften festgesetzt. Sie sollen gewährleisten, daß Neubebauungen mit dem vorhandenen Bestand und mit der gegebenen stadträumlichen Situation harmonisieren.

Bodenordnende Maßnahmen

Zur Durchführung des Bebauungsplanes sind keine Bodenordnungsverfahren erforderlich. Es wird davon ausgegangen, dass die zur Neu- oder Umnutzung der Flächen notwendigen Grundstücksarrondierungen auf privatrechtlicher Basis - gegebenenfalls abschnittsweise - erfolgen.

Kosten

Bei der Realisierung der Planung entstehen der Stadt Kosten für Baumaßnahmen im Straßenraum (Umbau der Fleischmann-/Berliner-/Martinstraße).

Diese Kosten sind seitens der zuständigen Fachämter zu ermitteln und in den Haushalt einzustellen.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Müller' or similar, written in a cursive style.