

Begründung

zum Bebauungsplan Neckar-/Ulmer Straße
im Planbereich 01 „Innenstadt I“
gemäß § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch

Grund für die Aufstellung des Bebauungsplanes

Die Aufstellung dieses Bebauungsplanes wurde bereits Ende 1995 beschlossen. Der Planbereich betrifft den östlichen Abschnitt eines Gesamtprojektes „Ulmer Straße – Neckarstraße – Südumfahrung – Güterbahnhof – Schlachthausstraße“. Dieses Projekt hat u.a. die Verlegung der Neckarstraße nach Süden („Gleis 1 – Trasse“), die Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) zum Bahnhofplatz und die bauliche Aktivierung des weitgehend brach liegenden Güterbahnhofgeländes zum Inhalt. Damit sollen sowohl in städtebaulicher Hinsicht (Attraktivierung der Geschäftslagen an der Neckarstraße, Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Bebauung des Güterbahnhofareals, ...) als auch in verkehrlicher Hinsicht (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr,...) Verbesserungen des bisherigen Zustandes erreicht werden. Das Gesamtkonzept ist seit Anfang der 90er-Jahre in der Planung und wird schrittweise realisiert.

Anfangspunkt und damit der erste Baustein dieses Projektes sind bzw. waren die Maßnahmen im vorliegenden Planbereich. Unter dem Titel „Verlängerung der Ulmer Straße“ wurde der Durchstich der Ulmer Straße zwischen der Maillestraße und der Sirnauer Straße entlang der Bahnlinie bzw. den Rampen der Brücke geplant und inzwischen auch durchgeführt (Bauzeit 1998/1999). Dabei wurde auch die bestehende Fußgängerunterführung unter dem Bahngelände zwischen Villa Merkel und Kindergarten Färbertörlesweg unter dem neuen Abschnitt der Ulmer Straße verlängert und an die Fabrikstraße angebunden. Dieser Straßenbau ermöglicht es, die Neckarstraße zwischen der Maillestraße und der Sirnauer Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten und auf den Anlieger- und Busverkehr zu beschränken. Damit erfährt der ÖPNV eine deutliche Verbesserung/Beschleunigung besonders im Berufsverkehr. Mit den weiter geplanten Maßnahmen in der westlichen Neckarstraße und am Bahnhofplatz wird auch im Hinblick auf die Verknüpfung zwischen Bussen und S-Bahn die ÖPNV-Qualität erheblich gesteigert.

Da die Fläche des heutigen Parkhauses Pliensauturm und der neuen Ulmer Straße seit den 70er-Jahren als öffentlicher ebenerdiger Parkplatz genutzt wurde, galt es, für die durch den Straßenbau entfallenden 327 Parkplätze ausreichend Ersatz zu schaffen. Die ursprünglich hier geplante Tiefgarage wurde letztlich als finanziell undurchführbar beurteilt.

Mitte der 90er-Jahre kamen weitere städtebauliche Untersuchungen zu der Einschätzung, dass es sowohl unter städtebaulichen als auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglich wäre, ein Parkhaus mit ca. 400 Stellplätzen zu erstellen, mit dem aus Platzgründen die geplante Ulmer Straße westlich der Vogelsangbrücke teilweise überbaut würde.

Mit dieser planerischen Disposition wurde das vorliegende Bebauungsplanverfahren eingeleitet (Aufstellungsbeschluss 12/1995, Vorentwurf Auslage Anfang 1996, Entwurf Auslage Juli/August 1996).

Parallel dazu wurde der Bau des Parkhauses vorbereitet. Die Ausschreibung des Baugrundstückes führte zu einem Investor, der 1998 einen Realisierungswettbewerb durchführen ließ. Der 1. Preisträger dieses Wettbewerbs lieferte einen Entwurf, der einen sehr kompakten Baukörper ohne Überbauung der Ulmer Straße vorsah. Dieser Entwurf wurde Grundlage für die Erstellung des Parkhauses, das im September 2000 eröffnet wurde und ca. 340 Stellplätze aufweist.

Damit sind die beiden Projekte „Verlängerung der Ulmer Straße“ und „Parkhaus Pliensauturm“, die seinerzeit Anlass für die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens waren, inzwischen realisiert und der Bebauungsplan dient nun im Wesentlichen dazu, diesen neuen Bestand planungsrechtlich abzudecken.

Außerdem trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, für den neu entstandenen Baublock zwischen Neckar-, Maille-, Ulmer Straße und der Vogelsangbrücke.

Geltendes Recht, Zusammenhänge mit anderen Planungen

Im gültigen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Stuttgart von 1984 sind im Geltungsbereich gemischte Bauflächen und Verkehrsflächen dargestellt.

Im Bebauungsplan „Neue Neckarbrücke Stadtmitte, rechtes Neckarufer“ vom 17.02.1964 werden für den Geltungsbereich lediglich die Straßenbreite der Neckarstraße sowie die Lage der Vogelsangbrücke festgelegt. Das Areal des Vogelsang-Parkplatzes war damals noch Bundeseisenbahnvermögen und somit von Festsetzungen ausgenommen.

Der Bebauungsplan „Neue Neckarbrücke Stadtmitte, Anschluss der Ulmer Straße“ vom 17.02.1964 setzt für den Bereich östlich der Vogelsangbrücke MK fest sowie eine breite Abstandsfläche von der Ostrampe der Brücke.

Die verkehrlichen Maßnahmen im Planbereich bilden, wie bereits dargestellt, den östlichen Abschnitt einer Gesamtplanung für den südlichen Innenstadtbereich. Der

nächste Abschnitt zwischen der Sirnauer Straße und der Bahnhofstraße ist derzeit in der Bauphase, die weiteren Bereiche folgen sukzessive.

Das Gebäude Neckarstraße 24 ist in die Denkmalliste eingetragen. Es ist ein Kulturdenkmal gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz und genießt entsprechenden Schutz.

Planerische Gestaltung

Das auf der Grundlage eines Realisierungswettbewerbs gebaute Parkhaus liegt keilförmig zwischen dem Dreieck Neckarstraße, Vogelsangbrücke und Ulmer Straße. Es gibt der Neckarstraße wieder ihren südlichen Abschluss und fasst sie gleichsam als städtische Straße. Auch höhenmäßig ist das Parkhaus auf die bestehende Bebauung an der Neckarstraße abgestimmt.

Östlich der Vogelsangbrücke kann entlang der neuen Ulmer Straße eine Gebäudezeile errichtet werden, die diesem Baublock einen Abschluss gibt. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes orientieren sich dabei am Bestand, von dessen überwiegend langfristigem Erhalt ausgegangen wird.

Art der baulichen Nutzung

Neben den umfangreichen „Verkehrsflächen“ wird für das Parkhaus „Sondergebiet Parkhaus“ und für den Bereich östlich der Vogelsangbrücke „Mischgebiet“ festgesetzt. Ausgeschlossen werden aus städtebaulichen Gründen Vergnügungsstätten und der gewerblichen Unzucht dienende Betriebe (z.B. Bordelle). Diese beiden Nutzungen passen mit ihren konkreten Auswirkungen auf ihr räumliches Umfeld und wegen ihrer Verdrängungseffekte nicht zu der Absicht, den Eingang bzw. Zugang zur südlichen Altstadt gerade für Fußgänger und für den Handel aufzuwerten.

Des weiteren sind wegen der mit dem hohen Verkehrsaufkommen verbundenen Schadstoffimmissionen in den Erdgeschosswohnungen nicht zulässig.

Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung orientiert sich beim „Sondergebiet Parkhaus“ mit der maximal zulässigen Gebäudehöhe von $H_{\max} = N\ 250,2\text{m ü. NN}$ an den Trauf- und Gebäudehöhen der gegenüber an der Nordseite der Neckarstraße stehenden Gebäude.

Im Mischgebiet werden mit $GRZ = 0,8$ und $GFZ = 2,7$ Werte festgesetzt, die die Höchstwerte des § 17 BauNVO für Mischgebiete ($GRZ = 0,6$, $GFZ = 1,2$) deutlich überschreiten. Diese hohen Werte sind erforderlich, um zum einen den vorhandenen Baubestand abzudecken, zum anderen eine angemessene Bebauung der vorhandenen Brachflächen zu ermöglichen. Die bauliche Dichte ist hier städtebaulich erwünscht, da der Planbereich unmittelbar an die Innenstadt anschließt und auch die benachbarten Quartiere eine vergleichbare Nutzungsdichte aufweisen.

Verkehrerschließung, Verkehrsflächen

Ein erheblicher Anteil des Planbereichs besteht aus Verkehrsflächen: Neckarstraße, Maillestraße, Ulmer Straße, Fabrikstraße, Vogelsangbrücke mit ihrem Auf- und Abfahrtsrampen, umfangreiche Verkehrsgrünflächen, Dies ist bedingt durch die Lage am Altstadtring, der hier durch die Ulmer Straße und Maillestraße gebildet wird, und durch die Vogelsangbrücke, die die Innenstadt mit der anderen Neckarseite verbindet.

Die verkehrsplanerische Konzeption wurde bereits vorstehend erläutert. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Plangebiet verkehrlich sehr gut erschlossen und an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz gut angebunden ist. Auch hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehrs ist es hervorragend versorgt; mehrere Bushaltestellen zahlreicher Linien liegen innerhalb des Planbereichs und in seiner unmittelbaren Nachbarschaft.

Der Bahnhof Esslingen und der Busbahnhof liegen etwa 500 m entfernt, sind also auch fußläufig bequem erreichbar.

Der Bebauungsplan zeigt im Wesentlichen den heutigen Bestand der Verkehrsanlagen. Westlich des Parkhauses ist die aktuelle Planung dargestellt, nach der die Fahrbahnen der Neckarstraße in Richtung Süden abgerückt werden („Gleis-1-Trasse“).

Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Der Planbereich ist sehr hohen Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt, bedingt durch die hier befindlichen Hauptverkehrsstraßen und die angrenzenden Bahnflächen; die Bahnlinie Stuttgart-Ulm gehört zu den am stärksten frequentierten Bahnstrecken Deutschlands.

Gemäß der Lärminderungsplanung der Stadt Esslingen am Neckar vom 26.08.2003 (Verfasser: ACCONGmbH) beträgt der vorhandene Gesamtlärmpegel im Geltungsbereich des Bebauungsplanes tagsüber (6-22 Uhr) zwischen 65 und 75 dB(A), nachts (22-6 Uhr) zwischen 60 und 75 dB(A).

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, -wall, ...) sind in diesem innerstädtischen Bereich kaum realisierbar. Deshalb wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass bei der Planung von Neubauten besondere bauliche Vorkehrungen gegen Lärmimmissionen 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, die Verwendung von schalldämmenden Baustoffen und die Orientierung der Aufenthaltsräume erreicht werden.

Hochwasserschutz

Zur Abschätzung der Überflutungsgefahr am Neckar (Bundeswasserstraße) wurde von der Universität Karlsruhe bis zur Gemarkung Plochingen ein hydrodynamisch-numerisches Flussmodell (HN-Modell) erarbeitet. Das HN-Modell zeigt u.a. die hochwassergefährdeten Flächen entlang des Neckars auf. Bezüglich des vorliegenden Planbereichs sind im Dreieck Neckarstraße/Vogelsangbrücke/Ulmer Straße einzelne Stellen als hochwassergefährdet kartiert, da sie laut HN-Modell bei einem hundertjährigen Hochwasserereignis (HQ 100) im Druckwasserbereich liegen. Das bedeutet, dass diese Bereiche unterhalb des Wasserspiegels des HQ 100 liegen und deshalb überflutet werden können bzw. sich erhöhte Grundwasserstände einstellen können.

Bei diesen Stellen handelt es sich um das unterste Parkdeck des Parkhauses Pliensauturm und seinen Tiefhof entlang der Ulmer Straße.

Das HN-Modell liefert jedoch nur erste grobe Hinweise auf problematische Bereiche, die im Einzelfall durch weitergehende Untersuchungen zu überprüfen sind. Wenn die potenzielle Gefährdung konkret analysiert sein wird, können ggf. Vorsorgemaßnahmen und -verhaltensweisen gemeinsam mit dem betroffenen Eigentümer definiert werden.

Altlasten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Neckar-/Ulmer Straße“ gibt es mehrere „Altstandorte“, die jeweils mit „B“ bewertet sind. Bei diesen Standorten handelt es sich um ehemalige Betriebsflächen, auf denen früher umweltgefährdende Stoffe verwendet worden sind. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf ist nicht gegeben.

Bauvorhaben im Bereich der Altstandorte sind unter gutachterlicher Begleitung in Abstimmung mit dem Landratsamt Esslingen durchzuführen. Die Maßnahmen sind zu dokumentieren und dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz des Landratsamts Esslingen in Form eines Berichts vorzulegen, damit das Altlastenkataster fortgeschrieben werden kann.

Ver- und Entsorgung

Da es sich um ein Bestandsgebiet handelt, sind alle notwendigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen vorhanden und leistbar.

Grünflächen

Im Planbereich sind insbesondere im östlichen Teil (Maillestraße, Ulmer Straße) Verkehrsgrünflächen ausgewiesen, in denen die vorhandenen Einzelbäume mit Pflanzbindung belegt sind. Auch die an der Südseite des Parkhauses gepflanzte Baumreihe wird im Plan durch Pflanzbindung gesichert. So kann in dieser innerstädtischen, durch die umfangreichen Verkehrsanlagen geprägten Situation zumindest ein kleiner Beitrag an Stadtökologie geleistet werden.

Örtliche Bauvorschriften

Ergänzend zum Bebauungsplan wird eine Satzung über örtliche Bauvorschriften erlassen. Diese Regelungen sind für die positive Gestaltung des Ortsbildes erforderlich und sollen dazu beitragen, dass sich Neubebauungen gut in ihre Umgebung einfügen. Ziel der örtlichen Bauvorschriften ist dabei nicht die Vorgabe von Ausführungsdetails für die Bauherren bzw. Architekten, sondern die Absteckung eines groben Rahmens, innerhalb dessen die einzelnen Bauherren und Architekten noch genügend Spielraum haben, um ihre individuellen Gestaltungsabsichten realisieren zu können.

Die örtlichen Bauvorschriften beinhalten Regelungen über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen, über die Zulässigkeit von Werbeanlagen, Antennen, über die Tiefe der Abstandsflächen und über die Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke.

Maßnahmen, die zur Verwirklichung des Bebauungsplanes alsbald getroffen werden sollen

Die im Bebauungsplan dargestellten Verkehrsflächen sind weitestgehend Bestand, lediglich im westlichen Abschnitt sind noch Umbaumaßnahmen erforderlich („Gleis-1-Trasse“), die derzeit angelaufen sind. In sofern sind zur Realisierung des Bebauungsplanes keine weiteren Maßnahmen im öffentlichen Bereich erforderlich. Die bauliche Ergänzung des Quartiers östlich der Vogelsangbrücke obliegt den privaten Grundstückseigentümern.

Bodenordnende Maßnahmen

Die erforderlichen öffentlichen Flächen sind in städtischem Eigentum. Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich. Bei der Bebauung der bisherigen Brachflächen an der Ulmer Straße kann es ggf. auf privater Basis zu Grundstücksveränderungen kommen.

Kosten

Die Kosten für den aktuellen Verkehrsumbau der Neckarstraße sind im Gesamtprojekt enthalten und finanziert.