

B e g r ü n d u n g

zum

Bebauungsplan "Frondsbergstraße" (Änderungsverfahren) 4-spuriger Ausbau der Frondsberg-Auffahrt von der Rümelinstraße bis zur Einmündung Breiter Weg

A. Veranlassung:

Der im vorliegenden Bebauungsplan ausgewiesene 4-spurige Ausbau der Frondsbergstraße ist bereits in den Jahren 1962/63 unter Mitwirkung des Ing.-Büros Hinterleitner sowie des Universitätsbauamtes auf der Grundlage einer Verkehrsprognose konzipiert worden.

Darauf wurde am 25.3.1963 das Ing.-Büro Weidle/Prof.Leins, Stuttgart/Aachen, mit der Ausarbeitung eines Planentwurfes beauftragt und dieser in engem Einvernehmen mit der Baudirektion und dem Universitätsbauamt durchgeführt.

Der Planentwurf für den 4-spurigen Ausbau der Frondsbergstraße ist danach als Teil des Nordrings mit der Bezeichnung "Frondsberg-Auffahrt" in den Generalverkehrsplan aufgenommen und dieser im Jahr 1966 als Grundkonzeption für die nachfolgenden Bebauungspläne beschlossen worden.

Auf Grund dieser Vorentscheidungen und entsprechender Planunterlagen wurde daraufhin der vorliegende Bebauungsplan vom Stadtplanungsamt unter Mitwirkung des Tiefbauamtes in der Fassung vom 18.3.1969 ausgearbeitet.

B. Planbereich:

Der Planbereich des Bebauungsplanes erfaßt die Frondsberg-Auffahrt von dem Knoten Rümelinstraße/Schmiedtorstraße bis zur Einmündung des Breiten Wegs und schließt dort an die bereits 4-spurig ausgebaute Schnarrenbergstraße an. Hierbei sind die Anschlüsse der Herrenberger Straße, der Calwerstraße, der Hallstattstraße und des Rosenauer Wegs in den Planbereich mit einbezogen.

Außerdem erfaßt der Plan einen Teil der Charlottenstraße, die durch ein Brückenbauwerk über die Frondsbergstraße an die Calwerstraße angeschlossen werden soll. Westlich der geplanten Brücke mündet die parallel zur Frondsbergstraße verlaufende, jedoch wesentlich höher gelegene Anliegerstraße in die Charlottenstraße ein.

Der Planbereich des vorliegenden Bebauungsplanes erfaßt damit die Geltungsbereiche mehrerer alter Ortsbaupläne und übernimmt auch zum Teil deren planungsrechtliche Festsetzungen bezüglich der Baustreifen. Obwohl die Ausgestaltung dieser alten Ortsbaupläne nach § 30 BBauG. nicht - oder nur unter Beziehung der Ortsbausatzung - als hinreichend qualifiziert gelten kann, muß der vorliegende Bebauungsplan damit als Änderungsverfahren behandelt werden.

C. Straßenplanung

Auf Grund der künftigen Verkehrsbelastung und der Steigungsverhältnisse ist im Bebauungsplan für die Frondsberg-Auffahrt ein durchgehend 4-spuriger Ausbau mit Mittelstreifen ausgewiesen. Im Bereich der Einmündung der Herrenberger Straße sowie der Anliegerstraße sind zusätzliche Abbiegespuren vorgesehen. Die Auffahrt verläuft weitgehend im Gelände-Einschnitt und erfordert dadurch die Anlage von Stützmauern und Böschungen in wechselnder Höhe.

Bei den übrigen Straßen wurden die Fahrbahn- und Gehwegbreiten beibehalten. Nur die geplante Fortführung der Charlottenstraße über die Frondsbergstraße soll bis zum Anschluß an die Calwerstraße mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m und beidseitigen Gehwegen von 2,25 m ausgebaut werden. Ebenso ist für die Calwerstraße eine Fahrbahnbreite von 7,50 m vorgesehen.

Die Steigungsverhältnisse der Frondsberg-Auffahrt betragen im unteren Bereich, vom Anschlußknoten Rümelinstraße/Schmiedtorstraße bis zur Einmündung Herrenberger Straße ca. 5,1 %, in Höhe der Überführung Charlottenstraße-Calwerstraße ca. 10,6 % und verringern sich danach bis zur Einmündung Breiter Weg auf ca. 5,7 %.

Für den geplanten Ausbau der Frondsberg-Auffahrt ist zur Freilegung der Verkehrsflächen der Abbruch mehrerer Gebäude erforderlich und zwar

- a) des Gebäudes Gasthof "Zum König" (Eigentümer ist das Land)
- b) des Gebäudes Herrenberger Straße Nr. 10 (Privateigentum)
Bemerkung: Dieses Gebäude wird nicht direkt für die Verkehrsfläche in Anspruch genommen, sondern muß wegen des tiefen Einschnitts der Straße in das Gelände, bei dem die Standsicherheit des Gebäudes nicht mehr gewährleistet ist, abgebrochen werden.
- c) des Gebäudes Frondsbergstraße Nr. 4 (Privateigentum)
- d) des Jugendheims der Nervenklinik mit Nebengebäude sowie
- e) des Institutsgebäudes für Hirnforschung an der Calwerstraße (beide Gebäude sind im Eigentum des Landes).

D. Bauliche Nutzung der angrenzenden Gebiete

Das an die Frondsberg-Auffahrt östlich angrenzende Gebiet zwischen Rümelinstraße und Calwerstraße wurde im Einvernehmen mit dem Land zur Arrondierung des anschließenden Klinikbereiches als "Sondergebiet" ausgewiesen.

Die westlich der Frondsberg-Auffahrt gelegenen Baugebiete sind als "allgemeine Wohngebiete" mit unterschiedlichen Nutzungsziffern festgesetzt worden. Da es sich hierbei um überwiegend bebaute Gebiete handelt, wurden die Baustreifen der bisher rechtskräftigen Ortsbaupläne mit geringfügiger Abweichung übernommen und die Nutzungsziffern nach dem tatsächlich vorhandenen Bestand ausgerichtet.

E. Bestehende rechtskräftige Planungen:

Durch den vorliegenden Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Festsetzungen bisher rechtskräftigen Orts- bzw. Bebauungspläne sowie die entsprechenden Festsetzungen im Rahmen der Ortsbausatzung teilweise aufgehoben. Im einzelnen sind dies Festsetzungen folgender Ortsbaupläne bzw. Bebauungspläne:

1. Ortsbauplan "Föhrberg", genehmigt am 19.8.1933
2. Ortsbauplan "Geigerle", genehmigt am 21.1.1956
3. Ortsbauplan "Charlottenstraße", genehmigt am 12.2.1969
4. Ortsbauplan "Im Föhrberg", genehmigt am 27.12.1960
5. Bebauungsplan "Herrenberger Straße, genehmigt am 31.10.1962.

F. Kostenvoranschlag:

Für den Ausbau der Frondsberg-Auffahrt wurden überschlägig folgende Kosten ermittelt:

a) Straßenbau einschl. Brücke Calwerstraße + Stützmauern	5 500 000 DM
b) Kanalisation	550 000 DM
c) Versorgungsleitungen	175 000 DM

Hierbei sind die Kosten für den Grunderwerb von Verkehrsflächen sowie die Freilegungskosten (Gebäudeabbruch) nicht inbegriffen.

I.A.



Stadtoberbaurat