

S t a d t L a h r
Bebauungsplan KLEINFELD - SÜD

Begründung

Allgemeines

Nachdem der Bebauungsplan für den nördlichen Teil des Baugebiets KLEINFELD weitgehend durchgeführt ist und die Bebauung bereits auch im südlichen Gebietsteil fortgesetzt wurde, ergibt sich die Notwendigkeit, die weitere bauliche Entwicklung in diesem Bereich planrechtlich zu sichern.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird die im Gebietsteil Nord begonnene städtebauliche Konzeption auf der Grundlage einer generellen Gesamtplanung konsequent weitergeführt und abgeschlossen. Beide Gebietsteile stellen gemeinsam eine städtebauliche Einheit dar und sind deshalb - insbesondere auch im Hinblick auf die Standortverteilung und Funktion der öffentlichen Anlagen sowie der für die Allgemeinheit bestimmten privatwirtschaftlichen Einrichtungen - nur im Gesamtzusammenhang zu beurteilen. Insoweit wird auch auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan KLEINFELD-NORD verwiesen.

Der Bebauungsplan steht bis auf geringfügige Abweichungen in Übereinstimmung mit dem Flächennutzungsplan. -

Das Plangebiet ist - wie auch der nördliche Gebietsteil - nahezu eben mit leichtem Gefälle in südwestlicher Richtung.

Erschließung

Die Verkehrserschließung des Plangebiets ist im wesentlichen zur Schwarzwaldstrasse als Verkehrsbasis des gesamten Baugebiets und Hauptverbindung zur Stadtmitte orientiert. Parallel zur Bahnlinie Karlsruhe - Basel wird die Vogesenstrasse in ihrer künftigen Fortsetzung nach Süden die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Stadtteil Mietersheim (Anschluß an die B 3) herstellen, während die den südlichen Gebietsrand erschließende Römerstrasse nach Osten unter der B 3 hindurchgeführt werden soll, um damit eine unmittelbare Verkehrsbeziehung zum benachbarten Gebiet Mauerfeld zu vermitteln. Die übrigen Strassen im Planbereich haben aus-

schließlich innergebietliche Erschließungs- und Verbindungsfunktionen.

Die Ausbauquerschnitte der Strassen entsprechen der diesen jeweils zukommenden bzw. der zu erwartenden Verkehrsbelastung; für die Wohnstrassen im Einzelhausgebiet ist dabei ein Einrichtungsverkehr zugrundegelegt.

Das im Plan ausgewiesene Fußwegenetz soll eine möglichst kurze Verbindung der südlichen Gebietsteile mit dem Zentralbereich des Baugebiets an der Schwarzwaldstrasse (Einkaufszentrum, Bahnhof, Omnibuslinien) sicherstellen. -

Das Plangebiet wird im Trennsystem über das Industriegebiet westlich der Bahnlinie Karlsruhe - Basel zum städt. Klärwerk bzw. zum Schutterentlastungskanal entwässert. Die Versorgung mit Wasser, Elektrizität und Gas erfolgt im Anschluß an das vorhandene Netz im Gebietsteil Nord.

Flächennutzung und Bebauung

Im Zusammenhang mit dem nördlichen Baugebiet soll ein städtebaulich geschlossener Stadtteil entstehen. Dementsprechend wird die zwar aufgelockerte, im ganzen aber konzentrierte Bebauung im südlichen Plangebiet fortgesetzt, wobei auch hier eine soziologisch und städtebaulich begründete Differenzierung nach unterschiedlichen Nutzungen und Bauformen festgelegt wird.

Das Gebiet ist in 4 Nutzungsbereiche gegliedert:

- Die Randzonen entlang der Bahnhofanlagen und der Bundesstrasse 3 sind im Hinblick auf die erstrebte Funktionsmischung des Gebiets einer (nicht störenden) gewerblichen Verwendung zugewiesen, zumal sich diese Zonen im unmittelbaren Ausstrahlungsbereich der Verkehrsanlagen für eine ausschließliche Wohnbebauung nicht eignen. Der Gebietsstreifen an der Bahn ist dabei für die Ansiedlung gebietsbezogener Handwerksbetriebe und für die Anlage eines Postbetriebshofes vorgesehen, während der Bereich entlang der B 3 von einem aus der Innenstadt zu verlagernden Mittelbetrieb sowie von einer Erwerbsgärtnerei in Anspruch genommen wird.

- Das Wohnbauvolumen konzentriert sich im wesentlichen auf die (bereits bestehenden) Blockbauten auf der Ostseite der Vogesenstrasse sowie vor allem auf die 17-geschossige Hochhausgruppe, die das Gebiet als städtebaulicher Akzent nach Süden abschließt und mit der zumal eine diesem Stadtbereich angemessene bauliche Ausnutzung erreicht wird. Die zum Teil ebenfalls schon bestehende Hochhausgruppe ist noch durch 2 Gebäude zu vervollständigen, wobei die gestalterische Situation ein einheitliches Gesamterscheinungsbild verlangt.
- Mit dem zwischen Königsberger Ring und nördlicher Plangrenze ausgewiesenen Einzelhausbereich soll auch in diesem Gebiet dem nachweislichen Bedarf an Baugrundstücken für freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser Rechnung getragen werden. Der Bereich ist städtebaulich als Einheit zu sehen und insgesamt als differenzierendes Element der Gebietsstruktur zu werten. - Mit Rücksicht auf die benachbarte Hochhausgruppe im nördlichen Gebietsteil sollen die Gebäude möglichst emissionsfrei beheizt werden.
- Die Gemeinbedarfsflächen im mittleren Bereich des Plangebiets sind zur Aufnahme einer Grund- u. Hauptschule (22 Klassen, Turnhalle u. Sportplatz), eines kath. Gemeindezentrums mit Kirche u. Kindergarten (90 Plätze) (entsprechende evang. Einrichtung im Plangebiet Nord), sowie von Anlagen der Freizeitgestaltung und Erholung (Kinderspielplätze, Bolzplätze, Spielwiese, Schlittenhügel, See, Freizeitheim u.a.) bestimmt. Die Einrichtungen dienen dem gesamten Baugebiet, wobei Schule, Kirche und Freizeitheim darüber hinaus auch einen erweiterter Einzugsbereich haben. Die Anlagen sind einander so zugeordnet, daß sie sich in ihrer Funktion gegenseitig ergänzen können und damit, zumal auch in ihrer räumlichen Beziehung zur angrenzenden verdichteten Bebauung vielfältige Kommunikationen ermöglichen. Die Darstellung der Gebäudeanlagen im Plan gilt als Richtlinie ohne planrechtliche Verbindlichkeit.

Die im Bebauungsplan festgesetzte bzw. dargestellte Bepflanzung hat weitgehend die Aufgabe, die Wohnbebauung gegen bestehende oder mög-

liche Geräuschmissionen abzuschirmen. Vornehmlich gilt dies für einen Teil der Hochhausgruppe im Bezug auf den Autobahnzubringer sowie für den Gebietsstreifen entlang der Bahnhofanlagen, wo die Schallpegel rechnerisch ca. 15 % über den Normalwerten der Vornorm DIN 18005 liegen.

Eine Festsetzung des Lärmschutzbereiches im Bezug auf den NATO-Flugplatz Lahr gemäß Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.3.1971 ist noch nicht erfolgt.

Flächengliederung

Das Bebauungsplangebiet hat eine Größe von 23,07 ha; davon entfallen auf:

1. Öffentliche Verkehrsflächen	2,88 ha	=	12 %
2. Wohngebiete	9,42 ha	=	41 %
3. Gemischte Baugebiete	3,17 ha	=	14 %
4. Baugrundstücke f.d.Gemeinbedarf	3,55 ha	=	15 %
5. Grünflächen	2,70 ha	=	12 %
6. Landwirtschaftl.Fläche (Gärtnerei)	1,35 ha	=	6 %

Wohnungseinheiten - Einwohner - Wohndichte

Anzahl der WE x 3,6	= Einwohner	Einw./ha	
Einzel- und Doppelhäuser	88	316	66
Blockbauten	182	656	277
Hochhäuser	400	1.440	398
gesamt	670	2.412	brutto 105 netto 246

Garagen und Stellplätze

Für die Blockbauten und Hochhäuser sind nachgewiesen:

160 Garagenplätze

430 offene Einstellplätze

gesamt 590 Einstellplätze = ca. 1 Einstellplatz/WE

Ein Teil der offenen Stellplätze kann mit weiteren Garagen überbaut werden.

Kosten

Die Kosten, die der Stadt im Vollzug des Bebauungsplanes - einschließlich der bisher erbrachten Leistungen - voraussichtlich entstehen, betragen nach überschlägiger Ermittlung:

Öffentliche Verkehrsflächen:

a) Grunderwerb u. Vermessung	800.000,- DM
b) Straßenbau	1.900.000,- DM
Stromversorgung	600.000,- DM
Gas- u. Wasserversorgung	100.000,- DM
Entwässerung (Trennsystem)	1.500.000,- DM

Öffentliche Grünflächen:

a) Grunderwerb und Vermessung	680.000,- DM
b) Anlagen und Gestaltung	120.000,- DM

Die Kosten für die Schule und das Freizeitheim können noch nicht angegeben werden, zumal ein Zeitpunkt für die Erstellung dieser Einrichtungen gegenwärtig noch nicht abzusehen ist.

Die Höhe des Zuschusses für den Kindergarten soll im Haushaltsplan 1973 festgelegt werden.

Maßnahmen zum Planvollzug

Der Bebauungsplan soll die Grundlage für die Grundstücksumlegung, Grenzregelung, Enteignung, Erschließung und Festlegung des besonderen Vorkaufsrechts für unbebaute Grundstücke bilden, soweit diese Maßnahmen in seinem Vollzug erforderlich werden.

Lahr, den 26.6.1972

Stadtbauamt



Der Oberbürgermeister



