

Anlage 1 zur Drucksache G 139
Bebauungsplan der Stadt Freiburg i.Br.
Stadtteil Stühlinger
Stadtbezirk: Stühlinger Eschholz
Bezeichnung: Lederle Block
Plan Nr.: 5-63

Begründung

1. Allgemeines

1.1 Geltungsbereich

Egonstraße, Guntramstraße, Lehener Straße und Klarastraße (einschl. Straßenflächen).

1.2 Anlaß der Planaufstellung

Bedingt durch die Auslagerung eines größeren Gewerbebetriebes (Pumpen-Lederle) gab es die Chance, diesen Block einer städtebaulichen Neuordnung zuzuführen und somit auch positive Auswirkungen bezüglich struktureller Aufwertung über den Block hinaus auf den Stadtteil Stühlinger zu bewirken.

1.3 Grundkonzept im Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan ist gemäß § 8 Abs. 2 BBauG aus dem am 15.10.1980 rechts-wirksam gewordenen Flächennutzungsplan der Stadt Freiburg entwickelt.

1.4 Rechtsgrundlagen des Bebauungsplanes

Bundesbaugesetz i.d.F. vom 18.8.1976 (BGBl. I, S. 2221), geändert durch das Gesetz zur Beschleunigung von Verfahren und zur Erleichterung von In-vestitionsvorhaben im Städtebaurecht vom 6.7.1979,

Baunutzungsverordnung i.d.F. der Bekanntmachung vom 15.9.1977 (BGBl. I, S. 1763).

1.5 Änderung und Aufhebung bestehender Bebauungsvorschriften

Bauordnung der Stadt Freiburg i.Br. (Stadtbauordnung) vom 9.3.1957 i.d.F. vom 13.9.1958 (Aufhebung für die Neubauf Flächen bzw. Änderung für den übrigen Bereich).

1.6 Zeitliche Abwicklung

Mit der Neubebauung des ehemals gewerblich genutzten Geländes kann unmittel-bar nach Rechtskraft des Bebauungsplanes gerechnet werden.

2. Bebauung

2.1 Einordnung (Lage) des Gebietes

Das Bebauungsplangebiet liegt im Stadtteil Stühlinger und erfaßt den Block zwischen der Egon-, Guntram-, Lehener- und Klarastraße.

2.2 Allgemeine Zielvorstellungen

Als problematisch für die Stadtentwicklung zeichnen sich in den letzten Jahren immer mehr die citynahen Randgebiete ab. In diesen Bereichen treffen eine Reihe von Merkmalen zusammen, die in der Summe zu negativen Auswirkungen führen können. In der Stadt Freiburg sind dies flächenmäßig große Gebiete, deren Bausubstanz in etwa aus derselben Zeit datiert und die den heutigen Ansprüchen an die Wohnqualität nicht mehr genügen. Dies trifft auf die Ausstattung der Wohnung, z.B. Heizung, Sanitäranlagen, Elektroinstallation, Wärmedämmung, aber auch auf die städtebauliche Situation, bedingt durch mangelhafte Belüftung und Belichtung wegen der hohen baulichen Dichte, mangelhafte Wohnumgebung aufgrund fehlender Freiflächen, unzulängliche Spielmöglichkeiten für Kinder, ungenügende Parkierungsflächen, Lärmbelästigung aus störenden Gewerbebetrieben zu.

Es besteht die Gefahr, daß sich - zumindest in Teilen **dieser** Quartiere - eine negative Tendenz der Entwicklung ausbreitet. Durch den Wegzug der finanziell bessergestellten Mehrpersonenhaushalte werden insbesondere Nebenwohnsitzler, davon wieder überdurchschnittliche Anteile von Studenten und Ausländern, angezogen. Dadurch bleibt zunächst die Rendite für nicht modernisierte Gebäude durchaus erhalten; durch die vernachlässigte Pflege der Gebäude verliert das Quartier insgesamt jedoch an Qualität.

Außer den o.g. Entwicklungen, die sich auf einzelne Stadtteile beziehen, gibt es wachsende Nachteile für die Gesamtstadt bzw. die gesamte Bevölkerung. Global betrachtet führt die fortgesetzte Trennung von Wohnungs- und Arbeitsplätzen zu einem steigenden finanziellen und zeitlichen Aufwand für den einzelnen. Die Allgemeinheit dagegen zahlt dafür mit einem zunehmenden Landverbrauch, höherer Umweltbelastung und umfangreicherer öffentlicher Infrastruktur. Die von der Abwanderung betroffene Kommune hat durch die Wohnsitzverlagerung zudem Einkommensverluste für ihren Haushalt hinzunehmen.

Diese aufgezeigten nachteiligen Abwanderungstendenzen aus den innerstädtischen, zentrumsnahen Quartieren können nur abgebaut werden durch eine deutliche Hebung der Wohnqualität. Als entscheidende Faktoren werden hierfür angesehen die allmähliche Anpassung der alten Baustruktur an die neuen Bedürfnisse der Bewohner, die Qualitätsverbesserung der öffentlichen Räume (Straßen, Plätze) und eine hierarchische, auf die gesamte Siedlungsstruktur abgestimmte Verkehrskonzeption.

Besonders der Stadtteil Stühlinger zeichnet sich durch eine hohe bauliche Dichte aus. So leben z.B. in den Blöcken östlich der Eschholzstraße zwischen

Stühlinger Kirchplatz und Lehener Straße auf einer Bruttofläche von ca. 10 ha heute etwa 3000 Menschen. Dies entspricht einer baulichen Dichte von 1,8 bis 2,0 Geschoßflächenzahl. Ein weiteres gravierendes Problem ist der Mangel an Stellflächen für Pkw's. Unter Einschluß der öffentlichen Flächen sind heutzutage lediglich 0,4 bis 0,5 Stellplätze je Wohneinheit vorhanden.

Eine strukturelle Aufwertung im Stadtteil Stühlinger kann nur erreicht werden, wenn

- a) längerfristig der Wohnungsbestand modernisiert wird bzw. neue Wohnungen in angemessener Dichte neu geschaffen werden,
- b) öffentliche Räume neu geordnet werden, d.h. abgestufte Erschließungsstraßen mit einer fußgängerfreundlichen Umgestaltung der reinen Anlieferungsstraßen realisiert werden,
- c) neue Freiflächen bereitgestellt werden sowie
- d) das Parkierungsproblem durch zusätzliche Angebote von Stellplätzen (Quartiersgaragen, private Tiefgaragen) gelöst wird.

Dieses Ziel kann nicht bezogen auf das einzelne Grundstück erreicht werden, sondern muß blockweise durch die Aufstellung von Bebauungsplänen - welche eingebunden sein müssen in eine Gesamtüberlegung - in Angriff genommen werden.

2.3 Städtebauliche Gestaltung

Durch die Verlagerung der Firma Lederle bietet es sich an, für den Block zwischen Egon-, Guntram-, Lehener- und Klarastraße einen Bebauungsplan aufzustellen. Dabei geht die Planung von folgender Grundkonzeption aus:

- a) Bau von neuen Wohnungen anstelle des aufzugebenden gewerblichen Betriebes,
- b) Ausweisung einer Freifläche im Eckbereich Egon-/Guntramstraße als öffentlicher Platz,
- c) Neuordnung des Innenbereich mit dem Versuch, private Grünflächen zu schaffen,
- d) Schaffung von ausreichenden Stellflächen für Pkw's, nicht nur für die Neubebauung sondern auch für die vorhandene Bebauung,
- e) Beruhigung der Egon-, Guntram- und Klarastraße durch bauliche Umgestaltung in eine verkehrsberuhigte Zone,
- f) Aufwertung der öffentlichen Straßenflächen durch Ordnung des ruhenden Verkehrs und durch Baumpflanzungen.

Städtebaulich nimmt der Bebauungsplan die für den Stadtteil Stühlinger typische Blockbebauung auf, wobei jedoch die Hausfronten

- a) durch die Ausbildung eines halbkreisförmigen Platzes im Eckbereich Guntram-/Klarastraße und durch
- b) Einfahrten von der Guntram- und **Egonstraße** zu der Hinterbebauung unterbrochen und somit aufgelockert werden. Dies kommt u.a. auch der besseren Durchlüftung des Quartiers zugute.

Der öffentliche Platz wird durch den Rundbau voll gefaßt und erhält somit eine prägnante und unverwechselbare Gestalt. Im Innenbereich wird eine winkelförmig ausgebildete Hinterbebauung rechtlich gesichert.

Auch in der Gebäudestruktur soll - gesteuert durch die Grundstücksvergabe - die autarke kleine Hauszelle im Bereich der Neubebauung (sog. Stadthautypen) angestrebt werden. Dies bietet sich insbesondere für die vordere Bebauung an, während die rückwärtige Bebauung sich eher für den Geschoßwohnungsbau (z.B. auch im sozialen Wohnungsbau) eignet.

Durch die Festlegung von vertikalen Baugrenzen wird die Gebäudehöhe wie auch die Dachform entsprechend der umgebenden Bebauung vorgeschrieben.

Die erforderlichen Stellplätze müssen in einer gemeinsamen Tiefgarage untergebracht werden, wobei bedingt durch die Grundstücksgröße noch Bedürfnisse des Quartiers mit abgedeckt werden können. Die Zufahrt erfolgt über die Guntramstraße in unmittelbarer Nähe zur Lehener Straße. Da die Lehener Straße als übergeordnete Straße anzusehen ist, sind somit die Wege des quartiersbezogenen Verkehrs dorthin sehr kurz, was einer Beruhigung der übrigen Anliegerstraßen zugute kommt.

2.4 Gliederung der Baugebiete

Um dem Wohnen im Quartier Priorität vor sonstigen, dem Wohnen evtl. schädigenden Nutzungsarten einzuräumen, wurde der gesamte "Lederle-Block" als besonderes Wohngebiet festgesetzt. Entsprechend der angeführten Zielvorstellung (siehe Punkt 2 und 2.3 der Begründung) liegen besondere städtebauliche Gründe vor, die die Festsetzung rechtfertigen, daß oberhalb des Erdgeschosses nur Wohnungen zulässig sind.

2.5 Maß der baulichen Nutzung

Da man aus städtebaulichen Gründen die Baukörper bezüglich der zulässigen Baumasse unabhängig von den künftigen Grundstücksgrenzen bestimmen möchte, wurde auf die Festsetzung von Grundflächenzahlen und Geschoßflächenzahlen verzichtet und statt dessen die zulässige Grund- und Geschoßfläche für jeden einzelnen Baukörper (im Bereich der Neubebauung) bestimmt. Umgerechnet ergibt

dies eine Geschößflächenzahl von 1,6, was den zulässigen Höchstwerten der Baunutzungsverordnung in besonderen Wohngebieten entspricht.

Für die vorhandene Bebauung gelten weiterhin folgende Bestimmungen der Stadt-
bauordnung:

geändert durch den Bebau-
ungsplan in besonderes Wohngebiet

Straßenname	Bauweise nach §	Geschöß- zahl	Trauf- höhe	Hof- größe	Dachgesch. Wohn.gem. LBO	Hinter- u. Seitengeb.	Gewerblich-Betriebs- nach § 57 Gruppe					nur Wohn., keine Läden usw.	Sonderbestimmungen
							Indu- strie	Ge- werbe	Misch- gebiet	einzel. Läden	Lank- stellen		
							I	II	III	IV	V	VI	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lehener Straße 1. Wenzinger- straße bis Eschholzstr.	6 u. 7	4	12,50	II		ja	nein	nein	ja	ja	nein		30° Dach, bei Zeilen- bau keine Hinter- u. Seitengebäude
Egonstraße 1. Ötlich Eschholzstr.	6	3	9,50	II		ja	nein	nein	ja	ja	nein		
Guntramstr.	6	3	9,50	II		ja	nein	nein	ja	ja	nein		
Klarastr.	6	3	9,50	II		ja	nein	nein	ja	ja	nein		48° Dach

3. Verkehr

3.1 Äußere Verkehrserschließung

3.2 Innere Verkehrserschließung

3.3 Fuß- und Radwege

Das vorhandene Straßensystem bleibt unverändert erhalten, wobei jedoch durch die fußgängerfreundliche Umgestaltung der Klara-, Egon- und Guntramstraße eine Verkehrsberuhigung bewirkt werden soll. Die Hinterbebauung wird durch einen privaten Weg, der sowohl an der Egon- und Guntramstraße angebunden ist, erschlossen. Der Durchstich zur Egonstraße erfordert den Abbruch eines älteren Wohngebäudes. Dieser Weg, der überwiegend als Fläche für Kommunikationsmöglichkeiten (u.a. auch Spielweg) dienen soll, kann von der Egonstraße auch in Ausnahmefällen befahren werden.

3.4 Ruhender Verkehr

a) privat

Entsprechend den Richtlinien des Innenministeriums Baden-Württemberg (Garagenerlaß) sind die privaten Stellplätze für die Neubebauung in einer gemeinsamen Tiefgarage nachzuweisen. Darüber hinaus sollen in dieser Garage noch weitere Stellplätze für die Bewohner der Altbebauung

angeboten werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, die angrenzenden Grundstücke im Bereich der Klarastraße mit an die Tiefgarage anzubinden.

b) öffentlich

Im Rahmen der Umgestaltung der Straßen in fußgängerfreundliche Bereiche soll auch der Parkierungsverkehr neu geordnet werden.

3.5 Öffentlicher Nahverkehr

Durch den Bau der Stadtbahnlinie nach Landwasser erhält das Quartier einen hervorragenden Anschluß an das öffentliche Nahverkehrsnetz. Außerdem befindet sich in unmittelbarer Nähe der Hauptbahnhof.

4. Versorgung/Entsorgung

Die öffentlichen Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen sind in den Straßen vorhanden. Im Zuge der Straßenumgestaltung werden diese teilweise saniert.

5. Folgeeinrichtungen

Die öffentliche wie auch private infrastrukturelle Versorgung des Quartiers ist in diesem gewachsenen Stadtteil sichergestellt.

6. Grün- und Freiflächen

Entsprechend der Zielvorstellung des Bebauungsplanes wird durch Festsetzung eines Platzes Ecke Guntram-/Egonstraße sowie von privaten Grünflächen, die bepflanzt werden müssen, die Freifächensituation in diesem verdichteten Stadtteil verbessert. Die vorhandenen zwei Kastanienbäume im künftigen Platzbereich werden durch entsprechende Erhaltungsgebote rechtlich gesichert.

7. Kosten

Die überschlägig ermittelten Kosten (Stand Juni 1981) betragen für den

Straßenbau	905.000,-- DM
Straßenbegleitgrün	100.000,-- DM
Geländeerwerb	450.000,-- DM
(öffentlicher Platz)	
Summe:	1.455.000,-- DM
	=====

8. Städtebauliche Daten

8.1 Flächengliederung

Flächenart	ha	% Bruttobauland	Bemerkungen
Plangebiet			
Bruttobauland	1,76	100	
innere Verkehrserschließung	-,56	32	
öffentlicher Platz	-,06	3	
Bauland	1,14	65	Ecke Guntram-/Egonstraße
gewerbliche Nutzung	-,11	6	angenommen 10 % im WB
Nettowohnbauland	1,03	56	

8.2 Maximale Bebauungsmöglichkeit

Teilgebiet	Fläche qm	überbau- bar qm	= GRZ	Bruttoge- schoßfläche qm	= GFZ	dv. gewerb- liche Nut- zung (10%)	WE
WB (Neube- bauung)							
Vorderge- bäude	5.200	1120		5.500		550	45
Hinterge- bäude		770		3.000		300	25
	5.200	1890	0,36	8.500	1,63	850	ca. 80
WB (Alt- bebauung)	6.200	nach Stadtbauordnung					ca. 120
Insgesamt	11.400						ca. 200

8.3 Bebauungsdichte

WE (durchschnittl. 110 qm je WE) ca. 200 (dv. ca. 120 vorhanden)
EW (3 EW je WE) ca. 600 (dv. ca. 360 vorhanden)

EW/WE je ha Bruttobauland 340/114
EW/WE je ha Nettobauland 526/175
EW/WE je ha Nettowohnbauland 582/194

Bruttogeschoßfläche je EW ca. 35

8.4 Sonstige Werte

Erforderliche private Stellplätze

a) im Bereich der Neubebauung 100 bzw. 200 bei 2 Geschossen bzw. Doppelstockgaragen

b) für die Grundstücke an der Klarastraße 20 bzw. 40 bei 2 Geschossen bzw. Doppelstockgaragen


öffentliche Parkstände ca. 70

9. Bodenordnungsverfahren

Da im Bereich der Neubebauung die Grundstücke bereits von der Stadt erworben wurden, ist kein Bodenordnungsverfahren nach dem BBauG durchzuführen.



Freiburg i.Br., den 26.6.1981
Bürgermeisteramt - Dezernat IV -


(Dr. von Ungern-Sternberg)
Bürgermeister