

STADT BAD DÜRKHEIM

BP - „FRONHOF I“

**BEGRÜNDUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN**

Ausgefertigt
Stadtverwaltung
Bad Dürkheim, ..2.0..03. 01



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Theo Hoffmann', written over a series of horizontal wavy lines.

(Theo Hoffmann)
1. Beigeordneter

Planstand: 10.10.2000/ 21.11.2000/ 30.01.2001

Inhalt

1. Allgemeines
2. Planungsgebiet
3. Einordnung in die übergeordnete Planungen
4. Erforderlichkeit / Ziele und Zwecke des Bebauungsplans
5. Städtebauliches Konzept
6. Zeichnerische und textliche Festsetzungen
7. Städtebauliche Daten

1. Allgemeines

Das geplante Wohngebiet „Fronhof“ stellt den 1. Bauabschnitt des geplanten Stadtteils „Fronhof“, östlich des Stadtkerns zwischen Bahnlinie, Südspange und der vorhandenen Wohnbebauung an der Wasserhohl dar.

Als Ergebnis eines von der Stadt Bad Dürkheim ausgelobten städtebaulichen Ideenwettbewerbs wurde im Jahre 1998 ein Rahmenplan für den geplanten Stadtteil „Fronhof“ entwickelt.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzept baut auf dieser Rahmenplanung auf.

Eine abgestimmte Entwicklung des gesamten Stadtteils und das Zusammenwirken der einzelnen geplanten Bauabschnitte zu einem harmonischen Ganzen ist somit gewährleistet.

2. Planungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt am südöstlichen Rand der Kernstadt von Bad Dürkheim. Es handelt sich um eine leicht nach Nordost geneigte, intensiv genutzte Weinberglage.

Die vorhandenen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen der Kernstadt sowie Bahnhof, Busterminal und Endhaltestelle der Rhein-Hardt-Bahn sind zu Fuß oder mit dem Rad in wenigen Minuten erreichbar.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von insgesamt ca 18,6 ha.

Diese Fläche gliedert sich in

- den engeren Bereich für das geplante Wohngebiet mit einer Fläche von ca. 12,5 ha,
- die Flächen für den geplanten Verkehrsanschlussknoten an die neue B 271 östlicher Bahnlinie mit ca. 3,8 ha und
- die Anbindung des Gebietes für Fußgänger und Radfahrer an die Straße Am Bahnhof im Norden über die Bahn hinweg, mit einer Fläche von ca. 2,3 ha.

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden und Osten
größtenteils durch die vorhandenen Bahnanlagen.

Die Erweiterung des Geltungsbereichs nach Norden und Osten über die Bahn hinweg ermöglicht sowohl die Einbeziehung der geplanten Anbindung des Neubaugebiets Richtung Rathaus/Kurgarten als auch die des Verkehrsanschlusses an die neue B 271.

- Im Süden
durch den bestehenden Feldweg (Fl.St.Nr. 1050/2) auf der Linie Berliner Straße -geplanter Anschluss an die neue B 271.

- Im Westen durch die rückwärtige Bestandsbebauung (2. Baureihe) an der Wasserhohl bzw. an der Nordwestecke durch die Wasserhohl selbst unter Einbeziehung der Einmündung der Straße Am Obstmarkt.

3. Übergeordnete Planungen

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Bad Dürkheim ist der überwiegende Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans als Wohnbaufläche enthalten. Als Pufferzone zur Bahnlinie im Nordosten ist eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ausgewiesen.

Die Fläche nördlich der Bahnlinie ist als Mischbaufläche festgesetzt

Der Bereich des geplanten Anschlussknotens an die neue B 271 ist als Fläche für die Landwirtschaft enthalten.

Zum bestehenden Rahmenplan für den gesamten Stadtteil „Fronhof“ siehe Ziffer 1 der Begründung.

4. Erforderlichkeit und Ziele des Bebauungsplanes

Die Stadt Bad Dürkheim erfüllt in der Region die Aufgaben eines Mittelzentrums und ist Sitz der Kreisverwaltung.

Als Endpunkt der regionalen Entwicklungsachse Mannheim/ Ludwigshafen/ Bad Dürkheim bildet die Stadt Bad Dürkheim in Verbindung mit den vorhandenen Arbeitsplätzen, dem guten Nahverkehrsanschluss und ihrer reizvollen Lage am Rande des Naturparks „Pfälzer Wald“ einen attraktiven Wohnstandort.

Der wirksame Flächennutzungsplan prognostiziert für die Gesamtstadt bis zum Jahre 2010 einen Bevölkerungszuwachs von ca. 3000 Einwohner. Die in diesem Zusammenhang notwendige Ausweisung von neuen Wohngebieten soll zur Stärkung der vorhandenen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen des Stadtkerns in zentrumsnähe erfolgen.

Bedingt durch die Lage, Topographie und Größe nimmt der neue geplante Stadtteil „Fronhof“, und somit auch das Gebiet für den 1. Bauabschnitt „Fronhof I“, eine herausragende Stellung im Rahmen der künftigen Stadtentwicklung ein.

Bei der Konzeption des Bebauungsplanes wurde daher trotz eindeutiger Priorität für eine individuelle Bauweise, auf eine einheitliche Gestaltung im Hinblick auf das Stadt- und Landschaftsbild wert gelegt.

Ein Schwerpunkt der Stadtentwicklung ist der Kur- und Fremdenverkehrsbereich, der sehr stark auf der landschaftlich reizvollen Lage am Haardtrand und dem in den letzten Jahren attraktiver gestalteten Stadtbild aufbaut. Im Rahmen der Stadtsanierung, Dorferneuerung und des Stadtbildpflegefonds wurden große Anstrengungen unternommen, um das zum Teil durch Kriegsschäden und Entwicklungen der 60er und 70er Jahre stark in Mitleidenschaft gezogene Stadtbild, zu verbessern. Als konsequente Fortführung der Verbesserung des Stadt- und Landschaftsbildes einer Kur-, Fremdenverkehrs- und

Weinbaugemeinde, sind die gestalterischen Festsetzungen zur Dachgestaltung zu verstehen.

Neben der möglichen optimalen Verknüpfung des Planungsgebietes mit dem Stadtkern, besonders auch für Fußgänger und Radfahrer, die Beachtung von Landschafts- und Stadtbild (Sichtbeziehungen, Siedlungsränder), soll vor allem die stadttökologisch geprägte Ausrichtung des neuen Gebietes Schwerpunkt der Planung sein. (Klima, Energie, Oberflächenwasser, Freiflächenvernetzung).

Um eine langfristige, geordnete städtebauliche Entwicklung im Planungsgebiet zu erreichen und das im Rahmenplan erarbeitete Leitbild umzusetzen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Der Stadtrat von Bad Dürkheim hat daher den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans „Fronhof I“ gefasst.

5. Städtebauliches Konzept

5.1 Allgemeine Ziele

Grundlage für das städtebauliche Konzept des Gebiets „Fronhof I“ bildet der Rahmenplan für den Gesamtstadtteil „Fronhof“ der im Jahr 1998 erarbeitet wurde. Neben einem einprägsamen Gebietscharakter mit entsprechenden Bauformen und einem familienfreundlichen Wohnumfeld sowie der Beachtung stadttökologischer Gesichtspunkte, ist der direkte und komfortable Anschluss an den Stadtkern mit seinen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen wichtiges Ziel der Planung. Hier wird aus Gründen der Verkehrsvermeidung besonders auch der Fußgänger und Radfahrer in der Planung berücksichtigt.

5.2 Grobgliederung

3 charakteristische Elemente prägen das geplante Baugebiet und schaffen neben einem unverwechselbaren Gebietscharakter eine optimale Orientierung für Bewohner und Besucher im Gebiet:

- A** Die bogenförmige „Allee“ zwischen der Straße Am Obstmarkt und dem Anschluss an die neue B 271 als Erschließungsrückgrat im Gebiet.
- B** Der von Nord nach Süd verlaufende Stadtteilpark als zentrale Spiel- und Erholungsfläche.
- C** Die überschaubaren, verkehrsberuhigten Wohnquartiere mit Baumöglichkeiten für unterschiedliche Wohn- und Eigentumsformen.

5.3 Erschließung/Parkierung

Kfz-Verkehr

Der Anschluss an das innerstädtische Straßennetz erfolgt über die Straßen Am Obstmarkt/ Wasserhohl im Westen und den geplanten Anschlussknoten an die neue B 271 im Osten.

Als verbindendes Element zwischen den Anschlüssen bildet eine bogenförmige von Bäumen gesäumte Straße (Allee) das Erschließungsrückgrat.

Über die geplante Allee bietet sich gleichzeitig die Möglichkeit für eine Anbindung des bestehenden Parkhauses an die B 271.

Um den gebietsfremden Kfz-Verkehr auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren und die Fahrgeschwindigkeiten/ Lärmbelastung zu begrenzen, werden im Verlauf der „Allee“ verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie Fahrbahnversätze, Kreisverkehrsplätze und Belagswechsel im Bereich der wichtigsten Kreuzungspunkte, vorgeschlagen.

Die geplante „Allee“ gliedert sich somit in überschaubare Raumabschnitte ohne ihren Charakter als wichtiges Orientierungselement im Gebiet zu verlieren.

Die Feinerschließung der einzelnen Wohnquartiere erfolgt über verkehrsberuhigte Anliegerstraßen, frei von gebietsfremdem Verkehr.

Fußgänger und Radfahrer

Das straßenbegleitende Fuß- und Radwegenetz wird durch separat geführte Wege in Ost-West und Nord-Süd-Richtung zu einem attraktiven und sicheren Erschließungsnetz ergänzt. Durch einen neuen Steg am Nordrand des geplanten Stadtteilparks über die Bahnlinie hinweg erhält das Gebiet eine zweite, bequeme und sichere Anbindung Richtung Stadtzentrum, Kurgarten und weiterführend auch zum Schulzentrum.

ÖPNV

Bahnhof, Busbahnhof und Endhaltestelle der Rhein-Haardt-Bahn sind in wenigen Gehminuten erreichbar.

Die Straßenbreite der geplanten „Allee“ berücksichtigt die eventuelle Einrichtung einer Stadtbusverbindung durch den Stadtteil „Fronhof“.

Öffentliche und private Stellplätze

Parkmöglichkeiten für Besucher sind in Form von separaten Parkstreifen entlang der „Allee“ und der geplanten Nord-Süd verlaufenden Erschließungsstraße im westlichen Gebietsteil angeordnet.

Im Bereich der Anliegerstraßen sind die Querschnitte so bemessen, dass unter Beachtung der Grundstückszufahrten im Straßenraum geparkt werden kann. Private Stellplätze werden in Form von Garagen, überdachten Stellplätzen (Carports) und als offene Stellplätze angeboten. Die Parkierung liegt weitgehend am oder im Haus oder in unmittelbarer Nähe.

5.4 **Bebauung und Freiraum**

Das Gebiet gliedert sich in überschaubare, klar ablesbare Wohnquartiere mit jeweils eigenem Charakter und der Möglichkeit für die Realisierung unterschiedlicher Wohn- und Eigentumsformen.

Neben Reihen- und einer geringen Zahl an Mehrfamilienhäusern wird aufgrund des großen Nachfragedrucks auch eine bedeutende Zahl an Einzel- und Doppelhäusern ausgewiesen.

Durch die Gruppierung der Einzelhäuser zu kompakten Wohnquartieren entstehen auch hier, wie im übrigen Gebiet, klar gefasste und somit für den Bewohner erlebbare öffentliche Straßen und Platzräume.

Bei der Bebauung handelt es sich überwiegend um 1-2 geschossige Gebäude mit der Möglichkeit für ein ausgebautes Dachgeschoss.

2-3 geschossige Gebäude sind zur stadträumlichen Betonung entlang der „Allee“, am westlichen Gebietseingang beim Parkhaus und am Ostrand des Stadtteilparks vorgesehen.

Als zentraler Freiraum für Spiel und Erholung bildet der geplante Stadtteilpark die „Grüne Mitte“ des Gebietes mit einer Kfz-freien attraktiven Fuß-/Radwegverbindung Richtung Kurgarten. Darüber hinaus bieten die geplanten verkehrsberuhigten Anliegerstraßen interessante Möglichkeiten als Spielfläche und Treffpunkt für die Anwohner.

5.5 **Stadtökologie**

Das geplante Bau- und Freiflächenkonzept berücksichtigt die spezifischen natürlichen Gegebenheiten im Planungsgebiet.

Ziel ist es, den Eingriff in den Naturhaushalt zu minimieren und Möglichkeiten für einen, zumindest teilweisen, ökologischen Ausgleich innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans zu schaffen:

- Vernetzung der geplanten Grünflächen im Sinne eines Freiflächen und Biotopverbundes.
- Entwicklung eines integrierten Systems für die Regenwasserbewirtschaftung.
- Einbindung des Gebietes in die Landschaft durch Planung eines grünen Ortsrandes nach Norden und Osten in Form eines Gehölzgürtels.
- Ausrichtung der Baugruppen/Gebäudelängsseiten größtenteils zwischen Südwest und Südost für eine optimale Nutzung der Sonnenenergie.
- Entwicklung eines Pilotprojektes „solares und ökologisches Bauen“ im Kernquartier östlich des Stadtteilparks.
- Festsetzung weiterer ökologischer Maßnahmen im Bebauungsplan wie:

Verwendung wasserdurchlässiger Beläge für Wege, Plätze, Zufahrten und offene Stellplätze.

Bau von Zisternen zur Regenwassernutzung in Haus und Garten.

5.5.1 Niederschlagswasserbewirtschaftung

Das anfallende Niederschlagswasser soll im Baugebiet Fronhof mittels einer Niederschlagswasserbewirtschaftung, d.h. mittels Verdunstung, Versickerung und Verbrauch in Haus und Garten vollständig im Gebiet entsorgt werden.

Bei den vorliegenden Bodenverhältnissen mit einem Durchlässigkeitsbeiwert (kf-Wert) von $1,6 \times 10^{-5}$ m/s ergeben sich Sickerraten für Niederschlagswasser in den Untergrund die einen technisch und wirtschaftlich sinnvollen Bau von Versickerungsanlagen ermöglichen.

Über ein hierarchisch gegliedertes, vernetztes System von Rinnen, Mulden/Rigolen wird das anfallende Niederschlagswasser von öffentlichen Straßen und Wegen parallel zum Erschließungsnetz zurückgehalten, verdunstet und versickert bzw. zeitversetzt in großflächige Rückhalte- und Versickerungsbereiche am nördlichen und östlichen Gebietsrand bzw. innerhalb des zentralen Stadtteilparks eingeleitet.

Die Versickerung/Nutzung des Niederschlagswassers von privaten Dachflächen, Wegen, Zufahrten und sonstigen Freiflächen erfolgt dezentral auf den jeweiligen Grundstücken.

Abhängig von der jeweils vorhandenen unversiegelten Grundstücksfläche wird die Versickerung über Sickermulden bzw. Zisternen/Sickerschächte vorgeschlagen. Für den privaten Verbrauch in Haus und Garten werden gesonderte Zisternen vorgesehen.

6. Zeichnerische und textliche Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung

Die Art der baulichen Nutzung wird wie folgt festgesetzt:

- Im Bereich des westlichen Gebietseingangs beim Parkhaus und nördlich der Bahnlinie Mi - Mischgebiet.
- In den Gebieten zu den Bahnanlagen im Norden und Osten sowie entlang der bogenförmigen Erschließungsallee WA - Allgemeines Wohngebiet.
- In den Bereichen südlich und westlich der geplanten Reihenhäuser parallel zur Erschließungsallee als WR – Reines Wohngebiet.

Die in den WA - Bereichen nach § (4) 3 ausnahmsweise zulässigen Nutzungen,

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe
- Anlagen für Verwaltung
- Gartenbaubetriebe
- Tankstellen

sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

Begründung:

Das Gebiet „Fronhof I“ soll überwiegend dem ruhigen, kernstadtnahen Wohnen dienen.

Sämtliche Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sind vom Gebiet aus in wenigen Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar und können so problemlos von den künftigen Fronhofbewohnern genutzt und an ihrem innerstädtischen Standort gestärkt werden.

Dem Einfluss von Bahn- und Kfz.-Verkehr auf das Wohnen wird durch die festgesetzte Gebietsgliederung in WR, WA und Mi Rechnung getragen.

6.1.1 Nebenanlagen

Nebenanlagen in Form von Gebäuden im Sinne des § 14 (1) BauNVO sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Mülltonnenschränke, Geräteräume und Gartenlauben sind auch außerhalb der überbaubaren Fläche zulässig.

Begründung:

Neben den Hauptgebäuden, Garagen und Carports, prägen vor allem die untergeordneten privaten Nebenanlagen das Orts- und Straßenbild von Wohngebieten.

Die Zulässigkeit von optisch wirksamen, gebäudeartigen Nebenanlagen wird daher außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche auf die notwendigen, das Wohnen ergänzende Nebenanlagen beschränkt.

Zusammen mit den Festsetzungen bezüglich Garagen und Carports und Einfriedungen kann hiermit das Orts- und Straßenbild entsprechend dem städtebaulichen Konzept gestaltet werden.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die GRZ, GFZ, die Zahl der Vollgeschosse sowie die Gebäudehöhe bestimmt.

Die Zahl der Vollgeschosse und Gebäudehöhen werden als Höchstgrenze festgesetzt.

Begründung:

Die Höhenentwicklung und das Bauvolumen (in Verbindung mit den festgesetzten Baufenstern und der Bauweise) der geplanten Gebäude kann so entsprechend dem städtebaulichen Konzept und im Hinblick auf die herausragenden Stellung im Stadt- und Landschaftsbild sicher festgelegt werden.

6.3 **Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche**

Die Bauweise wird neben der Festsetzung als offene Bauweise auch als abweichende Bauweise festgesetzt.

Begründung:

Die Festsetzung einzelner Bereiche für Einzel-/Doppelhäuser mit Beschränkung der Gebäudelänge sowie Hausgruppen soll entsprechend des städtebaulichen Gesamtkonzeptes eine kleinteilige Baustruktur mit Einzelhauscharakter in den Randbereichen und dichteren Strukturen an den Gebietseingängen und im Gebietskern sichern.

Mit der Ausweisung von Sonderbauformen, wie einer Haus – Hof – Bebauung im Bereich WA 6, sollen neben den geplanten Reihenhäusern weitere Formen verdichteter Einfamilienhausgruppen ermöglicht werden.

Die Ausweisung von in der Tiefe begrenzten, langgestreckten Baufenstern bietet dennoch die notwendige Flexibilität in der Anordnung der Einzelhäuser und der Aufteilung der Hausgruppen.

6.4 **Flächen für private offene/ überdachte Stellplätze und Garagen**

Garagen, Tiefgaragen und offene/ überdachte Stellplätze (Carports) sind teilweise nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche und in den eigens dafür ausgewiesenen Flächen möglich.

In den dichter bebauten Teilgebieten wird die Errichtung von Garagen und Carports außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche auf eigens ausgewiesene Flächen beschränkt.

Im Bereich der geplanten Reihenhäuser werden zusätzlich auch offene Stellplätze aus städtebaulichen Gründen kompakt zusammengefasst.

Bei den geplanten Mehrfamilienhäusern am Stadtpark sollen die privaten Grünbereiche zwischen den Gebäuden von privaten Stellplätzen freigehalten werden. Notwendige offene Stellplätze auf den Baugrundstücken sind daher nicht zulässig.

Begründung:

Siehe Ziffer 6.1.1 Nebenanlagen.

6.5 **Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden**

In den durch entsprechenden Eintrag in die Nutzungsschablone im Lageplan gekennzeichneten Bereichen sind pro Wohngebäude maximal 2 Wohneinheiten bei mindestens 200 m² Grundstücksfläche/Wohneinheit zulässig.

Bei Hausgruppen in den Bereichen WA 3, WA 4, WA 5 sowie WR 3 bei mindestens 75 qm Grundstücksfläche/ Wohneinheit.

Begründung:

Das Gebiet Fronhof soll neben verdichteten Wohnformen (Reihenhäuser, Mehrfamilienhäuser) im Gebietskern und an den Gebietseingängen eine bedeutende Anzahl von freistehenden Einfamilien- und Doppelhäuser mit einem entsprechenden familienfreundlichen Wohnumfeld bieten. Dies soll durch die Ausweisung attraktiver öffentlicher Räume erreicht werden.

Neben zusammenhängenden öffentlichen Grünflächen sind dies vor allem die öffentlichen Straßen und Platzflächen, die neben der Erschließungsfunktion für den Kfz.-Verkehr vor allem auch Spiel- und Aufenthaltsort für die Bewohner werden sollen.

Die mit dem unkontrollierten Bau von Wohneinheiten (Mehrfamilienhäuser auf gepl. Einfamilienhaus-Grundstücken) einhergehende Erhöhung der Verkehrsbelastung und dem damit verbundenen erhöhten Parkdruck in den geplanten Wohnstraßen würde diesem Ziel widersprechen.

6.6 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Im Bereich der geplanten Wohnquartiere werden sog. Mischverkehrsflächen (keine Trennung der Verkehrsarten - Fuß-/Rad-/Kfz.-Verkehr) ausgewiesen.

Begründung:

Hier soll durch eine besondere Gestaltung das gleichberechtigte Nebeneinander von Spiel- und Aufenthaltsfunktion und der Funktion als Fahrerschließung betont werden (siehe auch Ziffer 6.5).

6.7 Öffentliche Grünflächen

Mit dem zentralen von Nord nach Süd verlaufenden Stadtteilpark, der im Norden und Nordosten festgesetzten grünen Pufferzone zur Bahnlinie und der begleitenden Begrünung im öffentlichen Straßenraum, wird ein zusammenhängendes verbindendes Grünnetz festgesetzt.

Begründung:

Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen haben neben der Funktion als Naherholungs- und Spielfläche für die Bewohner entsprechend dem städtebaulichen Gesamtkonzept auch wichtige stadökologische Aufgaben im Gebiet selbst und in Bezug auf die Gesamtstadt zu erfüllen. (Belüftung, Regenwasserableitung/-versickerung, Biotopverbund, Landschaftsbild ...)

6.8 Grünordnerische Festsetzungen und Ausgleichsmaßnahmen

Die geplante Bebauung im Gebiet Fronhof I stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Die Bewertung der Eingriffe wurde im Rahmen des parallel zum Bebauungsplan „Fronhof I“ aufgestellten Grünordnungsplans vom Oktober 2000 vorgenommen. Die für die Umsetzung der vorgeschlagenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen notwendigen Festsetzungen und Hinweise wurden unter

Ziffer B I.9, 10, 13 sowie unter Ziffer B II. 3. in den Textteil des Bebauungsplans integriert.

Für den nicht innerhalb des Bebauungsplangebietes möglichen Ausgleich der Eingriffe wurden im „Dürkheimer Bruch“ Ersatzmaßnahmen festgesetzt.

7. Örtliche Bauvorschriften

Im Bebauungsplan wurden verschiedene Festsetzungen zur äußeren Gestaltung der geplanten baulichen Anlagen getroffen.

Diese betreffen vor allem Form, Farbe und Material der Dachlandschaft, die äußere Gestalt von Garagen und Carports sowie Art und Dimension der Einfriedungen der Baugrundstücke zum Nachbarn und zum Straßenraum.

Begründung:

Diese Festsetzungen tragen der gebietsprägenden Rolle der Dachlandschaft, der Garagengestaltung und der verwendeten Einfriedungen Rechnung.

Trotz der zu erwartenden Vielfalt der Architektursprache bei den künftigen Einzelbauvorhaben soll durch o.g. gestalterische Festsetzungen ein harmonisches Straßen- und Ortsbild gewährleistet werden.

Neben dem einprägsamen städtebaulichen Grundgerüst (siehe Ziffer 5.2) soll durch einheitliche Gestaltungselemente ein neues Stadtgebiet mit unverwechselbarem Charakter entstehen (siehe auch Ziffer 4).

8. Städtebauliche Daten


Öffentliche Grünflächen:	ca.	1,50 ha
Öffentliche Erschließung:	ca.	2,58 ha
Nettobauland:	ca.	8,41 ha

Umlegungsgebiet	ca.	12,49 ha
Sonderfläche Bahn	ca.	2,25 ha
Sonderfläche neuer Anschluß B 271	ca.	3,86 ha

Gesamtfläche Bebauungsplan „Fronhof“	ca.	18,6 ha
--------------------------------------	-----	---------

=====

Aufgestellt,
Stuttgart, 10.10.2000/ 21.11.2000/ 30.01.2001


ARP / Schneider