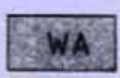




ZEICHENERKLÄRUNG


Art der baulichen Nutzung

	Allgemeines Wohngebiet
	Mischgebiet




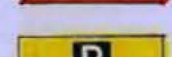


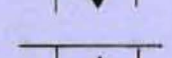
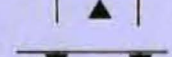


Maß der baulichen Nutzung

II	Zahl der Vollgeschosse (als Höchstgrenze)
TH	Traufhöhe
FH	Firsthöhe
0.3	Grundflächenzahl
1.200	Grundfläche
	Geschoßflächenzahl



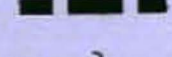
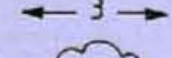

Bauweise

o	offene Bauweise
b	besondere (abweichende) Bauweise
max. 30	Dachneigung
	Baulinie
	Baugrenze

Verkehrsflächen

	Straße
	Radweg
	Gehweg
	öffentlicher Parkplatz
	Fläche für TGa Tiefgarage GGa Gemeinschaftsgaragen GSt Gemeinschaftsstellplätze
	Zufahrt zur Tiefgarage
	Ausfahrt aus der Tiefgarage
	Einfahrtsbereich (z.B. Anlieferung)
	Bereich ohne Ein- und Ausfahrt
	Geh-, Fahr- oder Leitungsrechte, gr, fr, lr

Sonstige Festsetzungen

	öffentliche Grünfläche
	Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
	Maße in Meter
	Fläche mit Bindung zur Erhaltung von Sträuchern
	Fläche für Lärmschutzeinrichtungen

FÜLLSCHEMA DER NUTZUNGSSCHABLONE

Art der Nutzung	Zahl der Vollgeschosse TH , FH
GR oder GRZ	GF oder GFZ
Bauweise	Dachneigung TH

SATZUNG

A. RECHTLICHE GRUNDLAGE

Aufgrund der §§ 1, 2 und 8-10 des Baugesetzbuches, der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNutzungsverordnung), § 73 der Landesbauordnung für Baden - Württemberg in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden - Württemberg in der jeweils gültigen Fassung hat der Gemeinderat den Bebauungsplan

„ HOSCHKET „

als Satzung beschlossen.

§ 1 Räumlicher Geltungsbereich:

Der räumliche Geltungsbereich ergibt sich aus der Festsetzung im Plan (§ 2 Ziff. 1)

§ 2 Bestandteile des Bebauungsplanes:

1. Zeichnerische Festsetzungen

2. Schriftliche Festsetzungen

Als Anlage ist eine Begründung beigelegt.

§ 3 Inkrafttreten:

Diese Satzung tritt am Tage ihrer Bekanntmachung in Kraft.

B. TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

1. Planungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 1 BauGB und BauNVO)

1.1 Bauliche Nutzung

1.1.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Ziff. 1 BauGB)

- Allgemeines Wohngebiet WA (§ 4 BauNVO)
- Mischgebiet MI (§ 6 BauNVO)

a) Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 und § 6 Abs. 3 BauNVO sind gem. § 1 Abs. 6 BauNVO nicht zulässig.

b) Die Errichtung von Einzelhandels- und Handelsbetrieben mit Verkauf an Endverbraucher ist gem. § 1 Abs. 5 BauNVO nur zulässig, wenn von diesen Betrieben keine nachteiligen Auswirkungen auf die Struktur und die Versorgungsfunktion des Stadtzentrums zu erwarten sind. Ausgeschlossen sind insbesondere folgende Branchen: Nahrungs- und Genussmittel einschließlich des Ernährungshandwerks, Drogeriewaren (u.a. Wasch- und Putzmittel, Kosmetika), Oberbekleidung, Kürschnerwaren, Haushaltsgeräte und Haushaltswaren, Fotowaren, Papier- und Schreibwaren, Bücher, Spielwaren, Uhren, Schmuck- und Silberwaren, Musikalien.

c) Anlagen und Einrichtungen nach § 6 Abs. 2 Ziff. 8 BauNVO sind gem. § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig.

1.1.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Ziff. 1 BauGB)

a) Grundflächenzahl GRZ, Grundfläche GR und Geschoßflächenzahl GFZ (§§ 19 und 20 BauNVO) entsprechend den Planeinschriften.

b) Zahl der Vollgeschosse (§ 20 BauNVO) entsprechend den Planeinschriften.

c) Höhe baulicher Anlagen (§ 18 BauNVO)
Im Mischgebiet (MI) darf die Wandhöhe/Traufhöhe (Schnittpunkt der Außenwand mit der Unterkante Dachsparren) bezogen auf die Gehweghinterkante max. 7,5 m und im Allgemeinen Wohngebiet (WA) bei 2 Vollgeschossen max. 6,5 m und bei einem Vollgeschoß -hier bezogen auf die Erdgeschoßfußbodenhöhe, die max. 0,6 m über Gehweghinterkante liegen darf- max. 3,8 m betragen. Die Firsthöhe darf im Mischgebiet (MI) max. 13,5 m über Gehweghinterkante betragen.

1.1.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Ziff. 2 BauGB und §§ 22 und 23 BauNVO)

a) Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) wird gem. § 22 Abs. 2 BauNVO die offene Bauweise festgesetzt.

b) Im Mischgebiet (MI) wird eine abweichende (besondere) Bauweise dergestalt festgesetzt, daß die Bebauung grundsätzlich in der offenen Bauweise zu errichten ist, im nordöstlichen Teil des Gebietes jedoch innerhalb der Baugrenze bis an die Grundstücksgrenze gebaut werden darf.

1.1.4 Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 4 BauGB und §§ 12 und 14 BauNVO)

a) Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) sind Garagen, Stellplätze und Nebenanlagen bis 20 m³ auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

b) Im Mischgebiet (MI) sind Garagen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Die Zufahrt zur Tiefparkierung darf nur von der Schwetzingener Straße aus erfolgen.

1.2 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 21 BauGB)

Auf den im Plan gekennzeichneten Flächen sind zugunsten der jeweiligen Versorgungsträger entsprechende Rechte einzutragen.

1.3 Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Ziff. 24 BauGB)

a) Auf den im Plan gekennzeichneten Flächen sind Anlagen oder Einrichtungen zum Schutz gegen Verkehrslärm zulässig.

b) Im Mischgebiet (MI) gegenüber dem Neuen Sträßel und der Schwetzingener Straße sowie im Allgemeinen Wohngebiet (WA) gegenüber dem Neuen Sträßel sind die Außenfassaden der Gebäude gem. DIN 4109 dem Lärmpegelbereich III entsprechend auszubilden. Der Nachweis ist vom Bauherrn im Rahmen des Baugenehmigungs- bzw. Kenntnisgabeverfahrens gegenüber dem Baurechtsamt zu führen.

1.4 Flächen mit Bindung für Bepflanzung (§ 9 Abs. 1 Ziff. 25 b BauGB)

a) Im Mischgebiet (MI) sind Flach- oder Staffeldachbereiche mit Erde zu überdecken und zu bepflanzen (Rasen, Sträucher o.ä.). Die nicht überbauten Teile der Tiefgarage sind ebenfalls mit mind. 0,5 m Erde zu überdecken und mit Sträuchern, Hecken und Rasen zu bepflanzen.

b) Im Allgemeinen Wohngebiet (WA) sind die nicht überbauten Teile der Grundstücke, soweit sie nicht als Stellplätze benötigt werden, mit standortgerechten Pflanzen und Gehölzen zu bepflanzen.

c) Auf den im Plan gekennzeichneten Flächen sind die vorhandenen Sträucher zu erhalten und zu pflegen.

1.5 Flächen mit umweltgefährdenden Stoffen (§ 9 Abs. 5 BauGB)

Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist nicht auszuschließen, daß bei Ausgrabungsarbeiten schwermetallbelastete Bachsedimente aus dem historischen Bergbau angetroffen werden. Es sind vom jeweiligen Bauherrn die entsprechenden Untersuchungen zu veranlassen und in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde bzw. der Unteren Abfallbehörde beim Rhein-Neckar-Kreis die zu treffenden Maßnahmen abzustimmen.

2. Örtliche Bauvorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB und § 74 LBO)

2.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen (§ 74 Abs. 1 Ziff. 1 LBO)

Als Dachform ist grundsätzlich das Satteldach festgesetzt. Als Ausnahme ist Walmdach, versetztes Pultdach oder eine andere dem Satteldach verwandte Form zulässig.

2.2 Werbeanlagen (§ 74 Abs. 1 Ziff. 2 LBO)

Werbeanlagen sind grundsätzlich nur an der Stätte der Leistung zulässig (ausgenommen Sammelhinweisschilder). Werbeanlagen sind so auszuführen, daß von ihnen keine Blendwirkung auf die umgebenden Straßen ausgeht.

2.3 Einfriedigungen (§ 74 Abs. 1 Ziff. 3 LBO)

Einfriedigungen gegenüber öffentlichen Flächen dürfen als Mauern max. 0,3 m und eine Gesamthöhe von 0,8 m nicht überschreiten.

2.4 Zahl der Stellplätze bei Wohnungen (§ 74 Abs. 2 Ziff. 2 LBO)

Für Wohnungen ab 50 m² Wohnfläche sind 1,5 Stellplätze und für Wohnungen ab 100 m² Wohnfläche 2 Stellplätze nachzuweisen.

Hinweis:

Bei Ausgrabungsarbeiten besteht die Möglichkeit, daß Funde entdeckt werden. Diese sind gem. § 20 DSchG unverzüglich dem Landesdenkmalamt und der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Der Fund und die Fundstelle sind bis zu 4 Werktagen nach der Meldung in unverändertem Zustand zu belassen, sofern nicht das Landesdenkmalamt einer Verkürzung der Frist zustimmt. Auf die Strafbestimmungen des § 27 DSchG wird verwiesen.

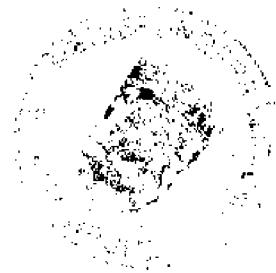
B E G R Ü N D U N G

Z U R

3. Ä n d e r u n g

des Bebauungsplanes "Zwischen den Wegen"

(Hoschket)



Inhaltsverzeichnis:

	Seite:
1. Allgemeines	3
2. Nutzung	4
2.1 Bisherige Nutzung	4
2.2 Zukünftige Nutzung	4
3. Bebauung	5
4. Erschließung und Grünordnung	5
5. Kosten	6
6. Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens	6

1. Allgemeines

- 1.1 Der Bebauungsplan "Zwischen den Wegen, Dörnigsgärten, Untere Bohn" wurde vom Regierungspräsidium Karlsruhe mit Erlaß Nr. 13-24/0220/51 am 15.6.1970 genehmigt. Dieser Bebauungsplan umfaßt u.a. den Bereich zwischen der ehemaligen Bahnlinie Wiesloch/Walldorf - Wiesloch Stadt, der ehemaligen L 548 (Schwetzinger Straße), der ehemaligen B 39 (Neues Sträßel) und der Straße "In den Breitwiesen". Der südliche Teil ist als Gewerbegebiet (GE), der nördliche Teil als Wohngebiet (WA und WR) festgesetzt.
- 1.2 Aufgrund der beiden klassifizierten Straßen B 39 und L 548 wurden die Baugrenzen zu diesen Straßen im Abstand von 20 m zur Fahrbahnkante festgesetzt. Ferner wurde ein Sichtwinkel unter Zugrundelegung der Geschwindigkeiten 60 km/h bzw. 80 km/h festgesetzt. Nach Fertigstellung der Umgehungsstraßen wurden beide Straßen abgestuft, es handelt sich nunmehr um Innerortsstraßen.
- 1.3 Der südliche Bereich des obengenannten Teilgebietes (Gewerbegebiet) wurde durch die Bebauungsplanänderung vom 9.7.1987 (Rechtskraft) geändert. Verschiedene Nutzungen, wie z.B. Handel und Einzelhandel, der die Innenstandortlage gefährdet, wurden ausgeschlossen. Die Baugrenzen gegenüber der ehemaligen B 39 sind bis auf 5 m an die Grundstücksgrenzen herangerückt worden.
- 1.4 Die Kreuzung Schwetzinger Straße/Alte Heerstraße/Neues Sträßel ist sehr großzügig ausgebaut, zum Teil befinden sich im Kreuzungsbereich vier bis fünf Fahrspuren. Ferner ist die Kreuzung voll signalisiert, bedingt durch die Straßenbreiten und die Übersichtlichkeit wird im Kreuzungsbereich die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bzw. 30 km/h teilweise überschritten. Die Führung der Radwege und der Fußgänger ist ungünstig, durch Wartezeiten an der Signalanlage werden unter anderem auch Verstöße provoziert.
- 1.5 Um den Verkehrsfluß zu ordnen, die gefahrenen Geschwindigkeiten im Kreuzungsbereich zu drosseln, dabei jedoch die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nicht herabzusetzen, ist vorgesehen, einen Kreisverkehr anstelle der signalisierten Kreuzung zu bauen. Hierdurch kann eine wesentliche Verbesserung auch für den Fußgänger- und Fahrradverkehr erreicht werden. Die bautechnischen Details sind einem separaten Entwurf vorbehalten, der bereits erstellt ist, und auf dessen Grundlage (RE-Entwurf) Genehmigungs- und Zuschußanträge gestellt wurden. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs ist dieser Begründung als Anlage beigefügt.
- 1.6 Der Kreisverkehr benötigt gegenüber der heutigen Kreuzung weniger Fläche, so daß für die verbleibenden Restflächen, insbesondere südöstlich des Kreisverkehrs, planungsrechtliche Aussagen erforderlich sind. Diese Flächen können den Städteingang von Westen her markieren und zu einer städtebaulichen Aufwertung des Gebietes führen. Durch eine gewisse Torwirkung wird der "Beginn der Stadt" deutlicher als bisher, was wiederum zur Verkehrsberuhigung beitragen wird.

2. Nutzung

2.1 Bisherige Nutzung

Der Teil südlich der Schwetzingen Straße, östlich des Neuen Sträßchens ist als Wohngebiet (WA bzw. WR) festgesetzt, der Abstand der Bebauung zu den obengenannten Straßen beträgt 20 m. Zwischen der Carl-Benz-Straße, der Gottlieb-Daimler-Straße und der Straße Zwischen den Wegen setzt der Bebauungsplan von 1970 eingeschossige Bebauung fest. Hier wurde über eine Befreiung bereits eines der sechs betroffenen Grundstücke durch Aufstockung zweigeschossig bebaut.

Südöstlich der Kreuzung setzt der Bebauungsplan von 1970 einen kleinen öffentlichen Parkplatz mit sechs Stellplätzen um den Wendehammer, sowie im Sichtwinkel eine großzügige Grünfläche fest. Der tatsächliche Ausbau erfolgte jedoch in Form eines großzügigen Parkplatzes am Ende der Carl-Benz-Straße, der in der vorhandenen Größe aber nicht benötigt wird. Eingerahmt wird dieser Parkplatz von einer Heckenreihe.

Nordöstlich der Kreuzung endet die Albert-Schweitzer-Straße in einem Wendekreis, der jedoch zum Großteil von den Anwohnern als Parkplatz benutzt wird. Die Albert-Schweitzer-Straße ist als Sackgasse ausgebaut.

2.2 Zukünftige Nutzung

Durch den Bau des Kreisverkehrs entstehen Flächen südöstlich der bisherigen Kreuzung, die baulich genutzt werden können. Vorgesehen ist, diesen Bereich als Mischgebiet festzusetzen, wobei bestimmte Nutzungen ausgeschlossen werden.

Mit großem Aufwand wurde im Rahmen der Altstadtsanierung der Einkaufsschwerpunkt Innenstadt ausgebaut. Durch den konsequenten Ausschluß von großflächigen Einzelhandelsbetrieben am Stadtrand ist dieser zentrale Einkaufsmittelpunkt ein sehr vitales und strukturell hochwertiges Zentrum geblieben. Die verbrauchernahe Versorgung, die gerade für nichtmotorisierte Mitbürger von enormer Bedeutung ist, funktioniert. Um dieses sehr sensible Gefüge, sowie die Ziele der Altstadtsanierung nicht zu gefährden, werden im Mischgebiet einzelne, innenstadtrelevante Branchen der ansonsten im Mischgebiet zulässigen Einzelhandelsnutzungen ausgeschlossen. Ein solcher Ausschluß ist auch in den angrenzenden Gewerbegebiets-Bebauungsplänen festgesetzt.

Um Störungen für die benachbarte Wohnnutzung auszuschließen werden auch Vergnügungsstätten im Mischgebiet nicht zugelassen.

Nordöstlich der heutigen Kreuzung soll sowohl den Anwohnern der Albert-Schweitzer-Straße, als auch gegebenenfalls für das geplante Mischgebiet die Möglichkeit zur Herstellung von Gemeinschaftsgaragen und Gemeinschaftsstellplätzen gegeben werden. Die Albert-Schweitzer-Straße wird abgehängt, damit kein gebietsfremder Verkehr in diese Sackgasse einfährt. Der neue Garagenhof soll direkt an die Schwetzingen Straße angeschlossen werden.

3. Bebauung

Auf dem Mischgebietsgrundstück soll eine Bebauung mit zwei bis drei Geschossen zulässig sein; die Traufhöhe ist mit 7,5 m, die Firsthöhe mit 13,5 m festgesetzt. Die vorhandene Bebauung an der Carl-Benz-Straße weist Traufhöhen von 6,2 - 7,0 m und Firsthöhen von 9,6 - 10,0 m auf. Daraus ergibt sich für das Mischgebiet bei einer gesamtüberbaubaren Fläche von 1.200 qm und einer Bautiefe von 20 m im Erdgeschoß und 17 m im Obergeschoß eine gestalterische Freiheit, die einen städtebaulichen Akzent am Stadteingang auch durch entsprechende Fassadengestaltung ermöglicht. Trotzdem wird die neue Bebauung nicht zu dominant. Dachform und -neigung sind der Umgebungsbebauung angepaßt, größere Terrassen- oder Flachdachteile sind zu begrünen.

Während der Offenlage des Planentwurfes wurde von Anwohnern die Befürchtung geäußert, daß der Parkdruck auf die Carl-Benz-Straße aus dem Mischgebiet zu weiteren Belästigungen führe, wenn entsprechend der LBO '96 pro Wohnung nur noch ein Stellplatz nachgewiesen werden muß. Der Bebauungsplan setzt deshalb fest, daß abhängig von der Wohnungsgröße bis zu 2 Stellplätze/Wohnung nachzuweisen sind.

Für die beiden Flurstücke Nr. 11394 und 11419 ergeben sich erweiterte Bebauungsmöglichkeiten durch Verschieben der westlichen Baugrenze auf 5 m gegenüber dem Neuen Sträbel, hier sind auch Leitungsrechte für vorhandene Leitungstrassen eingetragen.

Im Bereich zwischen Carl-Benz-Straße, Gottlieb-Daimler-Straße und Zwischen den Wegen wird die Wandhöhe (Traufhöhe) gegenüber dem bisherigen Bebauungsplan um ca. 0,5 m erhöht, um einen entsprechenden Dachgeschoßausbau zu ermöglichen. Die im ersten Planentwurf vorgesehene Erhöhung der Zahl der Vollgeschosse von eins auf zwei wurde von den Eigentümern nicht befürwortet.

Das Mischgebiet und die Erweiterungsflächen des Allgemeinen Wohngebietes liegen näher an den beiden Straßen "Schwetzinger Straße" und "Neues Sträbel", sodaß die Lärmbelastung bei der Bebauung zu berücksichtigen ist. Der Bebauungsplan setzt deshalb fest, daß für die entsprechenden Außenwände gemäß DIN 4109, Lärmpegelbereich III passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen sind.

4. Erschließung und Grünordnung

Die Carl-Benz-Straße soll als reine Anliegerstraße weiter bestehen bleiben, eine Erschließung des neu geschaffenen Mischgebietes über die Carl-Benz-Straße ist aus Gründen der Wohnruhe nicht angezeigt. Der Bebauungsplan setzt deshalb ein Zu- und Ausfahrtsverbot sowohl für den Bereich der Carl-Benz-Straße als auch für den Kreisverkehr fest. Die Erschließung sowohl einer möglichen Tiefparkierung als auch die Anlieferung sollen von der Schwetzinger Straße aus erfolgen. Während der Offenlage wurden erhebliche Bedenken gegen eine Konzentration der Zufahrten zur Schwetzinger Straße vorgetragen. Unter Abwägung aller Belange wurde deshalb die Ausfahrt aus der Tiefgarage zum Neuen Sträbel hin festgesetzt.

Zur Erschließung des Grundstücks Flurstück-Nr. 11394 wird die Carl-Benz-Straße als Stichstraße verlängert, gegenüber den vorhandenen Garagen am bisherigen Parkplatz ist ein Wendekreis mit einem Durchmesser von 16 m vorgesehen. An diesem Wendehammer sind als Ersatz für die sechs im Bebauungsplan von 1970 festgesetzten öffentlichen Stellplätze zehn neue vorgesehen. Von der Carl-Benz-Straße zur Schwetzin-

ger Straße und zum Neuen Sträßel sind lediglich Fuß- und Radwegeverbindungen geplant.

Die Anwohner der Reihenhäuser auf der Nordseite der Carl-Benz-Straße regten an, daß gegenüber der Schwetzingener Straße eine Abschirmung gegenüber Verkehrslärm sinnvoll sei. Das Verkehrsaufkommen, das für das Jahr 2005 mit ca. 12.000 Kraftfahrzeugen pro Tag errechnet wurde, rechtfertigt jedoch nicht den Bau von Lärmschutzeinrichtungen.

Das vorgesehene Gebäude im Kreuzungsbereich bringt für die Bebauung der Carl-Benz-Straße sicherlich eine gewisse Abschirmung des Verkehrslärms aus dem Kreisverkehr. Aufgrund der Verschmälerung der Schwetzingener Straße verbleiben jedoch zwischen den Grundstücksgrenzen der Wohnbaugrundstücke nördlich der Carl-Benz-Straße und der Gehweghinterkante Schwetzingener Straße Flächen, die den privaten Grundstückseigentümern ermöglichen, Lärmschutzeinrichtungen - sofern sie dies wünschen - zu errichten. Der Bebauungsplan bringt dies durch seine Darstellung einer "Fläche für Lärmschutz" zum Ausdruck.

Durch den Bebauungsplan werden Teile der bisherigen Bepflanzung im Bereich des Parkplatzes am Ende der Carl-Benz-Straße zerstört, ebenso werden am Ende der Albert-Schweitzer-Straße durch die Schaffung von Bebauungsmöglichkeiten für Garagen und Stellplätze geringe Eingriffe in vorhandene Grünflächen erfolgen. Andererseits wird ein Teil des bisherigen Parkplatzes entsiegelt und es entstehen durch den Kreisverkehr neue Grünflächen sowohl im Kreisverkehr selbst, als auch insbesondere als Trennungsräume zwischen Fahrbahn und Radweg bzw. Gehweg; ferner sind Flachdachbereiche und Freiflächen entsprechend zu begrünen, so daß ein Eingriff im Sinne des § 8a Naturschutzgesetz nicht vorliegt. Für die vorhandenen Sträucher an der Nordseite der Schwetzingener Straße setzt der Bebauungsplan fest, daß diese zu erhalten sind.

5. Kosten

Für den Umbau der Kreuzung sind Anträge nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestellt, die nicht geförderten Teile der Maßnahme sind aus den städtischen Haushalten der Jahre 1997 ff. zu finanzieren.

Wie bereits unter Ziff. 4 angedeutet, wird den Bewohnern der Reihenhäuser nördlich der Carl-Benz-Straße die Möglichkeit geschaffen, auf ihre Kosten Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Schwetzingener Straße zu ergreifen.

6. Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Sämtliche vom Bebauungsplan für eine Änderung in der Nutzung vorgesehene Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Wiesloch, so daß eine gesetzliche Maßnahme zur Ordnung des Grund und Bodens, zum Beispiel im Sinne einer Baulandumlegung nach §§ 45 ff. BauGB nicht erforderlich ist. Die Abtrennung der einzelnen Grundstücke kann im sogenannten Meßbriefverfahren erfolgen.



**Nachweis der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes Schwetzinger
Straße / Alte Heerstraße / Neues Sträßel**

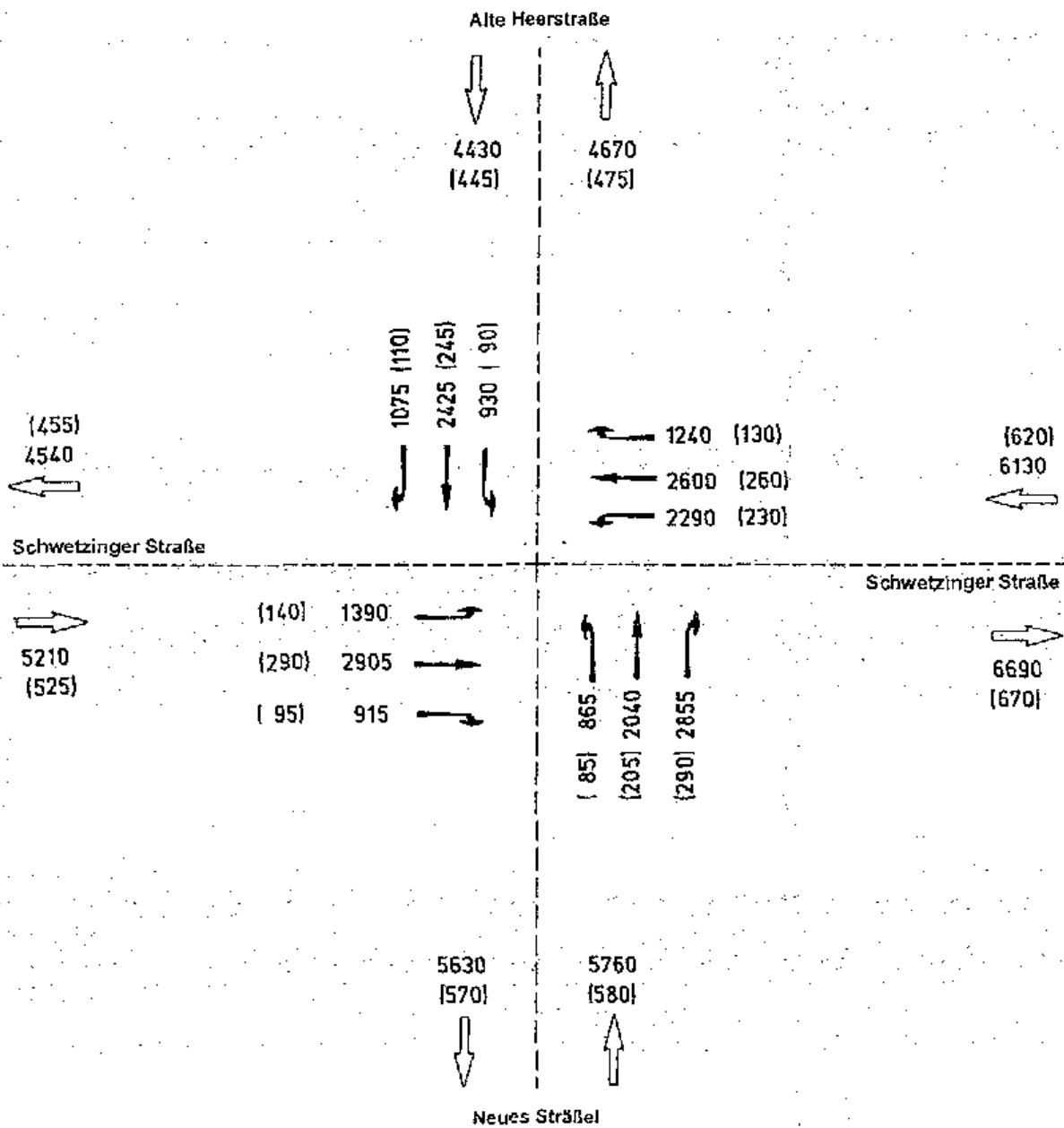
- Blatt 1** Künftige Verkehrsmengen (GVP Wiesloch-Planungsfall 0 - Zeitraum 2000/2005)
DTV in Kfz/24h und MGSabends in Kfz/h
- Blatt 2** Verkehrsfluß - Diagramm
- Blatt 3** Verkehrsdatei
- Blatt 4** Leistungsberechnung - Deutsche Methode
- Blatt 5** Leistungsberechnung - Schweizer Methode

Nachweis der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Schwetzinger Straße Alte Heerstraße/ Neues Sträßel als Kreisverkehrsplatz

Grundlage: GVP Wiesloch 1989/1990 • Planungsfall 0 • Verkehrsprognose Zeitraum 2000/2005

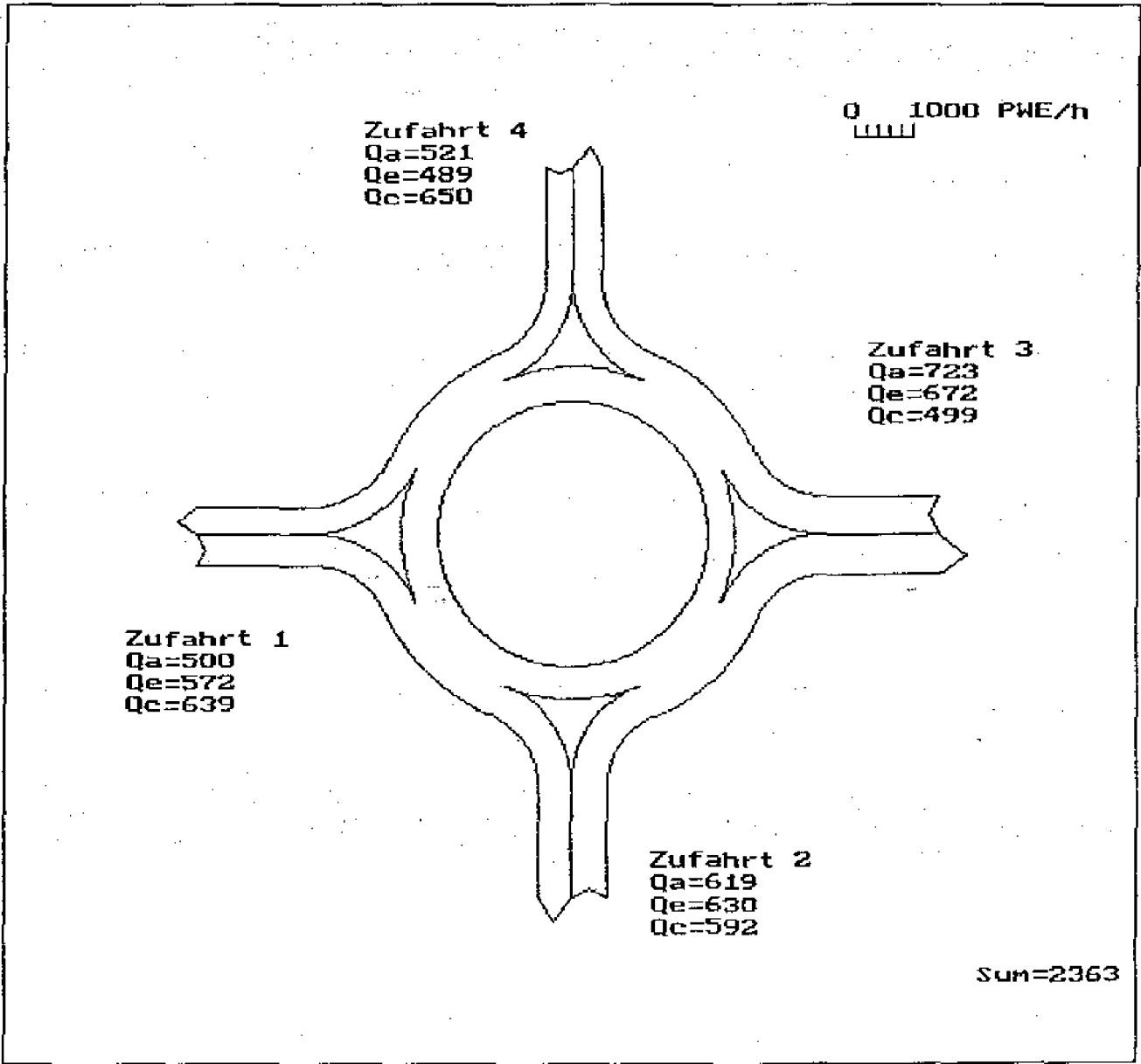
Künftige Verkehrsmengenverteilung im Knotenpunkt - DTV in Kfz/24h

(Klammerwerte: MGSabends in Kfz/h, 16⁰⁰ bis 17⁰⁰ Uhr)



Verkehrsfluss-Diagramm

Datei-Name : Wieslog WIESLOV
Projekt : Radverkehr
Knotenpunkt : KV Hoschket
Stunde : 16.00 bis 17.00 Uhr



Verkehrs-Datei :

Projekt : Radverkehr
 Dateiname : WIESLOV
 Geometrie-Datei : WiesloG
 Knotenpunkt : KV Hoschket
 Stunde : 16.00 bis 17.00 Uhr
 Anzahl der Zufahrten : 4

		Fussgänger-Verkehr		Name der Zufahrt
		(Einfahrt)	(Ausfahrt)	
Zufahrt	1 :	50 Fg./h	50 Fg./h	Schwetzingen Str.WEST
Zufahrt	2 :	50 Fg./h	50 Fg./h	Neues Straße
Zufahrt	3 :	50 Fg./h	50 Fg./h	Schwetzingen Str OST
Zufahrt	4 :	50 Fg./h	50 Fg./h	Alte Heerstraße

Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt :

nach von	1	2	3	4	Summe
1	0	99	302	171	572
2	114	0	302	214	630
3	271	265	0	136	672
4	115	255	119	0	489
Summe	500	619	723	521	2363

Leistungsberechnungen für Kreisel

Datei-Name : Wieslog WIESLOV
 Projekt : Radverkehr
 Knotenpunkt : KV Hoschket
 Stunde : 16.00 bis 17.00 Uhr

Leistungsberechnung nach deutschen Regressionsergebnissen (1990)

Wartezeiten mit Berücksichtigung von Fussgängern :

Zufahrt Nr.	-----Ausfahrt-----				-----Einfahrt-----				
	Fuss- gänger	Aus- fahrer Qa-vorh	Ober- grenze Qa-max	Warte- zeit sec	Haupt- strom Qc	Fuss- gänger	Neben- strom Qe-vorh	Ober- grenze Qe-max	Warte- zeit sec
1	50	500	1716	3.7	639	50	572	677	32.2
2	50	619	1725	3.3	592	50	630	701	44.0
3	50	723	1716	3.8	499	50	672	750	40.4
4	50	521	1720	3.5	650	50	489	671	19.4
	Fg./h	PWE/h	PWE/h		PWE/h	Fg./h	PWE/h	PWE/h	

Einfahrt>

Wartezeiten: Summe = 23.00 h*PWE/h Wartezeit pro PWE 35.04 sec

Ausfahrt>

Wartezeiten: Summe = 2.36 h*PWE/h Wartezeit pro PWE 3.59 sec

Rückstaulänge mit Berücksichtigung von Fussgängern :

Zufahrt Nr.	-----Ausfahrt-----				-----Einfahrt-----			
	Warte- zeit sec	Rück- stau mittl.	Rück- stau 95%	p Rück- stau	Warte- zeit sec	Rück- stau mittl.	Rück- stau 95%	Rück- stau 99%
1	3.7	0.51	2	0.91	32.2	5.1	9	11
2	3.3	0.57	2	0.89	44.0	7.7	13	15
3	3.8	0.76	2	0.82	40.4	7.5	12	15
4	3.5	0.51	2	0.91	19.4	2.6	6	7
		PWE	PWE			PWE	PWE	PWE

Wartezeitberechnungen nach Kimber, Hollis (1979)

mit T (in Stunden) = 1.00 Spitzenstunden Faktor = 0.80

Leistungsberechnungen für Kreisel

Datei-Name : WiesloG WIESLOV
 Projekt : Radverkehr
 Knotenpunkt : KV Hoschket
 Stunde : 16.00 bis 17.00 Uhr

Leistungsberechnung nach der schweiz. Formel - EMCH + BERGER (1990)

Wartezeiten mit Berücksichtigung von Fussgängern :

Zufahrt Nr.	-----Ausfahrt-----				-----Einfahrt-----				
	Fussgänger	Ausfahrer Qa-vorh	Obergrenze Qa-max	Wartezeit sec	Hauptstrom Qc	Fussgänger	Nebestrom Qe-vorh	Obergrenze Qe-max	Wartezeit sec
1	50	500	1716	3.7	639	50	572	841	13.3
2	50	619	1725	3.3	592	50	630	885	14.0
3	50	723	1716	3.8	499	50	672	973	11.9
4	50	521	1720	3.5	650	50	489	811	11.1
	Fg./h	PWE/h	PWE/h		PWE/h	Fg./h	PWE/h	PWE/h	

Einfahrt>

Wartezeiten: Summe = 8.28 h*PWE/h Wartezeit pro PWE 12.61 sec

Ausfahrt>

Wartezeiten: Summe = 2.36 h*PWE/h Wartezeit pro PWE 3.59 sec

Rückstaulänge mit Berücksichtigung von Fussgängern :

Zufahrt Nr.	-----Ausfahrt-----				-----Einfahrt-----			
	Wartezeit sec	Rückstau mittl.	Rückstau 95%	p Rückstau	Wartezeit sec	Rückstau mittl.	Rückstau 95%	Rückstau 99%
1	3.7	0.51	2	0.91	13.3	2.1	5	6
2	3.3	0.57	2	0.89	14.0	2.4	5	7
3	3.8	0.76	2	0.82	11.9	2.2	5	6
4	3.5	0.51	2	0.91	11.1	1.5	4	5
		PWE	PWE			PWE	PWE	PWE

Wartezeitberechnungen nach Kimber, Hollis (1979)

mit T (in Stunden) = 1.00 Spitzenstunden Faktor = 0.80

C. BESCHLÜSSE UND GENEHMIGUNGEN

Der Gemeinderat hat gemäß § 2 (1) BauGB am 19.10.1994 beschlossen, diesen Bebauungsplan aufzustellen.
Bekanntmachung hierzu am : 04.03.1996

Der Bebauungsplan hat gemäß § 3 (2) BauGB nach ortsüblicher Bekanntmachung am 01.08.1996 und 08.02.1997 vom 12.08.1996 bis einschließlich 13.09.1996 und vom 17.02.1997 bis einschließlich 17.03.1997 öffentlich aufgelegt.

Der Bebauungsplan wurde gemäß § 10 BauGB und § 73 LBO in Verbindung mit § 4 GO durch Beschluß des Gemeinderates vom 23.04.1997 und 01.10.1997 als Satzung beschlossen.

Wiesloch, den 03.06.1997



[Handwritten signature]
Oberbürgermeister



[Handwritten signature]
16.10.1997

Durchführung des Anzeigeverfahrens gemäß § 11 BauGB am

AZ 22-2511.3-20157

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

NICHT BEANSTANDET

Bebauungsplan ausgefertigt

(§ 11 ABS. 3 SATZ 2 BauGB)

KARLSRUHE DEN 10.7.97

Wiesloch, den 14.07.1997



[Handwritten signature]
Oberbürgermeister



Der Bebauungsplan tritt durch Bekanntmachung des Anzeigeverfahrens am 17.10.1997 in Kraft.

Wiesloch, den 17.10.1997



[Handwritten signature]
Oberbürgermeister



[Handwritten note]
Anzeigeverfahren erneut durchgeführt

15.10.97 *[Handwritten signature]*

STADTBAUAMT WIESLOCH ABTEILUNG PLANUNG

Bebauungsplan "Zwischen den Wegen" - 3. Änderung
(Hoschket)

	DATUM	NAME	PLANZEICHEN	MAßSTAB
BEARBEITET		KETTERER	387	M 1: 500
GEZEICHNET	JUNI 1997	RZ-WOLF		
GEÄNDERT				
GEÄNDERT				

