

Anlage 3

Dst. 30 / Wa /Ske
Balingen, 07.05.2015

Bebauungsplan

**”Nordwestumfahrung Weilstetten”
in Balingen - Weilstetten**

B e g r ü n d u n g

INHALT

1. ERFORDERNIS DER PLANAUFGSTELLUNG / PLANUNGSZIELE

2. DEFINITION DES PLANUNGSBEREICHES
 - 2.1 Lage im Raum
 - 2.2 Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes
 - 2.3 Modifizierung gegenüber Aufstellungsbeschluss vom 15.03.2005

3. PLANUNGSRECHTLICHE RANDBEDINGUNGEN
 - 3.1 Regionalplan Neckar-Alb 1993
 - 3.2 Regionalplan Neckar-Alb Entwurf 2012
 - 3.3 Flächennutzungsplan
 - 3.4 Angrenzende Bebauungspläne
 - 3.5 Rechtsverfahren

4. BESTAND / STÄDTEBAULICHE RANDBEDINGUNGEN
 - 4.1 Morphologische Voraussetzungen
 - 4.2 Nutzungsstrukturen
 - 4.3 Verkehrs- und Erschließungsstrukturen
 - 4.4 Landschaftsraum / Grün- und Freiflächen
 - 4.5 Eigentumsverhältnisse

5. VERKEHRLICHE NOTWENDIGKEIT
 - 5.1 Überprüfung alternativer Trassenvarianten
 - 5.2 Verkehrliche Auswirkungen

6. STÄDTEBAULICHE INTEGRATION
 - 6.1 Trassenverlauf
 - 6.2 Baulich-technische Gestaltung
 - 6.3 Verknüpfungspunkte
 - 6.4 Wegesystem
 - 6.5 Entwässerung
 - 6.6 Grün- / Freiflächenkonzept

7. UMWELTBERICHT MIT GRÜNORDNUNGSPLAN

8. SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
 - 8.1 Verkehrsuntersuchung
 - 8.2 Immissionen durch Straßenneubau
 - 8,3 Ergebnis

9. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN
 - 9.1 Verkehrsflächen
 - 9.2 Grünordnerische Maßnahmen

- 10. FLÄCHENBILANZ
- 11. UMSETZUNG DER PLANUNG
- 12. KOSTEN

1.**ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG / PLANUNGSZIELE**

Seit Fertigstellung der Umgehungsstraße Roßwangen hat die Landesstraße L 442 – Rottweiler Straße (L 442) als Querverbindung zwischen den Bundesstraßen B 27 und B 463 verkehrlich zunehmend an Bedeutung gewonnen.

Dabei verläuft die Rottweiler Straße (L 442) momentan innerhalb der bebauten Ortslage von Weilstetten und mündet in einem versetzt angeordneten und unübersichtlichen Kreuzungsbereich in die Ortsdurchfahrt / Tieringer Straße (L 440).

Mit der geplanten Nordwestumfahrung, für die der Gemeinderat der Stadt Balingen am 15.03.2005 den Aufstellungsbeschluss für das angestrebte Bebauungsplanverfahren zur Realisierung dieser Maßnahme gefasst hat, soll sowohl der relevante Ortsbereich von Weilstetten verkehrlich entlastet, die Verkehrssituation insgesamt verbessert, als auch eine leistungsfähige Straßenverbindung geschaffen werden.

Durch die Realisierung einer Nordwestumfahrung des Stadtteils Weilstetten wird die bisherige Ortsdurchfahrt im Zuge der Rottweiler Straße (L 442) – Tieringer Straße (L 440) signifikant vom überörtlichen Durchgangsverkehr und Schwerverkehr entlastet.

Gleichzeitig trägt die Maßnahme in Verbindung mit der Errichtung einer Kreisverkehrsanlage im Verknüpfungsbereich Tieringer Straße (L 440) / Nordwestumfahrung Weilstetten / Anschlussstelle B 463 Weilstetten wesentlich dazu bei, dass die bestehenden Unfallschwerpunkte im Bereich der innerörtlichen Knotenpunkte entschärft und dadurch die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden kann.

Darüber hinaus ist es im Rahmen einer nachhaltigen und geordneten städtebaulichen Entwicklung des rechtskräftigen und unmittelbar an die L 442 angebundenen Gewerbegebiets "Rote Länder" (ca. 18,5 ha) nördlich der Roßwanger Straße (K 7138) zwingend erforderlich, ein leistungsfähiges, ortsumfahrendes und auf direktem Weg mit dem übergeordneten Verkehrssystem (B 463) verknüpftes Netzelement zur Verfügung zu stellen.

2.**DEFINITION DES PLANUNGSBEREICHES****2.1****Lage im Raum**

Entsprechend der naturräumlichen Gliederung von Baden-Württemberg befindet sich das Planungsgebiet im Bereich des westlichen Albvorlandes, im Speziellen im Bereich des Kleinen Heuberges und grenzt naturräumlich an die Hohe Schwabenalb an.

Das geplante Trassenelement verläuft dabei nordwestlich des Ortsteils Weilstetten zwischen der bestehenden Erddeponie "Hölderle" und der westlichen Ortsrandlage von Weilstetten.

Die vorgesehene Straßentrasse schwenkt dabei auf Höhe des bestehenden Knotenpunkts Roßwanger Straße / L 442 nach Norden ab und verläuft in nordöstlicher Richtung, den Hühnerbach querend bis zur Verknüpfung Tieringer Straße (L 440) / Anschlussstelle B 463 Weilstetten.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes tangiert die Gemarkungen der Ortsteile Weilstetten, Frommern und Endingen.

2.2**Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes**

Das Planungsgebiet des Bebauungsplanes "Nordwestumfahrung Weilstetten" umfasst in seinem räumlichen Geltungsbereich eine Fläche von ca. 9,15 ha.

Der räumliche Geltungsbereich wird dabei durch bestehende Flurstücksgrenzen, öffentliche Verkehrsflächen und durch freien Grenzverlauf definiert und umfasst bzw. beinhaltet folgende Grundstücke / Flurstücksnummern:

- 769/1 (teilweise), 774 (teilweise), 774/2 (Weg), 789 (teilweise), 791, 792, 793, 794, 795, 796/1 (teilweise), 796/2 (teilweise), 797 (teilweise), 797 (teilweise), 798 (teilweise), 799, 800, 805 (teilweise), 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 816, 816, 817 (teilweise), 818 (teilweise), 850/3, 856 (Weg, teilweise), 859 (Roßwanger Straße – K 7138, teilweise), 969/1 (Weg, teilweise), 969/28 (Weg, teilweise), 1052 (Tieringer Straße – L 440, teilweise), 1053/1 (Rottweiler Straße – L 442, teilweise), 1079 (Weg, teilweise), 1080 (Weg, teilweise), 1081 (Weg, teilweise), 1108 (Hühnerbach, teilweise), 1249/5 (teilweise), 1250/4 (teilweise), 1253 (teilweise), 1255/1 (teilweise), 1257/1 (teilweise), 1257/2 (teilweise), 1258 (teilweise), 1260 (teilweise), 1260/1 (Weg, teilweise), 1272 (teilweise), 1273/1 (Weg, teilweise), 1274/2 (teilweise), 1275 (teilweise), 1276 (teilweise), 1333 (teilweise), 2676/1 (teilweise).

2.3

Modifizierung gegenüber Aufstellungsbeschluss vom 15.03.2005

Die dem Aufstellungsbeschluss vom 15.03.2005 zu Grunde liegende Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans "Nordwestumfahrung Weilstetten" wurde zwischenzeitlich geändert:

Insbesondere vor dem Hintergrund nachfolgender Aspekte wurde die Abgrenzung des Bebauungsplangebiets dabei ablesbar erweitert:

- Zusätzliche unmittelbare verkehrliche Anbindung des rechtskräftigen Gewerbegebiets "Rote Länder" nördlich der L 442 an die Nordwestumfahrung Weilstetten auf Höhe des Knotenpunkts mit der Roßwanger Straße (K 7138), sowie der fußläufigen Verknüpfung im Bereich des geplanten Knotens der Rottweiler Straße (L 442) mit der Nordwestumfahrung Weilstetten.
- Anpassung und Lückenschluss des räumlichen Geltungsbereiches zum Planfestgestellten Abschnitt der B 463 nördlich des geplanten Kreisverkehrs
- Anpassung des räumlichen Geltungsbereichs an die aktualisierte ingenieurtechnische Trassenplanung der Nordwestumfahrung von Weilstetten (modifizierter Regelquerschnitt, begleitender östlicher Wirtschaftsweg, Böschungsflächen, etc.).
- Integration des zur Entwässerung der B 463 bereits bestehenden RÜB 26 "Weilstetten" und seiner Erschließungs-, Seiten- bzw. Zwischenflächen im südlichen Umfeld der geplanten Kreisverkehrsanlage Nordwestumfahrung Weilstetten / Tieringer Straße (L 440) / B 463 Anschlussstelle Weilstetten.
- Miteinbeziehung der erforderlichen Maßnahmen der Grünordnung (Flächen mit Pflanzgeboten) und der Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (Flächen mit Ausgleichsmaßnahmen) zwischen dem Trassenkorridor der Nordwestumfahrung von Weilstetten und dem, den Hühnerbach begleitenden neuen Wegeelement auf der Grundlage des vorliegenden Umweltberichts mit Grünordnungsplanung.
- Deutlich ablesbare Erweiterung des räumlichen Geltungsbereichs nach Westen bis zur östlichen Begrenzung / Einzäunung der Erddeponie "Hölderle" zur Sicherung der Erschließung der bestehenden, auch zukünftig landwirtschaftlich genutzten Flächen im Zwischenbereich bis zur geplanten Nordwestumfahrung und zur Gewährleistung einer durchgängigen Nord-Süd Fuß- / Radverbindung westlich des neuen Trassenkorridors.

3. PLANUNGSRECHTLICHE RANDBEDINGUNGEN

3.1

Regionalplan Neckar-Alb 1993

Die Flächen innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans "Nordwestumfahrung Weilstetten" sind im rechtskräftigen Regionalplan Neckar-Alb 1993 als Fläche für die Landwirtschaft (Vorrangflur I und II) ausgewiesen.

3.2

Regionalplan Neckar-Alb Entwurf 2012

Das Planungsgebiet befindet sich in vollem Umfang innerhalb des im vorliegenden Regionalplan Neckar-Alb Entwurf 2012 ausgewiesenen Bereichs für Bodenerhaltung sowie Regionaler Grünzug-Vorbehaltsgebiet. Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan von 2002 ist die geplante Trassenführung der Nordwestumfahrung verzeichnet.

Dabei ist die in den als Vorbehaltsgebiete festgelegten Regionalen Grünzügen geforderte sorgfältige Abwägung vor der Inanspruchnahme zwischen den Belangen des Freiraums und der geplanten baulichen Nutzung durch die Träger der Bauleitplanung im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens voll umfänglich gewährleistet.

Somit werden durch den Regionalplan Neckar-Alb Entwurf 2012, insbesondere wenn man ihn in Bezug zum genehmigten Flächennutzungsplan setzt, gibt es keine die Planung ausschließenden raumordnerischen Vorgaben durch den Regionalplan.

3.3

Flächennutzungsplan

Das Bebauungsplangebiet befindet sich vollständig innerhalb des im Flächennutzungsplan Balingen – Geislingen 2001 als Flächen für die Landwirtschaft dargestellten Bereichs.

Im Flächennutzungsplan ist darüber hinaus bereits ein Trassenkorridor für eine geplante überörtliche Hauptverkehrsstraße im Verlauf des Hühnerbachs zwischen der Roßwanger Straße (K 7138) und der B 463 Anschlussstelle Weilstetten dargestellt.

3.4

Angrenzende Bebauungspläne

Im Bereich der neuen Verknüpfung der Rottweiler Straße (L 442) mit der Nordwestumfahrung von Weilstetten, und der Roßwanger Straße (K 7138) werden die rechtskräftigen Bebauungspläne "Änderung und Erweiterung Kuhwasen" (29.02.1997) sowie "Rote Länder" (05.11.2009) durch den Bebauungsplan "Nordwestumfahrung Weilstetten" überplant. Darüber hinaus werden planungsrechtlich eine Radwegeanbindung und der Anschluss eines landwirtschaftlichen Weges im westlichen Teil des Plangebietes vom Bebauungsplan "Rote Länder" durch den vorliegenden Bebauungsplan hergestellt.

Südlich der bestehenden Rottweiler Straße (L 442) schließt der rechtskräftige Bebauungsplan "Hüttenacker II" (28.10.2000) als Misch- und Gewerbegebiet mit umfangreichen grünordnerischen Maßnahmen – insbesondere im Verlauf des Hühnerbachs – unmittelbar an die südliche Begrenzung des Bebauungsplans "Nordwestumfahrung Weilstetten" an.

Östlich des Plangebietes schließt sich der Bebauungsplan „Stocken“ mit Rechtskraft vom 21.07.1972 an. Dieser Bebauungsplan weist großflächige Misch- und Gewerbegebietsflächen beidseitig der damals neu geplanten Erschließungsstraße „Stocken“ aus. Der Bebauungsplan "Nordwestumfahrung Weilstetten" schließt an den Einmündungsbereich dieser Erschließungsstraße an.

Sämtliche bisherigen Festsetzungen und Vorschriften durch die Bebauungspläne und Örtlichen

Bauvorschriften werden innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans "Nordwestumfahrung Weilstetten" mit Inkrafttreten aufgehoben und es gelten die Festsetzungen des Bebauungsplans "Nordwestumfahrung Weilstetten".

3.5

Rechtsverfahren

Auf der Grundlage des § 37 Straßengesetz dürfen Landesstraßen ausschließlich nach Durchführung eines Planfeststellungs- oder alternativ eines Bebauungsplanverfahrens gebaut oder baulich verändert werden.

In Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung wird im Zuge der Realisierung der Nordwestumfahrung von Weilstetten von der Stadt Balingen ein planfeststellungsersetzendes Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Diese Vorgehensweise stellt sich dabei insgesamt vor dem Hintergrund der überschaubaren generellen Problemstellung, der zeitlichen Abfolge, sowie der zwingend erforderlichen engen planerischen Verzahnung und Abstimmung, als auch der kurzfristigen Entwicklungsperspektive des Gewerbegebiets "Rote Länder" am sinnvollsten dar.

Im Bebauungsplanverfahren sind nachfolgende Verfahrensschritte bzw. Erfordernisse notwendig:

- Aufstellungsbeschluss § 2 Abs. 1 BauGB
- Umweltprüfung § 2 Abs. 4 BauGB
- Umweltbericht § 2a BauGB
- Bereitstellung von Angaben über verfügbare umweltbezogene Informationen § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB
- Ausgleichsbilanzierung und Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen § 1a Abs. 3.
- Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit § 3 Abs. 1 BauGB
- Frühzeitige Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange § 3 Abs. 2 BauGB
- Öffentliche Auslegung § 4 Abs. 2 BauGB
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange § 4 Abs. 2 BauGB
- Überwachung von Umweltauswirkungen § 4c BauGB

4.

BESTAND / STÄDTEBAULICHE RANDBEDINGUNGEN

4.1

Morphologische Voraussetzungen

Das Planungsgebiet befindet sich im Bereich der bestehenden Einmündung der Roßwanger Straße (K 7138) in die L 442 auf einer Höhe von ca. 590 m ü.NN.

Das Gelände fällt dabei ablesbar im Verlauf des geplanten Trassenkorridors zur B 463 Anschlussstelle Weilstetten hin ab.

Im Bereich des vorgesehenen Verknüpfungspunktes der Nordwestumfahrung von Weilstetten mit der B 463 Anschlussstelle Weilstetten und der Tieringer Straße (L 440) bewegt sich das Geländeniveau auf ca. 570 m ü.NN.

In der Fläche heben sich darüber hinaus die linearen Aufschüttungen der westlich des Planungsgebiets bestehenden Erddeponie "Hölderle" erkennbar ab.

4.2

Nutzungsstrukturen

Die geplante Trasse der Nordwestumfahrung Weilstetten verläuft annähernd ausschließlich auf momentan landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Generell bewegt sich der Trassenkorridor der Nordwestumfahrung westlich der bestehenden

Ortsrandlage von Weilstetten, die weitestgehend durch gewerbliche und gemischte Nutzungsstrukturen geprägt ist.

Dabei wird das Bebauungsplangebiet sowohl im Süden im Übergang zur L 442 durch die bestehenden Gewerbegebiete "Kuhwasen" und "Hüttenäcker II" als auch im Norden im Bereich der Verknüpfung mit der B 463 Anschlussstelle Weilstetten durch das Gewerbegebiet "Hinter Stocken" unmittelbar arrondiert.

Westlich der bestehenden Gewerbegebiete "Kuhwasen" und "Hüttenäcker II" grenzt das in der Entwicklung befindliche Gewerbegebiet "Rote Länder" unmittelbar an den Planungskorridor an. Im Verlauf der nördlichen Tieringer Straße (L 440) schließt die bebaute Ortslage mit gemischt genutzten Bauflächen zum heutigen Landschaftsraum / Hühnerbach bis zur zukünftigen Nordwestumfahrung Weilstetten hin ab.

Im unmittelbaren Anschluss an das Planungsgebiet befindet sich im Westen die bestehende Erddeponie "Hölderle", für die der Flächennutzungsplan Balingen – Geislingen langfristig Erweiterungsflächen nach Westen vorsieht.

4.3

Verkehrs- und Erschließungsstrukturen

Der bestehende innerörtliche Straßenzug der Landesstraße L 442 stellt einen sehr wichtigen Teilabschnitt der Querverbindung zwischen den Bundesfernstraßen B 27 (Balingen – Rottweil) und B 463 (Balingen – Sigmaringen) dar.

Seit Fertigstellung der verkehrsgerecht ausgebauten Umgehung von Roßwangen hat diese Verbindung insbesondere auch für den überörtlichen Verkehr erheblich an Bedeutung gewonnen. Dies bestätigen auch Verkehrserhebungen im Untersuchungsgebiet, die im Zuge der L 442 (Rottweiler Straße) – L 440 (Tieringer Straße) je nach Streckenabschnitt Verkehrsbelastungen von rund 8.000 – 16.000 Kfz/24h ergeben haben (Verkehrsanalyse 2007/2008 Regelwerktag).

Dabei durchläuft die Landesstraße L 442 im Zuge der Rottweiler Straße die nordwestliche Ortslage von Weilstetten und mündet innerhalb des Siedlungskörpers in die Tieringer Straße (L 440) ein.

Insbesondere dieser 4-armige Knotenpunkt Rottweiler Straße (L 442) / Tieringer Straße (L 440) / Untere Dorfstraße (K 7171) stellt durch seine geometrisch versetzte Ausformung einen dokumentierten Unfallschwerpunkt dar, der durch die bereits heute feststellbaren Defizite hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit nochmals erheblich verschärft wird.

Im weiteren Verlauf stellt die Tieringer Straße (L 440), die als Ortsdurchfahrt Weilstetten von Süd nach Nord durchquert, den Kurzschluss zur B 463 her.

Der bestehende Verknüpfungsbereich der Tieringer Straße (L 440) mit der Anschlussstelle B 463 – Weilstetten ist aufgrund der Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkt) ebenfalls kritisch zu bewerten und Bedarf einer verkehrlichen Neuordnung.

Das Erschließungssystem des in Entwicklung befindlichen Gewerbegebiets "Rote Länder" ist im Bereich der Anbindung der Roßwanger Straße (K 7138) als 4-armiger Knoten mit der Rottweiler Straße (L 442) verknüpft.

Dabei läuft dieser zusätzliche Gewerbeverkehr mit Orientierung zur B 463 aktuell ebenfalls über die "innerörtliche" Eckbeziehung Rottweiler Straße (L 442) – Tieringer Straße (L 440).

Die Erschließung der bestehenden Erddeponie "Hölderle" erfolgt momentan über den Anschluss an die Tieringer Straße (L 440) in unmittelbarer Nähe zur B 463 Anschlussstelle Weilstetten.

Die Zugänglichkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen bzw. dem Grünland zwischen der

bestehenden Ortslage und der Erddeponie erfolgt über ein weitestgehend unbefestigtes Wirtschafts- / Feldwegesystem, das im Bereich der Querung des Hühnerbachs an die Rottweiler Straße (L 442) angeschlossen ist.

4.4

Landschaftsraum / Grün- und Freiflächen

Für das geplante Gebiet "Nordwestumfahrung Weilstetten" wurde vom Büro Dr. Grossmann Umweltplanung, Balingen, eine umfassende Bestandsanalyse und Bewertung durchgeführt, die Bestandteile des separaten Umweltberichts mit Grünordnungsplan ist (siehe Pkt. 7 dieser Begründung).

Generell liegt der Planungsbereich in einem räumlich überschaubaren Offenlandbereich, der durch die Begrenzung im Nordwesten durch die Erddeponie "Hölderle", im Nordosten durch die B 463, nach Westen durch das Gewerbegebiet "Rote Länder" und im Süden durch die Bebauung des Siedlungskörpers von Weilstetten einen eher inselartigen / isolierten Charakter aufweist.

Darüber hinaus lässt sich grundsätzlich feststellen, dass im Planungsgebiet momentan landwirtschaftlich genutzte Flächen in Form von zum Teil intensiv, teilweise extensiv genutztem Grünland, dominieren.

Der Hühnerbach durchquert das Plangebiet im südöstlichen Randbereich von der Verdolung unter der Rottweiler Straße, in nordwestlicher Richtung bis zum fast rechtwinkligen Richtungswechsel nach Nordosten. Direkt dort, außerhalb des Plangebietes, schließt sich die bereits realisierte Renaturierungs- und Hochwasserschutzmaßnahme an, die sich im weiteren Verlauf parallel zur B 463 in Richtung Balingen erstreckt. Von der Rottweiler Straße bis ungefähr auf Höhe des Regenüberlaufbeckens erstrecken sich ökologisch hochwertige Gehölzstrukturen, die nach § 32 NatSchG geschützt sind.

Im Bereich der Brücke, unter der geplanten Trasse der Nordwestumfahrung, durchquert der Hühnerbach erneut das Plangebiet und wird durch Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft flankiert.

Die Landwirtschaftliche Nutzflächenstruktur wird durch den Bebauungsplan grundlegend verändert und zusammen mit dem Wegenetz neu ausgerichtet. Nur noch nördlich bzw. westlich der geplanten Straßentrasse werden Flächen für die Landwirtschaft ausgewiesen.

5.

VERKEHRSLICHE NOTWENDIGKEIT

5.1

Überprüfung alternativer Trassenvarianten

Die Thematik einer Umfahrung des Stadtteils Weilstetten im Zuge der Ertüchtigung der Landesstraße L 442 als Querverbindung zwischen den Bundesfernstraßen B 27 / B 463 nimmt bereits seit Jahren einen breiten Raum in der Öffentlichkeit und in den politischen Gremien ein. Primärer Ausgangspunkt war dabei stets die gravierende Verkehrsproblematik im Bereich der überlasteten Knotenpunkte, die sich im Laufe der Zeit zu Unfallschwerpunkten entwickelt haben.

Dies bestätigen sowohl die Verkehrsanalysen des Büros Bender + Stahl, als auch die jüngsten Erhebungen der Planungsgruppe Kölz, Ludwigsburg.

Im Rahmen der zurückliegenden Planungen und Verkehrsuntersuchungen zur Verkehrsanbindung des Gewerbegebiets "Rote Länder" wurden verschiedene Varianten der Umfahrung durch das Büro Bender + Stahl trassierungstechnisch überprüft und dargestellt.

Die **Variante A** war dabei mit rund 1.000 m die längste Trasse, die nordwestlich des Hühnerbachs geführt wurde und gleichzeitig unmittelbare interne Erschließungsfunktionen für das ge-

plante Gewerbegebiet "Rote Länder" übernommen hätte.

Die **Variante B** war mit einer Länge von ca. 730 m deutlich kürzer und wurde an die Rottweiler Straße auf Höhe der Einmündung der Roßwanger Straße angebunden. Im nördlichen Abschnitt ist diese Trasse mit Variante A weitgehend identisch.

Die **Variante C** verläuft im Gegensatz zu den Varianten A und B südöstlich des Hühnerbachs. Mit 550 m Länge ist diese Variante die kürzeste Trasse, die jedoch nur eingeschränkt Erschließungsfunktion für das Gewerbegebiet übernehmen kann.

Bei allen Varianten hat sich gezeigt, dass sie verkehrstechnisch und höhenmäßig machbar sind.

Im Rahmen der Bebauungsplanung zum Gewerbegebiet "Rote Länder" wurde die VARIANTE B den weiteren Planungen zu Grunde gelegt, da diese Trassenlinie die insgesamt verkehrstechnisch günstigste Lösung darstellt, die einerseits deutlich kürzer ist als die Variante A, und andererseits im Gegensatz zu Variante C auch Erschließungsfunktion für das Gewerbegebiet übernehmen kann.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan "Rote Länder" (05.11.2009) ist die geplante Trassierung der Nordwestumfahrung Weilstetten auf Basis der Variante B bereits nachrichtlich dargestellt und aufgenommen.

5.2

Verkehrliche Auswirkungen

Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung Balingen wurden auch die verkehrlich-städtebaulichen Auswirkungen der geplanten und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen im Bereich der Stadtteile Frommern und Weilstetten überprüft. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang insbesondere folgende Maßnahmen:

- Ertüchtigung der B 463 durch Realisierung von Zusatzspuren sowohl aus Richtung Balingen / Anbindung Gewerbegebiet Gehren, als auch aus Richtung Albstadt mit geplantem Anschluss der Hurdnagelstraße.
- Ausbau der Hurdnagelstraße mit Vollanschluss an die B 463.
- Nordwestumfahrung Weilstetten

Die Verkehrsuntersuchungen wurden von der Planungsgruppe Kölz durchgeführt (Verkehrsuntersuchung B 463 Frommern – Weilstetten, April 2010).

Im Ergebnis der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass die auf einer umfassenden Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis (Analysen 2007/2008) aufbauende Fortschreibung der Verkehrsprognose mit dem Planungshorizont 2025 verdeutlicht hat, dass die geplante Nordwestumfahrung in Weilstetten wesentlich dazu beiträgt, dass der stark belastete innerörtliche Knotenpunkt der L 442 / L 440 (Rottweiler Straße / Tieringer Straße) spürbar entlastet werden kann und gleichzeitig damit die Voraussetzung geschaffen wird, siedlungsstrukturelle Flächenpotenziale planerisch sinnvoll an das Hauptverkehrsnetz anzubinden.

Vergleicht man die Prognoseszenarien ohne und mit Nordwestumfahrung reduziert sich das Verkehrsaufkommen in der Rottweiler Straße innerorts von ca. 10.000 Kfz/24h auf ca. 2.300 Kfz/24h und in der Tieringer Straße von 16.100 Kfz/24h auf ca. 7.300 Kfz/24h. Im sehr kritischen Knotenbereich der Rottweiler Straße / Tieringer Straße reduziert sich das Verkehrsaufkommen im Knotenzufluss von prognostisch 20.700 Kfz/24h auf noch ca. 9.700 Kfz/24h.

In Verbindung mit der Ertüchtigung des Anschlusses B 463 und der Ausbildung einer Kreisverkehrsanlage im Verknüpfungsbereich der B 463-Rampen mit der geplanten Nordwestumfahrung Weilstetten und der Tieringer Straße wird die Akzeptanz dieses Anschlusses deutlich erhöht und verkehrssicher ausgestaltet. Dies zeigt auch die rechnerische Überprüfung der Leistungsfähigkeit

des einspurigen Kreisverkehrs mit einspurigen Kreisverkehrszufahrten (Außendurchmesser 40 m), die einen insgesamt sehr attraktiven Verkehrsablauf mit einer Gesamt-Qualitätsstufe QSV B (in einer Skala von A = Bestnote bis F = Überlastung) mit mittleren Wartezeiten von ca. 11 Sek. pro Kfz während der Hauptverkehrsspitzen zum Ergebnis hat.

Die Fortschreibung der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung bestätigt zudem die Ergebnisse früherer Verkehrsuntersuchungen des Büro Bender + Stahl, die ebenfalls eine hohe verkehrliche Wirksamkeit der Nordwestumfahrung von Weilstetten festgestellt haben.

Dass die grundsätzliche Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme besteht, ist zudem auch seit Jahren Konsens zwischen der Stadt Balingen und der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg.

6. STÄDTEBAULICHE INTEGRATION

6.1 Trassenverlauf

Entsprechend der verkehrlich-städtebaulichen Zielsetzungen wurde auch das Ingenieurbüro für Straßenplanung SW Ingenieure, Ludwigsburg die ingenieurtechnische Planung für die Nordwestumfahrung von Weilstetten mit ihren Knoten- und Anbindungspunkten an das bestehende Verkehrssystem erarbeitet.

Der im Jahr 2009 fortgeschriebene aktuelle Entwurfsstand ist Grundlage dieses Bebauungsplanverfahrens "Nordwestumfahrung Weilstetten".

Dabei ist vorgesehen, die geplante Nordwestumfahrung von Weilstetten auf Höhe der heutigen Anbindung der Roßwanger Straße (K 7138) / Erschließung "Rote Länder" von der bestehenden Rottweiler Straße (L 442) nach Nordwesten abzuschwenken und zwischen Erddeponie "Hölderle" und Hühnerbach in leichtem Bogen nach Norden den Hühnerbach querend bis zum Verknüpfungspunkt B 463 Anschlussstelle Weilstetten / Tieringer Straße (L 440) zu führen.

Die Trasse überwindet in ihrem Verlauf von Südwesten bis zum Anschluss an die Unterführung unter der B 463 / geplante Kreisverkehrsanlage einen Höhenunterschied von ca. 21,0 m, was einem durchschnittlichen Gefälle von ca. 2,8 % entspricht.

Der räumliche Abstand des neuen Verkehrselementes Nordwestumfahrung zur bestehenden Ortslage bzw. dem Mischgebiet westlich der Tieringer Straße (L 440) / nördlich Rottweiler Straße (L 442) beträgt ca. 75,0 m bis ca. 200,0 m.

Die Gesamtlänge gemessen in der Achsenabwicklung der Trassenneubaumaßnahme beträgt ca. 730,0 m.

6.2 Baulich-technische Gestaltung

Die Querschnittsausbildung der Nordwestumfahrung von Weilstetten erfolgte generell auf der Grundlage der relevanten Richtlinien für die Anlage von Straßen, RAS, Teil: Querschnitte RAS-Q 96, Ausgabe 1996.

Vor dem Hintergrund der ermittelten künftigen Verkehrsmengen – insbesondere der Schwerverkehrsstärke – wurde dabei der Regelquerschnitt RQ 10,5 der weiteren ingenieurtechnischen Ausgestaltung zugrunde gelegt.

Dies bedeutet einen Fahrbahnregelquerschnitt von insgesamt ca. 7,50 m (3,75 m je Richtungsfahrbahn inkl. je 0,25 m Randstreifen) und einem beidseitig begleitenden Bankett mit Entwässerungsrinne auf der westlichen Fahrbahnseite von ca. 3,0 m und ca. 3,75 m für die östliche Seitenzone.

Im Bereich der Verknüpfungspunkte Nordwestumfahrung Weilstetten / Roßwanger Straße (K 7138) / Erschließungsstraße "Rote Länder" und Nordwestumfahrung Weilstetten / Rottweiler Straße (L 442) sind jeweils zusätzliche separate Linksabbiegespuren mit einer Breite von jeweils ca. 3,25 m in den Fahrbahnbereich integriert.

Aufgrund der topographischen Randbedingungen verläuft die Neubautrasse weitestgehend in Einschnittlage. Lediglich im Bereich der neuen Verknüpfung mit der Rottweiler Straße (L 442) bis zum Knotenpunkt Roßwanger Straße (K 7138) / Erschließungsstraße "Rote Länder" ist zum Abfangen des Geländeabfalls auf der Ostseite der Trasse eine Dammlage ausgebildet.

6.3

Verknüpfungspunkte

Grundlage für die gestalterische Formulierung der erforderlichen Verknüpfungspunkte im Zuge der Realisierung der Nordwestumfahrung von Weilstetten bilden die in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ermittelten zukünftigen Verkehrsmengen in Korrelation mit den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS), Teil: Knotenpunkte (RAS-K), Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte, RAS-K-1, Ausgabe 1988.

Vor diesem Hintergrund sind für die geplanten Normalknoten sowie den vorgesehenen Kreisverkehr im Verlauf der Nordwestumfahrung von Weilstetten perspektivisch sowohl die Leistungsfähigkeit gesichert, als auch sämtliche relevanten Verkehrsbeziehungen gewährleistet.

Dabei bleibt der bestehende 4-armige Knotenpunkt Rottweiler Straße (L 442) / Nordwestumfahrung Weilstetten / Roßwanger Straße (K 7138) / Erschließungsstraße "Rote Länder" in seiner geometrischen Konstellation erhalten und erfährt lediglich eine Anpassung in seiner räumlichen Lage, da die geplante Trassenführung unmittelbar anschließend in ihren neuen Korridor abschwengt.

Im Zuge dieser Neupositionierung werden die notwendigen separaten Linksabbiegespuren im Verlauf der Nordwestumfahrung von Weilstetten in ihrer Dimensionierung angepasst.

Die Rottweiler Straße (L 442) erhält ca. 120,0 m nordöstlich dieses Knotens einen (untergeordneten) Anschluss an die Nordwestumfahrung von Weilstetten.

In diesem Zusammenhang ist ein zusätzlicher Linksabbiegestreifen aus Richtung B 463 in Richtung Rottweiler Straße (L 442) im Verlauf der Nordwestumfahrung erforderlich.

Die Zufahrt zur bestehenden Erddeponie "Hölderle", die momentan von der Tieringer Straße (L 440) aus erfolgt, wird zukünftig direkt über die Nordwestumfahrung von Weilstetten aufrecht erhalten.

Dabei ist im Verlauf der geplanten Straßentrasse aus Richtung Roßwangen keine unmittelbare Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Erddeponie vorgesehen. Verkehre aus dieser Richtung wenden ("U-Turn") im ca. 50,0 m östlich vorgesehenen geplanten Kreisverkehr, so dass die Erschließung der Deponie ebenfalls aus und in alle Richtungen gesichert ist.

Der verbleibende Teilabschnitt der heutigen Anbindung der Erddeponie von der Tieringer Straße (L 440) aus wird zukünftig lediglich zur Erschließung des bereits im Zuge des B 463 Ausbaus realisierten Regenklärbeckens mit Rückhalteraum südlich der Nordwestumfahrung von Weilstetten dienen.

Die Verknüpfung der geplanten Umgehungstrasse mit den Zu- / Abfahrtsstraßen der B 463 und der Tieringer Straße – L 440 erfolgt zukünftig über eine 4-armige, einstreifige Kreisverkehrsanlage (Durchmesser 40,0 m), die prognostisch einen leistungsfähigen und sicheren Verkehrsablauf gewährleistet.

6.4

Wegesystem

Das vorhandene, weitestgehend aus unbefestigten Feldwegen bestehende Erschließungssystem der landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen der Ortslage Weilstetten und der Erddeponie "Hölderle", das in einem kurzen Teilabschnitt asphaltiert mit der Rottweiler Straße (L 442) verknüpft ist, wird durch die Realisierung der Nordwestumfahrung von Weilstetten seine Funktionalität verlieren.

Zur Gewährleistung der künftigen Zugänglichkeit der Freiflächen zwischen dem Siedlungskörper und der geplanten Nordwestumfahrung von Weilstetten ist ein neuer, den renaturierten bzw. offengelegten Hühnerbach begleitender Fuß-, Rad- und Wirtschaftsweg vorgesehen.

Dieses ergänzende Wegenetz, das die heutige Anbindung an die Rottweiler Straße (L 442) aufnimmt, dient sowohl der Freiflächenerschließung, der Naherholung / Erlebbarkeit des "gewonnenen" Naturraums im Verlauf des Hühnerbachs, als auch der fußläufigen Vernetzung der Ortslage mit dem nördlich der Deponie angrenzenden Frei- und Landschaftsraum.

Die primär landwirtschaftlich genutzten Flächen im Zwischenbereich der künftigen Nordwestumfahrung von Weilstetten und der bestehenden Erddeponie "Hölderle" sollen über einen ergänzenden Wirtschaftsweg unmittelbar entlang des südlichen Abschlusses der Deponie erschlossen werden, der im Norden mit der Erschließungsstraße der Erddeponie und im Süden mit dem Erschließungssystem des Gewerbegebiets "Rote Länder" verknüpft ist.

Über den ergänzenden Wegekurzschluss zwischen dem begleitenden Wegeelement auf der Nordseite der geplanten Nordwestumfahrung von Weilstetten zwischen der Anbindung der Roßwanger Straße (K 7138) und dem neuen Anschluss der Rottweiler Straße (L 442) und der bestehenden Erschließungsstraße Rote Länder, ist in Kombination mit einer vorgesehenen Querungshilfe im Verlauf der Nordwestumfahrung, die direkte Fuß- / Radwegeverbindung zwischen der Ortslage Weilstetten, dem Gewerbegebiet "Rote Länder", und daran anschließend, der freie Feldflur gewährleistet.

Im Verlauf des östlichen Innenradius der geplanten Nordwestumfahrung von Weilstetten ist ein straßenbegleitender Fuß- und Radweg zwischen der Roßwanger Straße (K 7138) und der Rottweiler Straße (L 442) mit einer Breite von ca. 2,5 m und vom Knotenpunkt Rottweiler Straße (L 442) / Erschließungsstraße "Rote Länder" bis zur Kreisverkehrsanlage / B 463 Anschlussstelle Weilstetten ebenfalls mit einer Breite von ca. 2,5 m vorgesehen.

Das Wegeelement ist dabei ca. 3,75 m von der Fahrbahnfläche abgerückt (Bankett + Mulde) und gewährleistet die fahrverkehrsunabhängige Fuß- und Radwegeverbindung der östlichen Ortslage von Weilstetten / Gewerbegebiet "Kuhwasen" / Gewerbegebiet "Rote Länder" / etc. im Zuge der B 463 – Unterquerung mit dem Stadtteil Frommern.

6.5

Entwässerung

Generell erfolgt die Entwässerung der befestigten, neu herzustellenden Straßenflächen über verkehrsflächenbegleitende Mulden bzw. ggf. eine parallel dazu herzustellende Sammelrohrleitung.

Als Vorflut für das unschädlich verschmutzte Oberflächenwasser soll der den Trassenkorridor querende Hühnerbach dienen.

Soweit notwendig wird das unschädlich verschmutzte Niederschlagswasser in ausreichend dimensionierte eigens zu errichtende Regenrückhaltebecken im Trassenverlauf abgeführt bzw. an das bestehende System angeschlossen.

Die Entwässerungsplanung wurde bereits durch das Landratsamt Zollernalbkreis nach „Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis“ durch die Stadt Balingen genehmigt.

6.6

Grün- / Freiflächenkonzept

Dieser Aspekt stellt einen Schwerpunkt von besonderer Bedeutung dar und wird deshalb vom Büro Umweltplanung Dr. Grossmann, Balingen in einem separaten, dem Bebauungsplan "Nordwestumfahrung Weilstetten" als Bestandteil dienenden Umweltbericht mit Grünordnungsplan behandelt. Im Folgenden ist das Grünordnungskonzept im Überblick dargestellt. Generell ist dabei die landschaftliche / freiräumliche Integration der geplanten Nordwestumfahrung von Weilstetten zentraler Entwurfsansatz.

Durch die Führung der Straßenneubaumaßnahme entlang des Gewerbegebiets "Rote Länder" unter Schonung der Hühnerbachaue konnte bereits im Zuge der Trassenfindung eine Verminderung von Beeinträchtigungen für die relevanten Schutzgüter (Schutzgebiete, Mensch, Pflanzen und Tiere, Boden, Klima und Luft, etc.) erzielt werden.

Weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung wurden im Zuge der vorliegenden Grünordnungsplanung für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser festgelegt. Als grünordnerische Maßnahmen werden an den Böschungsflächen im Verlauf der geplanten Neubautrasse Landschaftsrasen vorgesehen und an den südexponierten Böschungen soll Magerassen entwickelt werden.

Entlang der westlichen Böschung werden zur Abschirmung des Trassenverlaufs abschnittsweise Gehölze gepflanzt, die in die Baumreihe entlang des Gewerbegebiets "Rote Länder" übergehen.

Größere, straßenbegleitende Flächen – insbesondere im Bereich der geplanten Kreisverkehrsanlage – werden mit Einzelbäumen bepflanzt.

Im Bereich der Retentionsflächen werden nasse Hochstaudenfluren oder Schilfflächen entwickelt.

Im Flächenbereich zwischen dem Hühnerbach und der Nordwestumfahrung von Weilstetten sollen hochwertige und landschaftstypische Wiesen angelegt und dauerhaft unterhalten werden.

Die Flächen zwischen dem geplanten Trassenkorridor der Nordwestumfahrung von Weilstetten bzw. dem weiteren Verlauf des Hühnerbachs nach Norden und der bestehenden Erddeponie bleiben auch zukünftig schwerpunktmäßig landwirtschaftlich bzw. als Grünland genutzt.

Die Ausführung von Ausgleichsmaßnahmen dient dem Ausgleich der durch das Neubauvorhaben unmittelbar beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und hat positive Auswirkungen auf alle relevanten Schutzgüter.

Dabei befinden sich sämtliche vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Straßenbaumaßnahme, so dass ein räumlich-funktionaler Zusammenhang gegeben ist.

Die im Plangebiet ausgewiesenen Maßnahmen können die durch den Bebauungsplan ermöglichten Eingriffe nicht in vollem Umfang kompensieren. Die erforderliche Kompensation erfolgt über das kommunale Ökokonto der Stadt Balingen.

7.

UMWELTBERICHT MIT GRÜNORDNUNGSPLAN

Der Umweltbericht mit Grünordnungsplan des Büros Dr. Grossmann Umweltplanung, Balingen ist Bestandteil der Begründung dieses Bebauungsplans "Nordwestumfahrung Weilstetten".

8. SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung vom Dezember 2006 hat das Büro für Straßen- und Verkehrsplanung BS Ingenieure, Ludwigsburg, die künftige Geräuschsituation an der relevanten bestehenden Bebauung von Weilstetten ermittelt und beurteilt.

Die Berechnung wurde nach RLS-90 – Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenneubau, Ausgabe 1990 durchgeführt.

Die Beurteilung erfolgte gemäß 16. BImSchV – Verkehrslärm-Schutzverordnung, 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990.

8.1 Verkehrsuntersuchung Büro Bender + Stahl (BS-Ingenieure) 2000/2003

Grundlage für die Ermittlung der Geräuschemissionen bilden die Verkehrskennndaten der Verkehrsuntersuchung zur Nordwestumfahrung Weilstetten des Büros Bender + Stahl, Ludwigsburg, aus dem Jahr 2000, sowie die verkehrliche Stellungnahme zur Nordwestumfahrung Weilstetten des Büros Bender + Stahl, Ludwigsburg von 2003.

Dabei sind die Prognoseverkehrsbelastungen 2015 der aktualisierten Variante 3a mit Anschluss der L 442 an die Nordwestumfahrung von Weilstetten während der nachmittäglichen Spitzenstunde eines Normalwerktages maßgebend.

In Abstimmung mit der Stadt Balingen wurden diese Prognosezahlen, um dem üblichen Prognosehorizont grundlegender Rahmenplanungen zu entsprechen, im Zuge der schalltechnischen Untersuchung vom Prognosejahr 2015 auf das Jahr 2020 fortgeschrieben.

Mittels Angaben zur Einwohnerentwicklung, der Beschäftigtenentwicklung sowie Angaben zur Entwicklung der Motorisierung und der Fahrleistung wird der Prognosefaktor von 2015 auf 2020 erhöht.

Für den allgemeinen Verkehr ergibt sich von 2015 bis 2020 eine Verkehrszunahme von insgesamt ca. 5 %.

Auf der Grundlage dieser Prognoseverkehrsbelastungen der aktualisierten Variante 3a wurden für die nachmittägliche Spitzenstunde eines Normalwerktages die Querschnitt- und Strombelastungen nachfolgender Knotenpunkte ermittelt:

- Tieringer Straße (L 440) / Stocken
- Tieringer Straße (L 440) / Untere Dorfstraße (K 7171) / Rottweiler Straße (L 442)
- Rottweiler Straße (L 442) / Roßwanger Straße (K 7138)
- Rottweiler Straße (L 442) / Anbindung Gewerbegebiet "Kuhwasen" / Anbindung Gewerbegebiet "Rote Länder"
- Nordwestumfahrung / Rottweiler Straße (L 442) / Anbindung Gewerbegebiet "Rote Länder"
- Nordwestumfahrung / Anbindung Erddeponie "Hölderle"
- Anschlüsse Rampen B 463 / Nordwestumfahrung / Tieringer Straße (L 440)
- Roßwanger Straße (K 7138) / Tieringer Straße (L 440) / Hauptstraße (K 7138)
- Untere Dorfstraße (K 7171) / Stocken
- Untere Dorfstraße (K 7171) / Rohrackerstraße
- Untere Dorfstraße (K 7171) / Espachstraße / Frommener Straße (K 7171)

Aus der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Prognosehorizont 2020 wurden der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) und die Schwerlastverkehrsanteile (SV >2,8 t) tags und nachts hochgerechnet.

Der Nachtanteil für alle Straßen wurde gemäß der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 1990 (RLS-90) in Ansatz gebracht.

Auf dieser Grundlage wurden gemäß RLS-90 die Geräuschemissionen bestimmt.

8.2

Immissionen durch Straßenneubau

Nach der aktuellen Rechtsauffassung (Stefan Strick, Lärmschutz an Straßen, München 1998) erfolgt eine getrennte Ermittlung der Geräuschimmissionen, wenn ein Immissionsort durch Geräusche aus einem neu zu errichtenden Verkehrsweg und aus einem bestehenden Verkehrsweg, der aus Anlass des Neubaus geändert wird, belastet wird. Eine Betrachtung des Summenpegels ist bei der Prüfung auf Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nicht zulässig.

Die Nordwestumfahrung Weilstetten ist ab der Verknüpfung mit der Roßwanger Straße (K 7138) bis zum Kreisverkehrsplatz, einschl. dem Anschluss an die Rottweiler Straße (L 442) als Neubaumaßnahme einzustufen.

Bei dem Umbau des Knotenpunktes Tieringer Straße (L 440) / Westrampe an die B 463 / Ostrampe an die B 463 zum Kreisverkehrsplatz handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff, der auf das Kriterium wesentliche Änderung zu prüfen ist.

In der überschlägigen schalltechnischen Voruntersuchung im Rahmen der Straßenplanung zur Nordwestumfahrung wurde bereits festgestellt, dass aufgrund der örtlichen Situation davon ausgegangen werden kann, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden.

Deshalb wird im Sinne einer Maximalbetrachtung die komplette Baumaßnahme als Neubau eingestuft und die ermittelten Beurteilungspegel werden direkt mit den schalltechnischen Anforderungen gemäß der 16. BImSchV verglichen. Diese Vorgehensweise ist strenger als die Prüfung auf wesentliche Anbindung, und die Ergebnisse liegen damit auf der sicheren Seite.

Zum Schutz der Nachbarschaft sind die von der Neu- bzw. Ausbaustrecke ausstrahlenden Verkehrsgeräusche auf den außerhalb des Neu- bzw. Ausbauabschnittes anschließenden Bereich mit einzubeziehen.

Bei der Ermittlung der Beurteilungspegel im Neu- bzw. Ausbauabschnitt (innerhalb) ist sowohl die Geräuschbelastung aus dem Neu- bzw. Ausbauabschnitt und dem anschließenden, baulich nicht veränderten Abschnitt zugrunde zu legen, während bei der Ermittlung des Beurteilungspegels am vorhandenen, baulich nicht geänderten Abschnitt (außerhalb) nur die Geräuschbelastung des Neu- bzw. Ausbauabschnittes maßgeblich ist.

Dabei wurden für die Ermittlung der Beurteilungspegel innerhalb der Neubaustrecke bzw. für die Berechnung der Immissionen außerhalb der Neubaumaßnahme an nachfolgenden bestehenden Gebäuden die relevanten Bezugspunkte zu Grunde gelegt:

- Rottweiler Straße 6
- Tieringer Straße 2
- Tieringer Straße 4
- Tieringer Straße 6
- Roßwanger Straße 28

8.3

Ergebnis

Wie bereits erörtert wurden die Berechnungen auf der Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau, Ausgabe 1990 (RLS-90) durchgeführt.

Die Beurteilung der Lärmsituation der geplanten Nordwestumfahrung von Weilstetten, die in ihrer räumlichen Lage und baulichen Ausführung der Definition im Rahmen dieser Bebauungsplanung entspricht, erfolgte gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung).

Dabei hat die Schalltechnische Untersuchung ergeben, dass durch die geplante Nordwestumfahrung Weilstetten in den Zeitbereichen tags (06.00–22.00 Uhr) und nachts (22.00–06.00 Uhr) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen relevanten Bezugspunkten eingehalten werden.

Auf dieser Grundlage besteht somit gemäß 16. BImSchV kein Anspruch auf Schallschutz in Form von aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen.

Darüber hinaus hat das Büro für Straßen- und Verkehrsplanung BS Ingenieure, Ludwigsburg, in seiner ergänzenden Stellungnahme vom Dezember 2011 zum Gutachten vom Oktober 2006 untersucht, inwieweit die zwischenzeitlich modifizierte Straßenplanung – insbesondere der erweiterte Regelquerschnitt der geplanten Nordwestumfahrung – sowie die aktualisierten Verkehrskenn- daten für das Prognosejahr 2025 der Planungsgruppe Kölz, Ludwigsburg, veränderte Auswirkungen auf die künftige Schallsituation zeigen.

Dabei wurden auf der Grundlage des bereits angewandten Berechnungsmodells und unter Zu- grundelegung der neuen Parameter die Berechnungen der Geräuschemissionen an den rele- vanten, ebenfalls bereits aufgezeigten Gebäuden als Einzelpunktberechnungen durchgeführt.

Zum Schutz der Nachbarschaft wurden die von der Neu- bzw. Ausbaustrecke ausstrahlenden Verkehrsgeräusche auf den außerhalb des Neu- bzw. Ausbauabschnitts anschließenden Bereich mit einbezogen.

Die Ergebnisse zeigen dabei, dass sowohl an allen Bezugspunkten innerhalb, als auch außer- halb der Neubaustrecke die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden.

Vor diesem Hintergrund besteht auch unter Berücksichtigung der ingenieurtechnisch-baulichen Anpassungen sowie der fortgeschrittenen Prognoseverkehrsmengen kein Anspruch auf Schall- schutzmaßnahmen an der bestehenden Bebauung in Weilstetten.

9. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

9.1 Verkehrsflächen

Die Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes "Nordwestumfahrung Weilstetten" in

- Straßenfläche
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Landwirtschaftsweg / Wirtschaftsweg
- Geh- und Radweg

kann im Zuge der konkretisierenden Straßen- und Wegeplanung geändert werden.

Die zeichnerischen Angaben im Planteil zum Bebauungsplan dienen der eindeutigen Zuordnung der Flächen untereinander und sollen zu einer funktionalen und attraktiven Gestaltung der Ver- kehrsräume beitragen.

9.2 Grünordnerische Maßnahmen

Die getroffenen Regelungen tragen zur Berücksichtigung der ökologischen Belange bei und sol- len zu einer Verbesserung der Umweltsituation beitragen.

Durch die Maßnahmen, wie auch durch die ergänzenden im Bebauungsplan definierten Pflanz- gebote und –bindungen sowie Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Na- tur und Landschaft soll generell ein quantitativ hochwertiger Charakter des Planungsgebiets ge- sichert, die Eingriffe gemildert und das neue Straßenelement soweit wie möglich verträglich in die Natur und Landschaft integriert werden.

Die den Maßnahmen und Pflanzgeboten zu Grunde liegenden Pflanzenlisten ermöglichen dabei

eine breite Auswahl unterschiedlicher Bäume- und Straucharten.

Durch diese Pflanzenlisten soll sichergestellt werden, dass ausschließlich heimische und standortgerechte Bäume gepflanzt werden, eine positive Gestaltung des Freiraums erzielt wird, sowie der Lebensraum und die Nutzungsgrundlage der heimischen, im Gebiet bereits beheimateten Tier- und Vogelarten erhalten und dauerhaft gefestigt wird.

10. FLÄCHENBILANZ

GESAMTFLÄCHE RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH	ca. 9,15 ha	100,00 %
ÖFFENTLICHE VERKEHRSFLÄCHEN	ca. 1,89 ha	20,66 %
– Straßenflächen	ca. 1,16 ha	12,68 %
– Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Wirtschaftsweg	ca. 0,41 ha	4,48 %
– Gehwegflächen	ca. 0,32 ha	3,50 %
ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN (Grünordnerische Maßnahmen)	ca. 3,96 ha	43,28 %
LANDWIRTSCHAFTLICHE FLÄCHEN	ca. 3,23 ha	35,30 %
VERSORGUNGSFLÄCHEN	ca. 0,07 ha	0,76 %

11. UMSETZUNG DER PLANUNG / EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Die überplanten Flächen befinden sich zum Teil im Eigentum des Landes Baden Württemberg, zum Teil in städtischem Besitz und zum Teil in Privateigentum. Auf Grundlage des Bebauungsplanes kann der benötigte Grunderwerb erfolgen.

Die schnellstmögliche Umsetzung der Planung wird angestrebt, ist jedoch abhängig vom benötigten Grunderwerb, von den Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen – Straßenbauamt und von der Sicherstellung der Finanzierung der Maßnahme.

12. KOSTEN

Verwaltungskosten	ca. 30.000 €
Planungskosten Bebauungsplan	ca. 25.000 €
Umweltbericht / Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung / Grünordnungsplan / sonstige Naturschutzfachliche Untersuchungen.	ca. 25.000 €
Straßenplanung Leistungsphasen 1-4	ca. 82.000 €
Ingenieurbauwerke Leistungsphasen 1-4 (Brücke Hühnerbach, u.a.)	ca. 24.000 €
sonstige Fachplanungen (Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis, Schalltechnische Untersuchungen, u. a.)	ca. 40.000 €
Gesamtkosten	ca. 226.000 €

Die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens erfolgt im öffentlichen Interesse.