

Bebauungsplan „SCHLÖSSLESKURVE“

Gemarkungen Metzingen-Neuhausen und Dettingen

BEGRÜNDUNG

Stand: 12.11.2018

Inhaltsverzeichnis

1. Erfordernis der Planaufstellung
2. Bestehende Rechtsverhältnisse
3. Verkehrskonzept
4. Umweltbelange
5. Begründung zu den Festsetzungen
6. Flächenbilanz
7. Bodenordnung
8. Anlagen

1. Erfordernis der Planaufstellung

Der bestehende Knotenpunkt L380a/K6712 („Schlössleskurve“) wurde Mitte der 1980er Jahre im Zuge der B28-Ortsumfahrung Dettingen/Erms in seiner aktuellen Form ausgebaut. Da die neue Trasse der B28 an die damals verbleibende B28-Ortsdurchfahrt durch Neuhausen/Metzingen angeschlossen werden sollte, wurde die Ausbauplanung auf die Hauptverkehrsbeziehung Bad Urach – Neuhausen ausgerichtet. Die Fahrbeziehung von und nach Dettingen (K 6712) wurde untergeordnet angebunden.

Mit den B28- Ortsumfahrung von Neuhausen und Metzingen, die mit der Inbetriebnahme des „Mainwaldknotens“ im Jahr 2011 abgeschlossen wurde, haben sich zwischenzeitlich die Verkehrsverhältnisse an der „Schlössleskurve“ verändert, so dass der Ausbaubestand nicht mehr den verkehrlichen Bedürfnissen entspricht. Es zeigt sich, dass für die einmündenden Verkehre von Dettingen her wegen der Vorfahrtsachtungspflicht und der nicht optimalen Sichtverhältnisse Probleme entstehen, die zur Unfallhäufung führen. Außerdem stellen sich zu Spitzenzeiten tägliche Rückstaus ein. Die westlichen Gewerbegebiete von Dettingen klagen über schlechte Verkehrsverhältnisse.

Hinzu kommt, dass der stark zunehmende Anteil des Schwerlastverkehrs aus Dettingen aufgrund der engen Kurvenradien, der starken Querneigung und der nicht unerheblichen Steigung bei der Zufahrt Richtung B28 große Schwierigkeiten hat und deshalb vermehrt die Ortsdurchfahrt von Neuhausen und Metzingen benutzt. Dies wiederum führt zu Störungen der anliegenden Wohnbevölkerung und steht nicht im Einklang mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr in Neuhausen und Metzingen zu minimieren.

Aufgrund der verkehrlichen Probleme zum einen und den Konflikten mit den Zielen der betroffenen Kommunen zum anderen muss festgestellt werden, dass der Knotenpunkt nicht mehr den aktuellen verkehrlichen Bedürfnissen gerecht wird.

Die Gemeinde Dettingen und die Stadt Metzingen haben daher eine planerische Lösung gesucht, die Straßenführung entsprechend den Verkehrsbedürfnissen umzugestalten. Konkret bedeutete dies, die Fahrbeziehung Dettingen – B 28 zu bevorzugen und die Fahrbeziehung Neuhausen nachgeordnet einmünden zu lassen. In Abstimmung mit den zuständigen Straßenbauämtern wurde deshalb eine konzeptionelle Untersuchung durchgeführt, die in einer straßenbaulichen Entwurfsplanung des Ingenieurbüros Pirker und Peiffer aus Münsingen mündete.

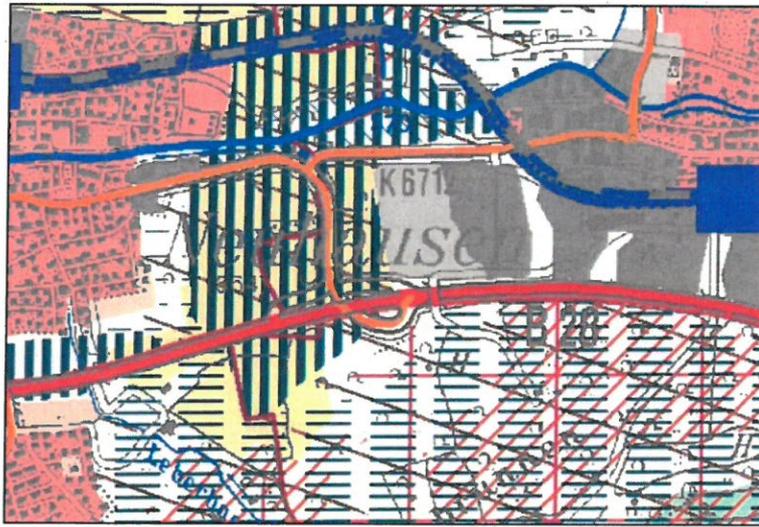
Auf Grundlage dieser Entwurfsplanung soll der Umbau des Knotenpunktes realisiert werden. Nach einer Vereinbarung mit dem Regierungspräsidium Tübingen und dem Landratsamt Reutlingen soll die Planung und Durchführung des Vorhabens durch die beteiligten Kommunen Metzingen und Dettingen im Einvernehmen mit den Straßenbauämtern erfolgen.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben zu schaffen ist die Aufstellung eines Bebauungsplans nach § 1 Abs. 3 i.V.m. § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) erforderlich. Der ca. 2,14 ha große Geltungsbereich erstreckt sich über die Gemarkungen Metzingen-Neuhausen und Dettingen. Die Beschlussfassung erfolgt daher durch die zuständigen Gremien in Metzingen und in Dettingen.

2. Bestehende Rechtsverhältnisse

2.1 Regionalplan

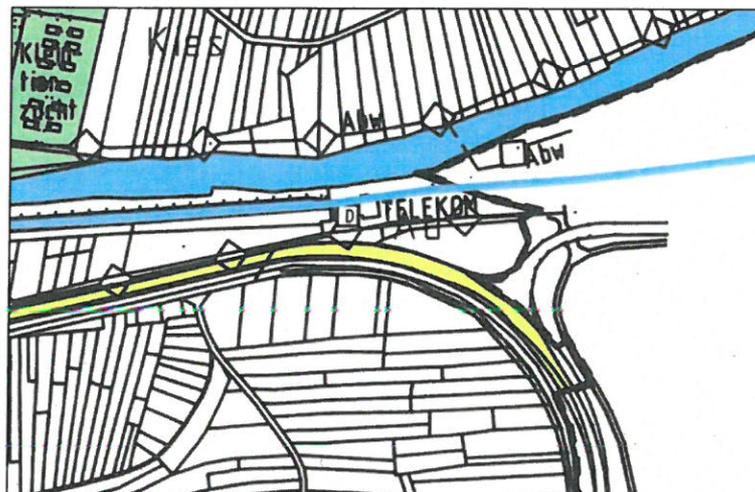
Im derzeit gültigen Regionalplan Neckar-Alb 2013 ist die bestehende Straßenverbindung zwischen Neuhausen, Dettingen und der B 28 (L 380 a, K 6712) als Straße für den sonstigen Verkehr ausgewiesen. Angrenzend sind nicht parzellenscharf eine Grünzäsur (Plansatz 3.1.2) und südlich des bestehenden Knotenpunktes eine Vorrangfläche für Landwirtschaft (Plansatz 3.2.3) festgesetzt.



(Auszug aus der Raumnutzungskarte Regionalplan Neckar-Alb 2013)

2.2 Flächennutzungsplan Metzingen-Grafenberg-Riederich

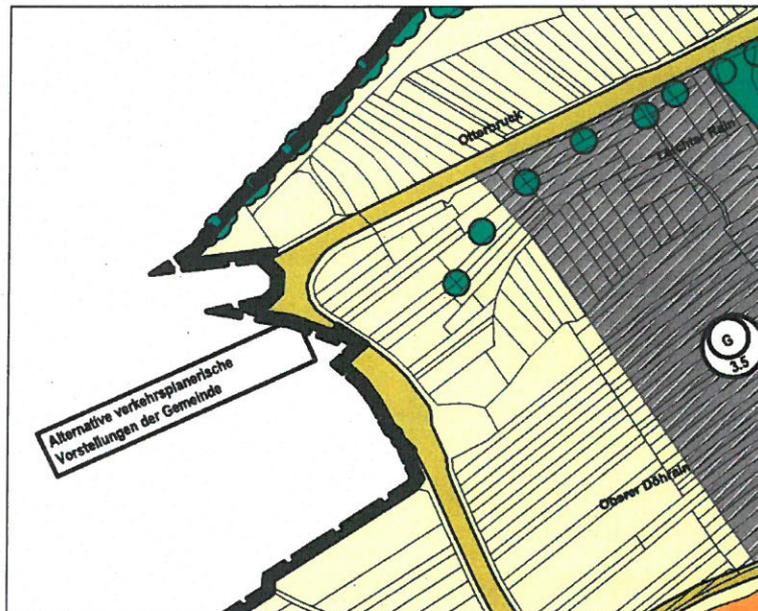
Im Flächennutzungsplan der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Metzingen, Grafenberg, Riederich ist die bestehende Straßenverbindung zwischen Neuhausen und dem Knotenpunkt L 380 a/K 6712, der an der Gemarkungsgrenze liegt, als Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der neue Straßenverlauf wird im Zuge der 9. Änderung des Flächennutzungsplans der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft nachrichtlich mit aufgenommen.



(Auszug Flächennutzungsplan 8. Änderung Metzingen, Grafenberg, Riederich)

2.3. Flächennutzungsplan Dettingen

Im aktuellen Flächennutzungsplan der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Dettingen ist die bestehende Straßenverbindung zwischen Neuhausen und dem Knotenpunkt L 380 a/K 6712, der auf der Gemarkungsgrenze liegt, als Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der neue Straßenverlauf wird in der nächsten Änderung des Flächennutzungsplans nachrichtlich mit aufgenommen.



(Auszug aus dem aktuellen Flächennutzungsplan Dettingen)

3. Verkehrskonzeption

Im Vorfeld der Planungen wurden verschieden Alternativen untersucht. Die „Null-Variante“ (d.h. die Beibehaltung des bestehenden Knotenpunktes) schied aufgrund der Unfallhäufung und der sich kontinuierlich verschärfenden Verkehrsprobleme aus.

Auch eine Kreisverkehrsvariante wurde verworfen, da damit die verkehrsplanerische Zielsetzung mit einer Bevorrechtigung des Verkehrs von und nach Dettingen sowie großzügigere Kurvenradien für den Schwerlastverkehr nicht erreicht worden wäre. Außerdem hätte ein Kreisverkehrsplatz mehr Flächen in Anspruch genommen, was zu Lasten der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen gegangen wäre.

Im Ergebnis hat man sich daher für die Entwurfsvariante „Spiegelung der Verkehrsbezüge“ entschieden, die im weiteren Fortgang durch das Büro Pirker und Pfeiffer aus Münsingen ausgearbeitet wurde. Nach dem Erläuterungsbericht zur Entwurfsplanung vom 30.04.2018 gestaltet sich der Umbau des Knotenpunktes wie folgt:

„Die Ausbaulänge der neuen Kurve beträgt ca. 240 m, dazu kommt der neue Anschluss der L380a in Richtung Neuhausen mit einer Ausbaulänge von ca. 200 m, die Zufahrt vom Kraftwerksgebäude „Schlössle“ wird wiederhergestellt. Außerdem wird der straßenbegleitende Weg entlang der neuen Schlössleskurve neu angelegt und jeweils im Bestand angeschlossen. Nördlich des Kurvenausganges

wird ein ca. 180 m neuer Weg als Verbindung zwischen bestehenden Wegen gebaut, um ein zusammenhängendes Wegenetz zu erhalten. Der heute bestehende Knotenpunkt L380a/K6712 wird zurückgebaut und rekultiviert.

Bauwerke sind im Planungsbereich keine geplant.

Die beiden Straßen sind jeweils in die Entwurfsklasse EKL III einzustufen, was bedeutet, dass bei dieser Einmündungssituation der Linksabbiegetyp LA2 zum Einsatz kommt. Bei einseitiger Verziehung bedeutet dies eine Verziehungslänge von 70 m, dazu kommt eine Verzögerungsstrecke von 20 m und eine Aufstellstrecke, die nach dem berechneten Rückstau festgelegt wird, in diesem Fall sind 20 m ausreichend. Die durchgehenden Spuren wären nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012) mindestens 3,50 m breit, die Linksabbiegespur 3,25 m. Aufgrund der Kurvensituation mit einem Radius von $R = 100$ erhöht sich der Platzbedarf der maßgeblichen Bemessungsfahrzeuge (hier: Lastzug) von 2,55 m auf 2,90 m, dazu kommen jeweils Bewegungsspielräume von 0,95 m (regelmäßiger Schwerverkehr). Die Fahrbahnen wurden dementsprechend angepasst. Die durchgehenden Fahrspuren haben somit eine Breite von 4,00 m mit zusätzlichem 0,25 m breitem Randstreifen, die Linksabbiegespur ist 4,00 m breit. Der untergeordnete Ast in Richtung Neuhausen wird vom Bestand ausgehend von 6,24 m auf 8,00 m verbreitert, die Festlegung dieser Breite wurde auf Grundlage einer Schleppkurvenuntersuchung getroffen, aufgrund des geringeren Schwerverkehrsanteils wurde ein Bewegungsspielraum von 0,70 m je Fahrspur angesetzt. Im Einmündungsbereich sind die erforderlichen Breiten neben den Fahrbahnteilern und der Dreiecksinseln maßgebend (RAL 2012), diese wurden im Falle von zu geringen Bewegungsspielräumen ebenfalls an die Schleppkurven der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge angepasst. Der zu verlegende landwirtschaftliche Weg auf der Südseite wird entsprechend dem bestehenden Weg mit einer Breite von 3,50 m hergestellt.“ (Auszug: Erläuterungsbericht der Entwurfsplanung Pirker + Pfeiffer vom 30.04.2018, S. 3 f.)

Der vollständige Erläuterungsbericht ist der Begründung unter Anlage 1 beigelegt.

Daneben ist es planerisches Ziel den Weg auf der Nordseite in Richtung Neuhausen fortzusetzen, um ein durchgängiges Wegenetz insbesondere für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen. Die durchgehende Umsetzung dieses Weges außerhalb des Planbereichs ist momentan aus eigentumsrechtlichen Gründen noch nicht möglich.

4. Umweltbelange

Nach § 2 Abs. 4 BauGB ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

Für das Plangebiet wurde vom Fachbüro Pustal – Landschaftsökologie und Planung aus Pfullingen ein Umweltbericht erstellt. Der Umweltbericht (Vorentwurf) mit integrierter Grünordnungsplanung, Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung sowie der artenschutzrechtlichen Prüfung ist diese Begründung unter Anlage 2 beigelegt. Gemäß § 2a BauGB bildet der Umweltbericht einen gesonderten Teil der Begründung.

Anmerkung: Die konkrete Ausformung der natur- und artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen wird im Verlauf des weiteren Verfahrens definiert. Es wird davon ausgegangen, dass die Maßnahmen innerhalb des Plangebiets bzw. innerhalb der im Bebauungsplanvorentwurf festgesetzten Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs.1 Nr. 25a) BauGB hergestellt werden können.

5. Begründung der Festsetzungen

Straßenverkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Die Festsetzung der Verkehrsfläche erfolgt auf Grundlage des straßenbaulichen Entwurfs des Büros Pirker + Pfeiffer, Pfullingen, vom 30.04.2018. Durch die angemessene Ausgestaltung der Verkehrsfläche (Linienführung, Bemessung der einzelnen Entwurfselemente) wird sichergestellt, dass die planerischen Ziele (erhöhte Verkehrssicherheit, Entlastung der Ortsdurchfahrt von Neuhausen und Metzinger) erreicht wird.

Feldwege, Rad-/ Gehwege / (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Entlang der neuen Straßenführung sind nördlich und südlich begleitende Wege ausgewiesen. Sie sollen dem landwirtschaftlichen Verkehr sowie dem Rad- und Fußgängerverkehr ein zusammenhängendes und verkehrssicheres Wegenetz ermöglichen.

Verkehrsgrünfläche (§ 9 Abs. 1. Nr. 15 und Nr. 26 BauGB)

Entlang der Verkehrsflächen werden Verkehrsgrünflächen festgesetzt. Sie erstrecken sich auf Bereiche die zwar regelmäßig unversiegelt bleiben, bei denen aber aufgrund von Geländemodellierungen oder der unmittelbar angrenzenden Verkehrsfläche keine intensivere Bepflanzung (beispielsweise mit Bäumen) möglich ist. Auf diesen Flächen sind Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern zulässig, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind.

Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25a BauGB)

In weiten Teilen des Plangebiets (insbesondere im Bereich des rückgebauten Straßenabschnitts) werden Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ausgewiesen. Auf diesen Flächen werden die für den natur- und artenschutzrechtlichen Ausgleich erforderlichen Maßnahmen hergestellt.

6. Flächenbilanz

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 2,14 ha. Davon liegen ca. 1,5 ha auf Dettinger Gemarkung und ca. 0,64 ha auf Metzinger Gemarkung.

Die geplanten Flächen verteilen sich im Plangebiet wie folgt (jeweils gerundet).

Straßenverkehrsfläche	ca. 0.70 ha
Geh-/Radweg, Feldweg	ca. 0,31 ha

Verkehrsgrün	ca. 0,38 ha
Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	ca. 0,75 ha

7. Bodenordnung

Eine Bodenordnung oder eine Umlegung nach § 45 BauGB ist nicht erforderlich. Die benötigten Flächen befinden sich in kommunalem Eigentum.

8. Anlagen

Anlage 1: Erläuterungsbericht zum Umbau der Schlossleskurve, Pirker und Pfeiffer, Münsingen, vom 30.04.2018

Anlage 2: Umweltbericht mit integrierter Grünordnungsplanung, Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung und artenschutzrechtlicher Prüfung, erstellt: Pustal Landschaftsökologie, Pfullingen, Vorentwurf vom 14.06.2018