

Gemeinde Magstadt

Bebauungsplan

„OSTTANGENTE“

Entwurf vom 23.02.2021

BEGRÜNDUNG

Inhaltsverzeichnis

- 1 Erfordernis der Planaufstellung
- 2 Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse
- 3 Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches
- 4 Planungskonzeption
- 5 Gutachten / Untersuchungen
- 6 Umweltbericht
- 7 Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen
- 8 Flächenbilanz
- 9 Bodenordnung / Folgeverfahren
- 10 Auswirkungen des Bebauungsplans
- 11 Anhang: Umweltbericht

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Ziele und Zweck der Planung

Ausgangspunkt und Veranlassung der Planung ist u.a. der Wunsch der Gemeinde Magstadt, die Ortsmitte vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit die Aufenthaltsqualität zu steigern und eine höhere Sicherheit zu schaffen. Die hohe innerörtliche Verkehrsbelastung und die damit einhergehenden funktionalen und strukturellen Beeinträchtigungen im Bereich der zentralen Ortsmitte erschweren eine geordnete und qualitätvolle städtebauliche Entwicklung.

Der Wunsch der Gemeinde Magstadt steht im Kontext zu einer großräumigen Verkehrsertüchtigung im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs, durch den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Böblingen – Renningen und der Ertüchtigung des Straßennetzes u.a. durch die Verlegung der Landesstraße L 1189 vom Westen der Gemeinde als Südtangente (L 1189 neu) an die Alte Stuttgarter Straße (Südumfahrung) Magstadts, welche zwischenzeitlich verwirklicht wurde und dem Bau des Verflechtungstreifens der Bundes-Autobahnen A8/A81, in Verbindung mit dem Rückbau der Hölzertalstraße als Ausgleichsmaßnahme.

Zur Komplettierung des Magstadter Verkehrskonzeptes, welches bereits am 22.10.2002 beschlossen und in weiten Teilen zwischenzeitlich umgesetzt wurde, soll nun die Osttangente, als Ostumfahrung, realisiert werden. Vor diesem Hintergrund wurden umfassende Verkehrsuntersuchungen beauftragt und durchgeführt. Die Entlastungswirkung des noch fehlenden Teilstücks des Magstadter Verkehrskonzeptes -die Osttangente- wurde / wird durch die Gutachten bestätigt. Die Gemeinde Magstadt hat daher beschlossen zur Erlangung des Baurechts für das Bauvorhaben der Osttangente, ein Bebauungsplanverfahren durchzuführen.

Mit der Osttangente soll, neben der Entlastungswirkung für den Ortskern eine weitere Zielsetzung der Gemeinde, die Schließung einer Netzlücke (Anbindung an den überregionalen Verkehr) erreicht werden. Die Planung bewirkt für überörtliche Verkehre eine durchgehend ortsdurchfahrtfreie Verbindung und damit eine Bündelung des Schwer- und Personenverkehrs.

Durch die Realisierung wird insbesondere die bisherige Verbindung Stuttgart – Calw über die L 1189 alt (Neue Stuttgarter Straße / Hölzertalstraße) und L1185 alt (Weilemer und Renninger Straße) sowie außerorts die K 1006 (Ihinger Straße) signifikant vom überörtlichen Durchgangsverkehr und Schwerlastverkehr entlastet. Eine weitere erhebliche Entlastung erfährt auch die Alte Stuttgarter Straße (K 1005 alt). Verstärkt werden kann diese Entlastungswirkung durch ein Tempolimit von 30 km/h im Streckenzug Renninger Straße – Weilemer Straße – Neue Stuttgarter Straße und eine Lkw-Zielführung zum/vom Gewerbegebiet „Ost“. Bei Verzicht auf die Osttangente bleiben die zwischenzeitlich umgesetzten infrastrukturellen Maßnahmen (Neubau der Bundesstraße B 464 und der Südtangente Magstadt), hinsichtlich einer spürbaren Entlastung des Ortsbereiches von Magstadt vom Durchgangsverkehr (Schwerlastverkehr, Motorisierter Durchgangs-/Individualverkehr), nur eingeschränkt wirksam. Die Umfahrung von Magstadt wäre damit unvollständig. Die geplanten Verbesserungen der Wohn- und Lebensqualität im Ortsbereich von Magstadt könnten somit nicht vollständig umgesetzt werden.

1.2 Bebauungsplanverfahren

Ein Bebauungsplanverfahren für die „Osttangente“ wurde bereits mit Aufstellungsbeschluss am 13.09.2005 eingeleitet und am 28.07.2015 zur Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan „Osttangente“ vom 28. Juli 2015 wurde jedoch für unwirksam erklärt.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan „Osttangente“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Planvorhabens Osttangente geschaffen werden. Der Gemeinderat der Gemeinde Magstadt hat daher am xx.xx.xxxx den Aufstellungsbeschluss für den BP „Osttangente“ erneut gefasst. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 3,6 ha.

2 Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse

Übergeordnete Planwerke sind der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (LEP) 2002 und der Regionalplan Verband Region Stuttgart, Satzungsbeschluss vom 22.07.2009.

2.1 Landesentwicklungsplan (LEP)

Die Gemeinde Magstadt liegt im Regierungsbezirk Stuttgart und gehört zum Landkreis Böblingen. Die Gemeinde ist gemäß Landesentwicklungsplan 2002 dem Verdichtungsraum Stuttgart zugehörig.

2.2 Regionalplan



Gemeinde oder Gemeindeteil mit verstärkter Siedlungstätigkeit (VRG) (PS 2.4.1.3)



Regionaler Grünzug (VRG) (PS 3.1.1)

Abbildung 1: Auszug aus dem Raumnutzungskarte – Westteil, Regionalplan Verband Region Stuttgart (rot gestrichelte Linie ungefährender Verlauf Osttangente)

Gemäß Regionalplan Verband Region Stuttgart, gehört die Gemeinde Magstadt zu den Gemeinden mit Flächen im Verlauf der Entwicklungsachsen: Entwicklungsachse Stuttgart – Böblingen Sindelfingen – Herrnberg (-Horb am Neckar). Die Gemeinde gehört zum Mittelbereich Böblingen / Sindelfingen. Der Gemeinde Magstadt ist die Funktion „Gemeinde oder Gemeindeteil mit verstärkter Siedlungsentwicklung“ zugeordnet.

Die geplante Osttangente befindet sich am östlichen Ortsrand von Magstadt. Magstadt grenzt an einen im Regionalplan (Raumnutzungskarte) dargestellten Regionalen Grünzug an. Eine Abweichung vom Plansatz 3.1.1 (z) des Regionalplans Stuttgart (Regionaler Grünzug Nr. 5.1 „Waldgebiete westlich Stuttgart bis Siebenmühlental wurde“) wurde mit Bescheid vom 4.10.2006 erteilt.

2.3 Flächennutzungsplan

In der rechtswirksamen 2. Änderung Flächennutzungsplan 1997 – 2010 der Gemeinde Magstadt (genehmigt am 09.12.2013) ist der Planbereich als geplante überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt.

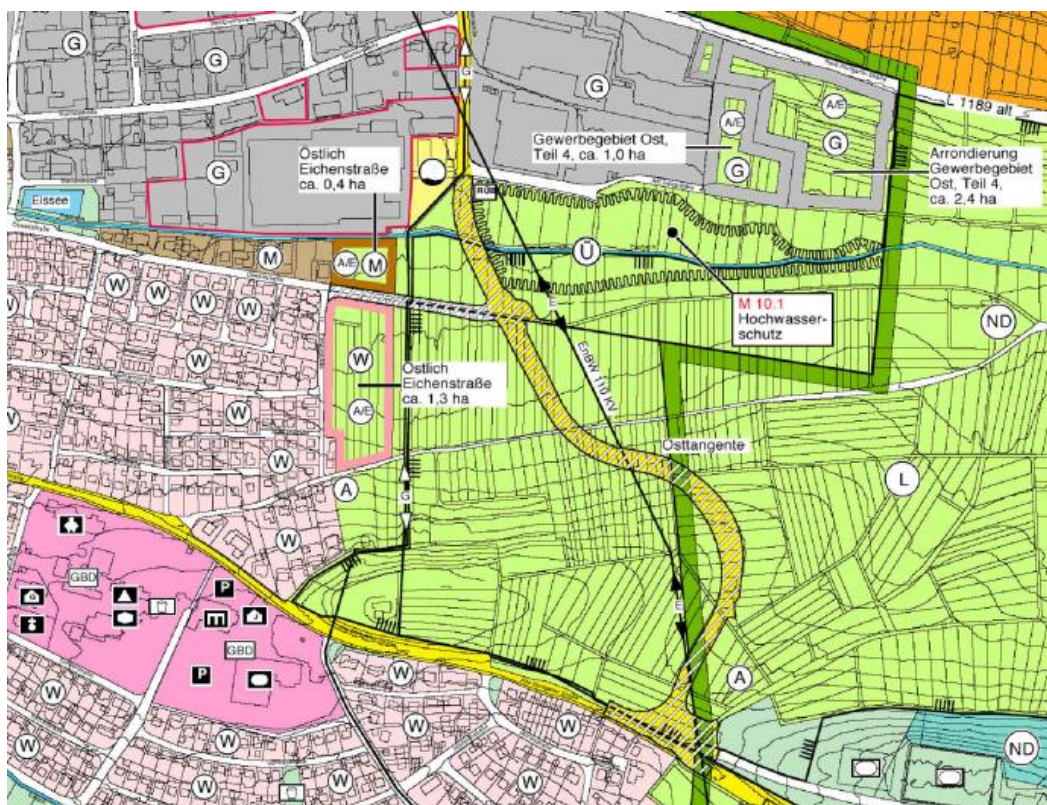


Abbildung 2: Auszug aus der 2. Änderung Flächennutzungsplan 1997 – 2010 der Gemeinde Magstadt (genehmigt am 09.12.2013)

Die Entwicklung des Plangebietes aus dem Flächennutzungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB ist gegeben.

2.4 Bebauungspläne

Ein Bebauungsplan besteht für das Plangebiet bisher nicht. Unmittelbar nördlich grenzen die Bebauungspläne „Gewerbegebiet Ost“ Teil II und III, i.k.g. 10.04.1992, (Änderung aus dem Jahr 2002) mit der Festsetzung eines Gewerbegebietes, an. Anschließend an die verlängerte Oswaldstraße besteht der rechtsverbindliche BP

„Hanfländer“ i.k.g. 01.09.1978, mit Änderung aus dem Jahr 1993. Die nördliche Seite der Oswaldstraße ist als Mischgebiet, die südliche Seite als Allgemeines Wohngebiet, festgesetzt. Der Bebauungsplan bzw. Baulinienplan „Esslinger Weg“ aus dem Jahr 1962, mit Änderungen aus dem Jahr 1995, setzt keine Art der baulichen Nutzung fest.

Aufgrund veränderter Grundstückszuschnitte und geänderter Straßenführung kann es durch den BP „Osttangente“ minimal zu Überschneidungen bei den Verkehrsflächen mit dem BP „Gewerbegebiet Ost“ und der Abgrenzung des BP „Esslinger Weg“ kommen.

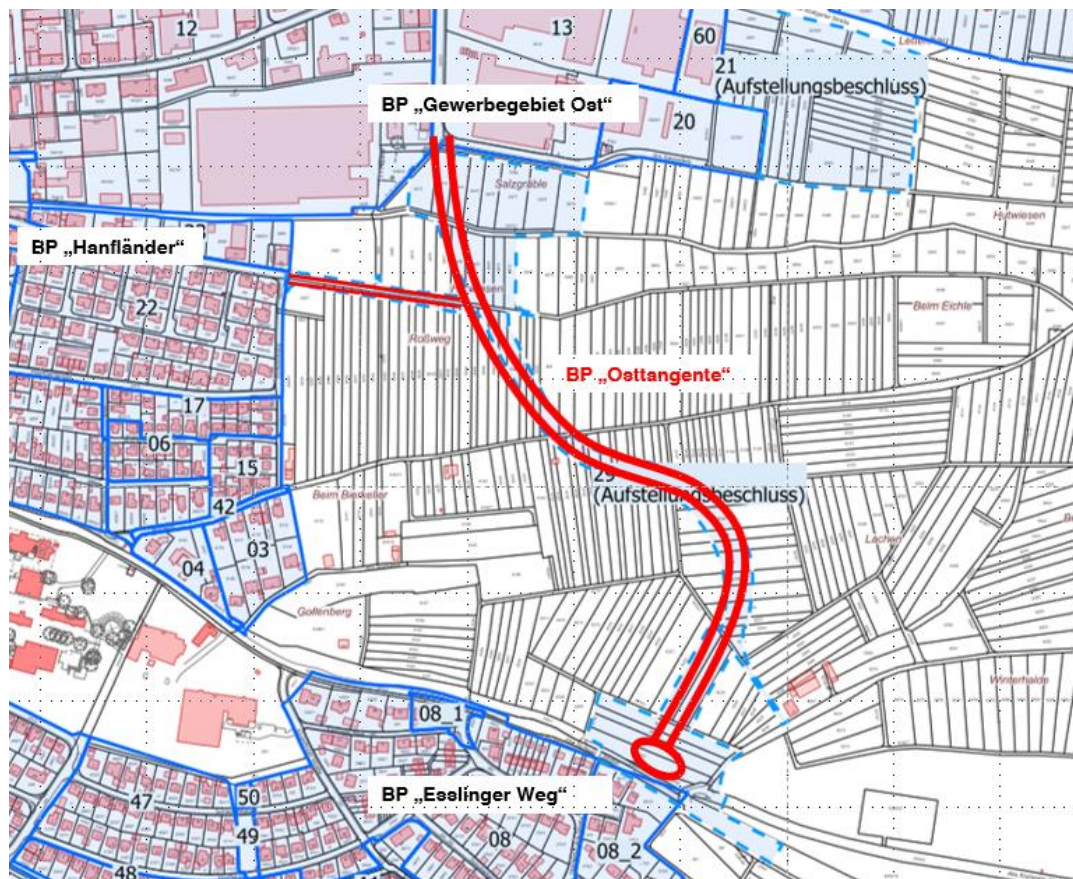


Abbildung 3: Auszug aus GeOnline, Gemeinde Magstadt, Stand 24.08.2020, mit Bebauungsplanübersicht und schematischer Abgrenzung BP „Osttangente“ (in rot)

2.5 Geltungsbereich

Die Abgrenzung des Bebauungsplanes „Osttangente“ orientiert sich an der Trassenführung, Lageplan Straßenbau, L1, M 1:1.000, gefertigt 14.07.2012, bearbeitet 31.08.2020, Ing.-Büro Axel Westram (siehe Kapitel 4).



Die Flurneuordnung wurde bereits durchgeführt. Im Flurneuordnungsverfahren wurde ein entsprechendes Straßengrundstück für die Osttangente gebildet (in nebenstehender Abbildung bereits mit dargestellt).

Die abschließende Katasterausgabe mit Grenzpunkten, im entsprechenden Koordinatensystem, steht noch aus.

Abbildung 4: Abgrenzung des Bebauungsplan-Geltungsbereiches, Fläche: ca. 3,6 ha

Maßgeblich für die Abgrenzung ist der zeichnerische Teil des Bebauungsplanes. Das Plangebiet hat eine Größe von 3,6 ha.

3 Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches

3.1 Lage im Siedlungsraum

Die Gemeinde Magstadt gehört dem Regierungsbezirk Stuttgart an und liegt im Landkreis Böblingen. Die Gemeinde Magstadt weist eine Fläche von 19,13 km² und 9.710 Einwohner (Stand 31. Dezember 2019) auf. Sie liegt ca. 15 km westlich von Stuttgart, ca. 8 km von Sindelfingen / Böblingen, 5 km von Renningen und ca. 11 von Leonberg entfernt.

Magstadt liegt verkehrsgünstig und ist überregional und regional gut angebunden:

- Von Heilbronn, München und Karlsruhe kommend: über die A 8 / A 81 Autobahnausfahrt Leonberg. Von Leonberg in Richtung Renningen / Weil der Stadt auf der B 295 weiter. Bei Renningen Ausfahrt in Richtung Magstadt über B 464, ebenso von Calw kommend über B464.
- Von Singen kommend: über die A 81 Autobahnausfahrt Böblingen/Sindelfingen auf die B 464 Richtung Renningen/Leonberg.

- Von Calw kommend (nicht über Autobahn): nach Heumaden, von da auf die B 295 in Richtung Leonberg. Über Weil der Stadt weiter. Bei Renningen Ausfahrt in Richtung Magstadt.

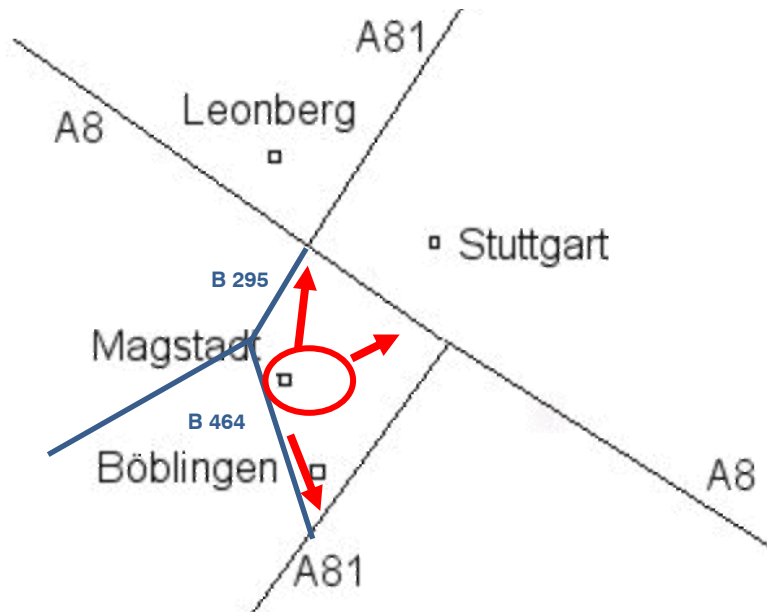


Abbildung 5: Quelle: <https://www.magstadt.de/de/magstadt/anfahrt-plaene/anreise>

Die Ortslage Magstadt war geprägt durch den Kreuzungspunkt der K 1005 alt (Alte Stuttgarter Straße, Marktplatz), L 1189 alt (Neue Stuttgarter Straße) sowie L 1185 alt (Renninger Straße, Weilemer Straße, Maichinger Straße). Die Südtangente (L 1189 neu) mit Anschluss an die B 464 / B 295 führt im Süden um die Ortslage.

Das Plangebiet liegt am östlichen Ortsrand von Magstadt. Die geplante Straßen-trasse führt in einem nach Osten geschwungenen Bogen vom Magstadter „Gewerbegebiet Ost“ im Nordosten der Gemeinde in Richtung Süden zur „Alten Stuttgarter Straße“. Der nördliche Abschnitt der Osttangente quert das Hölzertal mit dem Planbach.

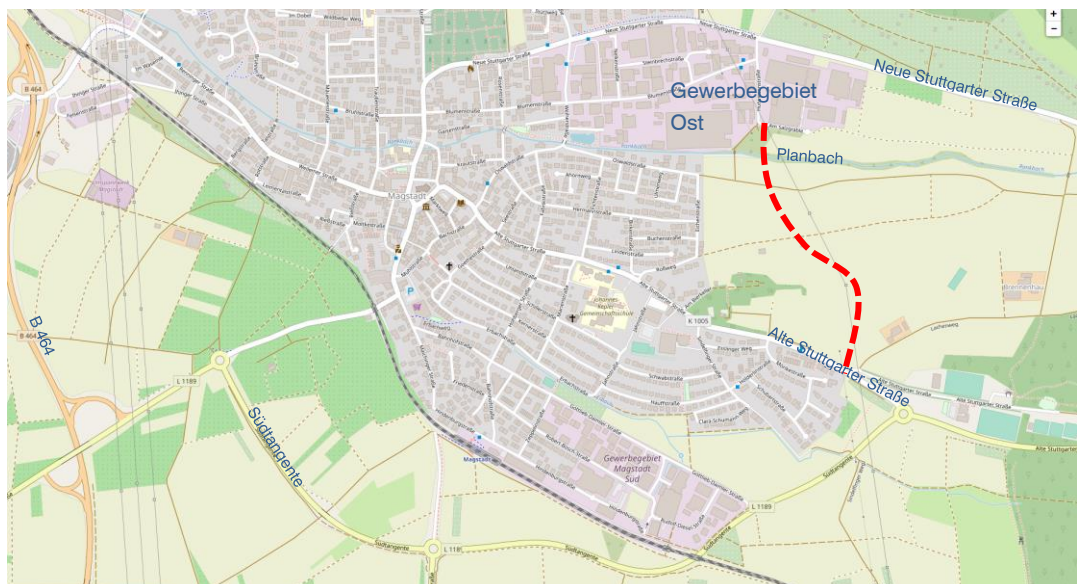


Abbildung 6: Quelle <https://www.magstadt.de/de/magstadt/anfahrt-plaene/anreise>, cm city media GmbH (mit geplanter Osttangente rot gestrichelte Linie)

Magstadt liegt an der S-Bahn S60 (Renningen – Böblingen). Die S-Bahn und Buslinien sind in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) integriert.

3.2 Naturräumliche Lagebedingungen

3.2.1 Naturraum

Magstadt liegt am Rande des Gäus und am westlichen Rand des Glemswalds. Durch den Ort fließt der Planbach, der ab der Gemarkungsgrenze Magstadt / Renningen Rankbach genannt wird.

Das Plangebiet selbst ist dem Naturraum „Obere Gäue“ (122), Untereinheit „Renninger Becken“ (122.48) zuzuordnen. Das Renninger Becken ist ein flaches Becken mit feuchten, künstlich entwässerten Wiesen und flachen, lößbedeckten Terrassen in ackerbaulicher Nutzung an den Rändern.

Das Plangebiet ist überwiegend von intensiv genutzten Acker- und Grünlandflächen geprägt. Entlang des Planbachs befinden sich Röhrichte und gewässerbegleitende Gehölze. Eine detaillierte Beschreibung der Bestandsituation ist dem Umweltbericht, unter Kapitel 3.1 „Naturräumliche und örtliche Situation (Bestand)“, zu entnehmen.

3.2.2 Topographie

Topographisch handelt es sich bei dem Gelände um ein von Süden, von der Alten Stuttgarter Straße, von 452 m ü. NN, nach Norden zum Planbach, auf 421 m. ü. NN, abfallendes Gelände. Im Tal des Planbachs (Hölzertal) verläuft das Gelände eben, um dann wieder leicht nach Norden, zum Gewerbegebiet-Ost hin anzusteigen.



Abbildung 7: Fotos 26.07.2020, BAG

3.2.3 Geologie

Entlang der geplanten Straßentrasse wird der Untergrund von den Schichten des unteren und mittleren Mittelkeupers gebildet. Im Tal im Norden wird der Untergrund von den Schichten des Gipskeupers aufgebaut, der in Richtung Süden in die Schichten des mittleren Mittelkeupers, Bunte Mergel, übergeht. Der üblicherweise

zwischen Gipskeuper und Bunte Mergel lagernde Schilfsandstein fehlt im betrachteten Bereich. Wenige Zehnermeter westlich der Osttangente verläuft eine geologische Störung, bei der die Schichten östlich des Lineaments gegenüber den westlichen abgesunken sind.

3.3 Bestehende Nutzung

3.3.1 außerhalb

Das Plangebiet ist größtenteils von landwirtschaftlich genutzter Fläche mit den dazugehörigen landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen umgeben. Der östliche Ortsrand Magstadts mit Wohnbebauung liegt im Abstand von ca. 150 m. Im Norden schließt die gewerbliche Nutzung und Bebauung an der Hutwiesenstraße und der Straße Am Salzgräble an das Plangebiet. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) 880 ist in diesem Bereich ebenfalls vorhanden. Südöstlich der Trasse liegt ein landwirtschaftlicher Hof. Südlich, unmittelbar an den Kreisverkehr anschließend, beginnt die Ortslage Magstadts, die an dieser Stelle überwiegend durch Wohnnutzung geprägt ist. Westlich befinden sich Sportanlagen, die über eine mit Linden bestandene Allee (Naturdenkmal), an die Alte Stuttgarter Straße angebunden sind.

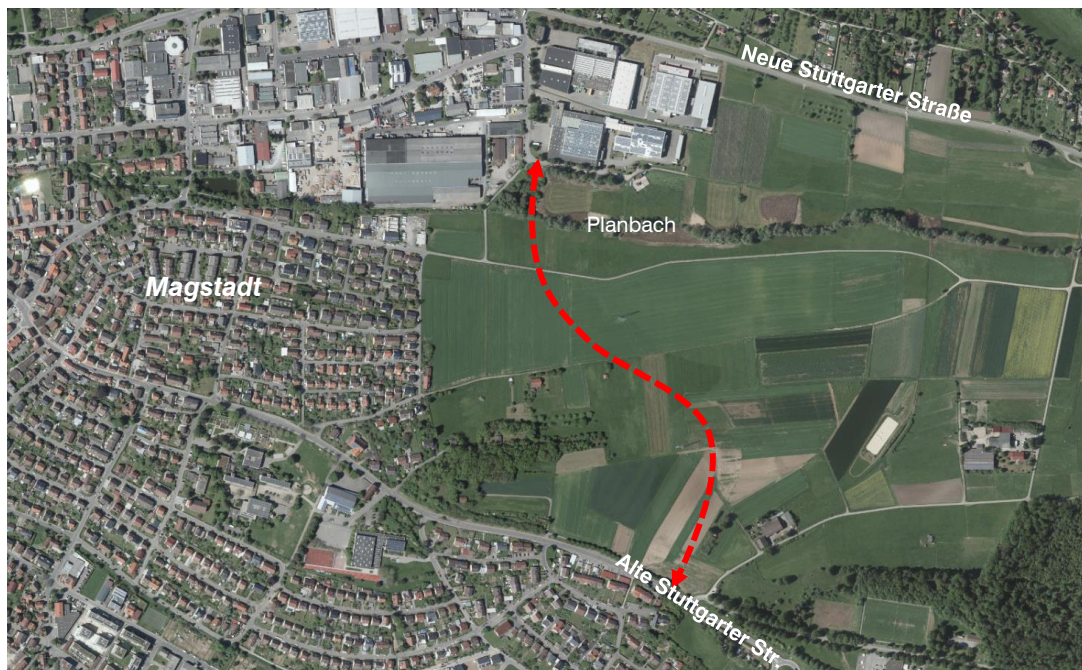


Abbildung 8: Luftbild, Quelle: <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/> Zugriff 21.08.2020, rot gestrichelt Osttangente

3.3.2 innerhalb

Innerhalb des Plangebietes sind ebenfalls landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Wirtschaftswege vorhanden. Durch das Plangebiet verläuft mit dem Planbach ein Fließgewässer. Eine 110kV-Überlandfreileitung der Energieversorgung Baden-Württemberg (EnBW) quert die Trasse bzw. verläuft parallel zur Trasse der Osttangente. Die 110kV-Leitung wurde bereits erneuert und der Mast an der Alten Stuttgarter Straße erhöht.

3.3.3 Schutzgebiete

Im Plangebiet und unmittelbar angrenzend an das Plangebiet sind keine nach EU-Recht geschützten Bereiche vorhanden (FFH- und Vogelschutzgebiete). Jedoch

wird das Landschaftsschutzgebiet „Glemswald“ durch die Trassenführung tangiert. Das Landratsamt Böblingen erteilte mit Bescheid vom 08.11.2006, mit Bedingung – Schließung / Rückbau L 1189 alt (Hölzertalstraße)-, eine Befreiung von der Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart über das Landschaftsschutzgebiet „Glemswald“.

Biotope sind beim Planbach mit der gewässerbegleitenden Vegetation und einem Feuchtgebiet vorhanden. Die Planung der neuen Osttangente greift damit im Norden, am Übergang zum Gewerbegebiet, in zwei gem. § 30 BNatSchG geschützte Biotope ein (Röhricht beim Gewerbegebiet Hölzertal, Biotop Nr. 7219-115-2546, Feuchtgebiet am Rankbach, Biotop Nr. 7219-115-2547). Für das Biotop ist ein Antrag auf Ausnahme gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG zu stellen. Auf die Ausführungen im Umweltbericht wird verwiesen.

Ein Naturdenkmal (Nr. 81150290018) die Lindenallee Sommerhalde (81 Linden, 1 Eiche), befindet sich westlich der geplanten Osttangente und wird durch die Planung nur mittelbar tangiert.

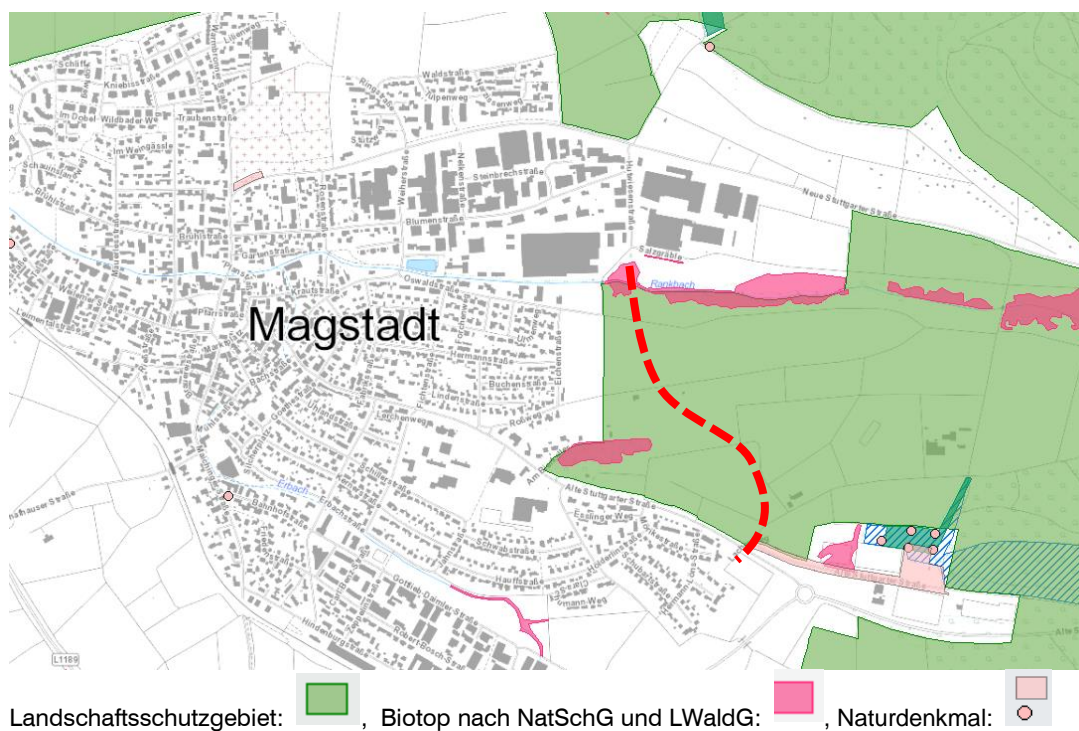


Abbildung 9: Schutzgebiete – außerhalb / innerhalb des Plangebietes, mit ca. Verlauf Osttangente (rote, gestrichelte Linie)

In ein bestehendes Überschwemmungsgebiet entlang des Planbachs wird in geringem Maße durch die Osttangente eingegriffen, wobei insgesamt der Hochwasserschutz durch parallel durchgeführte Hochwasserschutzmaßnahmen verbessert wird. Auf die Ausführungen Kapitel 4.5.4 Entwässerung wird verwiesen.

4 Planungskonzeption

4.1 Vorgeschichte der Planung und vorausgegangene Untersuchungen

Der Wunsch der Gemeinde Magstadt ist, die Ortsmitte vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit die Aufenthaltsqualität zu steigern und eine höhere Sicherheit zu schaffen sind, wie eingangs dargelegt, u.a. Ausgangspunkt und Veranlassung der Planung. Bereits in der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2002 wurden verschiedene Planfälle zur Lösung der Verkehrsprobleme in Magstadt untersucht. Eine spürbare Entlastung des Ortskernes und die Vermeidung der Verlagerung des Verkehrs auf die Anliegerstraßen wird im Planfall „3 H-20 G“ erreicht. In diesem wird die Wirkung sämtlicher geplanter Maßnahmen am Straßennetz im Umfeld von Magstadt, mit den Teilmaßnahmen - S 60, B 464 neu, Südtangente sowie Osttangente - berücksichtigt. Die Verkehrsuntersuchung wurde mehrfach fortgeschrieben und durch weitere Untersuchungen ergänzt u.a.:

- Neue Ideen für Magstadt: Verkehrskonzept Informationsbroschüre der Gemeinde Magstadt, 2002
- Bender + Stahl, Gemeinde Magstadt, Verkehrskonzeption Magstadt, Ludwigsburg, November 2003
- BS Ingenieure, Gemeinde Magstadt, Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Osttangente, Planungsfälle 2-20.07 und 3H-20.07, Ludwigsburg, Oktober 2007
- BS Ingenieure, Gemeinde Magstadt, Verkehrserhebungen Kordon Magstadt Ludwigsburg, Oktober 2018
- BS Ingenieure, Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Osttangente Magstadt, Ludwigsburg, Dezember 2020.

Durch die umfangreichen Untersuchungen sowie in verschiedenen Planfällen wurde die Wirksamkeit der geplanten und zwischenzeitlich bereits auch großteils umgesetzten Maßnahmen, einschließlich der Wirksamkeit der Osttangente, aufgezeigt.

Umgesetzt sind bislang die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge L 1185 alt (Maichinger Straße) und K 1006 (Ihinger Straße), B 464 neu, S 60, Verlegung der L 1189 alt vom Osten der Gemeinde als Südosttangente (L 1189 neu) und Verlegung der L 1185 alt (Maichinger Straße) als Südwestumfahrung. Beides zusammen ergibt die Südumfahrung Magstadt. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Abstufung der Landesstraßen L 1189 alt (Neue Stuttgarter Straße, Hölzertalstraße) und der L 1185 alt (Renninger Straße, Weilemer Straße, Maichinger Straße) sowie der K 1005 (Alte Stuttgarter Straße, Marktplatz) und der innerörtliche Teil der K 1006 (Ihinger Straße) zu Gemeindestraßen, da dadurch die Grundlage für die laufende städtebauliche Umgestaltung und Entwicklung des Ortskerns geschaffen wurde.

Die Entlastungswirkung des noch fehlenden Teilstücks des Magstadter Verkehrskonzeptes -die Osttangente- wurde / wird durch die Gutachten bestätigt.

Verstärkt werden kann diese Entlastungswirkung durch ein Tempolimit von 30 km/h im Streckenzug Renninger Straße – Weilemer Straße – Neue Stuttgarter Straße und eine Lkw-Zielführung zum/vom Gewerbegebiet „Ost“.

4.2 Trassensuche Osttangente

Bei der Trassensuche für die Osttangente wurden verschiedene Varianten untersucht. Im Einzelnen wurden neun Varianten näher betrachtet. Dabei wurden zwei Korridore (ortsnah und ortsforn) unterschieden.

Die im ortsnahen Korridor verlaufenden Varianten 1, 1/4, 3 und 4 verbinden die Alte Stuttgarter Straße (K 1005) mit der Hutwiesenstraße.

Der ortsferne Korridor verbindet die Alte Stuttgarter Straße (K 1005) entweder mit der Straße Am Salzgräble (Varianten 5, 5a, 5b) oder weiter nördlich durch die Variante 6 und 2 mit der Neuen Stuttgarter Straße (L 1189 alt). Die Alte Stuttgarter Straße (K 1005) ist im Juli 2014 bereits zur Gemeindestraße abgestuft worden.

Die ortsfernen Varianten wurden wegen starker Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet Glemswald („Hölzertal“) und, weil sich aus verkehrstechnischer Sicht keine Vorteile gegenüber den ortsnahen Trassen ergaben, als ungünstig erachtet und nicht zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

Unter den ortsnahen Trassen stellte sich eine Kombination der Varianten 1 und 4 als günstigste Lösung heraus und wurde Grundlage des RE-Entwurfs des Büros TTK TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH aus dem Jahre 2005. Dieser Entwurf wurde nach der Beauftragung des Büros Westram im Dezember 2011 Grundlage der Weiterbearbeitung der Trasse für die Osttangente.

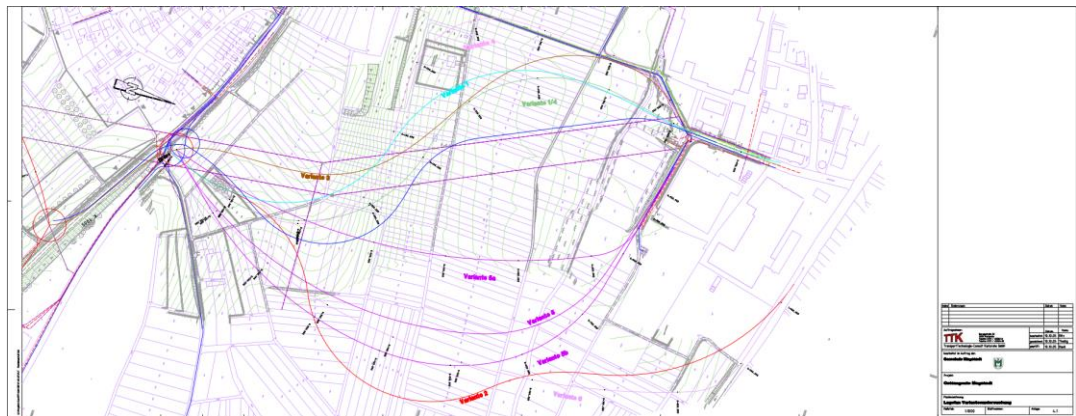


Abbildung 10: Lageplan Variantenuntersuchung, 10.10.2005, TTK TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH

Während der Suche nach einem optimierten Trassenverlauf wurde darauf geachtet, Zerschneidungswirkungen so gering wie möglich zu halten. Die nun vorliegende Trassenführung der Osttangente verläuft so nah wie möglich am bestehenden Siedlungsrand, ohne dabei jedoch den Gehölzbestand im Südwesten zu zerschneiden und in das Naturdenkmal Lindenallee einzugreifen und zu überplanen.

Dies wäre im Fall der Trassen-Variante „Direktanbindung“ - Anbindung der Osttangente an den Kreisverkehr der Südumfahrung, an der Alten Stuttgarter Straße - gegeben. Gegen die Variante der „Direktanbindung“ spricht zudem, dass die Sportanlagen „An den Buchen“ verlegt und deren Erschließung neu hergestellt werden müssten. Auch die topographischen Verhältnisse stehen einer „Direktanbindung“ entgegen. Wegen der Durchschneidung des Höhenrückens würden u.a. tiefe Geländeeinschnitte mit bis zu 70 m Breite entstehen.

4.3 Funktion der Osttangente

Die geplante Osttangente komplettiert mit der Südtangente und der B 464 das System zur Vermeidung von Durchgangsverkehr im Ort. Die fertiggestellte B 295 und B 464 leiten ohne vollständige Realisierung des Magstadter Verkehrskonzeptes, einschließlich Osttangente, den von dort kommenden oder nach dorthin gehenden Verkehr über die Renninger- und Weilener Straße sowie die Neue Stuttgarter Straße durch den Ortskern von Magstadt. Ohne die Osttangente würde der gesamte

Verkehr aus dem nordöstlichen Bereich von Magstadt, insbesondere aus der gewerblichen Nutzung entlang der Neuen Stuttgarter Straße (L 1189 alt), der in Richtung Westen zielt oder aus Richtung Westen kommt, weiterhin durch den Ortskern geleitet werden. Das Magstadter Verkehrskonzept zielt darauf ab, die bisherigen Zufahrtswege nach Magstadt für den überörtlichen Verkehr durch die Ortsumfahrung, bestehend aus Süd- und Osttangente, abzulösen.

Ohne ortsnahe Entlastungsstraßen, d.h. ohne Osttangente, ist eine effektive Entlastung des durch Lärm und erhebliche Zerschneidungswirkungen des Verkehrs belasteten Ortszentrums von Magstadt nur unzureichend machbar. Dies trifft auch unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich umgesetzten verkehrlichen Maßnahmen zu.

Die Osttangente beinhaltet im Folgenden automatisch die Schließung der Hölzertalstraße. Die Aufhebung der L 1189 alt (Hölzertalstraße) und damit der Wegfall der nördlichen Verbindung zur BAB 8 ist rechtskräftig festgestellt und verbindlich. Ausgehend von der Schließung der Hölzertalstraße wurde die vorliegende Trassenvariante der Osttangente auf ihre Auswirkungen hinsichtlich Verkehr, Schall, Luft und Umwelt untersucht.

Die Verkehrsuntersuchung und die Netz-Berechnungen der BS-Ingenieure für das Straßennetz der Gemeinde und darüber hinaus, haben ergeben:

- Obgleich des im Planungsfall Osttangente höhere Gesamtverkehrsaufkommens (Aufsiedlung Wohngebiet und Sondergebiet (Discounter mit Drogeriemarkt) östlich Eichenstraße) wird durch den Bau der Osttangente Magstadt eine Entlastungswirkung im Gemeindegebiet Magstadt erreicht, die sich fast auf das gesamte innerörtliche Straßennetz erstreckt (siehe z.B. Entlastung Weiherstraße).
- Durch die Osttangente Magstadt wird eine Bündelung des Verkehrs auf dem überörtlichen Straßennetz (L 1189 - Südtangente Magstadt) erreicht.
- Durch die Umsetzung ergänzender Maßnahmen (Tempolimit von 30 km/h im Streckenzug Renninger Straße – Weilemer Straße – Neue Stuttgarter Straße und Lkw-Zielführung zum/vom Gewerbegebiet „Ost“) findet eine weitere Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes statt.

Mit der Osttangente sind eine spürbare Entlastung des Ortskernes und die Vermeidung der Verlagerung des Verkehrs auf die Anliegerstraßen zu erreichen. Mit dem vorliegenden RE-Entwurf „Osttangente Magstadt“ bzw. mit dessen Realisierung soll dies umgesetzt werden. Der RE-Entwurf wurde im Auftrag der Gemeinde Magstadt gefertigt. Die Entwurfsunterlagen des Ingenieurbüros Westram liegen vor:

- Übersichtsplan, ÜP1, M: 1:5.000, bearbeitet 09.12.14
- Lageplan Straßenbau, L1, M 1:1.000 gefertigt 14.07.2012, bearbeitet 31.08.2020
- Höhenplan Hauptachse, H1, M 1:1.000/200, gefertigt, 21.07.2012, bearbeitet 26.11.15
- Höhenplan H2, Anschluss Oswaldstraße, M 1:1.000/200, gefertigt 18.03.2014
- Höhenplan H4, Anschluss Weg Sportanlagen, M 1:500/100, gefertigt 21.11.2015
- Höhenplan H5, Alte Stuttgarter Straße - Ostteil M 1:500/100, gefertigt 22.11.2015
- Höhenplan H6, Alte Stuttgarter Straße - Westteil M 1:500/100, gefertigt 23.11.2015
- Höhenplan H7, Zufahrt Grundstücke - Süd M 1:500/100, gefertigt 24.11.2015
- Regelquerschnitt R1 Osttangente, M 1: 100, gefertigt 18.03.2014
- Regelquerschnitt R2 Oswaldstraße, M 1: 50, gefertigt 18.03.2014

Die Entwurfsunterlagen des Ingenieurbüros Westram bilden die Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan.

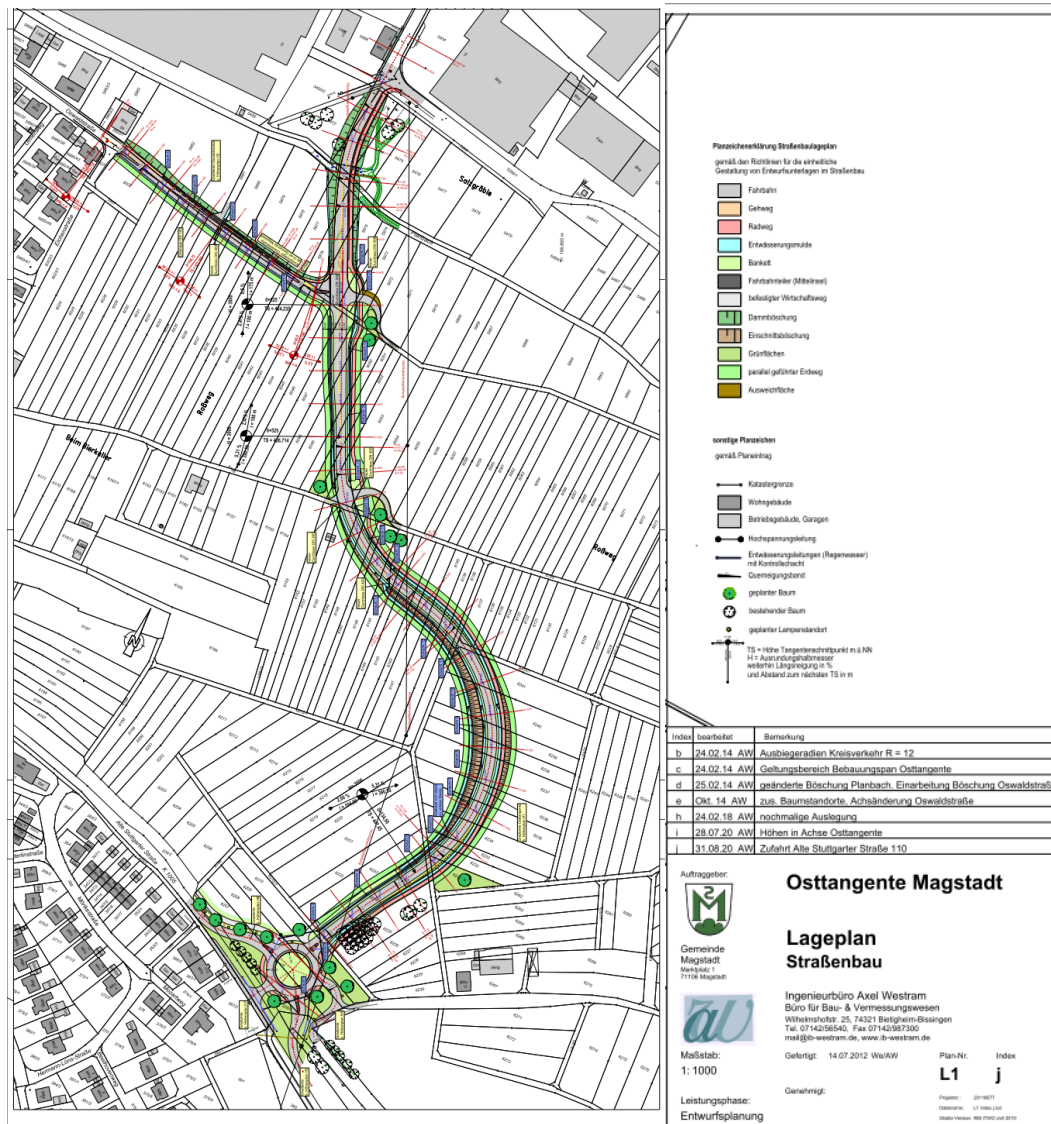


Abbildung 11: Lageplan Straßenbau, L1, M 1:1.000, gefertigt 14.07.2012, bearbeitet 31.08.2020

Die Abgrenzung des Bebauungsplanes orientiert sich an der Trassenführung, Lageplan Straßenbau, L1, M 1:1.000, bearbeitet 31.08.2020, Ing.-Büro Axel Westram.

4.4 Planerische Beschreibung

Die geplante Straßentrasse führt in einem nach Osten geschwungenen Bogen vom Magstadter „Gewerbegebiet Ost“ (Neue Stuttgarter Straße) im Nordosten der Gemeinde in Richtung Süden zur Alten Stuttgarter Straße.

Die Verknüpfung mit der Alten Stuttgarter Straße ist als Kreisverkehr vorgesehen. Es handelt sich um einen 5-armigen Kreisverkehr, wobei zwei Äste untergeordnete Funktionen übernehmen. Die Verknüpfungspunkte der Hauptrichtungen sind dabei von der Osttangente kommend auf die Alte Stuttgarter Richtung Knotenpunkt / Kreisverkehr Südumfahrung (Südtangente) bzw. Richtung Ortslage Magstadt geplant. Ein untergeordneter Abzweig vom Kreisverkehr sichert die bestehende Erschließung und Andienung der Gebäude Alte Stuttgarter Straße Nr. 110 – 114. (Die Gebäude werden zudem rückwärtig über die Mörikestraße / Mozartweg

erschlossen.) Ein weiterer Ast dient der Andienung / Erschließung des Sportgeländes „An den Buchen“ sowie dem Lachenweg.

Im Norden schließt die Trasse der Osttangente an die bestehende Hutwiesenstraße im „Gewerbegebiet Ost“ an. Über die Hutwiesenstraße erfolgt dann die Anbindung an die Neue Stuttgarter Straße.

Die Oswaldstraße wird verlängert und an die Osttangente angebunden. Um die Erschließung von der Osttangente in die Oswaldstraße verkehrssicher zu gestalten und den Verkehrsfluss auf der Osttangente nicht zu beeinträchtigen, ist eine Linksabbiegespur mit 3,00 m Breite vorgesehen. Die Querneigung der Oswaldstraße ist dem natürlichen Gefälle folgend nach Norden orientiert.

Für den Ausbau der Osttangente ist ein Straßenquerschnitt mit zwei Fahrspuren von jeweils 3,25 m vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt, mit beidseitigen Banketten, insgesamt 7,00 m. Straßenbegleitend wird auf der östlichen Seite der Osttangente ein Geh- und Radweg angelegt. Zur Sicherstellung der landwirtschaftlichen Erschließung sind beidseits der Trasse Erdwege geplant.

Im Bereich der Kreuzung der Osttangente mit dem Planbach wird ein neues Brückenbauwerk (Entlastungsbauwerk) errichtet.

4.5 Technische Gestaltung

Quelle: Auszug aus „Neubau der Osttangente Magstadt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Magstadt und im überregionalen Straßennetz, Erläuterungsbericht und Begründung, Stand 10.03.2014 / 09.12.2014, Ingenieurbüro Dipl. Ing. Axel Westram, Büro für Bau und Vermessungswesen.

4.5.1 Trassierung

Die Trassierung erfolgte nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil Linienführung (RAS-L), Ausgabe 1995.

Die Kategorie der Straße wurde nach RAS-L, Tabelle 2 in Klasse B III (Hauptverkehrsstraße) eingestuft. Eine Überprüfung der Trassierungselemente der RAS-L mit Elementen der RAST 06 bestätigte die Angemessenheit der Planung. Für die Festlegung der Trassierungsparameter wurde die empfohlene Entwurfsgeschwindigkeit wegen topografischer Schwierigkeiten und enger Knotenpunktabstände von 70 km/h auf 50 km/h reduziert.

Die Baulänge beträgt in der Hauptstrecke 800 m. Die Anschlussäste haben eine Länge von insgesamt ca. 150 m. Die Oswaldstraße wird mit ca. 190 m Länge neu angeschlossen. Feldwege und Nebenstraßen müssen auf ca. 160 m Länge umgebaut und angeschlossen werden.

Es wird straßenbegleitend ein Geh- und Radweg angelegt. Für die landwirtschaftliche Feldbestellung sind beidseits der Trasse Erdwege vorgesehen.

4.5.2 Querschnittsgestaltung

Der Regelquerschnitt wurde nach den Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teilquerschnitte RAS-Q 1996, wegen der nur 3,25 m breiten Fahrstreifenbreite der anzuschließenden Straßen und auf Grund der prognostizierten Verkehrsstärke mit 6.700 Kfz/24h, als Zwischenquerschnitt ZQ 10,0 mit einer Fahrstreifenbreite von jeweils 3,25 m festgelegt (+ 0,25 m befestigter Fahrbahnrand). Die Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m mit beidseitigen Banketten von jeweils 1,50 m. Zur Entwässerung werden ebenfalls beidseitig Rasenmulden mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen. (Ergänzend ist anzufügen, dass sich die Verkehrsmenge entsprechend Verkehrsgutachten, BS Ingenieure, Ludwigsburg, Dezember 2020, im Prognosejahr

2035 auf 6.600 Kfz/24h (Planungsfall Osttangente) / bzw. 7.100 Kfz/24h (Planungsfall Osttangente modifiziert) ändert.)

Für Fußgänger- und Radverkehr wird eine gesonderte Anlage als paralleler Weg mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen.

Zur Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs sind beidseitig Erdwege mit einer Breite von jeweils 4,00 m vorgesehen.

Die Böschungen des Straßeneinschnitts sind mit Neigungen 1:1,5 geplant, um den Flächenbedarf zu minimieren. Zur Vermeidung von Erosionsschäden an den Einschnittböschungen sind Schutzmaßnahmen in Form von Buschpflanzungen und Lebendbauweisen aus Erlen und Weiden vorgesehen / zulässig.

Regelquerschnitt Osttangente

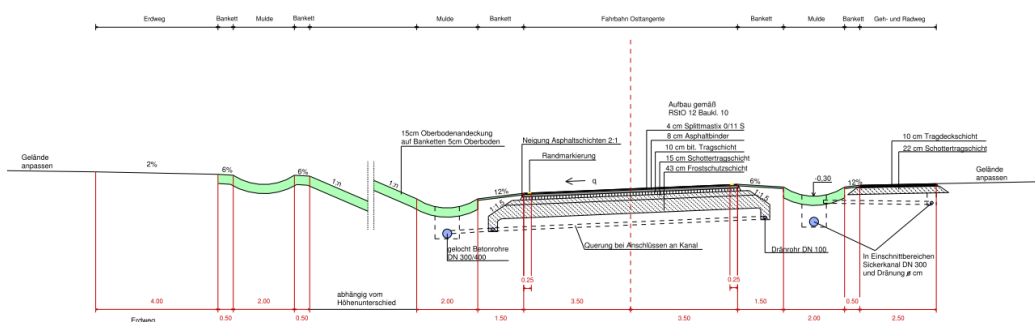


Abbildung 12: Regelquerschnitt Osttangente, gefertigt 18.03.2014, Ing.-Büro Westram

4.5.3 Kreisverkehr / Einmündungen

Die Osttangente wird mit einem Kreisverkehr an die Alte Stuttgarter Straße angeschlossen.

Der Kreisverkehr war bereits Bestandteil des Entwurfs des Büros TTK im Jahr 2005. Im vorliegenden Straßen-Entwurf ist der Kreisverkehrsplatz vom ehemaligen Standort ca. 20 m nach Norden abgerückt und in der Höhenlage abgesenkt. Die angrenzenden Grundstücke Stuttgarter Straße 110 bis 114 sowie die weiterführenden Feldwege sind direkt über den Kreisverkehr angeschlossen.

Der Kreisverkehr hat einen Innendurchmesser von 26 m und einen Außendurchmesser von 40 m. Geh- und Radwege sind umlaufend vorgesehen.

Die vom Kreisverkehrsplatz abgehenden Arme Richtung Alte Stuttgarter Straße / Magstadt und Richtung Alte Stuttgarter Straße / Südumfahrung sind mit einem Fahrbahnteiler/ Fußgängerfurt versehen. Der vom Kreisverkehrsplatz abgehende Ast zum Lachenweg und der Ast zur Erschließung / Andienung der Gebäude Alte Stuttgarter Straße 110 - 114 sind ohne Fahrbahnteiler angeschlossen. Die bisher von der Alten Stuttgarter Straße bestehende Erschließung / Andienung der Gebäude Alte Stuttgarter Straße Nr. 110 – 114 wird durch den vom Kreisverkehr abgehenden Ast weiterhin berücksichtigt.

Die bestehende Geh- und Radwegeverbindung entlang der Alten Stuttgarter Straße muss aufgrund des Kreisverkehrsplatzes verschoben werden.

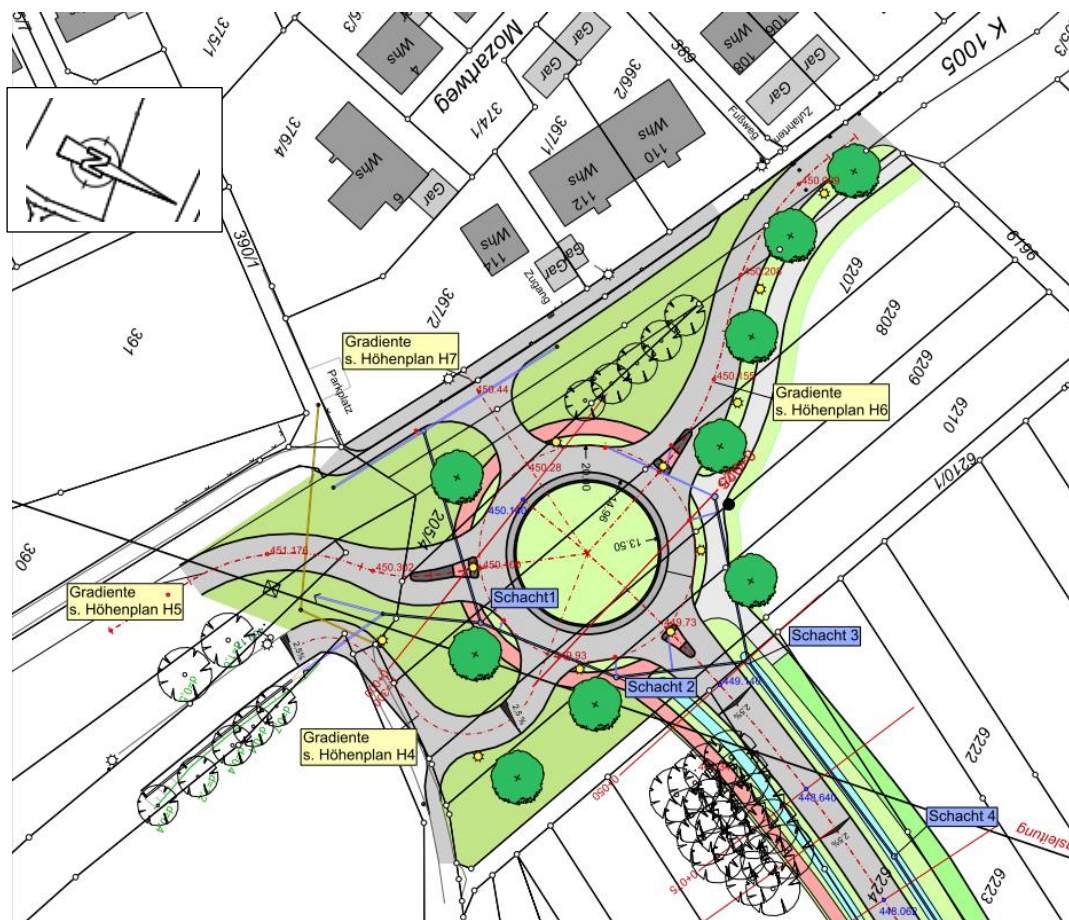


Abbildung 13: Kreisverkehr, bearbeitet 31.08.2020, Ing.-Büro Westram

Die Oswaldstraße wird um rund 190 m nach Osten verlängert und bei Station 0+640 mit Fahrbahnteiler angebunden. Bei Station 0+800 erfolgt der Anschluss an die Hutwiesenstraße in direkter Verlängerung der Osttangente. Wirtschaftswege werden bei Station 0+480 und gegenüber der Oswaldstraße bei Station 0+640 angebunden.

4.5.4 Entwässerung

Das Niederschlagswasser der Osttangente soll straßenbegleitenden Mulden zugeführt werden und dort versickern. Das Niederschlagswasser größerer Außengebiete wird ebenfalls den Mulden zugeführt. Die entstehende Gesamtwassermenge kann nicht uneingeschränkt in den Mulden versickern. Deshalb wird unter den Mulden zur Ableitung des Niederschlagswassers eine Rohrleitung DN 300/400 vorgesehen, die über Muldeneinläufe beaufschlagt werden kann. Die Streckenentwässerung zwischen den Profilen 0+675 und 0+800 erfolgt über die Mischkanalisation. (Auf die Konzeption zur Regenwasserableitung des IB Westram vom September 2012 wird verwiesen.)

Die Straßenentwässerung der Oswaldstraße erfolgt über Straßeneinläufe und eine Sammelleitung zur offenen Rinne bei Baustation 0+106,50. Das von Süden anfallende Oberflächenwasser wird über das muldenförmig ausgebildete Bankett in Richtung der offenen Gräben abgeführt.

Durch den Neubau der Osttangente wird es möglich, das Niederschlagswasser der Außengebietsfläche „An den Buchen“ bei den Sportplätzen, direkt dem geplanten Hochwasserrückhaltebecken (HRB) Planbach zuzuführen. Dieses „Fremdwasser“ belastet seither sowohl Kanalisation und besonders die Kläranlage in

unerwünschter Weise. Zur Erstellung des HRB Planbach wird parallel zum Bebauungsplanverfahren ein Wasserrechtsverfahren durchgeführt. Die Fläche, die für das Hochwasserrückhaltebecken vorgesehen ist, grenzt unmittelbar an das Bebauungsplan-gebiet. Dabei ist kein Rückhaltebecken im eigentlichen Sinne geplant. Vielmehr ist vorgesehen, dass der Planbach im Hochwasserfall im Oberstrom das umliegende Gelände großflächig als Retentionsraum nutzt. Dabei kann der Straßendamm der Osttangente gleichzeitig als Abschlussdamm des Stauraums genutzt werden, so dass der Siedlungsraum von Magstadt nicht gefährdet ist. Negative Auswirkungen bei Hochwasser können so vermieden werden. (Auf die Hochwasserschutzkonzeption Magstadt, Entwurfsplanung Hochwasserrückhaltebecken Planbach, Auszugsweise Kurzfassung, Februar 2014, Landschaftsarchitekturbüro Gleitz & Partner GBR u. Unger Ingenieure, wird verwiesen).



Abbildung 14: HRB Planbach Übersichtslageplan März 2014, Unger Ingenieure

Angrenzend an den Stauraum liegt ein unterirdisches Regenüberlaufbecken (RÜB 880), das derzeit nach Westen in den Bereich der Straßenplanung entwässert. Der Auslauf des Beckens wird entsprechend nach Süden verschwenkt und umgestaltet. Die Kanäle, die in das RÜB 880 einleiten (aus Hutwiesenstraße und Salzgräble) werden derart verlegt, dass die Entlastung des RÜB künftig in das Hochwasserrückhaltebecken mündet. Im Bereich der Ein- und Ausleitung werden Sohle und Böschung mit Wasserbau- und Blocksteinen gesichert.

4.5.5 Ingenieurbauwerke

Die Osttangente kreuzt das vorgesehene Entlastungsbauwerk des Hochwasserrückhaltebeckens (HRB) Planbach bei Station 0+728. Es handelt sich um einen Stahlbetonrahmenbauwerk mit einer lichten Weite von 8,0 m und einer Baulänge von rund 13 m, mit integrierter Entlastungsschwelle und Wehrklappen. (Das Bauwerk ist Bestandteil des Wasserrechtsverfahrens HRB Planbach.)

5 Gutachten / Untersuchungen

Die Gemeinde Magstadt hat zur grundsätzlichen Beurteilung der Machbarkeit und Wirksamkeit der Osttangente, wie bereits dargelegt, Fachgutachter beauftragt, um die fachlichen Aspekte Verkehr / Geotechnik / Umweltschutz / Artenschutz / Schall / Luftschadstoffsituation, zu beantworten / zu prüfen.

Die erarbeiteten Gutachten / Untersuchungen werden bzw. sind dem Bebauungsplan als Anlage beigelegt. Nachfolgend wird daher nur eine kurze Zusammenfassung des jeweiligen Untersuchungsergebnisses aufgeführt.

(Hinweis: Die innerhalb der Auszüge aus den Gutachten angeführten Nummerierungen, Abbildungsverweise und Quellenangaben beziehen sich auf die Gutachten selbst.)

5.1 Verkehrsuntersuchung

Im Jahre 2003 wurde von den Verkehrsgutachtern Bender + Stahl die „Verkehrskonzeption Magstadt“ vorgelegt. Darin wurden u. a. verschiedene Berechnungen zur Verkehrswirksamkeit unterschiedlicher Straßennetzkonzeptionen (Planungsfälle) im Bereich der Gemeinde Magstadt durchgeführt. Wesentliche neue Netzelemente sind dabei die B 464 Neu zwischen Sindelfingen und Renningen, eine Südtangente Magstadt (L 1189 Neu) zwischen der L 1189-West (Schafhauser Straße) und der K 1005 (Alte Stuttgarter Straße) sowie eine Osttangente zwischen der K 1005 und der L 1189-Ost (Neue Stuttgarter Straße).

Im Jahr 2007 wurde von BS Ingenieure / Ludwigsburg eine Verkehrsuntersuchung zum zwischenzeitlich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Osttangente erarbeitet: „Gemeinde Magstadt, Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Osttangente, Planungsfälle 2-20.07 und 3H-20.07, Ludwigsburg, Oktober 2007“ (Anlage zum Bebauungsplan). Aufgabe der Untersuchung war es, unter Berücksichtigung einer Aktualisierung der Verkehrsaufkommensprognose 2020, die Verkehrswirksamkeit der aktuellen Planungsüberlegungen Sperrung der K 1006 westlich der B 464 Neu für den allgemeinen Kfz-Verkehr (Planungsfall 2-20.07) und Anschluss der Oswaldstraße an die Osttangente Magstadt (Planungsfall 3H-20.07) zu bestimmen.

Für die im Jahr 2019/2020 neu zu erarbeitende Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „Osttangente“ wurde auf der Grundlage von Verkehrserhebungen die aktuellen Verkehrsnachfragewerte im Untersuchungsgebiet festgestellt und eine auf den Prognosehorizont 2035 bezogene neue Verkehrsprognose erarbeitet. Anschließend wurden zwei Verkehrsumlegungsberechnungen für den Planungsfall Ostumfahrung durchgeführt. Im erste Fall wurde das Straßennetz des Planungsfalls 0 übernommen und durch die Osttangente Magstadt ergänzt. Der zweite Fall berücksichtigt zudem eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Straßenzug Renninger Straße – Weilemer Straße – Neue Stuttgarter Straße sowie eine Lkw-Zielführung zum/vom Gewerbegebiet „Ost“ in Magstadt über die L 1180 – Südtangente – Osttangente. Die jeweiligen Ergebnisse wurden den ebenfalls zu erarbeitenden Berechnungsergebnissen für den Planungsfall 0 (unverändertes Straßennetz ohne Osttangente) gegenübergestellt.

Weiterhin wurden die für die schalltechnischen Berechnungen erforderlichen Verkehrskennwerte (Nachtanteil des Gesamtverkehrs, Schwerverkehrsanteil tags und Schwerverkehrsanteil nachts) bestimmt.

Nachfolgend ist die Zusammenfassung bzw. sind die Schlussfolgerungen der Untersuchung dargestellt (Gemeinde Magstadt, Verkehrsuntersuchung

Bebauungsplan Osttangente Magstadt, Ludwigsburg, Dezember 2020, BS Ingenieure / Ludwigsburg, S. 25):

„7. Fazit

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung für die von der Gemeinde Magstadt geplante Ostumfahrung Magstadt wurden Verkehrserhebungen durchgeführt und eine Verkehrsaufkommensprognose für den Planungshorizont 2035 erarbeitet. Auf dieser Grundlage wurden anschließend die künftigen Verkehrsnachfragewerte im Untersuchungsgebiet für den Planungsfall 0 (ohne Osttangente) und den Planungsfall Osttangente ermittelt. Weiterhin wurden die Verkehrskennwerte für die schalltechnischen Berechnungen ermittelt.

Folgende Feststellungen können getroffen werden:

- Unter Berücksichtigung aller der Verkehrsprognose 2035 zu Grunde gelegten Entwicklungen ist im Untersuchungsgebiet eine Zunahme des Verkehrsaufkommens (Gesamtverkehr) um ca. 6 % zu erwarten. Der Verkehrszuwachs im Schwerverkehr > 3,5 t fällt dabei mit ca. 23 % höher aus.
- Die im Planungsfall 0 – Prognose 2035 (ohne Ostumfahrung) berücksichtigten indisponiblen Netzmaßnahmen führen trotz einer Zunahme des Verkehrsaufkommens an sich, zu einer Reduzierung des Verkehrs im Kordon Magstadt um -4,6 % bzw. -1.250 Kfz/24 h.
- Im Planungsfall mit Ostumfahrung Magstadt verzeichnet dieses neue Netzelement Verkehrsnachfragewerte von 6.100 Kfz/24 h bis 6.600 Kfz/24 h bei einem Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t von 3,3 % bis 3,6 % (absolut: 220 Kfz/24 h). Die verlängerte Oswaldstraße ist mit 2.350 Kfz/24 h belastet.
- Obgleich des im Planungsfall Osttangente höhere Gesamtverkehrsaufkommens (Aufsiedlung Wohngebiet und Sondergebiet östlich Eichenstraße) wird durch den Bau der Osttangente Magstadt eine Entlastungswirkung im Gemeindegebiet Magstadt erreicht, die sich fast auf das gesamte innerörtliche Straßennetz erstreckt.
- Durch die Osttangente Magstadt wird eine Bündelung des Verkehrs auf dem überörtlichen Straßennetz (L 1189 - Südtangente Magstadt) erreicht.
- Die im Planungsfall Osttangente modifiziert ergänzend berücksichtigten Maßnahmen (30 km/h im Streckenzug Renninger Straße – Weilemer Straße – Neue Stuttgarter Straße und Lkw-Zielführung zum/vom Gewerbegebiet „Ost“) führen zu einer weiteren Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes insbesondere des Streckenzugs Renninger Straße – Weilemer Straße – Neue Stuttgarter Straße (Gesamtverkehr: bis ca. -31 %, Schwerverkehr > 3,5 t: bis ca. -74 %).“

[Gemeinde Magstadt, Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Osttangente Magstadt, Ludwigsburg, Dezember 2020, BS Ingenieure / Ludwigsburg]

5.2 Schalltechnische Untersuchung

Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung ist u.a. die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2007 bzw. deren Fortschreibung aus dem Jahr 2020.

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist zu ermitteln, ob durch die Nutzung der neu zu bauenden Osttangente, einschließlich des Kreisverkehrsplatzes im Anschlussbereich an die Alte Stuttgarter Straße, Beurteilungspegel zu erwarten sind, die die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten. Ist dies der Fall, so ist ein geeignetes Lärmvorsorgekonzept zu erarbeiten.

Weiterhin ist für die durch den Anschluss an den Kreisverkehr baulich zu verändernde Alte Stuttgarter Straße zu prüfen, ob es sich bei dem Eingriff in diesen Straßenverkehrsweg, um den Sachverhalt einer wesentlichen Änderung handelt und ob durch die Umbaumaßnahmen Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen entstehen. Darüber hinaus ist zu untersuchen, welche Gesamteinwirkungen aus Verkehrslärm zukünftig an schutzwürdigen Nutzungen, auch an bestehenden Straßen in der Nachbarschaft der Baumaßnahme, zu verzeichnen sind. Als Beurteilungsgrundlage für eine Bewertung der projektbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ werden die Änderungen der Verkehrslärmimmissionen herangezogen. Zur Klärung des Sachverhaltes werden die Gesamteinwirkungen aus Verkehrslärm im Nullfall, das heißt ohne Umsetzung des Planvorhabens, und in 2 Varianten des Planfalls („Planfall“ und „Planfall modifiziert“), das heißt nach Realisierung des Projektes inklusive aller ggf. geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen, im Einwirkungsbereich des Vorhabens ermittelt und beurteilt.

Beide Planfälle unterscheiden sich nicht hinsichtlich des Straßennetzes. Im „Planfall modifiziert“ wird ausgehend von der Netzstruktur des „Planfalls“ eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im innerörtlichen Straßenzug Renninger Straße – Weilemer Straße – Stuttgarter Straße berücksichtigt. Weiterhin wird eine Lkw-Ziel-führung zum/vom Gewerbegebiet „Ost“ in Magstadt über die L 1189 – Südtangente – Osttangente (und umgekehrt) vorausgesetzt. Dadurch erhöhen sich die Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehrsanteil im „Planfall modifiziert“ auf der Achse Südtangente – Alte Stuttgarter Straße – Osttangente gegenüber dem „Planfall“.

Das Ergebnis der Untersuchung „Schalltechnische Untersuchung, „Neubau Osttangente Magstadt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Osttangente“ der Gemeinde Magstadt auf Grundlage der Verkehrsprognose 2035, Aktenzeichen 2002-8009-VVS-11, 21.01.2021, Krebs+Kiefer Fritz AG, Darmstadt“, welche dem Bebauungsplan als Anlage beigefügt ist, lässt sich folgendermaßen zusammenfassen (S. 18, 19):

„6. Zusammenfassung

Im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens soll das Baurecht für eine Ostumfahrung von Magstadt geschaffen werden. Um die Geräuscheinwirkungen aus dem Straßenverkehr, ausgehend von der geplanten Osttangente, auf die vorhandenen Siedlungsflächen im Umfeld zu ermitteln, wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die geplante Ostumfahrung von Magstadt zwischen der Alten Stuttgarter Straße und dem Gewerbegebiet Ost an der Neuen Stuttgarter Straße ist als eine Neubaumaßnahme im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) einzustufen. Somit ist sicherzustellen, dass die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten oder unterschritten werden.
- Im Anschlussbereich an die Alte Stuttgarter Straße entsteht ein Kreisverkehrsplatz. Die Geräuschimmissionen, die von der Osttangente und dem der Neubaumaßnahme zuzuordnenden Kreisverkehrsplatz ausgehen, halten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten ein. Für die Gebäude im Umfeld der Neubaumaßnahme entsteht kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen.
- Im „Planfall“ ergibt die Prüfung auf Wesentliche Änderung auf Grund des erheblichen baulichen Eingriffs in die Alte Stuttgarter Straße zur Anbindung

über den Kreisverkehr an die Osttangente sowie auf Grund der Funktionsänderung der Hutwiesenstraße südlich der Blumenstraße ergibt keine Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen.

- Im „Planfall modifiziert“ ergibt die Prüfung auf Wesentliche Änderungen auf Grund des erheblichen baulichen Eingriffs in die Alte Stuttgarter Straße zur Anbindung über den Kreisverkehr an die Osttangente keine Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Auf Grund der Funktionsänderung der Hutwiesenstraße südlich der Blumenstraße entsteht am Gebäude Hutwiesenstraße 11 ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen in der Nacht, jedoch nur dann, wenn schutzbedürftige Räume im Gebäude in der Nacht zum Schlafen genutzt werden.
- Die Pegeländerungen des Gesamtverkehrslärms sind unbedenklich, da die Zumutbarkeitsschwelle an allen Immissionsorten eingehalten bzw. deutlich unterschritten wird.“

[Schalltechnische Untersuchung, Neubau Osttangente Magstadt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Osttangente“ der Gemeinde Magstadt auf Grundlage der Verkehrsprognose 2035, Aktenzeichen 2002-8009-VVS-11, 21.01.2021, Krebs+Kiefer Fritz AG, Darmstadt]

Aus der schalltechnischen Untersuchung ergeben sich (außer am Gebäude Hutwiesenstraße 11) keine Ansprüche auf Lärmvorsorge. Somit sind hinsichtlich des Schallschutzes keine Festsetzungen / Maßnahmen im Bebauungsplan aufzunehmen. Das Gebäude Hutwiesenstraße 11 befindet sich im Eigentum der Gemeinde Magstadt. Diese verpflichtet sich die Innenraumpegel des Gebäudes Hutwiesenstraße 11 gemäß 24. BImSchV zu untersuchen, sollten schutzbedürftige Räume im Gebäude in der Nacht zum Schlafen genutzt werden. Sind im Ergebnis Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich, wird die Gemeinde Magstadt passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude Hutwiesenstraße 11 durchführen.

5.3 Untersuchung der Luftschadstoffsituation

Im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung wurde geprüft werden, ob die von dem Verkehr auf der Osttangente ausgehenden Schadstoffe in benachbarten Wohngebäuden zu unzulässig hohen Schadstoffkonzentrationen führen bzw. ob diese Schadstoffkonzentrationen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegen. Auf die Ausführungen „Gemeinde Magstadt, Bebauungsplan Osttangente, Untersuchung der Luftschadstoffsituation im Bereich der geplanten Osttangente im Prognosejahr 2020, Dr. Ing. H. Gross, Büro für Technische Messungen, Leinfelden-Echterdingen, Dezember 2017“ wird verwiesen (S. 20).

„9. Zusammenfassung

Im Rahmen der Planung für eine Osttangente am Ortsrand von Magstadt war eine Luftschadstoffuntersuchung für das Prognosejahr 2020 zu erstellen.

Die Ergebnisse zeigen, dass - gemessen an den Grenz- und Prüfwerten der 39. BImSchV – für die gesamte Bebauung im Bereich der Osttangente und der Alten Stuttgarter Straße nur relativ niedrige Immissionsbelastungen erwartet werden. Der weitaus größte Anteil dieser Immissionsbelastungen stammt aus der Vorbelastung.

Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden für alle relevanten Schadstoffe im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich unterschritten.“

[Gemeinde Magstadt, Bebauungsplan Osttangente, Untersuchung der Luftschadstoffsituation im Bereich der geplanten Osttangente im Prognosejahr 2020, Dr. Ing. H. Gross, Büro für Technische Messungen, Leinfelden-Echterdingen, Dezember 2017]

Zwischenzeitlich liegen jedoch Ergebnisse eines neuen Verkehrsgutachtens (siehe Kapitel 5.1) vor, mit geänderten Verkehrsdaten für einen neuen Prognosehorizont 2035. Ebenso liegen die aktualisierten Emissionsfaktoren des „Handbuch für Emissionsfaktoren, Version 4.1 vor.

Aufgrund dieser veränderten Randbedingungen war zu prüfen, ob die Aussagen der Luftschadstoffuntersuchung von 2017 noch Gültigkeit haben, d.h. dass im Bereich der künftigen Osttangente und den anschließenden Abschnitten der Alten Stuttgarter Straße keine Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV zu erwarten sind.

In der Untersuchung „Gemeinde Magstadt, Bebauungsplan Osttangente, Untersuchung der Luftschadstoffsituation im Bereich der geplanten Osttangente im Prognosejahr 2020, Aktualisierung 2020 für das Prognosejahr 2035, Dr. Ing. H. Gross, Büro für Technische Messungen, Leinfelden-Echterdingen, Januar 2021“ wird durch Untersuchung der Schadstoffemissionen nachgewiesen, dass die bisherigen Aussagen zur Luftschadstoffsituation und zur Grenzwertunterschreitung im Bereich der Osttangente aufrecht erhalten werden können.

Das Ergebnis lässt sich wie folgt zusammenfassen (S. 16):

„6. Zusammenfassung

Im Rahmen der Planung für eine Osttangente am Ortsrand von Magstadt war 2017 eine Luftschadstoffuntersuchung für das Prognosejahr 2020 erstellt worden. Nach dem Vorliegen neuer Verkehrsdaten und Emissionsfaktoren sowie Modifizierungen des Planfalls wurde für das neue Prognosejahr 2035 eine Emissionsprognose angefertigt. Diese weist eine erhebliche Emissionsminderung auf der geplanten Osttangente und der Alten Stuttgarter Straße aus. Aus dieser Emissionsminderung konnte eine ebenfalls deutliche Immissionsminderung im Vergleich zu den Aussagen der Luftschadstoffuntersuchung von 2017 abgeleitet werden.

Die Ergebnisse zeigen, dass - gemessen an den Grenz- und Prüfwerten der 39.BImSchV – für die gesamte Bebauung im Bereich der Osttangente und der Alten Stuttgarter Straße auch unter den aktualisierten Randbedingungen nur relativ niedrige Immissionsbelastungen erwartet werden.

Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden für alle relevanten Kfz-Schadstoffe im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich unterschritten.“

[Gemeinde Magstadt, Bebauungsplan Osttangente, Untersuchung der Luftschadstoffsituation im Bereich der geplanten Osttangente im Prognosejahr 2020, Aktualisierung 2020 für das Prognosejahr 2035, Dr. Ing. H. Gross, Büro für Technische Messungen, Leinfelden-Echterdingen, Januar 2021]

Aus der Untersuchung der Luftschadstoffsituation 2017 / 2021 ergeben sich keine Maßnahmen die zu treffen sind bzw. die im Bebauungsplan zu berücksichtigen sind.

5.4 Geotechnik, Untergrundverhältnisse

Untersuchungen zur Geotechnik und den Untergrundverhältnissen im Bereich der geplanten Osttangente liegen vor (Ingenieurgesellschaft Kärcher mbH, Weingarten und Geotechnik Aalen).

Aus den Gutachten ergibt sich, dass Böden mit halbfester Konsistenz (Lösslehm, Hanglehm, Fließerde, Auelehm) in der Baustrecke zu erwarten sind. Diese sind nach Durchführung von Verbesserungsmaßnahmen (z.B. Kalkstabilisierung) zur Aufnahme des Straßenaufbaus geeignet.

Weitere Aussagen zum Schichtaufbau des Untergrundes, zu Grundwasserverhältnisse, Bodenmechanische Labor- und Kennwerte, Einstufung des erschlossenen Untergrundes in Boden- und Felsklassen, Anforderungen an den Straßenbau, zu Altlasten und bautechnische Hinweise, sind dem Gutachten „Geotechnisches Gutachten, Neubau Osttangente und HRB Planbach in Magstadt, Az.: 12241, 10.09.2012, Geotechnik Aalen, Dipl. Geol. W. Höffner - Beratender Ingenieur“ zu entnehmen. Das Geotechnische Gutachten ist als Anlage dem Bebauungsplan beigelegt.

5.5 Artenschutz

Für Planungen und Vorhaben sind die Vorschriften für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten gemäß § 44 BNatSchG zu beachten und zu prüfen. Die anderen unter den weniger strengen Schutzstatus fallenden „besonders geschützten Arten“ sind gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG in der Eingriffsregelung zu behandeln.

Die Erhebungen zur Artenschutzrechtlichen Prüfung fanden bereits im Jahr 2018 statt. Da die Daten noch keine 5 Jahre alt sind und sich der Umweltzustand im Planungsgebiet nicht wesentlich geändert hat, behalten die Erhebungen ihre Gültigkeit.

Für weitere Ausführungen zu Vorkommen und Betroffenheit artenschutzrechtlich planungsrelevanter Arten, wird auf die Artenschutzrechtliche Prüfung „Gemeinde Magstadt, Bebauungsplan „Osttangente“ Artenschutzrechtlicher Prüfung (mit Habitatpotenzialanalyse), Anlage zum Umweltbericht zum Bebauungsplan, Proj. Nr. 144920, Datum 10.11.2020 Pustal Landschaftsökologie und Planung, Pfullingen“ verwiesen. Die Untersuchung ist dem Bebauungsplan ebenfalls als Anlage beigelegt. Das Ergebnis der Artenschutzrechtlichen Prüfung mit Habitatpotenzialanalyse lässt sich wie folgt zusammenfassen (S. 22):

„10. Zusammenfassung – Artenschutzrechtliche Maßnahmen
Ergebnis:

Zur Klärung von Vorkommen geschützter Arten wurden acht Begehungen an sieben Tagen durchgeführt. Untersucht wurden die Artengruppe Vögel und potenzielle Vorkommen von Zauneidechsen, außerdem wurde am Planbach auf Amphibienlaich und -larven kontrolliert. Im Zusammenhang mit dem Plangebiet „Östlich Eichenstraße“ (Bierkeller) wurden außerdem Fledermaus-Detektorbegehungen durchgeführt. Vorkommen von Wiesenknopf-Ameisenbläulingen (Maculinea-Arten) können ausgeschlossen werden, da keine Bestände des Großen Wiesenknopfs in den Grünlandflächen vorhanden sind.

Es erfolgte in Zusammenhang der Planung der Osttangente eine gemeinsame Betrachtung mit dem Plangebiet „Östlich der Eichenstraße“.

Bis auf die Artengruppe Vögel wurden keine relevanten Artengruppen ermittelt. Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu diesem Ergebnis:

Ein Risiko besteht durch Zerschneidung von Habitaten bzw. Gefährdung durch direkte Tötung von Individuen durch den zu erwartenden Straßenverkehr für Arten, die die Gehölze am Gollenberg und jene am Planbach nutzen (z. B. Grünspecht). Da die Straße im entscheidenden mittleren Abschnitt nicht erhöht verlaufen soll, wird das Risiko von Verkehrsopfern eher gering eingeschätzt.

Der Verlust als Nahrungsraum ist gering einzuschätzen, da keine besonders hochwertigen Nahrungsgebiete betroffen sind.

Vermeidungsmaßnahmen: Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 70 km/h. Als weitere Vermeidungsmaßnahme wird empfohlen, die neu entstehenden Straßenränder/-böschungen als extensives Grünland mit eingestreuten Büschen anzulegen, um den Verlust an Nahrungsflächen durch höherwertige Vegetationsflächen so zu kompensieren.“

[Gemeinde Magstadt, Bebauungsplan „Osttangente“ Artenschutzrechtlicher Prüfung (mit Habitatpotenzialanalyse), Anlage zum Umweltbericht zum Bebauungsplan, Proj. Nr. 144920, Datum 10.11.2020, Pustal Landschaftsökologie und Planung, Pfullingen]

Im Bebauungsplan wird die Vermeidungsmaßnahme, die neu entstehenden Straßenränder/-böschungen als Grünland mit eingestreuten Büschen anzulegen, als Festsetzung aufgenommen.

6 Umweltbericht

Im Rahmen der Aufstellung und Änderung der Bauleitpläne sieht das Baugesetzbuch (BauGB) vor, dass nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a eine Umweltprüfung durchzuführen ist. Hierbei sollen die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Dieser Umweltbericht soll Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen der Festsetzungen für das Vorhaben betroffen werden können. Gemäß § 2 Abs. 3 BauGB sind alle Belange von Umwelt- und Naturschutz, die für die Abwägung von Bedeutung sein können, zu ermitteln und zu bewerten. Hierzu wurde das Büro Pustal Landschaftsökologie und Planung, Pfullingen beauftragt.

Für das Bauvorhaben Osttangente wurden bereits 2006 ein Umweltbericht und Grünordnungsplan erstellt, die 2014 überarbeitet und aktualisiert wurden. Diese wurden nun abermals den aktuellen rechtlichen Gegebenheiten sowie dem aktuellen Straßenlageplan angepasst. Die Grünordnungsplanung wird dabei in den Umweltbericht integriert. Ebenfalls Teil des Umweltberichtes sind die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung und eine artenschutzrechtliche Prüfung (siehe Kapitel 5.5).

Der Umweltbericht (Gemeinde Magstadt, Bebauungsplan „Osttangente“ Umweltbericht mit integrierter Grünordnungsplanung, Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung, Artenschutzrechtlicher Prüfung, Proj. Nr. 144920, Datum 18.01.2021, Pustal Landschaftsökologie und Planung, Pfullingen) ist gemäß § 2a BauGB ein gesonderter Teil der Begründung. Aufgrund des Umfangs ist der Umweltbericht als Anlage der Begründung beigelegt.

7 Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen

A1 Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen

A1.1 Öffentliche Verkehrsfläche

Die gesicherte und leistungsfähige Erschließung über öffentliche Verkehrsflächen und die Verkehrsentslastung der Ortslage ist Zweck des vorliegenden Bebauungsplans (siehe Kapitel 4). Die Verkehrsflächen wurden aus dem Straßenbauentwurf (Osttangente Magstadt“, Ingenieurbüro Axel Westram, Büro für Bau- & Vermessungswesen) übernommen.

A1.2 Öffentliche Verkehrsfläche - Zweckbestimmung: Wirtschaftsweg

Der Bebauungsplan setzt den Wirtschaftsweg gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als öffentliche Verkehrsfläche mit der entsprechenden Zweckbestimmung fest.

Wegen der überörtlichen Bedeutung der Verbindung, der Lage außerhalb bebauter Gebiete und der Streckencharakteristik, wird für den landwirtschaftlichen Verkehr ein separates Wegenetz angelegt.

Der parallel angelegte, separate Wirtschaftsweg dient der Erreichbarkeit und besseren Bewirtschaftung der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flurstücke.

A1.3 Öffentliche Verkehrsfläche - Zweckbestimmung: Verkehrsgrünflächen

Der Bebauungsplan setzt die Verkehrsgrünflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als Öffentliche Verkehrsfläche mit der entsprechenden Zweckbestimmung fest. Die Verkehrsgrünfläche ist somit Bestandteil der öffentlichen Verkehrsfläche.

In den Verkehrsgrünflächen sind die Führung von Entwässerungsgräben, die Anlage von Böschungen zum Geländeangleich sowie Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, zulässig um die Straßenplanung umsetzen zu können.

A2 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

A2.1 Maßnahmen zur Minimierung und zur Vermeidung der Vorhabenswirkung und zum Ausgleich

Begründung zu den unter Ziff. A2.1 insgesamt aufgeführten Festsetzungen zu Vermeidungs-, Minderungs- u. Ausgleichsmaßnahmen (auf die umfassenden Darlegung und Begründung im Umweltbericht wird verwiesen):

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen haben in der Eingriffsregelung Vorrang vor allen übrigen Maßnahmen.

Die Ansaat der neuen Böschungen und Entwässerungsgräben sowie die Ausbildung von Grün- und Graswegen minimiert die Eingriffswirkungen in die

Schutzgüter Arten- und Lebensgemeinschaften / Biotoptypen, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaftsbild.

Da bei den Einschnittsböschungen teilweise große Höhenunterschiede mit starken Neigungen zu überwinden sind, sind Schutzmaßnahmen in Form von Buschpflanzungen und Lebendbauweisen aus Erlen und Weiden zulässig/notwendig. Erosionsschäden sollen vermieden werden. Mit der Festsetzung wird der entsprechenden Empfehlung des Geologen Folge geleistet.

Die festgesetzten Maßnahmen zur Anlage von Entwässerungsgräben dienen der Drosselung des abgeführten Niederschlagwassers, der Reduzierung des in das Kanalnetz abgeführten Niederschlagwassers und somit dem Schutzgut Wasser.

Die Pflanzungen von Einzelbäumen mindern die Eingriffswirkungen in die Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften / Biotoptypen, Boden, Wasser, Landschaftsbild und Klima / Luft.

Durch die Pflanzung von Winterlinden wird die Beeinträchtigung des Naturdenkmals „Lindenallee“ kompensiert. Die vorgesehenen Pflanzungen von Einzelbäumen, Hochstammobstbäumen und Hecken passen sich an vorhandene Strukturen an und binden das Vorhaben in das Landschaftsbild ein.

Durch die Pflanzbindung soll ein Teil von bestehenden Einzelbäumen „Linden“ (nicht zum Naturdenkmal gehörend) gesichert werden. Ein neu gepflanzter Baum benötigt viele Jahre, um eine Krone zu entwickeln, die die angestrebten Funktionen Klimaregulierung, Staubbindung, Verringerung des Wasserabflusses und Lebensraum für Vögel und Insekten erfüllt. Vorliegend übernimmt die Pflanzbindung auch die Funktion der Einbindung in den Landschaftsraum und Gliederung im Straßenraum. Die im zeichnerischen Teil gekennzeichneten Einzelbäume sollen zur Erfüllung dieser Aufgaben und aufgrund ihrer hohen ökologischen Wertigkeit geschützt und erhalten werden.

Die Verwendung insektenverträglicher Beleuchtungskörper minimiert die Eingriffswirkungen auf das Schutzgut Tiere. Da nachtaktive Insekten ihre höchste Sehempfindlichkeit bei einer Wellenlänge von ca. 350 - 500 nm haben, sollten z. B. Natriumdampfiederdrucklampen eingesetzt werden. Diese emittieren fast kein Licht im für Insekten kritischen Spektralbereich (UV-Bereich) und wirken daher wenig anlockend auf nachtaktive Insekten.

8 Flächenbilanz

Die geplanten Flächen innerhalb des 3,6 ha großen Plangebietes verteilen sich folgendermaßen:

Öffentliche Verkehrsfläche (inklusive Bankette):	ca. 13.937 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche Zweckbestimmung Wirtschaftsweg:	ca. 6.066 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche Zweckbestimmung Verkehrsgrün:	ca. 13.062 m ²
Grabenfläche:	ca. 2.927 m ²
Wasserfläche (Planbach):	ca. 143 m ²

9 **Bodenordnung / Folgeverfahren**

Das Baurecht für die Maßnahme soll in Abstimmung mit der Gemeinde Magstadt über ein Bebauungsplanverfahren erlangt werden.

Die Flurneuordnung wurde bereits durchgeführt. Im Flurneuordnungsverfahren wurde ein entsprechendes Straßengrundstück für die Osttangente gebildet. Die abschließende Katasterausgabe mit Grenzpunkten steht noch aus. Sobald diese vorliegt wird die neue Katastergrundlage eingefügt.

Es ist vorgesehen, die Baumaßnahme nach Abschluss der Planung und Sicherung der Finanzierung in einem Zuge durchzuführen. Kostenträger ist die Gemeinde Magstadt. Sie stellt Anträge zur finanziellen Förderung durch das Land Baden-Württemberg.

10 **Auswirkungen des Bebauungsplans**

Durch die vorliegende Planung werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der Osttangente geschaffen.

Durch die Realisierung des Vorhabens kommt es in Verbindung mit weiteren infrastrukturellen Maßnahmen auf der Gemarkung von Magstadt zu einer spürbaren Entlastung des Ortsgebietes von Magstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr und damit zu einer Verbesserung der Wohn- und Lebensraumfunktionen.

Magstadt, den

.....
Florian Glock
Bürgermeister

11 Anhang: Umweltbericht

Gemeinde Magstadt, Bebauungsplan „Osttangente“ Umweltbericht mit integrierter Grünordnungsplanung, Eingriffs-Ausgleich-Bilanzierung, Artenschutzrechtlicher Prüfung, Proj. Nr. 144920, Datum 18.01.2021, Pustal Landschaftsökologie und Planung, Pfullingen.