BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN "KREISVERKEHRSPLATZ LAICHINGEN" UND ZU DEN ÖRTLICHEN BAUVORSCHRIFTEN ZUM BEBAUUNGSPLAN "KREISVERKEHRSPLATZ LAICHINGEN"

STADT LAICHINGEN, ALB-DONAU-KREIS

Inhaltsverzeichnis

1. Angaben zur Stadt

2. Ziel und Zweck der Planung
2.1 Notwendigkeit und Vorgeschichte der Planung
2.2 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Beschreibung und Beurteilung der Knotenpunktlösung
2.3. Technische Gestaltung der Maßnahme

3. Überörtliche Planungen
3.1 Landesentwicklungsplan
3.2 Regionalplanung

4. Örtliche Planungen
4.1 Flächennutzungsplan
4.2 Landschaftsplan

5. Angaben zum Plangebiet

6. Umweltverträglichkeit
6.1 Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung
6.2 Umweltbericht
6.3 Altlasten
6.4 Grünordnungsplan
6.5 Schallimmissionsgutachten

7. Städtebauliche Konzeption
7.1 Verkehrskonzept
7.2 Bau- und Nutzungsstruktur

8. Maßnahmen zur Verwirklichung
8.1 Wasserversorgung
8.2 Entwässerung und Schmutzwasserableitung
8.3 Stromversorgung
8.4 Gasversorgung
8.5 Müllentsorgung
8.6 Fernmeldetechnische Versorgung
8.7 Straßenbeleuchtung
8.8 Bodenordnung
8.9 Stellplatzbilanz
8.10 Schalltechnische Untersuchung

9. Planungsrechtliche Festsetzungen
9.1 Art der baulichen Nutzung
9.2 Maß der baulichen Nutzung, Baugrenzen und Bauweisen

10. Örtliche Bauvorschriften
10.1 Äußere Gestaltung der Baukörper

11. Flächenbilanz

1. Angaben zur Stadt

Die Stadt Laichingen gehört zum Alb-Donau-Kreis.
Laichingen besteht aus den Ortsteilen Laichingen, Suppingen, Machtolsheim und Feldstetten.
Die Einwohnerzahl am 31.12.2002 beträgt 10.917 Einwohner (Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg vom 02.09.2003).
Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans „Kreisverkehr Laichingen" befindet sich in der Innenstadt von Laichingen.

2. Ziel und Zweck der Planung

Auf Grund der Überlastung des Kreuzungsbereichs der Straßen „Feldstetter Straße", „Weite Straße", „Bahnhofstraße" und „Im Bussen" bzw. „Schallengasse" wird eine Umgestaltung der „Bahnhofstraße" (veränderte Verkehrsführung) und der Kreuzung als notwendig erachtet. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ist die Einmündung in die „Bahnhofstraße" erschwert.
Durch die Umgestaltung der Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz soll der Verkehrsfluss durch Laichingen verbessert und damit die Belastung des Marktplatzes verringert werden. Ziel ist es, die Stadtmitte von Laichingen zu entlasten und durch Gestaltungsmaßnahmen entlang der „Bahnhofstraße" den Einkaufsbereich bzw. Fußgängerbereich aufzuwerten.

Die vorliegende Planung umfasst die Verbesserung der Verkehrssituation an zwei versetzt einmündenden Landesstraßenästen in eine Kreisstraße, die durch Verlegung eines Straßenastes der Landesstraße und Anlage eines Kreisverkehrsplatzes mit 27 m Außendurchmesser erreicht werden soll.

Der Knotenpunkt befindet sich in zentraler Lage der Stadt Laichingen und weist eine Knotenpunktsbelastung (Summe des zuführenden Verkehrs) zum Zeitpunkt der Zählung 1997 von 15.565 Kfz/24h auf; die Prognosebelastung für 2010 beträgt ca. 18.800 Kfz/24h.

Durch Erwerb des Wohnhauses Nr. 2 „Im Bussen" und Verschwenkung der Landesstraße, die nunmehr westseitig des „Postgebäudes" vorbeiführt, können alle Straßenäste der Kreis- und Landesstraße an einem Punkt zusammengeführt und eine Knotenpunktslösung angestrebt werden, die sich als Kreisverkehrsplatz sowohl städtebaulich als auch funktionell in den Straßenraum einpasst.

Alle Straßenäste der Kreisstraße und der von Norden her zuführende Straßenast der Landesstraße können weitestgehend im alten Bestand verbleiben; die notwendigen Aufweitungen der Fahrstreifen mit Einbau von Trenninseln unmittelbar am Kreisring führen dort zu entsprechenden Fahrbahnaufweitungen und Veränderungen in den Randbereichen.

Der Knotenpunkt wird als kleiner Kreisverkehrsplatz mit 27 m Außendurchmesser hergestellt, die Kreisfahrbahn erhält eine bitum. Fahrbahnbreite von 5 m mit einem inneren Ring aus Granitgroßpflaster zusätzlich 2 m breit und einer gestalteten Mittelinsel mit 12 m Durchmesser.

Zur Aufrechterhaltung des Schwerlastverkehrs - über die K 7423 verläuft eine Schwerlastroute - ist ein kleiner Bereich der Mittelinsel auf der Südseite ebenfalls zu pflastern, sodass der selten stattfindende Schwerverkehr dort ohne Behinderungen über den Kreisverkehrsplatz geführt werden kann.

Kostenträger der Baumaßnahme „Kreisverkehrsplatz" sind das Land Baden-Württemberg und der Alb-Donau-Kreis.

2.1 Notwendigkeit und Vorgeschichte der Planung

Die beiden Knotenpunkte Marktplatz / Im Bussen mit Versatz Weite Straße / Feldstetter Straße und Schallengasse mit Knotenpunktsbelastungen von über 15.500 bzw. 14.500 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 4 % und die sehr starken Abbiegeströme vom Marktplatz zur Weite Straße und umgekehrt führen vor allem in den Spitzenstunden des Verkehrs morgens und abends und an den Einkaufstagen Freitag und Samstag zu erheblichen Behinderungen. Die nur 30 m versetzt liegenden Zufahrten zu den beiden Knotenpunkten beeinflussen die Verkehrsströme so nachhaltig, dass sich die Leistungsfähigkeit der Gesamtanlage gegenüber der Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte erkennbar verringert.

Verkehrszählungen im November 2001 ergaben speziell für den einmündenden Verkehr aus der L 1236 (Weite Straße) in die K 7423 Richtung Bahnhofstraße unzumutbare Verlustzeiten von bis zu 91 sec, während die Analyseberechnung der Spitzenstunde 2001 für einen Kreisverkehrsplatz D = 26 m eine LOS-Einstufung A ergab. Selbst die Prognoseberechnung 2001 + 20 % ergab für die Spitzenstunde an allen Zufahrtsästen des Kreisverkehrsplatzes noch eine LOS-Einstufung B.

Zwischen 1998 und 2000 wurden verschiedene Knotenpunktslösungen angedacht und zeichnerisch dargestellt, sowohl Kreisverkehrsplätze als auch Kreuzungslösungen, alle jedoch mit dem Ziel, die 4 Straßenäste der Landes- und Kreisstraße an einem Punkt zusammenzuführen um den kurzen Versatz der Knotenpunkte aufzulösen.

Durch die vorhandene Bebauung und die Parkanlage Marktplatz ergaben sich entweder bei Beibehaltung des Postgebäudes immense, kaum zu vertretende Eingriffe in die Parkanlage oder bei Schonung des Baumbestandes und der Grünanlagen Marktplatz die Notwendigkeit, das Postgebäude für die Lösung des Verkehrsproblems zu erwerben und zu opfern. Beide Varianten waren erste Versuche das Verkehrsproblem zu lösen, konnten jedoch ob ihrer Eingriffe in Natur- und Bausubstanzen nicht befriedigen.

Erst mit dem Erwerb des Wohngebäudes „Im Bussen" Nr. 2 im Jahre 2001 konnte dann der südseitige Straßenast der L 1236 so in Richtung Knotenpunkt verschwenkt werden, dass nunmehr unabhängig von der Kreuzungslösung sowohl die Eingriffe in den Marktplatz unbedeutend bleiben als auch das markante „Postgebäude" bestehen bleiben kann.

Nunmehr galt es nur noch die richtige Knotenpunktsform für die Lösung des Verkehrsproblems zu finden.

2.2 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Beschreibung und Beurteilung der Knotenpunktlösung

Durch die Bündelung der Straßenäste in einem Knotenpunkt ergibt sich nicht nur eine wesentliche Verbesserung des Verkehrsflusses sondern auch die Möglichkeit, vorhandene Straßenflächen einer Umgestaltung und Umnutzung zuzuführen und letztlich neben dem Verkehrsplatz einen städtischen Platz zu gestalten, der sich durch Großzügigkeit und Transparenz auszeichnet, der sowohl dem Aufenthalt, der Kommunikation, der fußläufigen Verbindung als auch dem ruhenden Verkehr dient und in dessen Mittelpunkt das markante Postgebäude steht.

Mitte 2001 wurden 3 Knotenpunktslösungen unter Einhaltung obiger Randbedingungen erarbeitet, eine Kreuzungslösung mit Linksabbiegestreifen in den Zufahrtsstraßen und Vollsignalisierung, ein Minikreisverkehrsplatz mit 23 m Außendurchmesser und gepflasterter, überfahrbarer Mittelinsel sowie ein kleiner Kreisverkehrsplatz mit 26 m Außendurchmesser mit bepflanzbarer Mittelinsel, einer 5 m breiten bituminösen Kreisfahrbahn und einem 2 m breit gepflasterten inneren Ring.

Nach Beurteilung durch das Straßenbauamt Ehingen wird auch dort dem Kreisverkehrsplatz der Vorzug vor einer signalisierten Kreuzungslösung eingeräumt, wenn die Leistungsfähigkeit bei der doch sehr hohen Belastung von ca. 21.000 PKW-Einheiten pro 24 Stunden, prognostiziert auf das Jahr 2010, nachgewiesen und ausreichend vorhanden ist und eine Kreisverkehrsplatzlösung nicht kostenaufwendiger als eine Kreuzung wird, sowie der notwendige Straßenraum dafür zur Verfügung steht.

Vor allem um die Frage Minikreisverkehrsplatz mit 23 m oder kleiner Kreisverkehrsplatz mit 26 m Außendurchmesser und befriedigenden Verkehrsabläufen bzw. ausreichender Leistungsfähigkeit sicher beantworten zu können, wurde die Ruhr-Universität Bochum, Herr Prof. Brilon, der umfangreiche Untersuchungen an Kreisverkehrsplätzen aller Größen in Nordrhein-Westfalen durchgeführt hat, um Stellungnahme, Überprüfung der Leistungsfähigkeit und um eventuelle Verbesserungsvorschläge gebeten.

Das Ergebnis seiner Untersuchung vom 25.07.2001 ergibt im wesentlichen folgendes:
- wenn ein 26 m-Kreis möglich ist, sollte kein Mini-Kreis eingerichtet werden
- einer gestalteten Mittelinsel in zentraler Lage einer Stadt ist auf jeden Fall der Vorzug zu geben
- ein Pflasterstreifen im inneren Bereich der Kreisfahrbahn dient der Verkehrssicherheit und der Gestaltungsqualität
- ein kompakter einstreifiger Kreis, wie vorgesehen, ergibt auch für den Randverkehr auf der Kreisfahrbahn eine besonders sichere Lösung
- wegen der Kapazität besteht bei der vorgegebenen Belastung kein Grund zur Sorge.

Auch bei Anlage eines Kreisverkehrsplatzes sind in den Spitzenstunden Wartezeiten an den Zu- und Ausfahrten, vor allem durch Fußgängereinflüsse, zwischen 10 und 15 sec. je nach Belastung der einzelnen Straßenäste zu erwarten, jedoch bleibt außerhalb der Verkehrsspitzen der Verkehrsablauf überwiegend fließend ohne unangenehmen Stillstand und Wiederanfahren der Fahrzeuge bei Signalisierung einer Kreuzungslösung.

2.3. Technische Gestaltung der Maßnahme

Der Kreisverkehrsplatz mit 27 m Außendurchmesser ist so in den Straßenraum eingepasst, dass an der südseitigen Bebauung - Blumengeschäft, „Feldstetter Straße" 1 und Postgebäude - an den Gebäudeecken noch ein 2 m breiter Gehweg verbleibt, der Eingriff in den Marktplatz nur sehr gering ist, jedoch zwischen „Feldstetter Straße" und „Platzgasse" bis zu einer Tiefe von 5,5 m erfolgen muss, sodass auch die vorhandenen Bäume dort entfallen werden.

Die geplanten Trenninseln an allen Zufahrtsstraßen sollen den Verkehr auf den KVP hinführen und dienen zusätzlich als Querungshilfe für Fußgänger.
Die Kreisfahrbahn setzt sich aus dem bituminös befestigten Außenring und dem „Inneren Ring" zusammen. Die Breite des Außenringes beträgt 5,00 m; der Innere Ring wird aus grobem Granit-Großpflaster angelegt, setzt sich damit optisch von der bituminösen Fahrbahn ab, verbessert das Erscheinungsbild des Kreisverkehrsplatzes und soll vor allem das beinahe ungehinderte Geradeausfahren durch den Kreis unterbinden.
Die Mittelinsel wird erhöht hergestellt, löst den Streckencharakter auf, dient als Blickfang und wird ansprechend gestaltet (Innenstadtkonzept).
Zur Aufrechterhaltung einer Schwerverkehrsroute auf der K 7423 von Feldstetten Richtung Autobahn wird ein kleiner Teil der Mittelinsel südseitig auf Niveau des Inneren Ringes gepflastert.
Die Straßenäste - „Feldstetter Straße", „Weite Straße" und „Marktplatz" - werden nur in den Randbereichen, außerhalb vorhandener Fahrbahnflächen, im Vollausbau ausgebaut. In den Straßenabschnitten unmittelbar vor dem Kreisverkehrsplatz erfolgt ein Teilausbau auf vorhandenem Schotteroberbau, die übrigen Teile der Anschlussäste werden nach

Abfräsen der vorhandenen Deckschicht bituminös aufprofiliert und letztendlich die Asphaltdeckschicht auf der gesamten Fahrbahnfläche eingebaut bzw. erneuert.

Der südseitige Anschluss der L 1236, Straße „Im Bussen", wird durch die Verschwenkung über die heutige „Schallengasse" im Vollausbau auf gesamter Länge hergestellt. Ebenso wird die Kreisfahrbahn im Vollausbau neu ausgebaut und die Mittelinsel ausgebrochen, ausreichend tief ausgehoben und für die Bepflanzung humusiert.

Der Linksabbieger von der K 7423 soll zugunsten einer besseren Fußgängerführung (Verweiterung Gehweg) aufgehoben werden. Nördlich und südlich der K 7423 zwischen „Radstraße" und „Weite Straße" werden beidseitig Längsparker, südlich der K 7423 zwischen den Gebäuden 15 und 19 wird ein kleiner öffentlicher Platz angeboten, um die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum zu erhöhen.

Alle übrigen Straßenanschlüsse werden, soweit erforderlich, angepasst und auch die Randbereiche außerhalb der Fahrbahn an den Bestand angeglichen. Weitere großflächige Randgestaltungsmaßnahmen durch die Stadt Laichingen sind denkbar. Die Aufwendungen für die Anpassungen an den Bestand sind immer Sache des Straßenbaulastträgers des Kreisverkehrsplatzes.

Die Befahrbarkeit der „Platzgasse" wird durch den Kreisverkehrsplatz und die Trenninsel in der „Weite Straße", letztlich aber zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Verkehrsablaufes, eingeschränkt; sie ist von der „Weite Straße" her nur noch von Norden anfahrbar, ein Ausfahren zur „Weite Straße" ist in Richtung Kreisverkehrsplatz möglich.

Mit dem Ausbau des Kreisverkehrsplatzes sind auch Leitungsverlegungen für die Telekom und EnBW vorzunehmen und auch abschnittsweise die Kanalisation und Wasserleitung der Stadt zu erneuern.

Die Entwässerung erfolgt durch die Anpassung der Straßenablaufschächte an den neuen Fahrbahnrand mit erforderlichen Ergänzungen; das Oberflächenwasser wird der städtischen Kanalisation zugeleitet.

3. Überörtliche Planungen

3.1 Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan weist die Stadt Laichingen zusammen mit Blaubeuren als Mittelzentrum aus und ordnet die Stadt Laichingen dem ländlichen strukturschwachen Raum zu und formuliert folgende allgemeine Ziele:

Der ländliche Raum ist als Lebens- und Wirtschaftsraum mit eigenständiger Entwicklung zu stärken. Hierzu ist eine Siedlungsstruktur anzustreben, die es ermöglicht, die mit dem Leben in einer weniger verstädterten Umgebung verbundenen Vorteile zu nutzen, die Versorgung der Bevölkerung zu sichern, ausreichende und attraktive Arbeitsplätze bereitzustellen sowie die wirtschaftliche Leistungskraft und die Verkehrserschließung zu verbessern. Die Siedlungsentwicklung ist so zu gestalten, daß die Eigenart des ländlichen Raumes gewahrt bleibt.

Dazu soll(en)
- die Funktionsfähigkeit und Leistungskraft der Zentralen Orte gesichert und verbessert werden.
- die Erwerbsgrundlage vermehrt werden, vor allem durch Verbesserung der Standortvoraussetzungen.
- die Wohnverhältnisse durch Modernisierung sowie durch Maßnahmen der städtebaulichen Erneuerung verbessert werden.

3.2 Regionalplan

Laichingen liegt nach dem Regionalplan in einem Gebiet, dessen Struktur zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen nachhaltig gestärkt werden soll. Im Regionalplan "Donau-Iller" ist Laichingen mit der "Regionalen Entwicklungsachse - Blaubeuren - Laichingen - Bad Urach" in das Netz der Zentralen Orte eingebunden. Dies soll zur Entwicklung des strukturschwachen Raumes auf der Schwäbischen Alb beitragen.
Das nächstgelegene Oberzentrum Ulm ist rund 30 km entfernt. Laichingen ist daher bevorzugt zu entwickeln, damit die Stadt ihre zentralörtlichen Funktionen im gewünschten Umfang wahrnehmen kann.

4. Örtliche Planungen

4.1 Flächennutzungsplan

Im momentan gültigen Flächennutzungsplan des GVV Laichinger Alb (3. Fortschreibung 2010) ist das Plangebiet als gemischte Baufläche gekennzeichnet. Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Am Randgebiet des Plangebiets (Marktplatz) befindet sich ein Kulturdenkmal „Fundstelle der Hallstattzeit und der römischen Zeit".

4.2 Landschaftsplan

Im Landschaftsplan, Stand Dezember 1999, gibt es keine Aussagen zu dem innerstädtischen Bereich.

5. Angaben zum Plangebiet

Das Plangebiet ist ca. 1,11 ha groß. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich im Innenstadtbereich von Laichingen und beinhaltet Teile der Straßen „Bahnhofstraße", „Im Bussen", „Schallengasse", „Beurer Steig", „Feldstetter Straße", „Weite Straße" und „Platzgasse". Es ist beabsichtigt den Marktplatz mit ergänzender Gestaltung in einem weiteren Verwaltungsverfahren zu regeln. Der nordöstliche Teil des Bebauungsplans greift geringfügig in den bestehenden Bebauungsplan „Marktplatz" ein.

Das Plangebiet wird begrenzt:

im Norden	durch die Flurstücke 1, 73, 79, 80, 335/2, 335/4 und durch Teile der Flurstücke 5, 80/5, 86, 98/3, 104/3, 305, 335/5, 2184,
im Osten	durch die Flurstücke 89, 93/1, 329/4, 329/5, 329/7 und durch Teile der Flurstücke 316/1, 320/1, 1814, 1814/5, 1814/7,
im Süden	durch die Flurstücke 303/5, 328/2, 329, 329/3, 329/6, 329/7, 329/8, 702/1, 703, 703/3, 271/2, 273/1, 273/2, 273/3, 330, und durch Teile der Flurstücke 294/1, 303, 303/1, 303/3, 304, 304/1, 304/2, 305/2, 305/7, 332, 702/1, 703, 703/3,
im Westen	durch die Flurstücke 82/1, 88, 274, 303/4, 82, 85, 85/3, 85/7 und durch Teile der Flurstücke 78/2, 88/1, 250/1, 250/2, 250/3, 294/1.

In das Plangebiet sind nachfolgende Flurstücke einbezogen: 81, 87, 92, 92/1, 305/1, 305/3, 305/4, 305/5, 305/6, 305/7, 330/1, 332, 332/1, 332/2, 332/3, 332/4, 332/5, 332/6, 333/1 333/2, 333/3, 333/4 und Teile der Flurstücke 5, 78/2, 80/5, 86, 88/1, 98/3, 104/3, 250/1, 250/2, 250/3, 294/1, 303, 303/1, 303/3, 304, 304/1, 304/2, 305, 305/2, 316/1, 320/1, 335/5, 1814, 1814/5, 1814/7 und 2184

6. Umweltverträglichkeit

6.1 Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung

Da sich das Plangebiet im Bestand befindet, wird keine Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung erarbeitet

6.2 Umweltbericht

Das Plangebiet mit ca. 0,1 ha überbaubarer Fläche liegt unter der Größe für „UVP-pflichtige Vorhaben" nach Anlage 1 zum UVP-Gesetz. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Vorprüfung des Einzelfalls ist somit nicht erforderlich.

6.3 Altlasten

Innerhalb des Plangebietes sind keine Flächen für Altlasten bekannt.

6.4 Grünordnungsplan

Das Plangebiet befindet sich innerhalb „der im Zusammenhang bebauten Ortsteile" (Stadtzentrum). Durch den Bebauungsplan erfolgt kein wesentlicher Eingriff entsprechend § 1 a BauGB bzw. § 21 BNatSchG, der über die bisherigen Eingriffe des Bestandes hinausgeht. Auf die Erstellung einer Eingriffs- / Ausgleichbilanzierung kann deshalb verzichtet werden.

6.5 Schallimmissionsgutachten

Quelle: Gutachten zur Schalltechnischen Untersuchung zur Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes in der Stadtmitte von Laichingen vom 06.10.2003 durch das Ingenieurbüro für Bauphysik Häberle in Auszügen.

Durch die schalltechnische Untersuchung zur Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes in der Stadtmitte von Laichingen sind die Lärmeinwirkungen der bestehenden und geplanten Verkehrsführung bestimmt worden.

Anhand von Einzelpunktberechnungen wird die Beurteilung des Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 [1] vorgenommen.

6.5.1 Lärmvorsorge

Zur Beurteilung von Straßenneu- und –ausbaumaßnahmen ist die Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – [4] heranzuziehen. Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	*tags*	*57 dB(A)*
	nachts	*47 dB(A)*
Allgemeine und reine Wohngebiete (WA, WR)	*tags*	*59 dB(A)*
	nachts	*49 dB(A)*
Misch-, Dorf- und Kerngebiete (MI, MD, MK)	*tags*	*64 dB(A)*
	nachts	*54 dB(A)*
Gewerbegebiete (GE)	*tags*	*69 dB(A)*
	nachts	*59 dB(A)*

Eine Änderung ist wesentlich, wenn

- *eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder*
- *durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.*

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die baulichen Veränderungen werden nach den Kriterien der wesentlichen Änderung beurteilt.

Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Träger der Baulast der Straße besteht, wenn die Kriterien des Neubaus und der wesentlichen Änderung von Straßen gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - [4] erfüllt werden. Grundsätzlich haben aktive Maßnahmen (z. B.: Wände, Wälle, Teil- und Vollabdeckungen) den Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen (Verbesserung an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume). Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind hier im Innenstadtbereich nicht möglich, so dass gegebenenfalls passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen sind. Die Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - [5] legt die Art und den Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume fest.
Zu den schutzbedürftigen Räumen im Rahmen der Lärmvorsorge zählen u. a. Schlaf- und Kinderzimmer, Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume, Leseräume in Bibliotheken, Konferenz- und Vortragsräume, Büroräume, sonstige Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind.

Erstattungsberechtigter ist nach der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - [5] der Eigentümer der Grundstücks mit der baulichen Anlage. Ihm gleichgestellt sind der Wohnungseigentümer und der Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt.

Die Erstattung setzt den Antrag des Eigentümers bei der zuständigen Straßenbaubehörde voraus. Der Eigentümer wird von der Möglichkeit einer Erstattung benachrichtigt, sobald feststeht, dass die Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume und der vorhandenen Schalldämm-Maße der Umfassungsbauteile erfolgt unter Berücksichtigung von Erhebungen einer noch durchzuführenden Ortsbesichtigung in den anspruchsberechtigten Gebäuden.

6.5.2 Berechnungsergebnisse

Die von der Baumaßnahme beeinträchtigten bestehenden Gebäude unterliegen der Beurteilung nach der 16. BImSchV [4]. Das bedeutet, dass gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen -aktiv oder passiv- durch den Baulastträger der Straße durchzuführen sind (Lärmvorsorge). Sämtliche Bezugspunkte liegen innerhalb des Bauabschnitts, der durch den Bauanfang und das Bauende festgelegt ist. Somit ist bei den Berechnungen die Schallabstrahlung des gesamten Straßenzuges zu berücksichtigen.

Bezugspunkt S Süd, N Nord O Ost, W Westt	Geschoss	Mittelungspegel gesamt				Pegeldifferenz	
		Bestand		Planung			
		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Marktplatz 1 S	EG	64,8	54,7	64,4	54,3	-0,4	-0,4
	1. OG	65,1	55,0	64,8	54,7	-0,3	-0,3
	2. OG	65,1	55,0	64,9	54,9	-0,2	-0,1
Marktplatz 19 N	EG	69,1	59,0	68,9	58,8	-0,2	-0,2
	1. OG	68,7	58,6	68,5	58,4	-0,2	-0,2
	2. OG	68,1	58,0	67,9	57,8	-0,2	-0,2
Marktplatz 19 W	**EG**	**65,8**	**55,7**	**68,9**	**58,8**	**3,1**	**3,1**
	1. OG	**65,7**	**55,6**	**68,2**	**58,1**	**2,5**	**2,5**
	2. OG	**65,3**	**55,3**	**67,5**	**57,4**	**2,2**	**2,1**
Marktplatz 19 S	**EG**	**62,3**	**52,2**	**64,6**	**54,5**	**2,3**	**2,3**
	1. OG	62,5	52,5	64,5	54,4	2,0	1,9
	2. OG	62,4	52,3	64,2	54,1	1,8	1,8
Feldstetter Str. 1 N	EG	66,7	56,6	67,5	57,4	0,8	0,8
	1. OG	66,7	56,6	67,3	57,2	0,6	0,6
	2. OG	66,4	56,3	66,8	56,8	0,4	0,5
Feldstetter Str. 1 O	**EG**	**64,5**	**54,6**	**68,2**	**58,1**	**3,7**	**3,5**
	1. OG	**64,7**	**54,7**	**67,8**	**57,7**	**3,1**	**3,0**
	2. OG	**64,6**	**54,6**	**67,3**	**57,2**	**2,7**	**2,6**

Bezugspunkt S Süd, N Nord O Ost, W West	*Geschoss*	*Mittelungspegel gesamt*				*Pegeldifferenz*	
		Bestand		*Planung*			
		tags	***nachts***	***tags***	***nachts***	***tags***	***nachts***
Marktplatz 20 O	*EG*	*64,1*	*54,0*	*65,4*	*55,3*	*1,3*	*1,3*
	1. OG	*64,6*	*54,5*	*65,6*	*55,5*	*1,0*	*1,0*
	2. OG	*64,7*	*54,6*	*65,5*	*55,4*	*0,8*	*0,8*
Marktplatz 23 O	*EG*	*63,7*	*53,6*	*64,5*	*54,4*	*0,8*	*0,8*
	1. OG	*64,4*	*54,3*	*65,0*	*54,9*	*0,6*	*0,6*
	2. OG	*64,6*	*54,5*	*65,2*	*55,1*	*0,6*	*0,6*
	3. OG	*64,5*	*54,4*	*65,1*	*55,0*	*0,6*	*0,6*
Schallengasse 1 O	*EG*	*59,3*	*49,2*	*62,7*	*52,6*	*3,4*	*3,4*
	1. OG	*60,2*	*50,1*	*63,3*	*53,2*	*3,1*	*3,1*
Schallengasse 2 O	***EG***	***61,8***	***52,0***	***65,9***	***55,8***	***4,1***	***3,8***
	1. OG	***62,5***	***52,6***	***65,9***	***55,9***	***3,4***	***3,3***
Marktplatz 17 W	*EG*	*66,9*	*56,8*	*63,6*	*53,5*	*-3,3*	*-3,3*
	1. OG	*66,4*	*56,4*	*64,0*	*53,9*	*-2,4*	*-2,5*
	2. OG	*65,8*	*55,7*	*64,1*	*54,0*	*-1,7*	*-1,7*
Im Bussen 4 N	*EG*	*63,0*	*52,9*	*65,0*	*54,9*	*2,0*	*2,0*
	1. OG	*62,8*	*52,7*	*64,7*	*54,6*	*1,9*	*1,9*
Im Bussen 1 W	*EG*	*67,0*	*56,9*	*67,7*	*57,6*	*0,7*	*0,7*
	1. OG	*66,5*	*56,4*	*67,2*	*57,1*	*0,7*	*0,7*
	2. OG	*65,8*	*55,7*	*66,5*	*56,4*	*0,7*	*0,7*

Pegelangaben in dB(A) ***fett*** *Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen*

Aufgrund der Pegelerhöhungen und der Grenzwertüberschreitungen besteht Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge an den folgenden Gebäuden: Marktplatz 19, Feldstetter Straße 1 und Schallengasse 2.

Die Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - [5] legt die Art und den Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume fest.

6.5.3 Zusammenfassung

Die Stadt Laichingen beabsichtigt die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes am Knoten der K 7423/L 1236 auf dem Marktplatz. Derzeit ist der Knoten in zwei Anschlüsse aufgelöst: Einmündung der L 1236 (Im Bussen) von Süden kommend in die K 7423 (Marktplatz) und den Knoten Marktplatz (K 7423)/Schallengasse/Feldstetter Straße (K 7423)/Weite Straße (L 1236). Durch die Verlegung der von Süden kommenden L 1236 in die Schallengasse wird die Voraussetzung für die Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes geschaffen.

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wurden die Lärmeinwirkungen der bestehenden und geplanten Verkehrsführungen bestimmt und anhand der schalltechnischen Anforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - [3] beurteilt.

Hierzu wurden Einzelpunktberechnungen für repräsentative Gebäude durchgeführt. Die Berechnungen ergaben Pegelerhöhungen um mindestens 2,1 dB(A) in Verbindung mit Überschreitungen der Grenzwerte, die den Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen auslösen, ausschließlich an Gebäuden, die einen geringen Abstand zur Baustrecke aufweisen.

Dies sind im Einzelnen:
- *Marktplatz 19*
- *Feldstetter Straße 1*
- *Schallengasse 2*

Die Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - [5] legt die Art und den Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume fest.

Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume und der vorhandenen Schalldämm-Maße der Umfassungsbauteile erfolgt unter Berücksichtigung von Erhebungen einer noch durchzuführenden Ortsbesichtigung in den anspruchsberechtigten Gebäuden.

Die Erstattung setzt den Antrag des Eigentümers bei der zuständigen Straßenbaubehörde voraus. Die Eigentümer sind von der Möglichkeit einer Erstattung zu benachrichtigen, sobald feststeht, dass die Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird.

7. Städtebauliche Konzeption

7.1 Verkehrskonzept

Die Straßenbreite der „Bahnhofstraße" wird auf das Mindestmaß reduziert. Entlang der „Bahnhofstraße" werden Flächen für Längsparker bereitgestellt. Der Kreuzungsbereich der Straßen „Feldstetter Straße", „Weite Straße", „Bahnhofstraße" und „Im Bussen" bzw. „Schallengasse" wird als Kreisverkehrsplatz umgestaltet. Auf die Linksabbiegerspur aus Richtung Ulm kommend in den „Beurer Steig" wird aus Gründen der Verkehrsflüssigkeit verzichtet. Eine Linksabbiegerspur würde den Verkehrsfluss beeinträchtigen.
Aus Sicherheits- und städtebaulichen Gestaltungsgründen werden zur Betonung des Kreisverkehrsplatzes und der Fußgängerführung entlang der Straßenkante Poller gesetzt. Diese sollten die Sicherheit im Kreisverkehrsplatzbereich erhöhen und den Fußgänger an die vorgesehenen Querungshilfen führen.

7.2 Bau- und Nutzungsstruktur

Die vorhandene Bebauung wird nicht geändert.

8. Maßnahmen zur Verwirklichung

8.1 Wasserversorgung

Der Planbereich befindet sich im Stadtzentrum. Die Entwässerung und die Schmutzwasserableitung erfolgt über die bestehenden Anlagen.

8.2 Entwässerung und Schmutzwasserableitung

Der Planbereich befindet sich im Stadtzentrum. Die Entwässerung und die Schmutzwasserableitung erfolgt über die bestehenden Anlagen.

8.3 Stromversorgung

Die Stromversorgung ist gewährleistet.

8.4 Gasversorgung

Das Plangebiet ist von der EGVS mit Erdgasleitungen berohrt.

8.5 Müllentsorgung

Die Müllentsorgung wird durch die Abfallwirtschaftskonzepte der Stadt Laichingen und des Alb-Donau-Kreises gewährleistet.

8.6 Fernmeldetechnische Versorgung

Die Fernsprechleitungen werden unterirdisch geführt. Die fernmeldetechnische Versorgung ist gewährleistet.

8.7 Straßenbeleuchtung

Die Straßenbeleuchtung erfolgt durch die Stadt Laichingen, in üblicher Ausführung.

8.8 Bodenordnung

Zur Bebauung des Plangebietes, entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans, sind keine bodenordnende Maßnahmen erforderlich. Alle Grundstücke sind im Besitz der Gemeinde.

8.9 Stellplatzbilanz

Bestand an öffentlichen Stellplätzen am 10.07.2003

Bezeichnung	Anzahl
Weite Straße Ostseite von Bahnhofstraße bis Weberstraße	6
Weite Straße Westseite von Bahnhofstraße bis Weberstraße	1
Platz südlich Gasthof "Engel"	3
Platz östlich Marktplatz 20	12
Feldstetter Straße Südseite	7
Parkbucht östlich Feldstetter Straße 1 und 2	3
Platz westlich Photo Porst	3
Platz südlich Photo Porst	10
Platz nördlich Marktplatz 13 und 14	6
Bahnhofstraße Südseite	3
Parkplatz östlich Beurer Steig	12
Gesamt:	**66**

Geplante öffentliche Stellplätze gem. Entwurf vom 09.02.2004

Bezeichnung	Anzahl
Weite Straße Ostseite von Bahnhofstraße bis Weberstraße	3
Weite Straße Westseite von Bahnhofstraße bis Weberstraße	2
Platz südlich Gasthof "Engel"	3
Platz östlich Marktplatz 20	6
Feldstetter Straße Südseite	6
Östlich Feldstetter Straße 1 und 2	4
Platz südöstlich Photo Porst	8
Platz nördlich Marktplatz 13 und 14	6
Bahnhofstraße Südseite	7
Bahnhofstraße Nordseite	9
Parkplatz östlich Beurer Steig	12
Gesamt:	**66**

9. Planungsrechtliche Festsetzungen

9.1 Art der baulichen Nutzung

Auf Grund der Lage des Plangebiets wird ein Kerngebiet ausgewiesen.
Städtebauliche Zielsetzung ist, im Plangebiet die Wohnnutzung sowie die Unterbringung von Gewerbe, das das Wohnen nicht wesentlich einschränkt, zu sichern. Zur Unterbindung von Verdrängungswettbewerbern und Nutzungskonflikten sowie zur Erhöhung der Wohnqualität werden Einzelhandelsbetriebe mit Sex- und Erotiksortimenten sowie Schank- und Speisewirtschaften mit mehr als zwei Spielgeräten oder anderen Spielen mit Gewinnmöglichkeiten ausgeschlossen.
Aus demselben Grund sind Vergnügungsstätten und Tankstellen nach § 7 (2) Nr. 2 und 5 BauNVO im Plangebiet nicht zulässig.
Die Ausnahme im Sinne von § 7 (3) BauNVO wird nicht zugelassen um die vorgesehene Nutzung des Gebietes nicht zu beeinträchtigen.

9.2 Maß der baulichen Nutzung, Baugrenzen und Bauweisen

Die bestehende Bebauung wird durch die Festsetzung planungsrechtlich gesichert.
Entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung ist für das bestehende „Postgebäude" eine 3-geschossige verdichtete Bebauung ausgewiesen.

10. Örtliche Bauvorschriften

10.1 Äußere Gestaltung der Baukörper

Aus gestalterischen Gründen werden Aussagen zur Dachgestalt und Dachneigung getroffen. Die Festsetzungen wurden in Anlehnung an die umgebende Bebauung getroffen.
Insbesondere glänzende und reflektierende Oberflächen sind weithin sichtbar und wirken sich störend auf das Stadtbild aus. Solche Materialien sind deshalb als Dacheindeckung nicht zugelassen.

11. Flächenbilanz

Kerngebiet (MK)	ca.	0,11 ha	ca.	10,0 %
Verkehrsflächen	ca.	0,97 ha	ca.	87,3 %
Öffentliche Grünfläche	ca.	0,03 ha	ca.	2,7 %
Gesamtgebiet	ca.	1,11 ha		100%

Aufgestellt: Reutlingen, den 26.04.2004

Clemens Künster
Dipl.-Ing. Regierungsbaumeister
Freier Architekt + Stadtplaner SRL