KREIS KARLSRUHE
GEMEINDE OBERDERDINGEN
ORTSTEIL FLEHINGEN

BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN

"ORTSENTLASTUNGSSTRASSE FLEHINGEN"

Bebauungsplanvorentwurf ausgearbeitet:
Bietigheim-Bissingen, den 19.07.1996 /
09.08.1996/we

INGENIEURBÜRO RAUSCHMAIER
BERATENDE INGENIEURE FÜR
BAU- UND VERMESSUNGSWESEN
TANNENBERGSTRASSE 43
74321 BIETIGHEIM-BISSINGEN
TELEFON 07142/9532-0

Ergänzt aufgrund Anregungen und Bedenken
und Gemeinderatsbeschluß vom 03.12.1996

INGENIEURBÜRO RAUSCHMAIER

Bietigheim-Bissingen, den 03.12.1996/we

Ergänzt aufgrund Anregungen und Bedenken
und Gemeinderatsbeschluß vom 06.05.1997

INGENIEURBÜRO RAUSCHMAIER

Bietigheim-Bissingen, den 06.05.1997/we

Die Ortsentlastungsstraße führt quer durch das zentrale Industriegebiet Oberderdingen. Sie soll nicht nur den Verkehr des neuen "Industriegebietes Oberderdingen" (Kreuzgarten), sondern auch den durch den geplanten Stadtbahnhaltepunkt zusätzlich anfallenden Verkehr aufnehmen, um diesen vom Ortszentrum fernzuhalten.

Die Ortsentlastungsstraße erhält jedoch keine Grundstücksanschlüsse, um der überörtlichen Bedeutung der Straßenverbindung Rechnung zu tragen. Eine direkte Erschließungsfunktion ist somit nicht gegeben.

In unmittelbarer Nähe des östlichen Anschlusses der Ortsentlastungsstraße an die L 554 ist in der städtebaulichen Studie für das Industrie- und Gewerbegebiet Oberderdingen die Möglichkeit einer 2. Rampe zur Anbindung der L 554 an die B 293 aufgezeigt.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes "Ortsentlastungsstraße Flehingen" sollen die bauleitplanerischen Voraussetzungen zur rechtlichen Sicherung der Ortsentlastungsstraße geschaffen werden.

3. Übergeordnete Zielsetzung

Die Trasse der Ortsentlastungsstraße ist in der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes bereits enthalten. Nordöstlich verläuft die L 554 von Gochsheim nach Oberderdingen, den Ortsteil Oberderdingen - Flehingen durchquerend. Weiter südlich, zwischen geplanter Ortsentlastungsstraße und bestehender L 554, verläuft die Haupteisenbahnlinie Karlsruhe-Eppingen-Heilbronn, welche künftig auch mit einem Haltepunkt an das Stadtbahnnetz Karlsruhe angeschlossen werden soll.

Die Eisenbahnlinie wird im westlichen Bereich durch die geplante Ortsentlastungsstraße unterquert. Im Süden grenzt die "B 293 - neu" an. Nordwestlich der geplanten Trasse befindet sich ein Landschaftsschutzgebiet LSG.

Weitere übergeordnete Zielsetzungen sind nicht bekannt.

4. Geltungsbereich und derzeitige Nutzung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist im Lageplan dargestellt. Er umfaßt nur die unmittelbar zum Straßenbau erforderlichen Flächen. In diesen Flächen sind sowohl die reinen Straßenflächen, die Böschungsflächen, die Flächen für die Feldweganschlüsse, als auch die Ausgleichsflächen enthalten.

Die Umgrenzung orientiert sich an den vorhandenen Flurstücksgrenzen oder an der Böschungsunterkante.

Die Grundstücke sind weitgehend flurbereinigte Ackergrundstücke und überwiegend in privatem Eigentum.

Das Untersuchungsgebiet wird hauptsächlich intensiv landwirtschaftlich genutzt. Die kleinen, extensiv und intensiv genutzten Streuobstwiesen entlang der alten B 293 werden von den Planungen nicht berührt.

Bei der geplanten Untertunnelung der Bahnstrecke Bretten-Eppingen befindet sich entlang eines kleinen naturfernen Fließgewässers ein Binsenuferröhricht.

Unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzend sind weitere Biotoptypen anzutreffen. Entlang des oben beschriebenen Fließgewässers befindet sich ein Schilfuferröhricht und auf einer angrenzenden, regelmäßig gemähten Wiese ist ein größeres Vorkommen von Schilf festzustellen. Das Fließgewässer und ein Zulauf sind einseitig mit bachbegleitenden Gehölzarten, vorwiegend Weiden, bestanden.

Der geplante Straßenneubau verläuft im Landschaftsschutzgebiet teilweise entlang eines Feldgehölzes und tangiert eine Wiese.
Die weiteren Flächen stellen intensiv genutzte Ackerflächen oder versiegelte bzw. erdgebundene Wirtschaftswege dar.

5. Einfügen in die örtliche Bauleitplanung

Die benachbarten Flächen des Plangebietes sind

Im Westen:

Im Bereich Bauanfang befindet sich nördlich der L 554 das Gewerbegebiet "BOLENZERGRABEN" und südlich der L 554 bzw. östlich der geplanten Entlastungsstraße das Gewerbegebiet "BRÜCKLE". Westlich der geplanten Trasse anschließend an die L 554 befindet sich ein Landschaftschutzgebiet, während die Flächen weiter südlich bis zu den Flächen der Eisenbahn intensiv genutzte Ackerflächen bzw. bisher unüberplante Außenbereichsflächen darstellen.

Im Süden und Norden:

Die Flächen südlich und nördlich der geplanten Entlastungsstraße bezogen auf den Bereich südlich der Bahnlinie sind in der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes allesamt als geplantes Gewerbegebiet enthalten.

Im Osten:

Am östlichen Ende der geplanten Ortsentlastungsstraße befindet sich das "Industriegebiet Oberderdingen" (Kreuzgarten) 1. Abschnitt.

Die anfallenden Bodenmassen werden auf ihre technische Wiederverwertbarkeit hin überprüft und finden Verwendung bei den Aufschüttungen. Unbelastetes Oberbodenmaterial wird getrennt gelagert und zur Renaturierung verwandt. (z. B. Hohlwegentsiegelung FW Flst. 8259). Ton- und lehmhaltiges Unterbodenmaterial findet bei entsprechender Eignung Verwendung im Ziegelwerk Mühlacker.
Sollte verunreinigtes Bodenmaterial angetroffen werden, wird es ebenso wie die Baustellenabfälle ordnungsgemäß entsorgt.

6.5 Immission

Die Trassierung wurde so gewählt, daß die Wohngebiete durch den Bahndamm und die Gewerbegebiete abgeschirmt werden.

6.6 Beurteilung des Eingriffs nach § 8a BNatSchG

Die Planungen sind notwendig, um den Ortskern von Flehingen zu entlasten und den durch das geplante Gewerbe- und Industriegebiet Kreuzgarten-Fröschle anfallenden Verkehr aufnehmen zu können. Die Trasse führt weitgehend durch stark flurbereinigtes und ackerbaulich intensiv genutztes Gelände.

Das im nordwestlichen Bereich des Plangebiets befindliche Landschaftsschutzgebiet "Bauerbach- und Kraichbachtal" wird von der Trasse der geplanten Ortsumgehungsstraße geringfügig tangiert.

Ein Antrag auf Befreiung nach § 8 Abs. 2 der Landschaftsschutzgebietsverordnung auf Grundlage des § 63 NatSchG für das Landschaftsschutzgebiet "Bauerbach- und Kraichbachtal" wurde gestellt.

Desweiteren werden wertvolle Biotope durch die Planung beeinträchtigt.

Anträge auf Erteilung von Ausnahmen nach § 24a Abs. 4 NatSchG für die nach § 24a Abs. 1 NatSchG geschützten Biotope wurden gestellt.

Durch Ausgleichsflächen und -maßnahmen werden die Eingriffe teilweise kompensiert. Ein vollständiger Ausgleich, insbesondere des Freiraumpotentials und der Versiegelung ist nicht möglich. Für die Beeinträchtigung dieser wertvollen Biotope, bzw. die Überplanung der Landschaftsschutzgebietsfläche wird innerhalb des Geltungsbereichs ein entsprechender Ausgleich geschaffen, wie nachfolgendes Beispiel zeigt:

Der Weg Nr. 8259 ist entbehrlich. Der FW-Anschluß erfolgt über den Weg Nr. 8275 zum Hauptweg Nr. 8270. Der Bereich der Hohle wird renaturiert.

Zur Schonung des Landschaftsschutzgebietes bzw. zur Eingriffsminimierung wurde die Trasse am nordwestlichen Ende tiefergelegt und der geplante Verkehrskreisel um ca. 5,0 - 6,0 m näher an den Ortseingang von Flehingen verlegt.

7. Geplante Festsetzungen

Die Flächen wurden entsprechend ihrer Zweckbestimmung festgesetzt. Als öffentliche Grünflächen wurden diejenigen Flächen ausgewiesen, die eine besondere Bedeutung für den Biotopausgleich haben. Bei einer privaten Nutzung solcher Grünflächen ist ein Biotopausgleich nicht zu gewährleisten.

8. Erschließung

8.1 Fahrverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr

Die Straßenbreiten und sonstigen Trassierungselemente wurden der Bedeutung der Verkehrslage angepaßt und ermöglichen jeden zulässigen Verkehr. Die Trasse der Ortsentlastungsstraße verläuft im westlichen Teil entlang dem bestehenden Gewerbegebiet "Brückle" nach Süden, unterquert die Bahnlinie Bretten-Eppingen in südlicher Richtung durch einen Tunnel und verläuft dann weiter in südöstlicher und östlicher Richtung, wo sie an die im Bebauungsplan "Industriegebiet Oberderdingen" (Kreuzgarten) 1. Abschnitt festgesetzte Straßentrasse angeschlossen wird, welche über einen Kreisel in die L 554 mündet.

Der landwirtschaftliche Hauptweg Nr. 8270 (Aussiedlerhof Eberhardt) wir mit einer Brücke über die Ortsentlastungsstraße und damit kreuzungsfrei zum Baugebiet "Brückle" geführt.

Der bestehende Feldweg Flst. 9222 wird bei Station 0 + 670 über einen Linksabbieger an die geplante Ortsentlastungsstraße angebunden. Desgleichen wird der bestehende Feldweg Flst. 9724 in nordöstlicher Richtung (künftiger Anschluß Stadtbahnhaltepunkt) bzw. in südwestlicher Richtung über jeweils einen Linksabbieger an die Entlastungsstraße angeschlossen.

Die Feldwege Flst. 100062 (Zufahrt Gärtnerei) und 8240/1 (Bahnunterführung zum Baugebiet "Brückle") werden über einen Linksabbieger bzw. Rechtsabbieger an die Entlastungsstraße angebunden.

Die landwirtschaftlichen Wege werden für die Zeit bis zur Inanspruchnahme der Fläche für eine gewerbliche Bebauung funktionsfähig hergestellt bzw. miteinander verbunden. Die Bewirtschaftungsstruktur wird dabei berücksichtigt.

Der Bereich bei km 1+260 ist nicht zwingend vom landwirtschaftlichen Verkehr zu nutzen, da bis zur Inanspruchnahme der Fläche der befestigte FW Nr. 9862 bestehen bleibt.

Die Restflächen der Grundstücke Flst. Nr. 8243-8250 werden zu 1-2 Grundstücken zusammengefaßt und einen bzw. zwei neue Anschlüsse zum Weg Nr. 8259 erhalten.

Straßen- und Wegebreiten/Bankette/Querneigungen

Die Regelbreite der Ortsentlastungsstraße beträgt 7,00 m, die Breite der Hauptwirtschaftswege 4,50 und die der sonstigen Landwirtschaftswege 4,00 m.

Bankett im Einschnitt 1,50 - 1,00 m, keine Bäume.

Die Querneigung im Bereich Station 0 + 950 bis 1 + 250 wurde einseitig angelegt. (Fahrbahn 2,5 %, Pflanzstreifen 3 %).

Anfahrsichtweiten



Die Anfahrsichtweite 50 km/h wurde mit 3/70 m als Sichtweite bei Einmündungen eingetragen.

8.2 Bahnverkehr

Der projektierte Böschungsbereich im Bereich südl. Tunnelwand wurde im Lageplan als Bahnanlage nachrichtlich dargestellt.

Der nicht mehr erforderliche Böschungsbereich, der zurückgebaut werden soll, ist überplant. Die Fläche wird dem Grundstück Flst. 10070 zugeschlagen.

8.3 Fußgänger- und Radfahrerverkehr

Auf der Nordseite der "Straße A" ist im östlichen Planbereich (Station 0+545 bis 1+400) ein abgesetzter, kombinierter Geh- und Radweg vorgesehen, welcher entsprechend ERA 95 (Ziff. 4.6.1.3) mit einer Breite von 2,50 m angelegt wird. Dieser Geh- und Radweg soll im östlichen Bereich (bei Station 0+940) an den künftigen Stadtbahnhaltepunkt angeschlossen werden. Weiter westlich bei Station 0+537 soll ein weiterer Anschluß des Geh- und Radweges über die bestehende Bahnunterführung zum Baugebiet "Brückle" erfolgen.

8.4 Elektrizität

Die Versorgung mit elektrischer Energie ist nicht erforderlich.

Da es nicht möglich ist, alle bestehenden Kabelleitungen unverändert zu belassen, wird die Planung mit der EVS abgestimmt und eine entsprechende Vereinbarung mit der EVS abgeschlossen.

8.5 Abwasser

Die Entwässerung ist über die böschungsbegleitenden Mulden vorgesehen und wird an das noch zu erstellende, öffentliche Entwässerungsnetz angeschlossen.

9. Bodenordnung

Zur Realisierung sind bodenordnende Maßnahmen erforderlich.

10. Planungsstatistik

10.1 Flächenstatistik

Fläche des Geltungsbereiches	4,2 ha	100 %
davon Verkehrsflächen	2,0 ha	48 %
Böschungsflächen und öffentliche Grünflächen	2,2 ha	52 %

11. Emissionen

Im November 1995 wurde vom Büro Bender und Stahl eine schalltechnische Untersuchung Nr. A 2710 erstellt, die auch die Lärmemissionen der geplanten Umgehungsstraße vorausschätzt.

11.1 Lärmeinwirkungen auf die bestehende Wohnbebauung außerhalb im Rahmen der Lärmvorsorge:

Für das Allgemeine Wohngebiet in Flehingen wurden die Lärmeinwirkungen des Straßenverkehrs ermittelt. Die Anforderungen der 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung - wurden dabei erfüllt, das heißt, es besteht kein Anspruch auf aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen. Der Schienenverkehr ist hierbei nicht zu berücksichtigen.

11.2 Lärmeinwirkungen auf das geplante gewerbliche Baugebiet zur Ausweisung passiver Schallschutzmaßnahmen:

Die Einwirkung der Lärmemittenten Straße und Schiene wurde untersucht. Dabei waren Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 im direkten Anschluß an die Straße von tags bis zu 5 dB(A) und nachts bis zu 6 dB(A) zu verzeichnen. Passive Schallschutzmaßnahmen sind somit erforderlich, wenn dort eine Bebauung ermöglicht wird. Diese sind bereits im 1. Abschnitt des Gewerbegebietes festgesetzt, für die weiteren Abschnitte sind die entsprechenden Bebauungspläne erst in der Vorbereitung und beachten diese Vorgaben.

11.3 Lärmeinwirkungen auf das bestehende gewerbliche Baugebiet "Brückle"

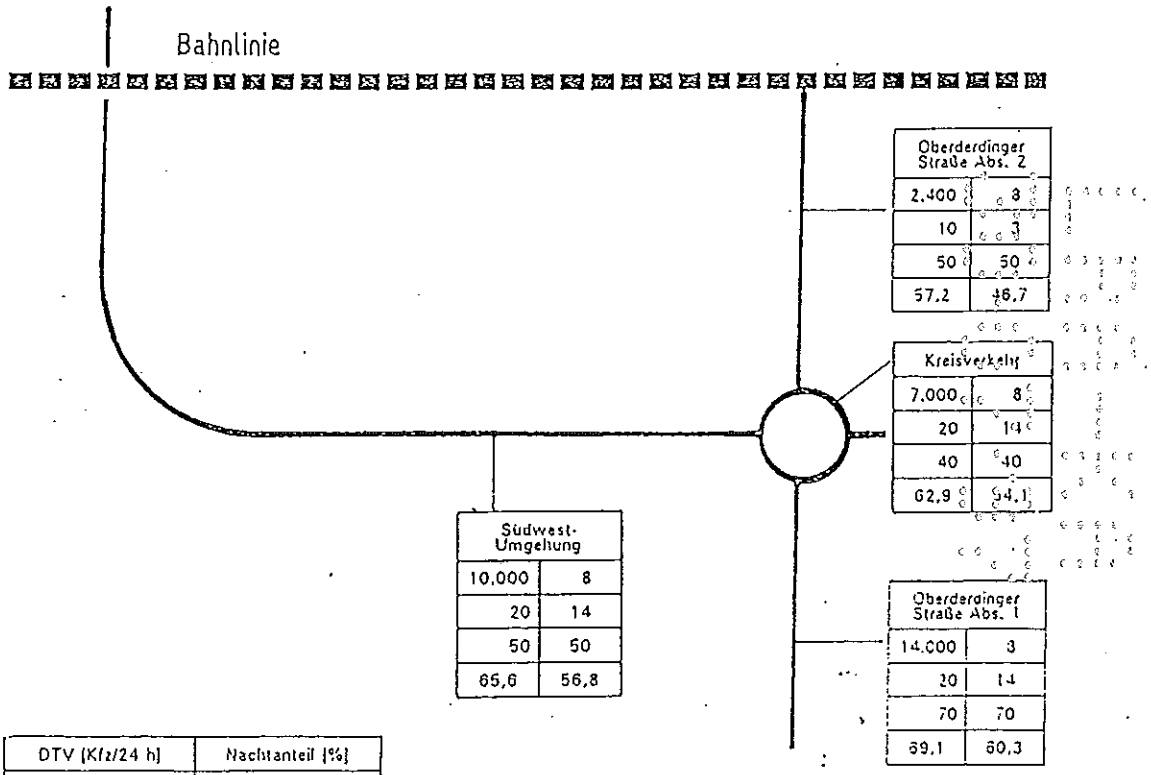
Im Bereich des bestehenden Gewerbegebietes BRÜCKLE sind nach einer groben Vorausschätzung keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten. Insbesondere durch die Tieferlegung der Trasse ergibt sich hier eine entscheidende Lärmminderung. Dies muß jedoch noch für den Einzelfall überprüft werden. Notfalls sind auch hier passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

2.4
Verkehrskenndaten, Lärmemissionen

2.4.1
Straße

Das Verkehrsaufkommen des Prognosehorizonts 2010 wurde den Planungsunterlagen des Ing.-Büros A. Rauschmaier aus dem Jahr 1995 [2] entnommen. Weitere relevante Verkehrskenndaten wurden aus der Straßenverkehrszählung 1990 in der BRD [3] abgeleitet. Zudem wurden Werte aus der RLS-90 [4] für die Oberderdinger Straße Abs. 1 angesetzt.

ANHANG Die detaillierten Ausgangsdaten können dem Anhang entnommen werden.



DTV [Kfz/24 h]	Nachtanteil [%]
Lkw tags [%]	Lkw nachts [%]
v_{Pkw} [km/h]	v_{Lkw} [km/h]
$L_{m,T}$ [dB(A)]	$L_{m,N}$ [dB(A)]