

Bebauungsplan "Gewerbegebiet Am Autobahndreieck"

Begründung

1. Bestandsdarstellung1.1 Lage des Plangebiets

Das Plangebiet liegt im Südosten des Stadtgebietes von Leonberg, östlich des Autobahndreiecks Leonberg und südlich des Stadtteils Ramtel.

Das Gebiet wird im wesentlichen umgrenzt von der L 1187 (Glemseckstraße) im Norden, dem Autobahnanschluß Leonberg-Ost im Osten, der BAB A 8 im Süden und der BAB A 81 im Westen.

Es umfaßt das Glemstal mit seinen Randbereichen der Gewanne "Brühl", "Unter Laiern", "Riedwiesen" und "Breitwiesen".

1.2 Städtebauliche und verkehrliche Situation

Durch die unmittelbare Lage am Autobahndreieck und am Autobahnanschluß Leonberg-Ost ist eine hervorragende Anbindung des Gebietes an das überregionale Verkehrsnetz gegeben.

Die Anbindung an die Kernstadt erfolgt über die Glemseckstraße (L 1187), die mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 30.000 Kfz/24 h die am stärksten belastete Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet ist.

Diese einerseits optimale Verkehrsanbindung führt andererseits zu städtebaulichen Problemen und Mißständen. Die Stadt wird durch die Autobahntrasse der A 81 stadträumlich getrennt, ebenso bildet die Glemseckstraße eine Zäsur zwischen dem Wohngebiet Ramtel und dem Landschaftsraum Glemstal.

Durch die von den Verkehrsstraßen ausgehenden Lärm- und Schadstoffimmissionen wird die Wohnqualität in den angrenzenden Gebieten erheblich eingeschränkt.

1.3 Landschaftliche Situation

Die landschaftliche Situation wird südlich der Glemseckstraße durch das Glemstal mit den überwiegend noch landwirtschaftlich genutzten Wiesen- und Ackerflächen geprägt. Um die landschaftlichen Gegebenheiten, insbesondere die standortökologischen Faktoren und die klimaökologischen Funktionsabläufe des Gesamtgebietes

zwischen Autobahndreieck Leonberg und Anschlußstelle Leonberg-Ost zu erfassen, wurde federführend von den Landschaftsarchitekten Eppinger u. Prof. Schmid eine Umweltverträglichkeitsstudie aufgestellt.

Dazu wurden folgende Einzeluntersuchungen durchgeführt:

- Vegetation und Avifauna
- Pflanzensoziologie
- Carabidae - Laufkäfer
- Lokal- und Stadtklima
- Hydrogeologie
- Grundwasser

Aus den Teilflächen zu Wasserhaushalt, Vegetation, Avifauna, Laufkäferfauna sowie der zusammenfassenden Lebensraumbewertung ergibt sich folgendes:

- Die Riedwiesen werden großräumig in zwei Teilflächen unterteilt, die durch die Glems voneinander getrennt werden.
- Die Glems verläuft in weiten Abschnitten in einem Kastenprofil mit Steilufern, das für die nicht flugfähigen Tiere nicht überbrückbar ist, und für die an fließendes Wasser gebundene Laufkäferwelt nur schwer erschließbar ist.
- Die hochwertigen Biotopflächen nordwestlich der Kläranlage sind räumlich durch das aufgeschüttete Kläranlagenareal, drainierte Wirtschaftswiesen und asphaltierte Wegeflächen von den südlich davon liegenden hochwertigen Lebensräumen abgeabelt.
- Die im nördlichen und nordöstlichen Abschnitt entlang der Glemseckstraße liegenden Aufschüttungsareale, die durchaus eine hohe Lebensraumqualität haben für Arten trockener, verbuschter und besonnener Areale, sind durch die Glemseckstraße von den angrenzenden vergleichbaren Lebensräumen in Richtung Ehrenberg abgeschnitten.
- Die feuchtnassen Areale im südlichen Bereich sind in allererster Linie gefährdet durch die Inkulturnahme der Feuchtwiesen. Drainageleitungen und Entwässerungsgräben weisen auf diesen Tatbestand hin,

die Ausprägung der noch feuchten Wiesen - Kohldistelwiesen - deutet auf eine Intensivierung der Bewirtschaftung insbesondere durch Düngung hin.

Für sich betrachtet, weist das Gebiet der Riedwiesen größere Flächen auf, die auf einen relativ intakten Naturhaushalt hinweisen, welche jedoch starken Veränderungen ausgesetzt sind.

Eine Bewertung des Biotop- und Naturhaushalts durch Überlagerung aller standortökologischen Faktoren des Untersuchungsgebietes zwischen Autobahndreieck und Anschlußstelle Leonberg-Ost ergab folgendes Ergebnis:

- Wertstufe I
noch weitgehend intakt/extrem sensibel ca. 13,5 ha
- Wertstufe II
noch teilweise intakt/sehr sensibel ca. 6,5 ha
- Wertstufe III
schon weitgehend gestört/sensibel ca. 21 ha
- Wertstufe IV
vollständig gestört/bedingt sensibel ca. 19 ha

Im einzelnen wird auf die vorliegenden Ergebnisse der Einzeluntersuchungen und den zusammenfassenden Bericht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie der Landschaftsarchitekten Eppinger u. Prof. Schmid v. 11.01.1990 und 10.09.1990 verwiesen.

1.4 Klimaökologische Situation

Nach den Ergebnissen der klimaökologischen Untersuchungen stellt sich im Bereich Leonberg bedingt durch Relief und Bebauung ein differenziertes Klimageschehen ein.

Einerseits wird das Strömungs- und Luftaustauschgeschehen geprägt durch die Lage der Stadt im Übergangsbereich zwischen den Höhen des Glemswaldes im Südosten und den flacheren Teilbereichen des Strohäus im Westen des Stadtgebietes.

Andererseits sind im Glemstal und in dessen Seitentälern vermehrt talparallele Luftströmungen zu beobachten, die sowohl auf die Leitlinienwirkung dieser Täler als auch auf taleigene, bodennähere Luftströmungen (nächtliche Kaltluftbewegung) zurückzuführen sind. Besonders im Planungsgebiet ist häufig mit der Aus-

bildung deutlich ausgeprägter Lokalklimaerscheinungen zu rechnen.

Im einzelnen wird auf die klimaökologische Untersuchung des Büros Dr. Seitz-Ökoplane vom 18.01.1990, sowie auf die klimaökologische Stellungnahme vom 20.08.1993 verwiesen (siehe Anlage 5).

2. Übergeordnete Planung

Das Planungsgebiet ist im Regionalplan als "Schwerpunkt für Dienstleistungseinrichtungen" dargestellt. Um den Zielen der Regionalplanung gerecht zu werden, hat Leonberg als Mittelzentrum für die Bereitstellung ausreichender Arbeitsplätze zu sorgen. Die Darstellung im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Stuttgart entspricht dieser Zielsetzung.

Danach ist östlich des Autobahndreiecks eine ca. 11 ha große gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Südöstlich schließt das aufgrund der Verordnung des Landratsamtes Böblingen vom 23.04.1987 festgelegte Landschaftsschutzgebiet Leonberg, Teilgebiet V c - Talau der Glems - an.

Für das, das Gebiet umschließende überörtliche Straßennetz mit den Autobahnen A 8 und A 81 einschließlich Autobahndreieck und Engelbergbasistunnel sowie der Glemseckstraße (L 1187) ist ein Um- und Ausbau entsprechend

- a) dem Teil - Planfeststellungsbeschluß vom 18.01.1985
 - b) dem Planfeststellungsbeschluß vom 03.12.1990 (2. Teilabschnitt - Engelbergbasistunnel
 - c) dem Änderungsplanfeststellungsbeschluß vom 03.02.93
- vorgesehen.

3. Erfordernis sowie Ziele und Zwecke der Planaufstellung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes soll eine qualitätsvolle städtebauliche Verbesserung des südöstlichen Stadteingangsbereiches und eine Verknüpfung des Stadtteils Ramtel mit der Neuen Stadtmitte und dem Stadtteil Eltingen erreicht werden. Der Bebauungsplan umfaßt deshalb folgende städtebauliche, verkehrliche und landschaftliche Maßnahmen:

3.1 Verlängerung des Engelbergbasistunnels

Nach dem Planfeststellungsbeschluß für den Engelbergbasistunnel endet der Tunnel ca. 170 m nördlich der Glemseckstraße. Bei Realisierung des Engelbergtunnels wird in den nördlichen Stadtbereichen eine intensive Stadtteilverknüpfung möglich, während im südlichen Stadtbereich der Stadtteile Ramtel und Eltingen die städtebauliche Situation nicht nur unverändert bleibt, sondern die räumliche Barriere durch bis zu 13 m hohe Lärmschutzwälle und Wände beidseits der Autobahntrasse noch verstärkt wird.

In Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und dem Landesamt für Straßenwesen konnte eine grundsätzliche Zustimmung für die von der Stadt Leonberg angestrebte zusätzliche Überdeckung der Autobahn um 200 m nach Süden erreicht werden.

Durch die Einbeziehung in den Bebauungsplan "Gewerbegebiet Am Autobahndreieck" mit den entsprechenden Festsetzungen (siehe Ziffer I.7) werden die rechtlichen Voraussetzungen für eine zusätzliche Überdeckung der Autobahn unter Aufhebung der planfestgestellten Maßnahmen in diesem Bereich geschaffen. Durch die Verlängerung des Engelbergbasistunnels wird eine Verbesserung der städtebaulichen und landschaftlichen Bezüge zwischen den Stadtteilen sowie der klimaökologischen Situation erreicht.

3.2 Verlegung der Glemseckstraße (L 1187)

Aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen durch das Büro Dr. Bender + Stahl, insbesondere der Verkehrsbelastung der Glemseckstraße und der daraus resultierenden Beeinträchtigung der nördlich angrenzenden Wohnbebauung durch Lärm und Abgase, wurden im Rahmen der städtebaulichen Planung für das geplante Gewerbegebiet weitere Untersuchungen zur Verlegung der Glemseckstraße durchgeführt.

Als konsequenteste Lösung wurde eine Verlegung der Durchgangsstraße südlich des geplanten Gewerbegebietes und die Führung einer neuen Straße parallel zur Autobahn A 8 mit direktem Anschluß an die Autobahn A 8 im Osten und Unterquerung des Autobahndreiecks mit Anschluß an die bestehende Südrandstraße im Westen vom Gemeinderat beschlossen. Durch die verlängerte Südrandstraße entsteht eine durchgehende südliche Umgehungsstraße zwischen dem BAB-Anschluß Leonberg-Ost und der B 295 im Westen mit der Möglichkeit eines späteren Anschlusses an den geplanten BAB-Anschluß Leonberg-West.

Durch die Verlegung der Glemseckstraße werden folgende Verbesserungen erreicht:

- Wegfall der trennenden Hauptverkehrsstraße zwischen dem Stadtteil Ramtel und dem geplanten Gewerbegebiet und dadurch die Möglichkeit einer städtebaulichen und grünordnerischen Verknüpfung der beiden Gebiete.
- Wegfall der Immissionsbelastung von der L 1187 durch Verkehrslärm und Schadstoffe für die bestehende Wohnbebauung nördlich der Glemseckstraße.
- Wegfall der planfestgestellten Lärmschutzwälle nördlich der Glemseckstraße und dadurch Verbesserung der städtebaulichen und klimaökologischen Situation.
- Rückbau der bisherigen Straßentrasse und Rekultivierung im Bereich des Gartenhausgebietes Ehrenberg.

3.3 Städtebauliche Planung des Gewerbegebietes

Für ein Mittelzentrum stellt die Bereitstellung von Arbeitsplätzen sowohl für das Mittelzentrum selbst als auch für die im Einzugsbereich gelegenen Gemeinden eine wichtige Aufgabe dar.

Obwohl der Auspendlerüberschuß in Leonberg von 7 % im Jahre 1970 auf 4 % im Jahre 1987 reduziert werden konnte, ist weiterhin ein Abbau des Auspendlerüberschusses als Planungsziel anzustreben.

Die Ausweisung des geplanten Gewerbegebietes "Am Autobahndreieck" dient diesem Planungsziel und soll den weiteren Bedarf an gewerblichen Bauflächen zur Schaffung von Arbeitsplätzen Rechnung tragen.

Aufgrund der besonderen städtebaulichen Bedeutung am Ortseingang Leonbergs hat die Bebauung verschiedenen Rahmenbedingungen gerecht zu werden:

- Sichtbarmachung der städtischen Eingangssituation von Leonberg
- Verdeutlichung und Klärung eines neuen Stadtrandabschlusses
- Herleitung einer gewissen Signalwirkung von der Autobahn

- Angebot von Übergängen von einer städtischen Struktur in freie Landschaftsbereiche
- Sicherung der Aufrechterhaltung von Durchlüftungsschneisen
- Angebot funktionsgerechter Gebäude für unterschiedliche Nutzerinteressen

Dies wird erreicht durch ein klares Erschließungssystem und einen 8-geschossigen Rundbau, der die Mitte des Gewerbegebietes markiert.

Der südliche Ortsrand zeichnet sich durch eine starke Verzahnung von Bebauung mit der freien Landschaft aus, wodurch eine stark durchgrünte städtebauliche Abschlußfigur entsteht.

Zwischen dem geplanten Gewerbegebiet und der Bebauung nördlich der Glemseckstraße wurde eine 80 m bis 90 m breite Freizone ausgewiesen, die sowohl eine große klima-ökologische Bedeutung als Durchlüftungszone über die A 81 bis zum Stadtpark hat, als auch ein wichtiges, verbindendes landschaftliches Element zwischen den Naherholungsgebieten Glemstal und Ehrenberg über die begrünte überdeckelte Autobahntrasse zur Stadtmitte darstellt. Durch die senkrecht zur Glemseckstraße angeordnete und fingerartig aufgespreizte Randbebauung ergibt sich ein eindeutiger Siedlungsrand des Stadtteils Ramtel, der sich zur Freizone öffnet und sich dadurch positiv für die Belüftung der bestehenden Bebauung auswirkt.

3.4

Ausgleichsmaßnahmen im Gebiet Riedwiesen

Durch die Ausweisung des Gewerbegebietes ist ein "Eingriff in Natur und Landschaft" nach § 8 Bundesnaturschutzgesetz gegeben, der auszugleichen ist.

Dieser Ausgleich soll in dem südöstlich angrenzenden Landschaftsschutzgebiet "Talaue der Glems" durchgeführt werden. Entwicklungsziel für den gesamten Auebereich ist die Erhaltung und Schaffung der auetypischen Wiesenlandschaft mit einer Vielzahl von feuchtigkeitsgeprägten Pflanzengesellschaften und Lebensräumen für Tiere.

Diese Zielsetzung soll mit einem Bündel von Maßnahmen umgesetzt werden, wobei sowohl die Belange des Naturschutzes als auch die der Landwirtschaft Berücksichtigung finden.

Im wesentlichen handelt es sich um drei Hauptmaßnahmen:

- a) Renaturierung der Glems
- b) Erhaltung, Schaffung und ökologische Verbesserung der Glemsauewiesen
- c) Anlage von Retentionsmulden für die im Gewerbegebiet anfallenden Dachwässer.

4. Einzelheiten zur Planung und zu den Festsetzungen des Bebauungsplanes

4.1 Verlängerung des Engelbergbasistunnels

Nach dem Planfeststellungsbeschluß des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 3.12.1990 endet der Engelbergbasistunnel ca. 170 m nördlich der Glemseckstraße. Die vorgesehene Verlängerung um 200 m im Süden erfolgt in offener Bauweise durch 2 Rechteckprofile mit Rahmenkonstruktion (Lichtraum 19,20 m x 6,50 m). Die Konstruktionshöhe (OK Rohbaudecke) darf maximal 7 m über der planfestgestellten Fahrbahnhöhe der Autobahn liegen. Die Überdeckung darf nur 1 m mit Erde überschüttet werden und ist zu begrünen.

Südlich des geplanten Tunnelportals ist eine Mittelstreifenüberfahrt ausgewiesen, sowie 2 Zufahrten für Rettungs- und Notdienste als Parallelrampen mit Anschluß an die Glemseckstraße. Sie stellen einen Ersatz für die nach der Planfeststellung am bisherigen Tunnelportal vorgesehenen Anlagen.

4.1.1 Immissionssituation

Die ausgewiesene Überdeckung hat Auswirkungen auf das planfestgestellte Lüftungskonzept. Die NO₂ - Immissionsituation für den Planzustand ist gemäß Planfeststellungsbeschluß durch die Bedingung gekennzeichnet, daß am Südportal keine Abgabe von Schadstoff stattfindet.

Bei der Konzeption der Tunnelbelüftung unter der Bedingung einer Verlängerung wird davon ausgegangen, daß im Verlängerungsteil keine Belüftungseinrichtungen für Zu- und Abluft installiert werden.

Darüberhinaus wird eine Einsparung von Energie- und Investitionskosten durch partielle Abgasabgabe am Südportal bei gleichzeitiger Verringerung der Lüftungsleistung angestrebt unter der Bedingung, daß es gegenüber dem planfestgestellten Lüftungssystem zu keiner Verschlechterung für bewohnte Bereiche führt.

In einer Untersuchung des Büros für technische Messungen Dr. Ing. Gross vom Juni 1993 wurden die Auswirkungen auf die Immissionssituation aufgezeigt.

Dabei wurden für bestimmte Niveaus der Abluftreduzierung in der Weströhre bzw. Emissionsniveaus am Südportal Immissionsberechnungen durchgeführt und die Ergebnisse mit dem Immissionszustand gemäß Planfeststellung verglichen.

Um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, wurden die Berechnungen nach der gleichen Methode wie im Grundgutachten zum Engelbergtunnel (Grundlage Planfeststellung) durchgeführt.

Demgemäß wurde der Schadstoff Stickdioxid (NO_2) unter Einbeziehung der Autobahnabschnitte A 8 und A 81 sowie der Tunnelemission berechnet.

Die Berechnungen zeigen folgende Ergebnisse:

1. Es ist bei einer Tunnelverlängerung um 200 m möglich, Abgas am Südportal freizusetzen.
2. Die Emission am Nordportal wird nicht erhöht.
3. An keiner Stelle der Wohnbebauung wird die Immissionskonzentration der Planfeststellung überschritten.
4. Im Bereich südlich des Portals (Schwimmbadbereich) können kurzzeitige Zustände mit erhöhten Immissionen relativ zum Planzustand nicht mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen werden.
5. In einem weiten Bereich in Eltingen und Ramtel wird eine Absenkung der mittleren NO_2 -Immissionen im Vergleich zur Planfeststellung bewirkt.

Bei Realisierung der untersuchten Lüftungskonzeption für die Tunnelverlängerung kann die tägliche Abluft im Mittel um 17 % reduziert werden.

Das maximal zu fördernde stündliche Luftvolumen geht gerundet auf ca. 70 %, die maximale Lüftungsleistung auf 30 % und die tägliche Lüftungsarbeit auf 50 % zurück.

Auf der Basis dieser Zahlen sind nach vorläufigen Schätzungen Einsparungen von Betriebs- und Investitionskosten in der Größenordnung von 22 Mio. DM möglich.

Mit diesen eingesparten Mitteln soll der Bau der Tunnelverlängerung finanziert werden.

Zusammengefaßt kann die Emissions- und Immissionsituation bei der vorgesehenen Tunnelverlängerung mit geänderten Lüftungskonzeption wie folgt charakterisiert werden:

1. Lokal bewirkt die Tunnelverlängerung im Bereich um das künftige Südportal eine Reduzierung der mittleren Schadstoffbelastung. Kurzzeitige Immissionserhöhungen in begrenzten Gebieten werden durch überwiegend wirksame Reduzierungen überkompensiert.
2. In einem Bereich, der die Stadt Leonberg sowie das Gebiet um das Lüfterbauwerk am Nordportal umfaßt, tritt durch die Tunnelverlängerung keine merkbare Änderung der Emissions- und Immissionsituation ein, da dadurch lediglich eine Umverlagerung der Emissionen bewirkt wird.
3. Im regionalen Bereich, der den Raum der Energieversorgung für die Belüftungsanlage einschließt, tritt eine Entlastung der Emission und damit eine ökologische Verbesserung im Vergleich zum Planzustand ein, da durch die verminderte Energieerzeugung die Schadstoffemission zurückgeht.

Im einzelnen wird auf das Gutachten des Büros für techn. Messungen Dr. Ing. Gross vom Juni 1993 verwiesen.
(siehe Anlage 4 - Kurzfassung)

4.1.2. Schalltechnische Auswirkungen

Durch die vorgesehene Tunnelverlängerung und die Verlegung der Glemseckstraße entfallen die planfestgestellten Lärmschutzbauwerke entlang der A 81 nördlich des Tunnelportals sowie entlang der bisher geplanten Glemseckstraße. Nach einer gutachterlichen Stellungnahme des Büros Dr. Bender und Stahl vom 14.9.1993 ist durch einen Verzicht auf die Lärmschutzwälle für die angrenzende bestehende Wohnbebauung nördöstlich und nordwestlich der A 81 keine Verschlechterung der Lärmsituation gegenüber der Planfeststellung zu erwarten.

Im Bereich der Görlitzer Straße wurden mit Schallpegeln bis zu 51 dB (A) nachts in den Obergeschossen dieselben Pegel wie bei der Variante entsprechend der Planfeststellung ermittelt; im Bereich Graudenzer Straße liegen die Immissionspegel mit 47 bis 50 dB(A) nacht um bis zu 4 dB(A) niedriger als die zur Planfeststellung berechneten Werte.

Im Bereich Seeäckerstraße nordwestlich der A 81 sind durch eine Tunnelverlängerung Pegelminderungen bis zu 2 dB(A) zu erwarten.

(siehe Anlage 6/1)

Durch den Wegfall der Lärmschutzwälle wird darüberhinaus eine wesentliche Verbesserung der klimaökologischen Situation sowie der städtebaulichen und landschaftlichen Gestaltung erreicht.

4.2. Verlegung der Glemseckstraße/verlängerte Südrandstraße

Der Teil-Planfeststellungsbeschuß des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 18. Januar 1985 sowie der Änderungsplanfeststellungsbeschuß vom 3. Febr. 1993 beinhalten u.a. Veränderungen im Verlauf und Ausbau der Glemseckstraße (L1187). Durch die nun im Bebauungsplan ausgewiesene Verlegung der Hauptverkehrsstraße nach Süden an die Autobahn wird die Planfeststellung für die Glemseckstraße aufgehoben.

Die Glemseckstraße wird zwischen der A 81 und der Zufahrt zum Gebiet Ehrenberg zur Erschließungsstraße mit Rad- und Gehweg und im weiteren Verlauf Richtung Osten bis zur heutigen Anschlußstelle Leonberg-Ost zum landwirtschaftlichen Weg und Radweg zurückgebaut und im übrigen rekultiviert.

Die als Ersatz für die Glemseckstraße konzipierte verlängerte Südrandstraße verläuft durch das Autobahndreieck entlang der A 8 mit Anschluß der BAB-Anschlußstelle Leonberg-Ost zur Glemseckstraße (L 1187).

Der Anschluß an die vorhandene Südrandstraße erfolgt auf Höhe der Sportanlagen "Brühl".

Die bestehende nördliche Südrandstraße wird untergeordnet rechtwinklig an die durchlaufende Straße angebunden.

Im Autobahndreieck werden die drei geplanten Rampen Würzburg-Karlsruhe, Würzburg-Stuttgart und Karlsruhe-Würzburg unterführt. Die bereits hergestellte Rampe Stuttgart-Würzburg wird ebenfalls unterführt.

Die planfestgestellte Lage und Höhe der einzelnen Rampen wird nicht verändert.

Im Anschluß an das Autobahndreieck wird die Randstraße in die planfestgestellte Böschung der A 8 so integriert, daß der Lärmschutzwall an A 8 erhalten bleibt und zusätzlich zur Glemsaue ein 3 m hoher Erdwall angelegt werden kann. Die für die Ausbau des Autobahndreiecks vorgesehene Erdmassenunterbringung bleibt dabei gewährleistet.

Bezüglich der landschaftlichen Einbindung wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan des Büros Eppinger + Prof. Schmid + Partner vom 2.11.1992 verwiesen.

Von der AS Leonberg-Ost schwenkt die Trasse mit einem zügigen Bogen nach Norden, um dann mit einem Gegenbogen nach Osten in die bestehende Glemseckstraße (L 1187) Richtung Stuttgart anzuschließen.

Die Glemsaue wird mit einem bis zu 5,00 m hohen Damm gequert.

Durch die Planung einer ca. 70 m langen Talbrücke soll als Ausgleichsmaßnahme eine Verbesserung der ökologischen Vernetzung zwischen dem Landschaftsraum "Riedwiesen" und dem oberen Glemstal erreicht werden. Die Funktion der bestehenden Hochwasserrückhaltung kann dabei durch den bestehenden Damm aufrechterhalten werden.

Durch die Verlegung der Glemseckstraße wird ein Umbau der AS Leonberg-Ost erforderlich.

Die Ein- und Ausfahrt der Verkehrsbeziehung Stuttgart-Karlsruhe/Würzburg und die Ein- und Ausfahrt Richtung Karlsruhe/Würzburg-Stuttgart werden jeweils zusammengefaßt, um ca. 140 m versetzt an die Verbindungsstraße angebunden.

Die Neue Ramtelstraße wird nach Süden durch das geplante Gewerbegebiet geführt und an die verlängerte Südrandstraße angeschlossen.

Die Dimensionierung der Straßenquerschnitte und der Knotenpunkte erfolgte auf der Grundlage der Verkehrsgutachten des Büros Bender + Stahl.

4.3 Geplantes Gewerbegebiet und nördliche Randbebauung

4.31 Art und Maß der baulichen Nutzung

Das Gebiet nördlich der Glemseckstraße wird als Gewerbegebiet (GE) nach § 8 BauNVO ausgewiesen, wobei entsprechend der Vorgabe des Regionalplanes Dienstleistungseinrichtungen überwiegen müssen.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsleiter und Betriebsinhaber können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie dem Betrieb zugeordnet sind und Gründe der Immissionsbelastung nicht entgegenstehen. Nach der BauNVO ausnahmsweise zulässige Vergnügungsstätten wurden nicht zugelassen.

Das Gebiet nördlich der Glemseckstraße wurde als Abschluß des Gebietes Ramtel definiert und zur Nutzungsgliederung zum anschließenden Wohngebiet als eingeschränktes Gewerbegebiet bzw. als Mischgebiet im östlichen Bereich ausgewiesen.

Bei der Festlegung der Stellung der baulichen Anlagen und der Gebäudeabstände wurden insbesondere auch klima-ökologische Gesichtspunkte berücksichtigt.

Aus diesem Grunde ist die Überbauung mit GRZ 0,3 im nord-westlichen Bereich und GRZ 0,5 - 0,6 im übrigen Bereich für Gewerbegebiete recht locker. Dadurch konnten die nach dem klimaökologischen Gutachten von Dr. Seitz - Ökoplana gemachten Vorgaben zur Freihaltung von Durchlüftungsschneisen eingehalten werden.

(siehe Anlage 5)

Die zulässige Geschosßfläche liegt innerhalb der Obergrenzen nach § 17 Abs. 1 BauNVO zwischen GFZ 2 0,5 und 1,2 in den Randbereichen und GFZ 1,8 im Mittelbereich.

4.32 Höhe der baulichen Anlagen

Für das Gebiet wurde ein hydrogeologisches Gutachten durch das Büro Prof.Dr. Veas gefertigt und in dem Zusammenhang Bemessungswasserspiegel aufgrund der gemessenen Grundwasserstände festgelegt. Im Bebauungsplan wurden zum Schutze des Grundwassers die Sohlhöhen der Gebäude auf der Grundlage der Bemessungswasserspiegel festgesetzt. Da das Gelände überwiegend aufgefüllt wird, ist über den festgelegten Sohlhöhen mind. die Erstellung eines Untergeschosses möglich.

Die Höhen der Gebäude wurde überwiegend durch Festlegung der obersten Dachbegrenzung im NN-System festgelegt. Bei Einhaltung der Höhenbegrenzungen ist die Erstellung von 2 - 3 Geschossen in den Randbereichen und bis zu 8 Geschossen im Mittelbereich möglich.

4.33 Verkehrerschließung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs

Die Verkehrerschließung des Gewerbegebietes erfolgt über die verlängerte Südrandstraße von der Neuen Ramtelstraße aus durch Stich- und Ringstraße.

Die zurückgebaute Glemseckstraße dient als Erschließungsstraße für die nördliche Randbebauung. Im westlichen Teil dient sie gleichzeitig als untergeordnete Verbindungsstraße für Pkw vom Gebiet Ramtel zur Stadtmitte und zur Entlastung der Breslauer Straße. Der ruhende Verkehr wird überwiegend in Parkierungsbauwerken am Rande des Gebietes im Lärmschutzwall zur Autobahn und im Anschluß an die nördliche Freizone untergebracht. Außerdem sind an den Erschließungsstraßen durch Bäume gegliederte Besucherstellplätze vorgesehen. Im südöstlichen Bereich ist eine unterirdische Garage vorgesehen.

4.34 Ver- und Entsorgung

a) Entwässerung

Im "Allgemeinen Kanalisationsplan" der Stadt Leonberg ist der südwestlich der Glemseckstraße liegende Teil des Neubaugebietes nicht enthalten. Das Gebiet wird dem Einzugsgebiet 5 (RÜB 5) des "Allgemeinen Kanalisationsplanes" zugeordnet. Das bestehende Regenüberlaufbecken RÜB 5 wird aufgelöst.

Die Abwässer aus dem bereits überbauten, nordöstlich der Glemseckstraße liegenden Baugebieten und des neuen Gewerbegebietes "Am Autobahndreieck" werden über einen neuen Kanal in der verlängerten Neuen Ramtelstraße dem geplanten Regenüberlaufbecken RÜB 5 und der Kläranlage "Ramtel" zugeführt.

Das geplante Regenüberlaufbecken wurde im Bebauungsplan als Versorgungsfläche ausgewiesen. Bei Aufhebung der Kläranlage Ramtel wird das Abwasser durch eine Druckleitung unter der Autobahn zum bestehenden Hauptsammler in der Badstraße gepumpt und der Kläranlage Mittleres Glemstal zugeführt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist aus heutiger Sicht das neue Nachklärbecken betriebsbereit.

b) Wasserversorgung

Um eine optimale Wasserversorgung des Baugebietes zu erreichen, ist eine Einspeisung an zwei Stellen vorgesehen (Ringanschluß).

Die Ringleitung beginnt in der Badstraße verläuft dann nach Osten unter der Autobahn A 81 (Heilbronn) hindurch, danach in den Straßen "D1", "D2", "C2" und "A" des Baugebietes und endet in der Neuen Ramtelstraße.

Die Unterquerung der Autobahn soll gemeinsam mit der TWS, die das Baugebiet von der Badstraße her mit Gas versorgen will, erfolgen. Vorgesehen ist die Pressung eines Leerrohres D N 1.500 , in dem die Wasserleitung, eine Gasleitung und eine Abwasserdruckleitung verlegt werden sollen.

Im einzelnen wird auf den Entwurf der JGU vom 15.2. 1993 hingewiesen.

4.34 Grünflächen und grünordnerische Festsetzungen

Zwischen der nördlichen Randbebauung und dem geplanten Gewerbegebiet ist als Gliederungselement eine öffentliche Grünfläche ausgewiesen, die Bestandteil einer aus klima-ökologischen Gründen von Bebauung freigehaltenen 80 - 90 m breiten Zone ist.

In Verbindung mit der begrünten Autobahnüberdeckungung wird eine städtebaulich und landschaftlich wertvolle "grüne Verbindung" zwischen den Naherholungsgebieten Glemsau und Ehrenberg und dem Stadtpark geschaffen. Sie wird mit extensiv genutzten Wiesenflächen und einzelnen weitläufig gepflanzten Vogelkirschbäumen gestaltet.

Die Erschließungsstraßen im Gewerbegebiet bekommen durch Pflanzung hochstämmiger, großkroniger Bäume Alleeneigenschaften. Die Fußwege werden in den straßenbegleitenden Grünzug integriert.

Die Randbebauung nördlich der Glemseckstraße wird durch mittelkronige Bäume gegliedert. Bezüglich der grünordnerischen Festsetzungen wird auf den Grünordnungsplan für das "Gewerbegebiet Am Autobahndreieck" nach dem Lageplan mit Textteil der Landschaftsarchitekten Gesswein, Henkel und Partner vom August 1993 verwiesen. (siehe DS 1993 Nr. P 51).

4.35 Immissionssituation im geplanten Gewerbegebiet

Zur Beurteilung der Immissionssituation im geplanten Gewerbegebiet und den Randbereichen wurde das Büro für technische Messungen Dr. Ing. Gross mit einer entsprechenden Untersuchung beauftragt.

Die Messungen wurden für den Schadstoff NO₂ als Leitsubstanz für überwiegend aus dem Kfz-Verkehr stammende Immissionen durchgeführt. Es ergaben sich NO₂ Konzentrationen von knapp 50 µg/m³ an der A 81 mit leicht abfallender Tendenz bis unter 40 µg/m³ im mittleren und östlichen Teil des künftigen Gewerbegebietes. Zum Vergleich sei der Mittelwert der im Schwimmbadbereich von der UMEG durchgeführten Messung von 45 µg/m³ genannt.

Aufbauend auf diesen Messungen wurde eine Abschätzung der Immission unter den Bedingungen der verlängerten Südrandstraße sowie einer Verlängerung des geplanten Engelbergtunnels durchgeführt. Es ergaben sich NO₂-Konzentrationen von 60 µg/m³ - 65 µg/m³.

Bewertet man die prognostizierten Immissionen mit dem IWL-Grenzwert der TA-Luft von 80 µg/m³, so resultiert für das Gewerbegebiet zunächst uneingeschränkte Nutzung. Ähnlich wie beim Schwimmbad kann jedoch auch auf der östlichen Seite der A 81 nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden, daß im Portalbereich in der Nähe der A 81 Überschreitungen des 98-Perzentils auftreten können.

Der betreffende Bereich südöstlich des Tunnelportals wurde im Bebauungsplan gekennzeichnet und festgesetzt, daß in diesem Bereich die Gebäude mit Klima- bzw. Belüftungsanlagen auszustatten sind und Wohnungen unzulässig sind.

Im übrigen Teil des Gewerbegebietes sind aus den prognostizierten Immissionen keine Beschränkungen der Aufenthaltsdauer für dort Beschäftigte abzuleiten.

Im einzelnen wird auf die Untersuchung des Büros Dr. Gross vom September 1993 verwiesen.
(siehe Kurzfassung Anlage 4).

4.36 Lärmschutz im geplanten Gewerbegebiet

Zur Beurteilung der Lärmsituation im geplanten Gewerbegebiet und den Randbereichen wurde das Büro Dr. Bender und Stahl mit einer entsprechenden Untersuchung beauftragt.

Bei der Ermittlung der Lärmbelastung an der geplanten Bebauung wurden folgende Verkehrswege berücksichtigt:

- das Autobahndreieck A 8/A 81
- die geplante Neutrassierung der Glemseckstraße
- der geplante Rückbau der bestehenden Glemseckstraße
- die geplante Verlängerung der Neuen Ramtelstraße als Erschließungsstraße des Gewerbegebietes.

Die Berechnungen erfolgten unter Berücksichtigung der für den Ausbau der A 81 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sowie eines 3 m hohen Lärmschutzwalls entlang der geplanten verlängerten Südrandstraße. Abweichend von den Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau der A 81 wurde eine Verlängerung des Tunnels auf der Südseite um 200 m gegenüber der ursprünglich geplanten Lage berücksichtigt.

Die Orientierungswerte für Gewerbegebiete der DIN 18005, Beiblatt 1 werden an der geplanten Bebauung entlang der Neuen Ramtelstraße um bis zu 5 dB(A) im Zeitbereich tags bzw. 8 dB(A) im Zeibereich nachts überschritten.

Die Fassadenabschnitte der geplanten Bebauung, an denen Überschreitungen der Orientierungswerte zu verzeichnen sind, wurden im Bebauungsplan gekennzeichnet und festgesetzt, daß Aufenthaltsräume, die zum ständigen Aufenthalt dienen, zu den lärmabgewandten Gebäudeseiten zu orientieren sind oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind /z.B. Schallschutzfenster). Im einzelnen wird auf die schalltechnische Untersuchung des Büros Bender u. Stahl vom Juli 1993 verwiesen. (siehe Zusammenfassung Anlage 6).

4.4 Ausgleichsmaßnahmen im Gebiet "Riedwiesen"

Durch die Ausweisung des Gewerbegebietes ist ein "Eingriff in Natur und Landschaft" nach § 8 Bundesnaturschutzgesetz gegeben, der auszugleichen ist.

Dieser Ausgleich soll in dem südöstlich angrenzenden Landschaftsschutzgebiet "Talaue der Glems" durchgeführt werden. Entwicklungsziel für den gesamten Auebereich ist die Erhaltung und Schaffung der autotypischen Wiesenlandschaft mit einer Vielzahl von feuchtigkeitsgeprägten Pflanzengesellschaften und Lebensräumen für Tiere.

Im Bebauungsplan wurde das Gebiet als landwirtschaftliche Flächen ausgewiesen, auf der Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB wie folgt festgelegt werden:

4.41 Nutzungsbeschränkungen

- N 1 = Auf der ausgewiesenen Fläche für die Landwirtschaft - Landröhricht - ist das bestehende Schilfröhricht zu erhalten und in mehrjährigen Tumus zu pflegen.
- N 2 = Die private Grünfläche - Retentionsfläche sowie Naß- und Feuchtwiese - ist mit einem Grabensystem und Mulden zur Ableitung und Versickerung von Dachflächenwasser anzulegen und zu erhalten sowie im übrigen als Naß- und Feuchtwiese dem natürlichen Sukzessionsverlauf zu überlassen.

4.42 Bewirtschaftungsbeschränkungen

Die ausgewiesenen Flächen B 1a, B 1b und B 2 sind - soweit sie nicht bereits als Grünland genutzt sind - von der jeweiligen heutigen Nutzung als Acker oder Kleingärten in Grünland umzuwandeln. Für die Bewirtschaftungsweise gelten folgende allgemeine Einschränkungen: Es sind kein Pestizideinsatz, kein Mineraldünger und keine Meliorationsmaßnahmen zulässig. Die Flächen sind entsprechend den folgenden Festsetzungen anzulegen und so zu erhalten:

- B1a = Intensiver bewirtschaftete Glatthafenwiesen:
Die ausgewiesenen Flächen für die Landwirtschaft dürfen mehrschürig bewirtschaftet werden, wobei Silagenutzung zulässig ist. Ausnahmsweise können nördlich der Glems extensiv genutzte Streuobstwiesen zugelassen werden.
- B1b = Zweischürige Glatthafenwiesen:
Die ausgewiesenen Flächen für die Landwirtschaft dürfen nur zweischürig bewirtschaftet werden.
(keine Silagenutzung)
Der erste Schnitt darf nicht vor Mitte Juni erfolgen.
- B2 = Extensiv genutzte Wiesen:
Die ausgewiesenen Flächen für die Landwirtschaft sind einschürig zu bewirtschaften, wobei die Mahd nur nach der Samenreife der Gräser erfolgen darf. Ausnahmsweise ist bei wirtschaftlicher Notwendigkeit ein zweiter Schnitt im Herbst sowie eine Beweidung mit Schafen zulässig.
- Hinweis: Zur Wiederherstellung dieses Großseggenriedes sind geeignete Maßnahmen zur Unterbrechung des Abflusses von Oberflächenwasser (z.B. Unterbrechung des Grabensystems) vorzunehmen.

Die Bewirtschaftungsbeschränkungen wurden so ausgelegt, daß einerseits eine ökologische Verbesserung erreicht wird, andererseits aber auch noch eine abgestufte landwirtschaftliche Nutzung möglich ist.

Im einzelnen wird auf den Grünordnungsplan "Riedwiesen" nach dem Lageplan mit Textteil des Büros Eppinger und Prof. Schmid und Partner vom August/September 1993 verwiesen.
(siehe DS 1993 Nr. P 52)

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten werden wie folgt geschätzt:

a) Innere Erschließung Straßen	5.000 000.-- DM
b) Begrünungsmaßnahmen Baugebiet	1.600 000.-- DM
c) Entwässerung Baugebiet einschl. RÜB	4.500 000.-- DM
Druckleitung BAB	880 000.-- DM
d) Wasserversorgung	1.240 000.-- DM
e) Äußere Erschließung Verlängerte Südrandstraße	25.661 000.-- DM
f) Ausgleichsmaßnahmen Riedwiesen	5.000 000.-- DM
Gesamtkosten	43.881 000.-- DM

=====

Kostenträger ist die Stadt Leonberg.
Die Finanzierung erfolgt aus dem Verkauf der Gewerbe-
grundstücke "Am Autobahndreieck". Für die Herstellung
der verlängerten Südrandstraße wird eine Förderung
als innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit einem Zu-
schuß in Höhe von 80 % der förderfähigen Gesamtkosten
erwartet.

Die Kosten für die Verlängerung des Engelberg-Basis-
tunnels werden auf ca. 24,0 Mio DM geschätzt.

Die Finanzierung ist über Kosteneinsparungen für weg-
fallende Maßnahmen aufgrund der Umplanung und über
einzusparende Investitions- und Betriebskosten aufgrund
des geänderten Lüftungskonzepts vorgesehen.

6. Durchführung der Maßnahmen

Die Realisierung der Verlängerung des Engelberg-Basis-
tunnels sowie der verlängerten Südrandstraße steht im
unmittelbaren Zusammenhang mit der Herstellung des
Engelbergbasistunnels und dem Um- und Ausbau des Auto-
bahndreiecks Leonberg durch das Landesamt für Straßen-
wesen. Über die Durchführung der Maßnahmen mit allen
Abweichungen von den Planfeststellungsbeschlüssen sowie
die Kostentragung hinsichtlich Bau- und Planungskosten
ist mit dem Landesamt für Straßenwesen und mit Zustim-
mung des Landes und des Bundes der Abschluß einer öffent-
lich-rechtlichen Vereinbarung vorgesehen.

Die innere Erschließung ist abschnittsweise geplant. Ein erster Abschnitt soll im Jahre 1994/1995 realisiert werden. Der zweite Abschnitt kann erst nach Fertigstellung der verlängerten Südrandstraße realisiert werden.

6.1 Bodenordnung

Die Grundstücke für das geplante Gewerbegebiet südlich der Glemseckstraße sind überwiegend im Eigentum der Stadt. In den Randbereichen zur Autobahn müssen noch Grundstücke vom Bund erworben werden.

Für den Bereich nördlich der Glemseckstraße sind bodenordnende Maßnahmen erforderlich.

Aufgestellt:
Leonberg, den 16. Sept. 1993
Stadtplanungsamt

Rohwer

Dezernat III

Dr. Hassler