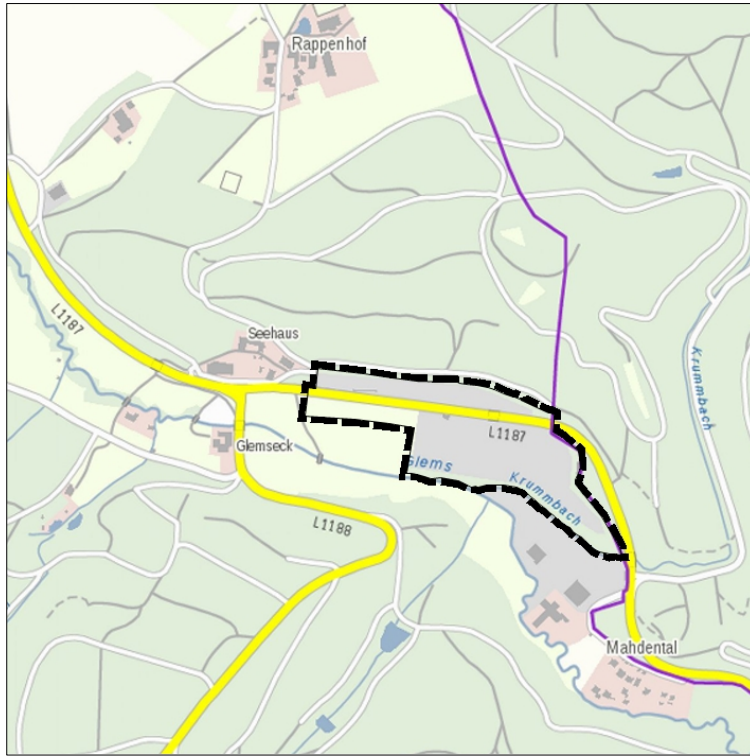




Datengrundlage © LGL Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

BEGRÜNDUNG nach § 9 Abs. 8 BauGB

Stand 22.01.2020

VORENTWURF

Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Planbereich 05.05-2, in Leonberg

INHALTSVERZEICHNIS

1	ERFORDERNIS SOWIE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG	4
1.1	Erfordernis der Planaufstellung.....	4
1.2	Allgemeine Ziele und Zweck der Planung.....	5
2	BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS	5
2.1	Lage und räumlicher Geltungsbereich	5
2.2	Bestand innerhalb und außerhalb des Plangebiets	6
2.2.1	Bestand innerhalb des Plangebiets	6
2.2.2	Bestand außerhalb des Plangebiets	7
2.3	Verkehrsanbindung im Bestand.....	8
2.4	Vorhandene Ver- und Entsorgung	9
2.4.1	Gas-, Wasser- und Stromversorgung	9
2.4.2	Abwasserentsorgung	9
2.5	Baugrund, Altlasten.....	9
3	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE	10
3.1	Regionalplanung	10
3.1.1	Ziele und Grundsätze der Regionalplanung	10
3.1.2	Einordnung des Bestandes aus regionalplanerischer Sicht	11
3.1.3	Abstimmung der Planung auf die Vorgaben der Regionalplanung.....	11
3.2	Flächennutzungsplan	13
3.3	Bestehende Bebauungspläne	14
3.4	Sonstige bestehende Rechtsverhältnisse.....	15
4	PRÜFUNG ALTERNATIVER LÖSUNGEN	18
4.1	Grundsätzliche standörtliche Prüfung von Alternativen	18
4.2	Prüfung von Planungsalternativen in der Erschließung der Verkehrsübungsanlage	18
4.3	Mehrfachbeauftragung: Prüfung von Alternativen der baulichen Entwicklung der Verkehrsübungsanlage	21
5	PLANERISCHE KONZEPTION	25
5.1	Teilbereich nördlich der Mahdentalstraße: Rückbau der Verkehrsübungsanlage und Inwertsetzung der historischen Boxengasse	25
5.2	Teilbereich südlich der Mahdentalstraße: Ertüchtigung der Verkehrsübungsanlage	25
5.3	Optionsflächen für einen Radschnellweg nördlich der Mahdentalstraße	29
5.4	Vorhalteflächen für Großveranstaltungen.....	29
6	PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN	30
6.1	Art der baulichen Nutzung.....	30
6.1.1	SO 1 – „Verkehrsübungsanlage – Infrastruktur- und Hochbauzone“	30
6.1.2	SO 2 – „Verkehrsübungsanlage – Übungsgelände“	32
6.1.3	SO 3 – „Boxengasse“.....	32
6.1.4	Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien und Nebenanlagen	33
6.1.5	Nebenanlagen zur Gebietsversorgung im SO 1, SO 2, SO3.....	33
6.2	Maß der baulichen Nutzung	33
6.2.1	Grundflächenzahl (GRZ).....	34
6.2.2	Maximale Grundfläche (GRmax)	34
6.2.3	Höhe baulicher Anlagen.....	35
6.2.4	Höhenlage / Erdgeschossfußbodenhöhe.....	36
6.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen	36
6.3.1	Bauweise.....	36
6.3.2	Überbaubare Grundstücksfläche	36
6.4	Flächen für Nebenanlagen.....	37

6.4.1	Nebenanlagen zur Gebietsversorgung	37
6.4.2	Wettergeschützte Unterstände	37
6.4.3	Werbeanlagen	37
6.4.4	Einfriedungen	37
6.4.5	Sonstige Nebenanlagen unter der Geländeoberfläche	37
6.4.6	Sonstige Nebenanlagen, die keine Gebäude sind	38
6.4.7	Tribünenanlagen für Großveranstaltungen (temporär)	38
6.5	Flächen für Stellplätze und Garagen	38
6.6	Von Bebauung freizuhaltende Flächen / Sichtfenster	38
6.7	Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	39
6.7.1	Straßenraum der L 1187	39
6.7.2	Kombinierter Geh- und Radweg entlang der L 1187	39
6.7.3	Privatstraßen	39
6.7.4	Zu- und Abfahrten / Zufahrtsverbote	39
6.7.5	Verkehrsgrünflächen	40
6.8	Versorgungsflächen	40
6.9	Führung von oberirdischen oder unterirdischen Versorgungsanlagen und -leitungen	40
6.10	Flächen für Abfall- und Abwasserbeseitigung, Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser, Ablagerungen	41
6.11	Öffentliche und private Grünflächen	41
6.12	Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	42
6.12.1	Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	42
6.12.2	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	42
6.13	Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen	43
6.14	Maßnahmen zum Lärmschutz	43
6.15	Pflanzgebote	43
6.16	Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern zur Herstellung des Straßenkörpers	43
7	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN	44
7.1	Äußere Gestaltung baulicher Anlagen	44
7.1.1	Dachgestaltung	44
7.1.2	Fassadengestaltung	44
7.2	Werbeanlagen	44
7.3	Gestaltung, Bepflanzung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke	44
7.4	Einfriedungen	45
7.5	Außenantennen / Niederspannungsfreileitungen	45
7.6	Anlagen für Niederschlagswasser oder Brauchwasser	45
8	UMWELTBELANGE	45
8.1	Umweltbericht	45
8.2	Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht	45
9	FLÄCHENBILANZ / STÄDTEBAULICHE KENNWERTE	46
10	BODENORDNUNG, KOSTEN UND REALISIERUNG	46
11	ANLAGEN	46
12	FRISTEN FÜR DIE VERFAHRENSBETEILIGUNG GEM. §§ 3 ABS.2 UND 4 ABS.2 BAUGB	47

1 ERFORDERNIS SOWIE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

1.1 Erfordernis der Planaufstellung

Das Erfordernis der Planaufstellung ergibt sich aus bereits länger währenden Planungsüberlegungen des Betreibers der Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring, dem ADAC Württemberg e.V., zu einer räumlichen und funktionalen Neustrukturierung der Verkehrsübungsanlage mit dem Ziel eine langfristigen Bestandssicherung und Fortentwicklung der Anlage an die aktuellen Anforderungen einer Verkehrsübungsanlage.

Das Erfordernis der Planaufstellung beruht dabei auf folgenden Punkten:

- Die bestehende Infrastruktur der Verkehrsübungsanlage des ADAC Württemberg e.V. am Standort Mahdental / Solitude-Ring aus der Nachkriegszeit ist stark erneuerungsbedürftig, Reparaturen im Bestand werden zunehmend schwieriger und aufwendiger.
- Die bestehende Erschließung der Verkehrsübungsanlage führt durch Rückstaus regelmäßig zu Problemlagen auf der Mahdentalstraße und erfordert eine durchgreifende Neuerschließung des Standortes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Die vorhandenen baulichen Einrichtungen und Anlagen entsprechen nicht mehr den aktuellen Anforderungen an den Schulungsbetrieb im Kontext des Fahrsicherheitstrainings.
- Die Fahrzeugtechnik und Fahrerassistenzsysteme in den Fahrzeugen entwickeln sich sehr schnell weiter, weshalb die Anforderungen an Verkehrsübungsplätze und deren Infrastruktur stetig steigen.
- Die Wertigkeit der Historie des Ortes als Ort der Rennsportgeschichte ist nur noch eingeschränkt ablesbar und bedarf einer städtebaulichen und freiraumplanerischen Aufwertung.
- Die vorhandene Verkehrsübungsanlage liegt zwar in einem sensiblen Landschaftsraum, es existieren für eine grundsätzliche Verlagerung jedoch keine angemessenen Alternativstandorte, was das Erfordernis einer planerischen Steuerung einer weitergehenden städtebaulichen Entwicklung am bisherigen Standort mit sich bringt.
- Das Landschaftsbild der Glemsaue ist auch im Kontext des ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes als sensibel anzusehen und bedarf im Zuge einer Weiterentwicklung der Verkehrsübungsanlage eines entsprechenden Schutzes.

1.2 Allgemeine Ziele und Zweck der Planung

Die allgemeinen Ziele und Zwecke des künftigen Bebauungsplans sind im Wesentlichen:

- Eine langfristige Sicherung der bestehenden, regional bedeutsamen Infrastruktur der Verkehrsübungsanlage.
- Die funktionale Anpassung des Standortes an die aktuellen Erfordernisse im Hinblick auf die Einrichtungen der Verkehrsübungsanlage und die zugeordneten baulichen Anlagen / Schulungseinrichtungen und technischen Anlagen.
- Die Neuansbindung des Gesamtstandortes an die Mahdentalstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der L 1187.
- Die räumliche Konzentration der baulichen Anlagen der Verkehrsübungsanlage auf die Bereiche südlich der Mahdentalstraße und ein weitreichender Rückbau der Anlagen nördlich der Mahdentalstraße zur Verbesserung der ökologischen Belange und des Landschaftsbildes in diesem Teilbereich.
- Das Vorhalten von Optionsflächen für die Entwicklung einer teilregionalen Rad-schnellweges.
- Die Sicherung temporär stattfindender, eingeführter und über die Stadtgrenzen der Stadt Leonberg hinaus renommierter Motorsportveranstaltungen im Kontext der ehemaligen Solitude-Rennstrecke (Glemseck 101 - jährlich im September / Solitude Revival - alle zwei Jahre im Juli)

2 BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS

2.1 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im unbeplanten Außenbereich nach § 35 BauGB im Bereich des einstigen Fahrerlagers und des Start- und Zielturms der ehemaligen Solitude-Rennstrecke am südöstlichen Rand der Leonberger Gemarkung.

Westlich des Plangebietes befinden sich das Seehaus, eine soziale Einrichtung und das Hotel Glemseck. Im Osten grenzen das Kriesten-Gartencenter und im Anschluss daran die Mahdentalssiedlung an.

Das Plangebiet selbst bezieht sich zum einen auf die bestehende ADAC-Verkehrsübungsanlage mit den zugehörigen Verkehrsflächen für den Übungsbetrieb und das Fahrsicherheitstraining, die in der Aue der Glems bzw. des Krummbachs südlich der Mahdentalstraße (L 1187) gelegen ist. Darüber hinaus werden ein Abschnitt der L 1187 sowie die Vereinsflächen nördlich der Mahdentalstraße im Bereich des ehemaligen Boxengebäudes und der Boxengasse sowie im Bereich der vorhandenen Zufahrt auf die Verkehrsübungsanlage überplant.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans wird standörtlich in etwa wie folgt begrenzt:

im Norden: durch die angrenzenden Waldflächen in der Hanglage des Glemstales

im Osten: durch die Gemarkungsgrenze zwischen der Stadt Leonberg und der Stadt Gerlingen

im Süden: durch den Verlauf der Glems und des Krummbachs

im Westen: durch Grünlandflächen in der Talaue der Glems und durch das Gelände des Seehaus e.V.

Der Plangeltungsbereich des Bebauungsplans „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ hat eine Größe von ca. 8,72 ha und umfasst folgende Flurstücke:

1838 (Teilfläche), 1843/2, 1843/3, 1843/4, 1843/5, 1843/6, 1843/7, 1843/10 und 1844/1 auf Gemarkung Leonberg.

Die genaue Abgrenzung und Lage des Geltungsbereichs ist aus dem zeichnerischen Teil des Bebauungsplans ersichtlich.

2.2 Bestand innerhalb und außerhalb des Plangebiets

2.2.1 Bestand innerhalb des Plangebiets

Die Mahdentalstraße (L 1187) teilt das Plangebiet in einen südlichen Teilbereich mit der heutigen Verkehrsübungsanlage und einen nördlichen Teilbereich mit der heutigen Zufahrtssituation und den Einrichtungen der ehemaligen Boxengasse.

Im südlichen Teil des Plangebiets befindet sich die bestehende Verkehrsübungsanlage des ADAC, die aus dem ehemaligen Fahrerlager der Solitude Rennstrecke entstanden ist. Diese wird aktuell kombiniert als Fahrsicherheitstrainingsplatz für PKW und Motorrad (Hauptnutzungszeiten tagsüber bis i.d.R. bis 16.00 Uhr) und als Verkehrsübungsplatz für Fahranfänger (Hauptnutzungszeiten i.d.R. 16.00 Uhr – 19.00 Uhr und an den Wochenenden) genutzt.

Einen baulichen Merkpunkt bildet der südlich der Mahdentalstraße (L 1187) gelegene Start- und Ziel-Turm als Relikt der ehemaligen Solitude-Rennstrecke, welcher derzeit mit einem Besprechungsraum und vereinsgebundenen Räumen belegt ist. Der Start- und Ziel-Turm besitzt dabei zur Mahdentalstraße ein abgeschränktes und befestigtes Vorfeld und wird aufgrund der vorhandenen Gehölze entlang der Mahdentalstraße nur noch untergeordnet visuell wahrgenommen.

Weitere bauliche Anlagen befinden sich am Ostrand der Anlage in Form eines Schulungsgebäudes und eines Technik- und Sanitärgebäudes.

Die Verkehrsübungsanlage südlich der Mahdentalstraße wird bereits heute stark durch die befestigten Verkehrsflächen der äußeren und inneren Erschließung nördlich der Mahdentalstraße und die eigentlichen Verkehrsflächen der Verkehrsübungsanlage im Süden des Plangebietes charakterisiert. Die Verkehrsflächen umfassen dabei differenzierte Übungssituationen für Verkehrsanfänger (Geraden, Kurvenlagen, Kreisverkehre, Knotenpunkte, Berganfahrstrecke) und Einrichtungen mit spezifischen Anforderungen für das Fahrsicherheitstraining (Bremsstrecken, Wasser- / Schleuderplatte etc.).

Landschaftlich prägen die im Westen des Plangebietes vorhandene Nasswiese, ein linear verlaufender Schilfgraben südlich des Start- und Ziel-Turms und die gemähten Wiesen zwischen den Verkehrsflächen den offenen Charakter der eigentlichen Verkehrsübungsanlage. Nach Süden begrenzt ein gehölzartiger Vegetationsbestand entlang der Gewässer räumlich die Verkehrsübungsanlage, im Osten grenzen Waldflächen an und nach Norden wird die Verkehrsübungsanlage durch Gehölze im Bereich der Böschung entlang der Mahdentalstraße flankiert.

Nördlich der Mahdentalstraße (L 1187) existieren noch der verbleibende langgestreckte Riegel eines, von ehemals zwei Boxengebäuden und die Relikte der Boxengasse als weiteres historisches Relikt der Rennstrecke. Die Baulichkeiten werden derzeit nur untergeordnet durch den ADAC als Lagergebäude genutzt und bilden zusammen mit weiteren Nebenanlagen derzeit die Eingangssituation für die derzeit noch nach Norden orientierte Zufahrt zur südlich liegenden und über eine Unterführung unter der Mahdentalstraße erreichbaren Verkehrsübungsanlage. Die Einfahrtssituation wird durch Verkehrsflächen und größere Gehölzflächen geprägt, nördlich grenzen die Waldflächen in der Hanglage des Glemstals an.

2.2.2 Bestand außerhalb des Plangebiets

Das Plangebiet ist derzeit von Osten und Westen an die Mahdentalstraße angebunden. Im Norden und Osten ist das Plangebiet von Waldflächen umgeben, welche sich in den Hanglagen des Glemstals auf den Gemarkungen Leonberg und Gerlingen erstrecken. Die Markungsgrenze zu Gerlingen bildet dabei nach Osten die Grenze des Planungsgebietes. Im Südosten befindet sich angrenzend an das Plangebiet zwischen Krummbach und Glems ein ausgedehntes Gärtnerareal, welches von der Mahdentalstraße aus erschlossen wird. Krummbach und Glems (Gewässer II. Ordnung) begrenzen das Plangebiet dabei nach Süden und prägen den Landschaftsraum. Die südlich und westlich des Plangebiets angrenzenden Flächen in der Glemsaue werden derzeit landwirtschaftlich genutzt bzw. durch den Träger der Verkehrsübungsanlage gepflegt.

Im Nordwesten liegt nördlich des Knotenpunktes der L 1187 mit der von Süden kommenden L 1188 das Gelände des Seehaus e.V. mit mehreren Wohn- und Betriebsgebäuden, westlich liegt benachbart zudem an der L 1188 das Hotel Glemseck verbunden mit einer Ausflugsgastronomie.



Abb.: Luftbild (LGL Baden-Württemberg, 2017)

2.3 Verkehrsanbindung im Bestand

Das Plangebiet ist im Sinne der äußeren Erschließung über die Mahdentalstraße / L 1187 nach Westen an den Autobahnanschluss Leonberg-Ost sowie nach Osten an die Landeshauptstadt Stuttgart angebunden. Eine weitere Anbindung besteht über die L 1188 nach Warmbronn.

Der Standort der Verkehrsübungsanlage selbst ist basierend auf der historischen Entwicklung relativ umständlich erschlossen und besitzt heute von der Mahdentalstraße (L 1187) aus eine zunächst nach Norden entlang der historischen Boxengasse orientierte Erschließung. Von hier aus führt die Erschließung weiter parallel zur Mahdentalstraße in östliche Richtung und über eine Unterführung unter der L 1187 nach Süden in Richtung der eigentlichen Verkehrsübungsanlage. Die Erschließung ist in der Summe umwegig, entspricht nicht der natürlichen Orientierung und stellt mit der Unterführung unter der Mahdenstraße gerade für Fahranfänger eine Herausforderung dar.

Im Vorfeld der Einfahrtssituation existieren nördlich entlang der L 1187 Aufstell- / Warteflächen (sog. „Rote Fläche“) für die Besucher der Verkehrsübungsanlage, welche ebenfalls noch aus dem Rennsportbetrieb hervorgegangen sind. Diese werden in Hochfrequenzzeiten, insbesondere an Wochenenden, von wartenden Besuchern mit ihren Fahrzeugen voll ausgenutzt, was in der Folge zu entsprechenden Stausituationen auf der Mahdentalstraße und Beeinträchtigung im Verkehrsfluss und der Verkehrssicherheit führt.

Westlich des Plangebiets befindet sich eine weitere Zufahrt von der L 1187 nach Norden, die die Erschließung des Seehauses und der angrenzenden Waldflächen darstellt und zudem auch als Notzufahrt zur Verkehrsübungsanlage dient.

2.4 Vorhandene Ver- und Entsorgung

2.4.1 Gas-, Wasser- und Stromversorgung

Angaben der Erschließungsplanung zur Versorgung des Plangebiets liegen noch nicht vor. Ein entsprechendes Büro wurde vom ADAC allerdings bereits für die Bearbeitung beauftragt.

Im Zuge der Planung ist dabei eine Erneuerung der technischen Infrastruktur und die Erstellung eines nachhaltigen Energiekonzepts vorgesehen. Ein entsprechender Anpassungsbedarf ist dabei zu prüfen.

Wird zum Entwurf ergänzt.

2.4.2 Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung kann über die entlang der Mahdentalstraße vorhandene zentrale städtische Druckleitung erfolgen. Angaben zum Anschluss sowie zum Umgang mit anfallendem unbelastetem Regenwasser liegen jedoch noch nicht vor. Ein entsprechender Anpassungsbedarf ist dabei zu prüfen.

Wird zum Entwurf ergänzt.

2.5 Baugrund, Altlasten

Für das Plangebiet wird momentan ein Baugrundgutachten erstellt. Ein relativ hoch anstehender Grundwasserstand ist aufgrund der Auesituation bekannt.

Altlasten sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorhanden.

Wird zum Entwurf ergänzt

3 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE

3.1 Regionalplanung

3.1.1 Ziele und Grundsätze der Regionalplanung

Nach dem Regionalplan des Verbands Region Stuttgart vom 12.11.2010 befindet sich das Plangebiet in einem regionalen Grünzug (G27 Waldgebiete westl. Stuttgart bis Siebenmühlental) und in einem Vorbehaltsgebiet für Naturschutz und Landschaftspflege. Aufgrund dieser Lage ist die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung und die Erforderlichkeit eines Zielabweichungsverfahrens zu prüfen.

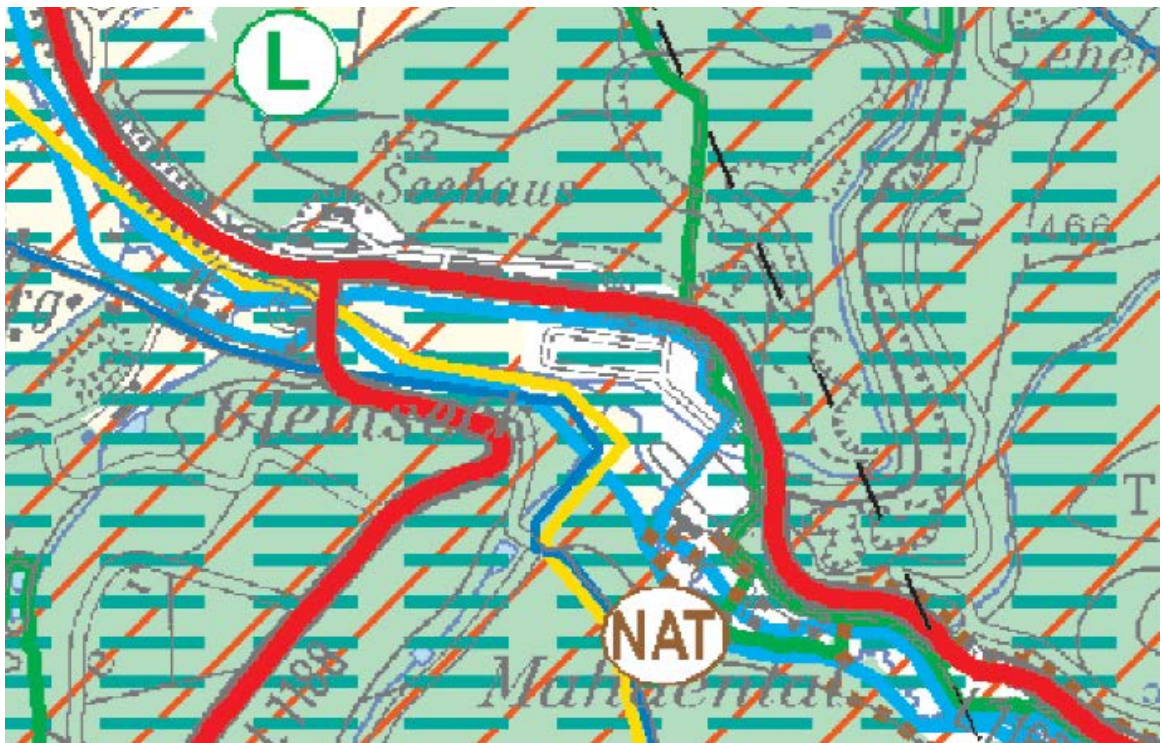


Abb.: Raumnutzungskarte des Regionalplans (Ausschnitt, Verband Region Stuttgart, 2019)

Im Regionalplan werden dazu in Plansatz 3.1.1 u.a. folgende Ziele genannt:

„(1) Die in der Raumnutzungskarte festgelegten Regionalen Grünzüge sind Vorranggebiete für den Freiraumschutz mit dem Ziel der Erhaltung und Verbesserung des Freiraumes und der Sicherung des großräumigen Freiraumzusammenhangs. Die Regionalen Grünzüge dienen der Sicherung der Freiraumfunktionen Boden, Wasser, Klima, Arten- und Biotopschutz, der naturbezogenen Erholung sowie insbesondere der land- und forstwirtschaftlichen Bodennutzung und Produktion. Regionale Grünzüge dürfen keiner weiteren Belastung, insbesondere durch Bebauung ausgesetzt werden. Funktionswidrige Nutzungen sind ausgeschlossen. Die Erweiterung bestehender standortgebundener technischer Infrastruktur ist ausnahmsweise zulässig.“

...

(3) Die Regionalen Grünzüge enthalten vielerorts nachweislich bestandskräftige, genehmigte bauliche Anlagen, Vorhaben und Bebauungspläne im Außenbereich, wie z.B. Sport- und Freizeiteinrichtungen. Diese haben in den Regionalen Grünzügen im Einzelfall Bestandsschutz. Erweiterungen sind im Rahmen der bisherigen Ausprägung möglich.“

3.1.2 Einordnung des Bestandes aus regionalplanerischer Sicht

Als Bestandsstandort entspricht die Verkehrsübungsanlage einer nachweislich bestandskräftigen, genehmigten baulichen Anlage im Außenbereich. In der Begründung des Regionalplans Stuttgart wird ausgeführt, dass bei diesen Anlagen Erweiterungen im Rahmen der bisherigen Ausprägung, unter sorgfältiger Überprüfung und Beachtung der landschaftlichen Einzelfaktoren, möglich sind.

In diesem Kontext ist festzustellen, dass über die vorliegende Planung zunächst der Standort der bestehenden Verkehrsübungsanlage dauerhaft gesichert und in seinem Bestand funktional gestärkt werden soll. Dies vor dem Hintergrund, dass der Standort als gewachsener Standort sich aus der historischen Rennstecke heraus entwickelt hat, von Seiten der Betreiber gehalten werden soll und eine grundsätzliche standörtliche Verlagerung aus diesem Grunde auch nicht in Betracht kommt. Hinzu käme bei einer Gesamtverlagerung die Problematik, in der Kernzone der Region Stuttgart für eine Verkehrsübungsanlage mit einer Größe von ca. 8 ha einen entsprechenden Ersatzstandort mit geringfügigeren Auswirkungen auf den Landschaftsraum bzw. landwirtschaftliche Belange zu finden, was ebenfalls gegen eine Komplettverlagerung spricht. Vor diesem Hintergrund bedingt die Planung keinen räumlichen Neuansatz und löst in der Folge auch keine neuen Belastungen von Freiräumen an anderer Stelle aus.

3.1.3 Abstimmung der Planung auf die Vorgaben der Regionalplanung

Räumlich soll sich die zukünftige Verkehrsübungsanlage durch die Rücknahme von weitestgehenden Teilflächen nördlich der L 1187 standörtlich auf den Bereich südlich der Mahdentalstraße konzentrieren. Die aufzugebenden Flächen nördlich der Mahdentalstraße werden in der Folge im Sinne des Grünzugs landschaftsräumlich aufgewertet und mit Ausgleichsmaßnahmen belegt. Damit wird sich der Standort der Verkehrsübungsanlage mit Ausnahme der historischen Boxengasse räumlich auf die Teilflächen südlich der L 1187 fokussieren. Der zur Optimierung der Erschließung und Anbindung an die Mahdentalstraße zwingend erforderliche neue Knotenpunkt an der L 1187 wird entsprechend der Alternativenprüfung (vgl. Kapitel 4.2) so ausgeformt, dass er möglichst weit östlich zu liegen kommt und somit nur in möglichst minimierter Form ergänzende Flächen in Anspruch nehmen wird.

Die standörtliche Lage dieses Knotenpunktes ist dabei Teil der vollzogenen Alternativenprüfung und wird in Kapitel 4.2 beschrieben. Damit entspricht die Fortentwicklung des Standortes der Verkehrsübungsanlage dem Gebot der bisherigen Ausprägung und auch den Anforderungen des Plansatzes 3.1.9 des Landesentwicklungsplans 2002 (LEP, Gebot des Ausbaus vor Neubau).

Die vorgesehene Neuordnung und Ertüchtigung erfordert zur Sicherstellung der Erfüllung der zukünftigen Anforderungen an die Verkehrsübungsanlage eine gegenüber dem Bestand erweiterte Gebäude- und Verkehrsinfrastruktur, insbesondere was die Unterbringung von Schulungsräumen, Gastronomie und technische Infrastruktur und Anpassungen der Verkehrsflächen der Übungsanlage betrifft (Neubau: ca. 1,6 ha - Rückbau: ca. 1,2 ha). Südlich des Start- und Ziel-Turms ist in der Folge eine Bebauung zur Unterbringung des entsprechenden Raumprogramms vorgesehen. Diese ordnet sich jedoch deutlich dem historischen Element des Start- und Zielturms unter und gliedert sich mit den Baukörpern (in die Böschungskante eingeschobene und begrünte Nebenanlagen, sich deutlich unterordnender linearer Hauptbaukörper) möglichst gut visuell in den Landschaftsraum der Glemsaue ein.

Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Gebäudeplanung ist dabei Ergebnis einer Mehrfachbeauftragung (vgl. Kapitel 4.3), im Rahmen derer die Maßgaben des Einbindens der neuen Baukörper in den Landschaftsraum, die Sicherstellung der Rückbauoption im Nordteil und auch Belange des Artenschutzes eine Priorität in der Beurteilung hatte. Die Beachtung der landschaftlichen Einzelfaktoren (hier insbesondere Landschaftsbild, Arten + Biotope, Boden) erfolgte dabei einerseits im Zuge der Programmstellung der Mehrfachbeauftragung und nachfolgend auch in der Jurierung und Begleitung der Überarbeitung des Wettbewerbsbeitrages zur Entwurfsplanungen von Seiten auch der Landschafts- und Umweltplanung.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich zwar in der Flächenbilanz ein in der Summe höherer Versiegelungsgrad gegenüber dem Bestand, qualitativ existiert jedoch eine möglichst optimale Einbindung des Ausbaus in die landschaftlichen Einzelfaktoren. Die Darlegung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Zuge des Umweltberichtes [1] in der Anlage (vgl. Kapitel 11).

Die Frage der Integration der Entwicklung der Verkehrsübungsanlage in die bisherige Ausprägung des Standortes wie auch die Frage der Überprüfung und Beachtung der landschaftlichen Einzelfaktoren wurde im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens bereits mit den Behörden und Trägern öffentlicher Belange erörtert und vorabgestimmt. Der Verband Region Stuttgart als Träger der Regionalplanung kam dabei zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene bauliche Entwicklung grundsätzlich mitgetragen werden kann, wenn diese nachvollziehbar der Standortsicherung der Verkehrsübungsanlage dient und in einem angemessenen baulichen Rahmen den Erfordernissen des Betriebs der Anlage entspricht.

Das Regierungspräsidium Stuttgart (Referat 21) als höhere Raumordnungsbehörde äußerte die vorläufige Einschätzung, dass auf Grundlage der Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung (vgl. Kapitel 5 „Planerische Konzeption“) bei entsprechend engen Festsetzungen im Bebauungsplan kein Zielabweichungsverfahren erforderlich ist.

3.2 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan „Leonberg 2020“ der Stadt Leonberg vom 13.07.2006 als „Fläche für die Landwirtschaft“ mit „sonstigen Bauten im Außenbereich“ dargestellt. Der Bebauungsplan entspricht damit nicht den Darstellungen des Flächennutzungsplans.

Der Flächennutzungsplan wird deshalb im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert, da die geplanten Festsetzungen nicht aus den bisherigen Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt werden können. Im Zuge der parallelen Änderung des Flächennutzungsplans werden folgende Darstellungen abweichend von der Bestandsdarstellung getroffen:

- Ausweisung der Flächen der Verkehrsübungsanlage südlich der Mahdentalstraße und des Boxengebäudes sowie dessen direktes Umfeld als Sonderbauflächen, Zweckbestimmung Verkehrsübungsanlage.
- Ausweisung der rückzubauenden Teilflächen nördlich der Mahdentalstraße wie auch der am Westrand südlich der Mahdentalstraße liegenden Freiflächen als Grünflächen.

Abb.: Rechtsgültiger Flächennutzungsplan „Leonberg 2020“ (Ausschnitt)

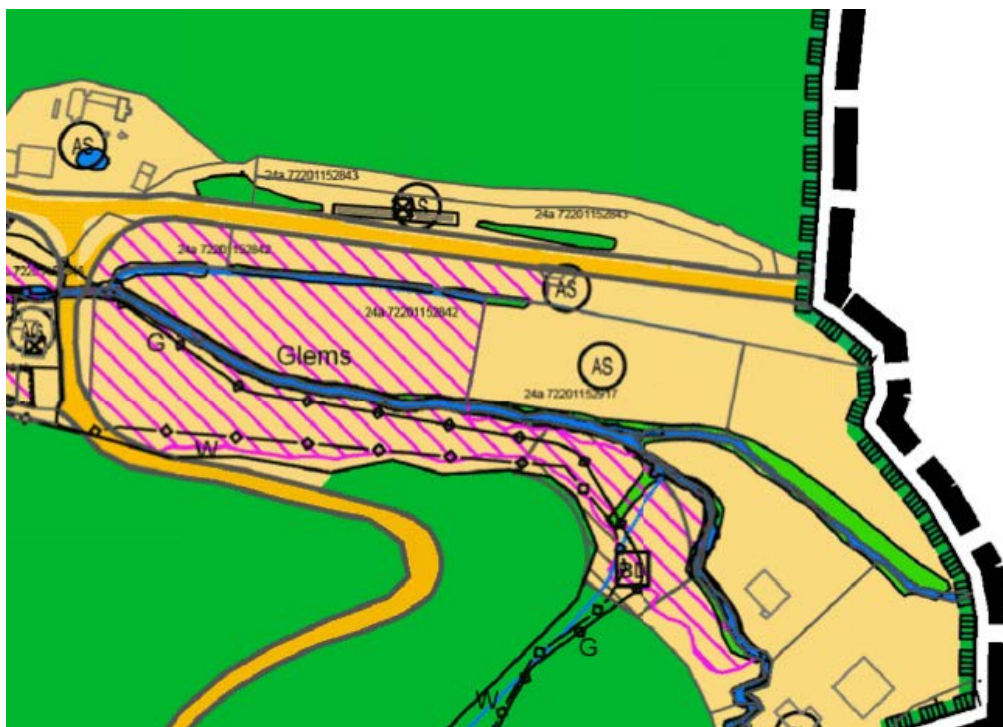
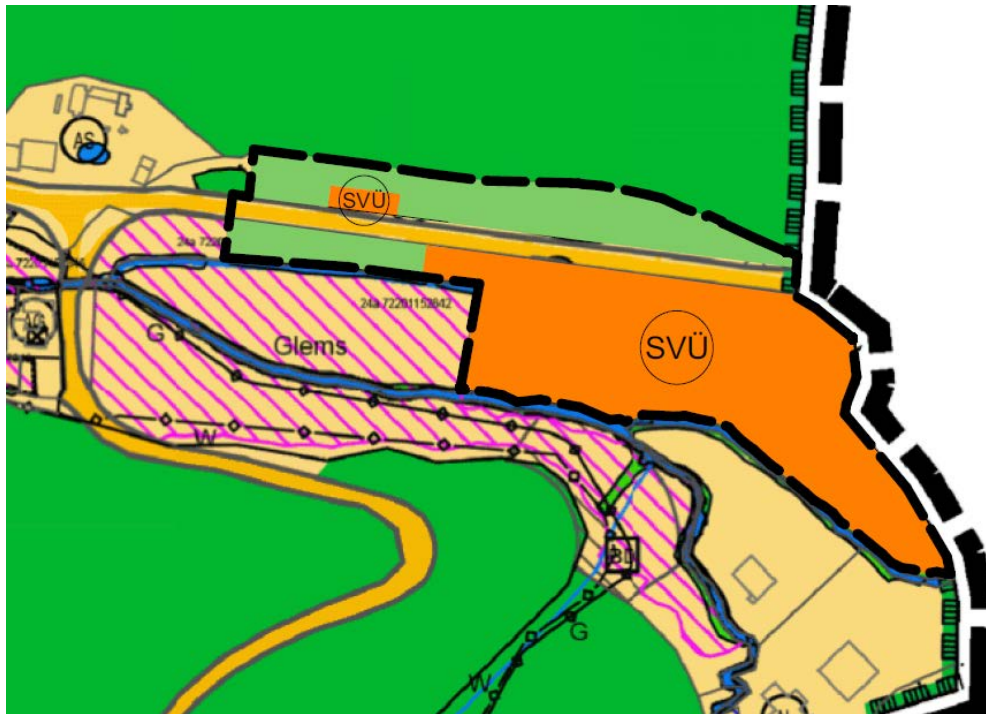


Abb.: Vorgesehene punktuelle Änderung des Flächennutzungsplans „Leonberg 2020“ im Parallelverfahren (Ausschnitt)



Legende

-  Grünflächen
-  Sonderbauflächen
Zweckbestimmung Verkehrsübungsanlage
-  Grenze des Plangebiets

3.3 Bestehende Bebauungspläne

Im Bereich des Plangebiets und angrenzend daran sind bislang keine Bebauungspläne vorhanden.

3.4 Sonstige bestehende Rechtsverhältnisse

Natura 2000-Gebiete:

Im Vorhabenbereich liegt kein Natura 2000-Gebiet. Südlich des Geltungsbereichs in ca. 150 m Entfernung befinden sich Teilflächen des FFH-Gebietes "Glemswald und Stuttgarter Bucht", Nr. 7220-311. Der Managementplan für das FFH-Gebiet wurde am 30.08.2019 veröffentlicht (LUBW 2019).

Biotope nach § 33 NatSchG B-W zu § 30 BNatSchG:

Der gewässerbegleitende Auwaldstreifen entlang der Glems ist ein gesetzlich geschützter Biotop ("Gehölzsaum an der Glems nordwestlich Mahdental", Nr. 172201152917). Zudem sind die Gehölze nördlich der L 1187 als Feldgehölze erfasst ("Zwei Feldgehölze an der L1187 südöstlich Leonberg", Nr. 172201152843) (LUBW 2018).

Entlang des Grabens, der nördlich parallel zur Glems verläuft, befindet sich der gesetzlich geschützte Biotop "Gehölzsaum entlang Glemszufluss nordwestlich Mahdental", Nr. 172201152842.

Bei der Bestandsaufnahme der Biotoptypen [2] (vgl. Kapitel 11) wurde die Wiese unmittelbar südlich der L 1187 als "Nasswiese basenreicher Standorte der Tieflagen" erfasst. Nasswiesen sind nach BNatSchG gesetzlich geschützt. Entlang des Entwässerungsgrabens wurde Uferschilf-Röhricht erfasst, welches ebenfalls nach § 30 BNatSchG als gesetzlich geschütztes Biotop gilt.

Waldschutzgebiet:

Nördlich angrenzend an das Plangebiet befindet sich das Waldschutzgebiet Schonwald 'Steinefirst', Nr. 200087 (LUBW 2018).

Landschaftsschutzgebiete:

Der Vorhabenbereich liegt vollständig innerhalb des Landschaftsschutzgebietes 'Glemswald' (Nr. 1.15.089). Angrenzend, auf der Gemarkung von Gerlingen, befindet sich das gleichnamige Landschaftsschutzgebiet 'Glemswald' (Nr. 1.18.097) (LUBW 2018).

Wasserschutzgebiete:

Trinkwasserschutzgebiete sind im Vorhabenbereich nicht vorhanden (LUBW 2018), jedoch liegt der Vorhabenbereich flächendeckend in der Außenzone des "Heilquellenschutzgebiet Stuttgart".

Gewässer und Hochwasserschutz:

Innerhalb des Plangebiets verläuft ein Entwässerungsgraben (Zufluss zur Glems). Im Südwesten grenzen an den Geltungsbereich zudem die Glems und der Krummbach (Gewässer II. Ordnung) an. Teile des Plangebietes liegen im Bereich der jeweils einzuhaltenden Gewässerrandstreifen (Außenbereich: 10,0 m).

Entsprechend der Hochwassergefahrenkarte (LUBW 2019) befindet sich ein kleinflächiger Teil des Plangebiets innerhalb des Überschwemmungsgebiets (HQ100) der Glems. Daran angrenzend sind ebenfalls sehr kleinflächig Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten vorhanden, die bei einem Extremhochwasser (HQextrem) hochwassergefährdet sind.

Angrenzende Waldflächen:

Im Osten (Gemarkung Gerlingen) und Norden (Gemarkung Leonberg) grenzen direkt an das Plangebiet vorhandene Waldbestände an. Nach § 4 Abs. 3 LBO ist bei einer Bebauung aus Sicherheitsgründen deshalb grundsätzlich ein Waldabstand von 30,0 m einzuhalten.

Der genaue Verlauf des Waldrandes und damit der Bezug des Waldabstandsstreifens wird im weiteren Verfahren noch mit der zuständigen Forstbehörde abgestimmt.

Innerhalb des Waldabstand befindet sich im Bestand bereits ein Technik- und Sanitärgebäude, das weiterhin genutzt werden soll. Vorgesehen ist dabei eine temporäre Nutzung durch einen Trainer zur Steuerung der Modultechnik im Bereich der Gleitfläche. Während des Übungsbetriebs bleibt das Technikgebäude ungenutzt. Ein in diesem Bereich geplanter Unterstand wird während des Fahrsicherheitstrainings temporär für wenige Minuten für Besprechungen der Teilnehmenden mit dem Trainer genutzt werden. Während des Übungsbetriebs wird der Unterstand ebenfalls ungenutzt bleiben.

Mahdentalstraße / anbaufreie Zone:

Durch das Plangebiet verläuft die Mahdentalstraße, eine klassifizierte Landesstraße. Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten dürfen entsprechend § 22 Straßengesetz für Baden-Württemberg Hochbauten jeder Art längs der Landesstraßen in einer Entfernung bis zu 20 Meter, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn und bauliche Anlagen, die über Zufahrten oder Zugänge an Landesstraßen oder Kreisstraßen, die im Wesentlichen von Einmündungen, höhengleichen Kreuzungen und Zufahrten frei sind, unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen, nicht errichtet werden.

Der Abstand von 20,0 m jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn ist in der Plandarstellung des Bebauungsplans durch Planeintrag nachrichtlich dargestellt. Die Darstellung bezieht sich hierbei auf die geplante Lage der Mahdentalstraße nach Herstellung des neuen Knotenpunkts im Bereich der Zufahrt zur Verkehrsübungsanlage.

Die untere Verwaltungsbehörde kann im Benehmen mit der Straßenbaubehörde des Trägers der Straßenbaulast, im Falle von Landesstraßen in der Straßenbaulast des Landes mit dem Regierungspräsidium, im Einzelfall Ausnahmen von diesem Verbot zulassen, wenn die Durchführung der Vorschrift im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern.

Eine solche Abstimmung wurde im Vorfeld des Bebauungsplanverfahren mit dem Regierungspräsidium Stuttgart vorgenommen. Im Ergebnis können südlich der Mahdentalstraße aufgrund der Vorprägung durch den auf die Mahdentalstraße orientierten Start- und Ziel-Turm Gebäudekörper unter Maßgaben (Vorgaben zur Höhenentwicklung / Hüllkurve) die Anbaubeschränkung unterschreiten. Die Ergebnisse der im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens vollzogenen Abstimmungen sind dabei in die Auslobung der Mehrfachbeauftragung (vgl. Kapitel 4.3) eingeflossen, die nun definierten Baufenster verbunden mit der festgesetzten maximalen Höhenentwicklung liegen in der Folge innerhalb des Anbauabstandes, entsprechen aber den mit dem Straßenbaulastträger abgestimmten Vorgaben.

4 PRÜFUNG ALTERNATIVER LÖSUNGEN

4.1 Grundsätzliche standörtliche Prüfung von Alternativen

Eine Prüfung von Planungsalternativen erfolgte zunächst vor der Situation der Lage innerhalb des Regionalen Grünzuges und des Landschaftsschutzgebietes vor der Fragestellung, ob eine Verkehrsübungsanlage überhaupt an diesem Standort weiterbetrieben werden soll und kann, bzw. welche grundsätzlichen standörtlichen Alternativen zur Verfügung stünden.

Hierbei ist einerseits festzuhalten, dass die Verkehrsübungsanlage am Standort Leonberg in einer zentralen standörtlichen Lage innerhalb der Region Stuttgart gelegen ist und aufgrund ihrer Größe und Ausstattung (Kombination Übungsbetrieb für Fahranfänger und Fahrsicherheitstraining) eine hohe teilregional ausgerichtete Nachfragefrequenz aufweist. Eine standörtliche Alternative müsste eine ebensolche zentrale Lage in der Kernzone der Region Stuttgart beinhalten, über ein ähnlich großes Flächenpotenzial verfügen und aufgrund der Nutzungsstruktur als Verkehrsübungsanlage abgesetzt von Siedlungsstrukturen gelegen sein. Schon diese Aspekte zeigen, dass bei einer grundsätzlichen Verlagerung weg vom Standort Solitud-Ring ähnliche Problemstellungen auftauchen würden, wie am Bestandsstandort, hier insbesondere Konflikte mit der Freiraumsicherung und Konflikte mit der Wertigkeit der zwischen Siedlungsstrukturen gelegenen Freiflächen in der Kernzone der Region Stuttgart im Sinne der ökologischen Funktion, der Erholungsnutzung und der landwirtschaftlichen Produktionsaspekte. Hinzu kommt, dass durch das Planungskonzept ein Neuansatz in noch unbelasteten Freiräumen in der Kernzone der Region Stuttgart vermieden werden kann und durch die Optimierung der Struktur am Bestandsstandort auch positive Effekte für die Freiraumentwicklung erlangt werden können.

Ebenso ist am Standort Solitude-Ring zu berücksichtigen, dass die Verkehrsübungsanlage aus der historischen Rennstrecke und dem Fahrerlager hervorgegangen und hier ein historischer Kontext mit dem noch vorhandenen Start- und Ziel-Turm und der Boxengasse besteht, welcher ebenfalls in eine Abwägungsentscheidung über einen grundsätzlich neuen Standort einzubeziehen wäre.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Grundsatzverlagerung der Verkehrsübungsanlage verworfen und die Prüfung von alternativen Entwicklungsoptionen auf den vorhandenen Bestandsstandort beschränkt.

4.2 Prüfung von Planungsalternativen in der Erschließung der Verkehrsübungsanlage

Die Prüfung alternativer Lösungen erfolgte in diesem Rahmen zunächst anhand der Frage, wie ein Neuanschluss der Verkehrsübungsanlage einerseits verkehrlich von der Mahdentalstraße aus funktional möglichst gut abgewickelt werden kann, wie Eingriffswirkungen minimiert werden können und vor der Frage, welche Potenziale an Rückbaumöglichkeiten nördlich der Mahdentalstraße über mögliche Neuerschließungen freigesetzt werden können.

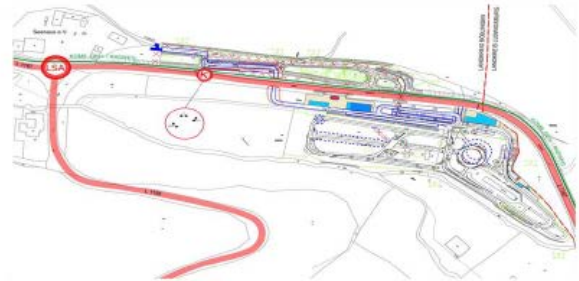
Zur vertiefenden Prüfung und Bewertung ergaben sich nach einer Vorfilterung eines breiten Spektrums an möglichen Optionen in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger folgende alternative Erschließungsoptionen:

- Variante V1: Ausbau Anschlussknoten (Nord/ Süd):
Erschließung der Verkehrsübungsanlage Solitude-Ring über einen 4- armigen Knotenpunkt, der im freien Verkehrsfluss – analog dem Bestand – betrieben wird.
- Variante V2: Neue gegenläufige Unterführung (L 1187 Mahdentalstraße):
Erschließung der Verkehrsübungsanlage Solitude-Ring bestandsorientiert über die vorhandene Einmündung mit leicht erweitertem Linksabbiegestreifen aus Richtung Leonberg.
- Variante V 3: Optimierung Bestand:
Erschließung der Verkehrsübungsanlage Solitude-Ring bestandsorientiert über die vorhandene Einmündung mit leicht erweitertem Linksabbiegestreifen aus Richtung Leonberg.
- Variante V 4: Rechts- / Rechts-Anschluss mit Bestandsunterführung
Die Erschließung der Verkehrsübungsanlage Solitude-Ring erfolgt über Anschlussrampen im Rechts- / Rechtsverkehr.

Erschließungsvarianten V1 – V4 Stand 07/2018



Variante V1 - Ausbau Anschlussknoten (Nord/ Süd)



Variante V2 - Neue gegenläufige Unterführung (L 1187 Mahdentalstraße)



Variante V3 - Optimierung Bestand



Variante V4 - Rechts- / Rechts-Anschluss mit Bestandsunterführung

Abb: Übersicht über die Erschließungsvarianten der Alternativenprüfung

Die beschriebenen vier Erschließungsvarianten wurden anhand umweltrelevanter Aspekte, verkehrlicher Aspekte, städtebaulicher Aspekte und betrieblicher Aspekte tabellarisch untereinander verglichen und bewertet.

Gesamtbewertung

	V1 Ausbau Anschlussknoten (Nord/ Süd)	V2 Neue gegenläufige Unterführung (L 1187 Mahden-talstraße)	V3 Optimierung Bestand	V4 Rechts- / Rechts-Anschluss mit Bestandsunterführung
UMWELTRELEVANTE ASPEKTE				
Mensch (Erholung, menschliche Gesundheit)	0	0	0	0
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	0	0	0	0
Boden (Bodenfunktionen) / Fläche	+	+	0	0
Wasser (Oberflächenwasser)	0	0	0	0
Wasser (Grundwasser)	0	-	+	+
Klima/Luft	+	+	+	+
Landschaft /Landschaftsbild	0	0	0	0
Kultur- und sonstige Sachgüter	0	0	+	0
Wechselwirkungen	0	-	+	+
VERKEHRSLICHE ASPEKTE				
Leistungsfähigkeit des Anbindungspunktes (Prognosehorizont 2030 / ASP)	+	+	+	+
Potenziale zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit /Verkehrssicherheit des Anbindungspunktes	+	+	-	0
Konfliktpotenzial / Verkehrssicherheit Querung kombinierter Geh- / Radweg (Stuttgart – Leonberg)	+	-	-	0
Rückbaupotenziale an aktuell versiegelten Flächen (Nordteil)	+	+	0	0
Kosten- / Nutzenverhältnis der erforderlichen baulichen Maßnahmen	0	-	+	0
BETRIEBLICHE ASPEKTE				
Erscheinungsbild, Erkennbarkeit	+	0	-	0
Verkehrsablauf Zu- und Ausfahrt	+	+	-	-
Beschilderung und Wegweisung	+	+	0	-
Verkehrssicherheit, Betriebssicherheit, Arbeitssicherheit	+	0	0	-
Leistungsfähigkeit, Qualität Betriebsablauf	+	+	-	-
STÄDTEBAULICHE ASPEKTE				
Äußere Orientierung	+	0	-	0
Innere Orientierung	+	+	-	-
Umgang mit dem historischen Ort: Boxengasse	+	-	0	+
Umgang mit dem historischen Ort: Zielgerade / Start- und Zielturn	+	+	0	-
Städtebauliche Entwicklung im Mahdental	0	0	-	+

Abb: Auszug aus Bewertungsmatrix der Alternativenprüfung der Erschließung

Im Ergebnis schnitt die Variante 1 im Vergleich der weiteren Varianten als die Vorzugsvariante ab,

- da über diese Variante einerseits ein hohes Potenzial zum Rückbau des nördlichen Teilbereichs nördlich der Mahdentalstraße bestand,
- die Ein- und Ausfahrtsituation in die Verkehrsübungsanlage funktional gut entzerrt werden konnte
- und die neue Einfahrt zur verbesserten städtebaulichen Orientierung beitrug.

Im Zuge einer Abstimmung mit Fachbehörden wurden die Ergebnisse den Fachbehörden im Juli 2018 dargestellt und ausgehend von dieser Abstimmung eine Überarbeitung der Vorzugsvariante dahingehend definiert, zur Optimierung der Zufahrtssituation eine Bündelung der Zufahrten in den Bereich Nord vorzunehmen, eine Vorhaltefläche für einen Radschnellweg vorzusehen, die Planung der Knotenpunkte zu konkretisieren und zur Minimierung der Eingriffswirkungen eine möglichst weitgehende Verschiebung des neuen Südanchlusses der Verkehrsübungsanlage in Richtung Osten anzustreben, um die Eingriffswirkungen in die südlich der Mahdentalstraße liegende Nasswiese zu minimieren.

Das Ergebnis der Weiterentwicklung der oben dargestellten Vorzugsvariante beinhaltete eine kombinierte Erschließung von Seehaus / Waldflächen / Boxengasse nach Norden und einen deutlich weiter nach Osten verschobenen Knotenpunkt in der Andienung der Verkehrsübungsanlage nach Süden, was der weitergehenden Optimierungsempfehlung der Variante V 1 im Kontext der Alternativenprüfung entsprach.

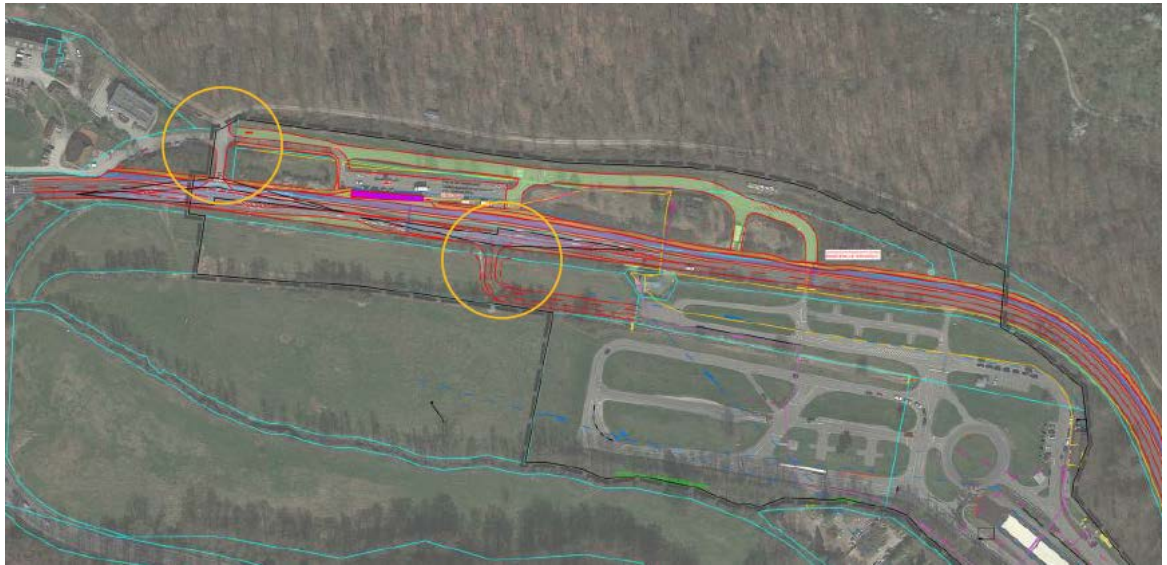


Abb: Im Zuge der Alternativenprüfung fortentwickelte Vorzugsvariante

Auf Basis dieser Erschließungsvariante wurden weitergehend in Abstimmung mit den Fachbehörden Rahmenbedingungen für eine Mehrfachbeauftragung definiert, welche sich u.a. auf die Fragen des Rückbaus der Flächen nördlich der Mahdentalstraße, einzuhaltender Abstände zur Landesstraße, baulicher Entwicklungshöhen, Fragen des Waldabstandes etc. bezogen.

4.3 Mehrfachbeauftragung: Prüfung von Alternativen der baulichen Entwicklung der Verkehrsübungsanlage

Auf dieser programmatischen Basis wurde im Jahr 2018/2019 nach Freigabe durch den Gemeinderat der Stadt Leonberg eine Mehrfachbeauftragung als zweiter (städtebaulicher) Teil der Alternativenprüfung vollzogen. Die Mehrfachbeauftragung bestand dabei zunächst aus einer Planungsaufgabe für den Neubau des Platzwartbereichs, Schulungsbereichs, Werkstatt / Carports und Garagen sowie den umgebenden Freiflächen für den Bereich südlich der Mahdentalstraße. Darüber hinaus waren die teilnehmenden Büros aufgefordert, in einem Ideenteil Vorschläge zum Umgang mit dem historischen Boxengebäude, ein Nutzungskonzept für den Start- und Ziel-Turm und die wettergeschützten Unterstände im Bereich der Verkehrsübungsanlage einzureichen. Als wesentliche Planungsvorgaben waren u.a. die weitestmögliche Renaturierung des Bereichs nördlich der Mahdentalstraße, die Realisierung möglichst vieler Ausgleichsmaßnahmen auf eigenem Gelände, die Berücksichtigung der Anbaubeschränkungen zur L 1187, der Vorgaben zu den Bauzonen (Höhenentwicklung), des Waldabstandes und der artenschutzrechtlichen Maßnahmen von Belang.

In der Auslobung wurde neben den funktionalen Programmpunkten maßgeblich und nachdrücklich auf eine möglichst gute Einbindung der entstehenden Baukörper in den Charakter der Glemsaue und des Landschaftsschutzgebietes abgehoben.



Überarbeitung der 1. platzierten Entwürfe



Abb: Übersicht über die Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung

Im Ergebnis der Mehrfachbeauftragung wurden im 1. Preisgericht im März 2019 zwei Arbeiten mit einem ersten Preis juriiert und einer nochmaligen Überarbeitung anhand der Empfehlungen des Preisgerichtes unterzogen.

Aus der Mehrfachbeauftragung ging nach der Jury-Entscheidung des 2. Preisgerichtes von Juni 2019 der Beitrag der Büros Steimle Architekten, Stuttgart und Koeber Landschaftsarchitekten, Stuttgart als Sieger hervor und bildet nun die Basis für die Erarbeitung des Bebauungsplans. Die Inhalte des prämierten Entwurfs sind nachfolgend unter Ziffer 5 (Planungskonzept) beschrieben. Einen wesentlichen Aspekt der Juryentscheidung bildete dabei der Planungsansatz, die neu entstehenden Baukörper räumlich nach Süden abzusetzen und dem Start- und Ziel-Turm als prägendem städtebaulichen Element deutlich unterzuordnen.

Im Zuge der weiteren Optimierung der Erschließungsstruktur wurde aufbauend auf dem aus der Mehrfachbeauftragung hervorgegangenen Entwurf der Knotenpunkt und die äußere Erschließung nochmals optimiert. Dies weiterhin vor dem in der Alternativenprüfung formulierten Ziel,

- den neuen Knotenpunkt möglichst weit nach Osten zu platzieren und damit ein Ausgreifen des Standortes in bislang nicht genutzten Flächenteile zu minimieren,
- durch eine Optimierung der Aufstelllängen am Knotenpunkt die Eingriffsintensität in die Nasswiese möglichst stark zu minimieren,
- und über die Knotenpunktgestaltung eine Vorhaltetrasse für ein Teilstück eines potenziellen zukünftigen Schnellradwegs zwischen Stuttgart und Leonberg unter Erhalt des Boxengebäudes einzubinden.

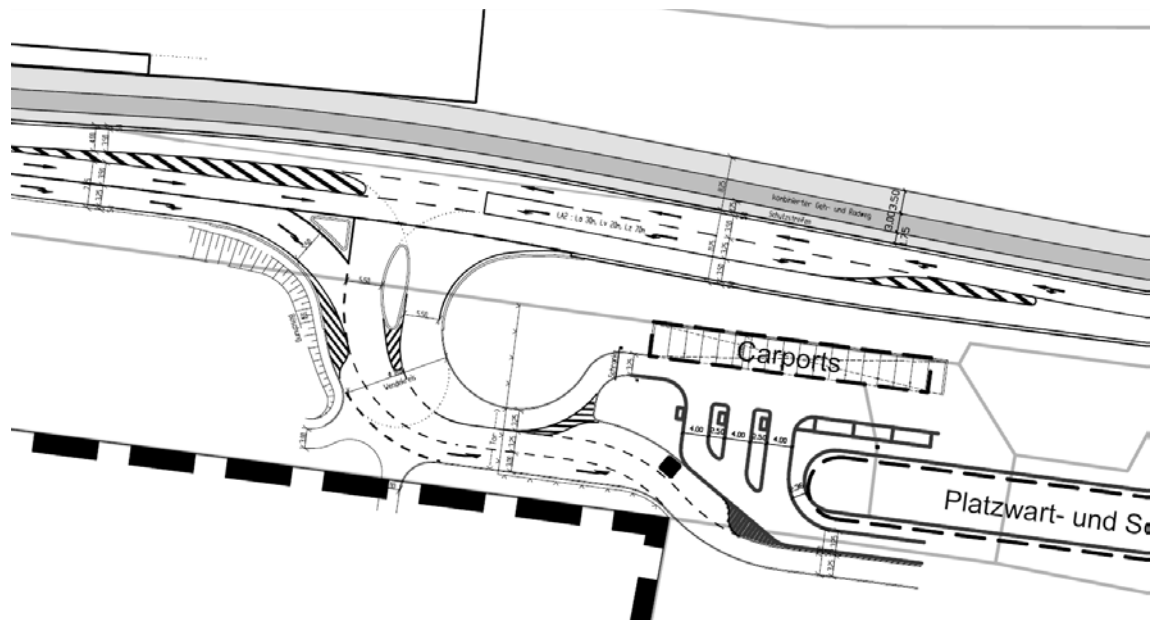


Abb: Optimierung der Ausformung des Knotenpunktes, PG Kölz, September 2019

In der Summe wurde damit im Zuge der Alternativenprüfung eine Optimierung der Erschließungsstruktur der Verkehrsübungsanlage und eine Optimierung der städtebaulichen Einbindung der zukünftigen Gebäudestruktur in das Landschaftsbild der Glemsaue erreicht und gleichzeitig Gewähr getragen, die nördlich der Mahdentalstraße liegenden Teilflächen möglichst weitgehend aus der Nutzung als Verkehrsübungsanlage herauszunehmen und zu renaturieren.

5 PLANERISCHE KONZEPTION

Die dem Bebauungsplan nun zugrunde liegende Planungskonzeption sieht eine zweigeteilte Weiterentwicklung des heutigen Betriebsgeländes des ADAC Württemberg e.V. vor. Der aus dem Planungswettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf wird dabei im Zuge der vertiefenden Planung fortgeschrieben und weiterentwickelt:

5.1 Teilbereich nördlich der Mahdentalstraße: Rückbau der Verkehrsübungsanlage und Inwertsetzung der historischen Boxengasse

Die Verkehrsübungsanlage soll sich im Grundsatz zukünftig auf die Bereiche südlich der Mahdentalstraße konzentrieren. In der Folge sollen im nördlichen Bereich (nördlich der L 1187) die vorhandenen Betriebsflächen der Verkehrsübungsanlage (Einfahrtssituation, Verkehrsflächen, Lagerflächen, Nebenanlagen) weitestgehend zurückgebaut werden. In der Summe verbleiben nördlich der Mahdentalstraße lediglich das historische Boxengebäude sowie eine damit verbundene befestigte Freifläche im Vorfeld des Gebäudes der Boxengasse. Das noch vorhandene Gebäude der Boxengasse soll in seinem historischen Bestand zur Mahdentalstraße wieder geöffnet und damit historisch in Wert gesetzt werden. Das Gebäude steht zusammen mit den nördlich vorgelagerten befestigten Flächen für Nutzungen für Schulungen und Veranstaltungen im Kontext der Verkehrsübungsanlage im Sinne einer untergeordneten und zeitlich begrenzten Nutzung zur Verfügung.

In der Erschließung wird der Bereich der Boxengasse zukünftig nicht mehr von der Mahdentalstraße aus angefahren, sondern über die bereits bestehenden Verkehrsflächen des Knotenpunktes des Seehauses und im weiteren über ein Teilstück der ehemaligen sogenannten „Boschlichtstraße“ auf dem Vereinsgelände; die heute bestehende Einfahrtssituation wird damit aufgegeben. Die vorhandene Unterführung der heutigen Erschließungsanlage bleibt bestehen, die Verkehrsflächen als ausschließlich fußläufige Anbindung rückgebaut. Damit können die zum Entfall vorgesehen Flächen der Verkehrsübungsanlage (ca. 12.030 qm) zurückgebaut werden und stehen den Belangen des Natur- und Artenschutzes zur Verfügung. In der Folge wird der Bereich nördlich der Mahdentalstraße gegenüber dem heutigen Zustand eine gänzlich andere Prägung besitzen und nach Durchführung der naturschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen wieder ein landschaftlicher Bestandteil des Landschaftsraums der Glemsaue werden.

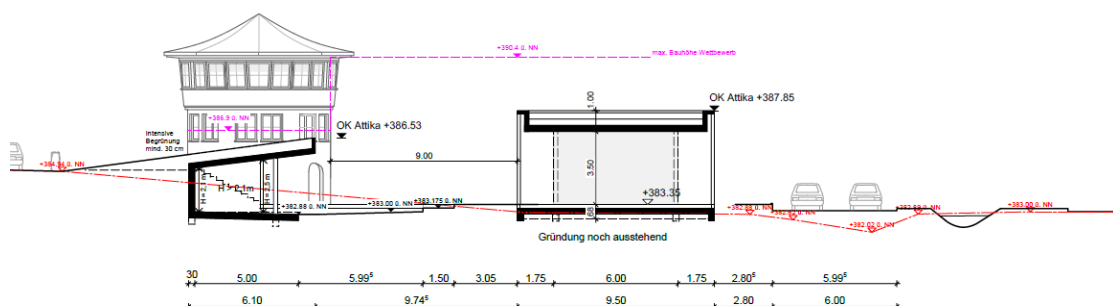
5.2 Teilbereich südlich der Mahdentalstraße: Ertüchtigung der Verkehrsübungsanlage

Nach Aufgabe der Funktion der Verkehrsübungsanlage auf den nördlichen Teilflächen soll der Betrieb der Verkehrsübungsanlage auf die Flächen im südlichen Teil (südlich der Mahdentalstraße / L 1187) konzentriert werden. In Folge der Aufgabe der im Bestand umwegigen und im Hinblick auf den Verkehrsfluss der L 1187 stauträchtigen Zufahrt nach Norden muss die Verkehrsübungsanlage über einen Neuanschluss nach Süden an die L 1187 neu und direkt angebunden werden.

Entsprechend der Ergebnisse der Alternativenprüfung wurde dabei der neue Knotenpunkt möglichst weit nach Osten in Richtung Start- und Zielturm geschoben, um Eingriffswirkungen in die südlich angrenzenden Flächen möglichst weitgehend zu vermeiden.

In gleichem Zuge wird die Mahdentalstraße an die Erfordernisse des neuen Knotenpunktes angepasst (Veränderungen der Lage, Aufweitung für die Neuordnung und Ergänzung von Abbiegespuren), wobei die Lageveränderungen sich auf den nördlichen (bereits befestigten Aufstellbereich der heutigen Zufahrt) beziehen. An den neuen Knotenpunkt schließt sich nach Osten hin als Privatstraße die eigentliche Zufahrt zum Gelände der Verkehrsübungsanlage an. Durch eine Verbreiterung der Fahrbahnfläche auf dem Betriebsgelände (zweispurige Zufahrt als Aufstellfläche) des ADAC wird dabei ein Rückstau auf die Mahdentalstraße zu den Stoßzeiten des Fahrübungsbetriebes vermieden.

An die zukünftige Zufahrt der Verkehrsübungsanlage ist südlich abgesetzt vom Start- und Zielturm anschließend ein neues, ergänzendes Gebäude vorgesehen, welches sich in Anmutung an die historischen Boxengassensituation längs linear erstreckt. Das neue Gebäude beherbergt an seinem westlichen Kopf im Bereich der Zufahrt die Räume des Platzwartes sowie weiterführend Schulungsräume für den Fahrsicherheitstrainingsbetrieb, eine den Zwecken der Verkehrsübungsanlage dienende kleine Gastronomie und Büro-, Sanitär- und Technikräume. In seiner linearen Ausdehnung und als nur eingeschossiger Baukörper ordnet sich das neue Gebäude deutlich dem an der Mahdentalstraße erhöht liegenden insgesamt dreigeschossigen Start- und Zielturm unter und bildet keine visuelle räumliche Konkurrenz zu Diesem. Ebenso bindet sich das Gebäude in seiner eingeschossigen, begrünten Bauweise trotz seiner Länge in den Landschaftsraum des Glemstales ein. Der Start- und Zielturm wird als historische Landmarke gegenüber dem heutigen Bestand deutlich stärker freigestellt und bildet nun wieder einen Solitär südlich der Mahdentalstraße aus.



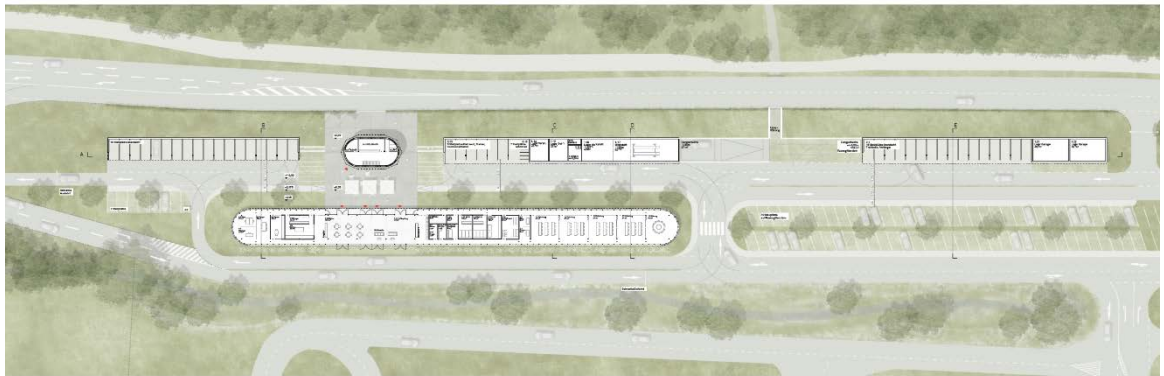


Abb.: Siegerentwurf – Lageplan mit Grundriss (Steimle Architekten, Köber Landschaftsarchitektur, Stand Juni 2019)

Westlich und östlich des Start- und Zielturms sind schmale, langgestreckte Nebengebäude vorgesehen, welche der Unterbringung von Fahrzeugen der Verkehrsübungsanlage, von Fahrzeugen der Mitarbeiter, von Werkstatteinrichtungen und Technik- / Lager-einrichtungen für die Verkehrsübungsanlage dienen. Diese Anlagen werden in die Hangkante unterhalb der Mahdentalstraße eingeschoben und begrünt, was die visuelle Wirkung von der Mahdentalstraße aus minimiert.

Der Start- und Zielturm selbst wird in seinem Bestand erhalten, freigestellt. Zwischen Start- und Zielturm und dem neuen Platzwart- / Schulungsgebäude entsteht am Fuß des Start- und Zielturms ein Freiraum, welcher gestalterisch aufgewertet und über die Gastronomie der Verkehrsübungsanlage bespielt werden soll.

Von der Eingangssituation des neuen Platzwartgebäudes aus wird die heutige Verkehrsübungsanlage neu geordnet und technisch wie auch in den Fahrgeometrien und Übungsangeboten den aktuellen Erfordernissen des Fahrsicherheitstrainings und des Verkehrsübungsbetriebes angepasst. Dabei trennt ein in seiner Lage gegenüber der ursprünglichen Lage leicht nach Süden verschobener Entwässerungsgraben den nördlichen Teilbereich, welcher durch Parkierung und eine 140 m lange Geradeausstrecke zu Übungszwecken im Zuge des Fahrsicherheitstrainings geprägt ist, von einem südlichen Abschnitt, welcher durch unterschiedliche Fahrsituationen für Fahranfänger wie Fahrgeometrien, Kreisverkehre, Parkierungs- und Knotenpunktsituationen und spezifische Übungsflächen für das Fahrsicherheitstraining belegt wird. Der südliche Teilbereich wird in diesem Rahmen zwar funktional ertüchtigt, entspricht aber weiterhin dem heutigen Charakter einer Verkehrsübungsanlage.

Um das Fahrsicherheitstraining gemeinsam mit den teilnehmenden Personen zu beaufsichtigen, werden innerhalb des südlichen Teils der Verkehrsübungsanlage insgesamt fünf wettergeschützte Unterstände vorgesehen. Das bereits vorhandene Technik- und Sanitärgebäude wird gehalten und den Anforderungen der Technik angepasst.

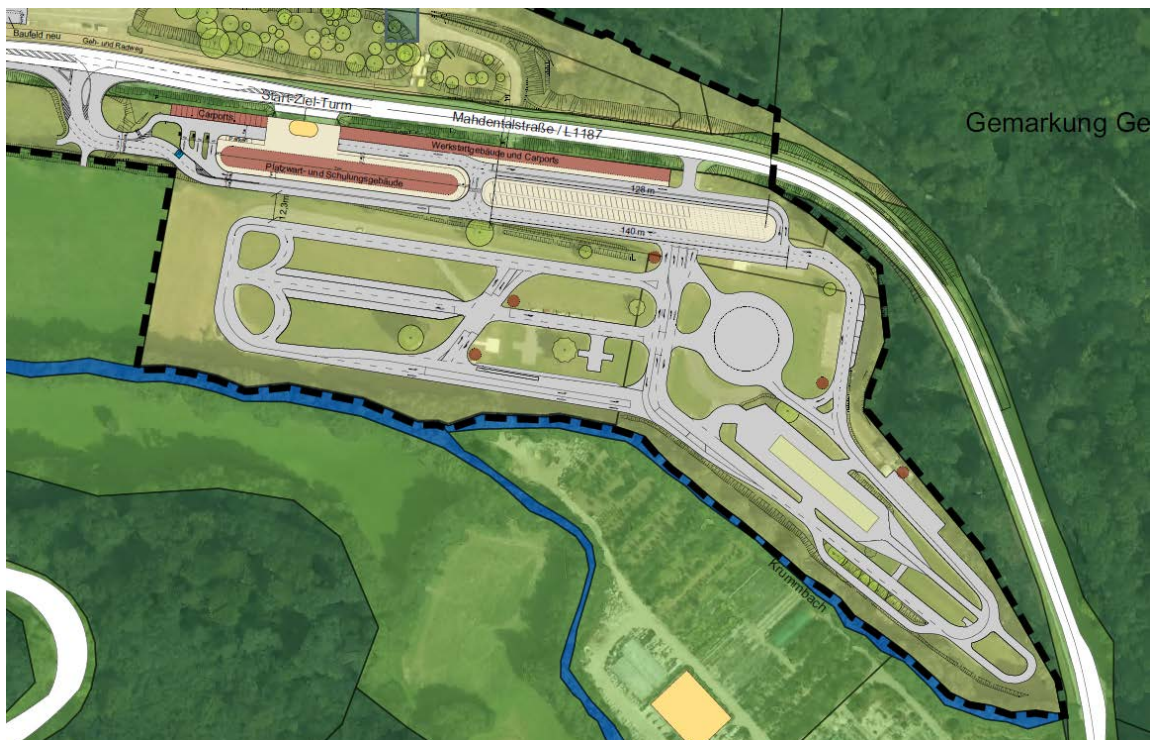


Abb.: Rahmenplanung mit Darstellung der Verkehrsflächen der Verkehrsübungsanlage

Der im Bereich der Einfahrtssituation vorhandene Entwässerungsgraben mit bisher linearem Verlauf wird nach Süden verlegt und naturnah gestaltet. Durch diese Maßnahme wird Ersatz für das bestehende geschützte Biotop in räumlich-funktionalem Zusammenhang geschaffen. Zudem dient der Graben weiterhin der Ableitung von unbelastetem Regenwasser.

Der dabei notwendige Anschluss an den Verlauf des vorhandenen Grabens westlich außerhalb des Plangeltungsbereichs wird in der weitergehenden Entwurfsbearbeitung geplant.

Die innerhalb der Verkehrsübungsanlage liegenden Freiflächen werden als extensiv gepflegte Wiesenflächen entwickelt.

Im Süden grenzt die Verkehrsübungsanlage an den Verlauf der Glems bzw. des Krummbachs. Der erforderliche Gewässerrandstreifen von 10,0 m im Außenbereich wird dabei weitestgehend eingehalten, Unterschreitungen des Gewässerabstandes liegen ausschließlich in den Bereichen vor, wo die Bestandsinfrastruktur der Verkehrsübungsanlage bereits vorhanden ist und keine Änderungen am Bestand vorgenommen werden. Der vorhandene Gehölzbestand entlang der Glems und des Krummbachs bleibt erhalten.

5.3 Optionsflächen für einen Radschnellweg nördlich der Mahdentalstraße

Im Zuge der Planungen zur Neuerschließung der Verkehrsübungsanlage wurde deutlich, dass über den nördlich der Mahdentalstraße weiterhin vorgesehenen Geh- und Radweg hinaus eine Radschnellwegeverbindung zwischen Leonberg und der Landeshauptstadt Stuttgart als eine parallel zur L 1187 verlaufende Radschnellwegeachse eine denkbare Option darstellt. Um die Option eines Ausbaus des in der Planung bereits enthaltenen Geh- und Radwegs (Breite 3,0 m) zu einem Radschnellweg mit entsprechendem Schutzstreifen zur L 1187 (Breite dann insgesamt 8,75 m) zu ermöglichen, wird eine Optionsfläche als öffentliche Verkehrsgrünfläche vorgesehen, welche nachfolgend für den Ausbau als Radschnellweg in Anspruch genommen werden kann.

5.4 Vorhalteflächen für Großveranstaltungen

Unabhängig vom Betrieb der Verkehrsübungsanlage finden traditionell im Kontext des historischen Bezugs zur Solitude-Rennstraße im Bereich der Mahdentalstraße Großveranstaltungen statt (Glemseck 101 – 1x jährlich, Solitude-Revival – alle zwei Jahre). Diese Großveranstaltungen beziehen dabei nicht nur den öffentlichen Raum der Mahdentalstraße mit ein, sondern umfassen mit dem Aufbau einer Tribünenanlage auch angrenzende Randflächen nördlich der Mahdentalstraße. Vor dem Hintergrund des beabsichtigten Rückbaus der Verkehrsübungsanlage im Bereich nördlich der Mahdentalstraße und der beabsichtigten Renaturierung sind die für die Großveranstaltung erforderlichen Flächen zu definieren, da hier keine bzw. nur untergeordnete Ausgleichsmaßnahmen stattfinden können. Vor diesem Hintergrund werden die erforderlichen Flächen im Bebauungsplan berücksichtigt und dementsprechend auch als Vorhalteflächen für Großveranstaltungen dargestellt.

6 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

6.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung wird entsprechend § 11 BauNVO für die Flächen der Verkehrsübungsanlage ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Verkehrsübungsanlage“ mit differenzierten Teilflächen (SO 1 – „Verkehrsübungsanlage – Infrastruktur und Hochbauzone“, SO 2 – „Verkehrsübungsanlage – Übungsgelände“, SO 3 – „Verkehrsübungsanlage – Boxengasse“) festgesetzt. Die Festsetzung als Sondergebiet entspricht dem Charakter und Nutzungszweck der Bestandssituation, welche in ihrer Grundaussprägung auch weiterhin am Standort verfolgt werden soll.

Die differenzierte Festsetzung der Nutzungsart für die einzelnen Teilflächen des Sondergebietes begründet sich nachfolgend aus dem städtebaulichen Ziel, einzelne Nutzungsfunktionen des Sondergebietes Verkehrsübungsanlage entsprechend ihrer räumlichen Ausgangsvoraussetzungen zu steuern und Fehlnutzungen in der Art der baulichen Nutzung, welche innerhalb des Landschaftsschutzgebietes und des offenen Landschaftsraums des Glemstales zu nachteiligen Belastungen führen könnten, zu vermeiden. In der Folge werden folgende differenzierte Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung innerhalb des Sondergebietes „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ begründet:

6.1.1 SO 1 – „Verkehrsübungsanlage – Infrastruktur- und Hochbauzone“

Das SO 1 – „Verkehrsübungsanlage – Infrastruktur- und Hochbauzone“ bezieht sich auf den Teilbereich südlich der Mahdentalstraße im Umfeld des vorhandenen Start- und Zielturms. Innerhalb dieses Teilbereiches wird, andockend an die Mahdentalstraße und den Start- und Zielturm, städtebaulich eine Konzentration der hochbaulichen Nutzungen innerhalb des Gesamtstandortes verfolgt, um die übrigen Teilflächen (vgl. SO 2 und SO 3) möglichst weitergehend von hochbaulichen und visuell innerhalb der Talaue des Glemstals stark in Erscheinung tretenden Nutzungen freizuhalten. In der Folge wird in der Art der baulichen Nutzung innerhalb der Teilfläche SO 1 eine Konkretisierung vorgenommen, um die Art der baulichen Nutzung klar zu definieren. Diese Nutzungszwecke werden dabei in einen Kontext des Betriebs und der Unterhaltung der Verkehrsübungsanlage als prägende Bestandsnutzung gestellt, um darüber hinaus gehende Nutzungen (bspw. begleitende gewerbliche Ergänzungsnutzungen) klar und deutlich auszuschließen.

Erlaubt sind in diesem Rahmen

- Hochbauten
- Schulungseinrichtungen
- Büronutzungen
- Untergeordnete und dem Betrieb der Verkehrsübungsanlage dienende Gastronomie
- Werkstätten
- Offene Lagerflächen
- Lagergebäude
- Garagen und Stellplätze für Betriebsfahrzeuge, Mitarbeiter und Teilnehmer an den betrieblichen Angeboten
- Befestigte Verkehrsflächen
- Befestigte Freiflächen (Betriebshof, Außenterrasse Gastronomie)
- Unterstände zum wettergeschützten Aufenthalt von Personen während des Fahr sicherheitstrainings
- Umspannstationen
- Ladestationen für Elektrofahrzeuge

Darüber hinaus werden Nutzungen zugelassen, die im Kontext der vorhandenen und den Standort weiterhin prägenden Historie des Ortes des Solitude-Rings stehen und dazu dienen sollen, das Element des Start- und Ziel-Turms stärker in Wert zu setzen und zur Vermittlung der Historie des Ortes dienen. Erlaubt sind in diesem Rahmen:

- Bauliche Anlagen und Einrichtungen, welche der Vermittlung der Historie des Ortes im Kontext des Start- und Zielturmes dienen.

Schließlich werden Nutzungen zugelassen, welche in Verbindung mit Vereinsnutzungen im Kontext des Motorsportes und der historischen Rennstrecke stehen, da diese Nutzungen einen örtlichen Bezug besitzen und ebenfalls dazu dienen, den Charakter und die Prägung des Ortes als historischer Ort des Rennsportes zu bewahren und zu unterstützen. Erlaubt sind in diesem Rahmen:

- Bauliche Anlagen und Einrichtungen, welche Vereinszwecken im Kontext des Motorsports und der historischen Rennstrecke dienen.

6.1.2 SO 2 – „Verkehrsübungsanlage – Übungsgelände“

Das SO 2 – „Verkehrsübungsanlage – Übungsgelände“ bezieht sich auf die südlich des Entwässerungsgrabens liegende Teilfläche, welche bereits heute die eigentliche Verkehrsübungsanlage (Verkehrsfläche) umfasst. Ziel der Definition der Nutzungsart ist es hier, über die Definition der Art der baulichen Nutzung den Grundcharakter der Verkehrsübungsanlage als offener mit verkehrsfunktionalen Einrichtungen belegtem Raum innerhalb des Landschaftsraums der Glemsaue zu wahren und landschaftsbildprägende hochbauliche Entwicklungen zu minimieren. In der Folge werden hochbauliche Entwicklungen lediglich auf die für den Betrieb der Verkehrsübungsanlage erforderlichen wettergeschützten Unterstände und die Unterbringung der Technik beschränkt. Erlaubt sind in diesem Rahmen:

- Verkehrsflächen
- Befestigte Flächen
- Offene Lagerflächen
- Unterstände zum wettergeschützten Aufenthalt von Personen während des Fahrsicherheitstrainings
- Untergeordnete Gebäude zur Unterbringung von Technikanlagen und Sanitäranlagen

6.1.3 SO 3 – „Boxengasse“:

Der Bereich des SO 3 – Boxengasse, verbleibt nördlich der Mahdentalstraße als einzige Teilfläche für eine funktionale Nutzung, während die übrigen Teilflächen für einen Rückbau vorgesehen werden. Die Boxengasse stellt dabei ein historisches Element dar, was entsprechend der Festsetzungen durch funktionale Nutzungen wiederbelebt und damit auch in Wert gesetzt werden soll. Dennoch ist es das städtebauliche Ziel, die Hauptnutzungsarten der Verkehrsübungsanlage innerhalb des Gesamtstandortes auf das SO 1 – Infrastruktur- und Hochbauzone zu konzentrieren und baulich wie auch nutzungsbezogen den Bereich der Boxengasse den Hauptnutzungen im SO 1 deutlich unterzuordnen. Grundsätzliches Ziel ist es dabei, den für einen Rückbau und Ausgleich vorgesehenen nördlichen Teilbereich in der Summe von einem Nutzungsdruck zu entlasten.

Erlaubt sind in diesem Rahmen:

- Untergeordnete bauliche Anlagen und Einrichtungen, die der Vermittlung der Historie des Ortes im Kontext der Boxengasse dienen
- Untergeordnete bauliche Anlagen und Einrichtungen, die der untergeordneten Nutzung für Besprechungen, Seminare und Veranstaltungen im Kontext der Förderung der Verkehrssicherheit sowie dem Fortschritt im Verkehrswesen dienen
- Untergeordnete bauliche Anlagen und Einrichtungen, die der untergeordneten Nutzung für Vereinszwecke im Kontext des Motorsports und der historischen Rennstrecke dienen.

6.1.4 Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien und Nebenanlagen

Der Vorhabensträger (ADAC) hegt die Absicht im Zuge seines Nachhaltigkeitsziels auf den zu begrünenden Dachflächen eine Photovoltaik-Anlage zu errichten. Seitens der Verwaltung bestehen diesbezüglich städtebauliche Bedenken hinsichtlich der möglichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Die Zulässigkeit wird nach Vorliegen des derzeit in Aufstellung befindlichen Energienutzungskonzepts im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung geklärt.

6.1.5 Nebenanlagen zur Gebietsversorgung im SO 1, SO 2, SO3

Die Zulässigkeit von Nebenanlagen zur Gebietsversorgung bezieht sich auf die der Versorgung der Baugebiete dienende Nebenanlagen mit Elektrizität (z.B. Transformatorenstationen, auch Trafostationen, Umspannstationen genannt), Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser und damit der Sicherstellung einer entsprechenden infrastrukturellen Versorgung des Plangebietes mit den entsprechend erforderlichen Medien.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung haben das Ziel, den maximalen Grad der Überbauung innerhalb der Sondergebiete zu definieren und damit städtebaulich eine Regelung zu vollziehen, die Überbauung in einem dem Standort der Verkehrsübungsanlage und den damit verbundenen betrieblichen Erfordernissen angemessenen und städtebaulich ausgewogenen Rahmen zu halten und gleichzeitig das Maß der baulichen Nutzung auch eng an die Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung zu binden. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung von Grundflächenzahlen (GRZ), von maximalen Grundflächen (GRmax), der Höhe baulicher Anlagen (HbA) und der Höhenlage (Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH) als absolute Höhe in Metern ü.NN) definiert.

6.2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

Für die einzelnen Sondergebiete wird jeweils eine maximale Grundflächenzahl (GRZ) festgesetzt, welche den maximalen Überbauungsgrad der von baulichen Anlagen überdeckten Grundstücksfläche baugebietsweise definiert.

Die festgesetzte Grundflächenzahlen schwanken dabei stark zwischen den einzelnen Sondergebieten, da die anteiligen Verkehrsflächen deutlich variieren: So wurde das SO 3 zur Sicherung der Rückbauoption nördlich der Mahdentalstraße stark auf die eigentlichen Verkehrsflächen und Vorfelder der Boxengasse reduziert, während im SO 2 große Freiflächenanteile enthalten sind und die Grundflächenzahl naturgemäß hier deutlich niedriger ausfällt.

6.2.2 Maximale Grundfläche (GRmax)

Zur Feinjustierung wird zusätzlich für die festgesetzten Baufenster (durch Baugrenzen definierte überbaubare Fläche) jeweils eine absolute maximale Grundfläche (GRmax) für die Überbauung mit Gebäuden festgesetzt. Diese absolute maximale Grundfläche definiert dabei die durch Gebäude maximal überbaubare Grundfläche innerhalb der jeweiligen durch Baugrenzen definierten überbaubaren Flächen und gibt damit das Maß der durch Hochbauten überbaubaren Grundstücksflächen vor.

Das festgesetzte Maß entspricht dabei dem aktuellen Planungsstand der Hochbauplanung. Im weiteren Verfahren erfolgen noch Anpassungen der festzusetzenden maximalen Grundflächen an die sich fortentwickelnde Hochbauplanung in untergeordnetem Maße. Dies kann sich beispielsweise auf Anforderungen an die Gestaltung der Fassade im Kontext des aufzustellenden Energiekonzeptes beziehen.

Vor dem städtebaulichen Ziel, das Gebäude der Boxengasse wieder nutzbar zu machen, wird außerhalb und nördlich anschließend an die festgesetzte Baugrenze eine Überbauung auf maximal 80 qm für eine nach drei Seiten offene Überdachung zugelassen. Hintergrund dieser Festsetzung ist die Tatsache, dass das Gebäude in seinem Grundriss über nur eine geringe Tiefe verfügt und zur Sicherstellung einer zukünftigen Nutzbarkeit ein Erfordernis besteht, die einzelnen Räume der Achsen des Boxengebäude von Außen mittels einer nordseitig und damit abgewandt von der Mahdentalstraße orientierten Überdachung wettergeschützt zu erschließen.

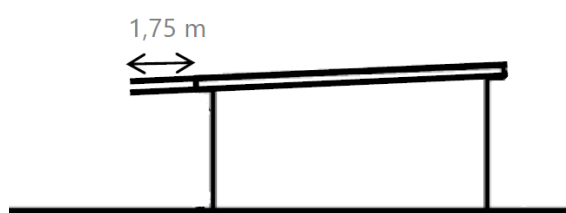


Abb.: Schnitt Boxengebäude mit Überdachung

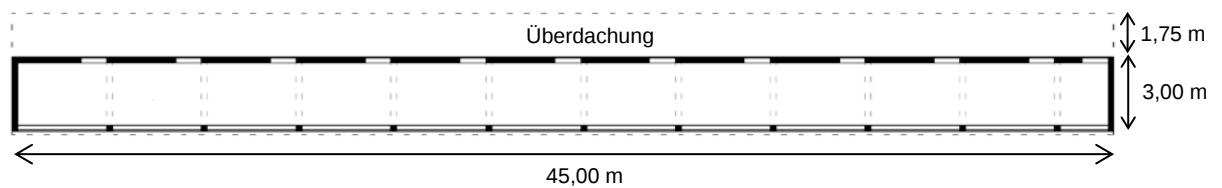


Abb.: Grundriss Boxengebäude mit Überdachung

Darüber hinaus wird für die auf der Verkehrsübungsanlage (SO1 und SO2) zulässigen fünf wettergeschützten Unterstände (U) die maximal zulässige Grundfläche auf jeweils einzeln 16 qm begrenzt, um sicherzustellen, dass in dem offenen Raum der Verkehrsübungsanlage nur in ihrer Grundfläche dem Nutzungszweck entsprechend Unterstände entstehen und der offene Charakter nicht gefährdet wird. Die Größe von 16 qm ergibt sich dabei aus den funktionalen Erfordernissen des Unterstands jeweils einer Trainingsgruppe mit Fachsicherheitstrainer und Übenden und der Unterbringung der notwendigen Technik zur Steuerung der Einrichtungen auf dem Übungsgelände.

6.2.3 Höhe baulicher Anlagen

Neben der überbaubaren Fläche stellt die Höhenentwicklung in der visuellen Wirkung der zukünftigen Gebäude der Verkehrsübungsanlage auf den Landschaftsraum der Glemsaue ein entscheidendes Kriterium dar. Städtebauliches Ziel ist es dabei, die Höhenentwicklung der Ergänzungsgebäude im SO 1 – „Verkehrsübungsanlage – Infrastruktur- und Hochbauzone“ so zu definieren, dass die Gebäude sich in ihrer Höhenentwicklung einerseits dem vorhandenen Start- und Ziel-Turm deutlich unterordnen und zum anderen in ihrer Höhenentwicklung gegenüber der Mahdentalstraße möglichst wenig in Erscheinung treten. Dies gilt auch für die festgesetzte Höhe des Gebäudes der Boxengasse, welche sich am Bestand orientiert.

Darüber hinaus besteht das städtebauliche Ziel, die dreidimensional in Erscheinung tretenden wettergeschützten Unterstände im SO 1 – „Verkehrsübungsanlage – Infrastruktur- und Hochbauzone“ und SO 2 – „Verkehrsübungsanlage – Übungsgelände“ in ihrer Höhenentwicklung so zu reglementieren, dass funktionale Erfordernisse erfüllt werden, die Höhenentwicklung aber möglichst noch gut in den offenen Raum der Verkehrsübungsanlage und des Landschaftsraums der Glems einbindbar ist.

6.2.4 Höhenlage / Erdgeschossfußbodenhöhe

Um die in A 2.3 festgesetzte Höhenentwicklung in ihrer Höhenlage zu definieren wird eine entsprechende Höhenlage in Form einer Erdgeschossfußbodenhöhe (Erdgeschossfußbodenhöhe = Höhe Fertigfußboden/FFB) als Bezugspunkt festgesetzt.

Die Höhenfestsetzung für die Unterstände erfolgt dabei im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung, da erst dann die umliegenden Höhen der Verkehrsflächen definiert sind.

6.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

6.3.1 Bauweise

Vor dem Ziel, das nach dem Raumprogramm des Betreibers der Verkehrsübungsanlage für den Betrieb der Verkehrsübungsanlage zukünftig erforderliche Raumprogramm (Räume für Platzwart, Schulung, Sanitäreinrichtungen, Gastronomie, Technik, Lager etc.) in einer möglichst wenig visuell in Erscheinung tretenden Gebäudekubatur unterzubringen, sieht der Sieger der Mehrfachbeauftragung nur eingeschossige Baukörper vor. Diese ordnen sich in der Folge stark dem Start- und Ziel-Turm unter. Das Hauptgebäude für den Platzwart, die Gastronomie und die Schulungsräume besitzt dabei eine lineare Ausrichtung in Anmutung an die ehemalige Boxengasse. In der Folge verfügt das ergänzende Gebäude südlich des Start- und Ziel-Turms eine über die offene Bauweise hinausgehende Gebäudelänge, welche entsprechend als abweichende Bauweise im Sinne einer offenen Bauweise mit Gebäudelängen >50m festgesetzt wird. Gleiches gilt für das in die Böschungskante südlich der Mahdentalstraße eingeschobene Werkstattgebäude mit Carports.

6.3.2 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Grundstücksfläche wird über Baugrenzen definiert, welche sich eng am Siegerentwurf der Mehrfachbeauftragung orientieren und einem dem städtebaulichen Entwurf entsprechende Ordnung sicherstellen.

Die Regelungen zu Terrassen wie auch Unterbauungen dienen der Sicherstellung einer Flexibilität in der Umsetzung, weil diese Bauteile visuell nur nachgeordnet in Erscheinung treten. Gleiches gilt für Bauteile unterhalb der festgelegten Geländeoberfläche.

Die Regelung zur Überschreitung der Baugrenzen beim Boxengebäude im SO3 auf der gesamten Länge um maximal 1,75 m mit einer nach drei Seiten offenen Überdachung resultiert aus dem städtebaulichen Ziel, das Gebäude der Boxengasse wieder nutzbar zu machen. Da das Gebäude in seinem Grundriss über nur eine geringe Tiefe verfügt,

wird es zur Sicherstellung einer zukünftigen Nutzbarkeit erforderlich, die einzelnen Räume der Achsen des Boxengebäude von Außen mittels einer nordseitig und damit abgewandt von der Mahdentalstraße orientierten Überdachung wettergeschützt zu erschließen.

6.4 Flächen für Nebenanlagen

6.4.1 Nebenanlagen zur Gebietsversorgung

Die Festsetzungen zu Nebenanlagen zur Gebietsversorgung dienen dem Ziel, untergeordnete und visuell nur nachgeordnet in Erscheinung tretende technische Nebenanlage zur Versorgung der Verkehrsübungsanlage flexibel und nach den Erfordernissen der sich weiterentwickelnden Technik anzuordnen.

6.4.2 Wettergeschützte Unterstände

Die Festsetzung zu den wettergeschützten Unterständen verfolgt über die Festsetzung einer Kubatur von jeweils maximal 40cbm / Unterstand das städtebauliche Ziel, einerseits entsprechend der betrieblichen Erfordernisse (Unterstand für Trainer und Teilnehmer während des Fahrsicherheitstrainings, Unterbringung von Technik / Steuerungsanlagen) eine entsprechende Kubatur zu ermöglichen, andererseits aber auch die visuelle Wirkung dieser Unterstände auf der einsehbare Freifläche des südlichen Teils der Verkehrsübungsanlage einerseits zu minimieren.

6.4.3 Werbeanlagen

Festsetzungen zu Werbeanlagen werden im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung vollzogen.

6.4.4 Einfriedungen

Festsetzungen zu Einfriedigungen werden im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung vollzogen.

6.4.5 Sonstige Nebenanlagen unter der Geländeoberfläche

Die Zulässigkeit von sonstigen Nebenanlagen unter Geländeoberfläche wird eröffnet, da diese Nebenanlagen visuell nicht oder nur in geringem Maße städtebaulich in Erscheinung treten.

6.4.6 Sonstige Nebenanlagen, die keine Gebäude sind

Die Zulässigkeit von sonstigen Nebenanlagen, die keine Gebäude sind, wird eröffnet, da diese Nebenanlagen visuell nur nachgeordnet städtebaulich in Erscheinung treten.

6.4.7 Tribünenanlagen für Großveranstaltungen (temporär)

Die Festsetzung zu temporären Tribünenanlagen für Großveranstaltungen verfolgt das Ziel, die Tribünenanlagen räumlich im Kontext zur Mahdentalstraße zu verorten und gleichzeitig eine Abstimmung zwischen dem hierfür erforderlichen Raum und der Lage der Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Renaturierung des Bereichs nördlich der Mahdentalstraße zu vollziehen.

Die in der Plandarstellung definierte Fläche für temporäre Tribünenanlagen wird im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung in Abstimmung mit den Veranstaltern gegebenenfalls noch angepasst.

6.5 Flächen für Stellplätze und Garagen

Visuell auf den Landschaftsraum wirksame Garagenbauwerke werden über die Festsetzungen dahingehend geregelt, dass sie nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind. Damit wird eine städtebauliche Ordnung dieser Anlagen im Kontext der Entwicklung des Gesamtstandortes sichergestellt; dies auch weil über die Lage der Baugrenzen und die Höhenentwicklung sichergestellt wird, dass sich diese Anlage in die Böschungskante südlich der Mahdentalstraße einfügen und damit visuell möglichst wenig in Erscheinung treten.

Unter die Regelung fallen aber explizit nicht offene Stellplätze (Stellplätze für Angestellte, Trainer, Besucher, Übende im Kontext des Trainings- und Übungsbetriebs), da diese unmittelbare Teile der Freiflächen der Verkehrsübungsanlage und damit der Sondergebietsflächen sind.

6.6 Von Bebauung freizuhaltende Flächen / Sichtfenster

Durch das Plangebiet verläuft die Landesstraße L 1187 / Mahdentalstraße.

Die freizuhaltenden und in der Plandarstellung eingetragenen Sichtfenster beziehen sich auf die Ausfahrtssituationen des Knotenpunkts der neuen nach Süden ausgerichteten Zufahrt zur Verkehrsübungsanlage, auf die bestehende Zufahrt nach Norden zum Seehaus und die Notzufahrt von der Verkehrsübungsanlage auf die L 1187 im Osten des Plangebietes. Die eingetragenen Sichtfenster entsprechen mit einer Anfahrtsichtweite von jeweils 85,0 m den Vorgaben der derzeitigen Tempoanordnung von Tempo 60 auf der Mahdentalstraße und dienen den Gründen der Verkehrssicherheit.

6.7 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

6.7.1 Straßenraum der L 1187

Die der Landesstraße L 1187 / Mahdentalstraße zugehörigen Verkehrsflächen sind als öffentliche Verkehrsflächen gewidmet.

6.7.2 Kombiniertes Geh- und Radweg entlang der L 1187

Als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind die Verkehrsflächen des zukünftigen Geh- und Radweges ausgewiesen, welcher nördlich der L 1187 / Mahdentalstraße zu liegen kommt. Der kombinierte Geh- und Radweg verfügt über eine Breite von 3,00 m zzgl. eines Sicherheitsstreifens zur L 1187 von 1,75 m Breite (ausgewiesene Verkehrsgrünfläche). Die nördlich der ausgewiesenen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung liegenden Optionsflächen für eine Weiterentwicklung des kombinierten Geh- und Radweges hin zu einem Radschnellweg wurden als Vorhalteflächen zunächst noch als öffentliche Verkehrsgrünflächen ausgewiesen.

6.7.3 Privatstraßen

Als private Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind die der Zweckbestimmung der Erschließung und dem Betrieb der in Sondergebieten SO 1, SO 2 und SO 3 dienende Verkehrsflächen (Privatstraße) ausgewiesen, hier einerseits der private Zufahrtsbereich des neuen Knotenpunktes nach Süden zur Erschließung der Verkehrsübungsanlage, zum anderen der Erschließungsast von der kombinierten Zufahrtssituation vom Seehaus zu den Gebäuden der Boxengasse.

6.7.4 Zu- und Abfahrten / Zufahrtsverbote

Vor dem Ziel, die Zu- und Abfahrten von/zur Mahdentalstraße zu regeln und zu minimieren, existieren drei Anschlusspunkte: Zum einen der Knotenpunkt nach Norden mit der Zufahrt zum Seehaus und der Boxengasse, zum anderen der Knotenpunkt nach Süden mit der neuen Zufahrt zur Verkehrsübungsanlage. Darüber hinaus existiert wie im Bestand auch im östlichen Teil der Mahdentalstraße eine Notzufahrt, welche bei Großveranstaltungen oder in Notfällen genutzt werden kann.

Darüber hinaus gehende Zu- / Abfahrten entsprechen nicht dem Ziel der Konzentration der Zu- und Abfahrten und werden deshalb mit einem Zufahrtsverbot belegt, hier explizit der Bereich am Start- und Ziel-Turm. In den übrigen Bereichen ergibt sich aufgrund der jeweils vorhandenen und nicht überfahrbaren Verkehrsgrünflächen kein weitergehendes Erfordernis für die Festsetzung von Zufahrtsverboten.

6.7.5 Verkehrsgrünflächen

Die in der Plandarstellung festgesetzten Verkehrsgrünflächen dienen der Gliederung der Verkehrsflächen, der Veranschaulichung der Struktur aus Verkehrsflächen und der Klarstellung der Randbereiche zwischen den eigentlichen Verkehrsflächen und den angrenzenden Sondergebietsflächen.

Dabei werden Verkehrsgrünflächen südlich der Mahdentalstraße ausgewiesen, welche sich auf den Böschungsbereich zwischen der Lage der L 1187 und der Verkehrsübungsanlage beziehen.

Darüber hinaus wird ein Verkehrsgrünstreifen nördlich der Madentalstraße ausgewiesen, welcher als Sicherheitsstreifen zwischen der L 11987 und dem kombinierten Geh- und Radweg gelegen ist.

An den Geh- und Radweg schließt sich zudem nördlich ein weiterer Streifen Verkehrsgrünflächen an, welcher als Vorhalteflächen dient, um andockend an den Geh- und Radweg langfristig eine Entwicklungsoption für einen Radschnellweg mit entsprechender Ausbaubreite (Querschnitt 8,25 m) offenzuhalten. Dieser Streifen unterliegt in der Folge entsprechend § 9 (2) Nr. 2 BauGB einer zeitlichen Befristung mit der Folgenutzung eines Radschnellweges. Der Streifen des Verkehrsgrüns ist dabei in seiner Aufweitung nach Norden so bemessen, dass auf den öffentlichen Grünflächen das Stellen temporärer Tribünen bei Großveranstaltungen im Kontext der historischen Rennstrecke des Solitude-Rings möglich wird (vgl. auch die Öffentliche Grünfläche überlagernde Verfügungsfläche zum Stellen einer Tribünenanlage)

6.8 Versorgungsflächen

Eine Festsetzung von Versorgungsflächen erfolgt ggfs. im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung nach Vorliegen eines derzeit noch in Erarbeitung Erschließungskonzept und Energienutzungskonzeptes.

6.9 Führung von oberirdischen oder unterirdischen Versorgungsanlagen und -leitungen

Um das dreidimensionale Erscheinungsbild innerhalb der Glemsaue nicht durch oberirdische Versorgungsleitungen zu beeinflussen, werden diese innerhalb des Plangebietes ausgeschlossen und die Maßgabe einer unterirdischen Verlegung getroffen. Die Regelung wird lediglich für Leitungen geöffnet, welche in ihrer Zeitdauer auf temporäre Ereignisse (Sonderveranstaltungen im Kontext der historischen Rennstrecke) ausgerichtet sind und danach wieder abgebaut werden.

6.10 Flächen für Abfall- und Abwasserbeseitigung, Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser, Ablagerungen

Eine Festsetzung von Flächen für Abfall- und Abwasserbeseitigung, Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser sowie Ablagerungen erfolgt ggfs. im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung nach Vorliegen eines derzeit noch in Erarbeitung Erschließungskonzept und Energienutzungskonzeptes.

6.11 Öffentliche und private Grünflächen

Innerhalb der Plandarstellung wird zur Unterscheidbarkeit zwischen öffentlichen und privaten Grünflächen eine farbliche Differenzierung der beiden Kategorien vorgenommen.

Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen werden in ihrer Zweckbestimmung unterschieden: Öffentliche Verkehrsgrünflächen liegen hier in den Randbereichen begleitend südlich der L 1187 sowie in dem Sicherheitsstreifen zum kombinierten Geh- und Radweg nördlich der L 1187 (vgl. auch Kapitel 6.7.5).

Die privaten Grünflächen wurden festgesetzt, um in der Plandarstellung gegenüber den Sondergebieten deutlich zu machen, in welchen definierten Teilflächen des Plangebietes innerhalb der privaten Grundstücksflächen eine grünordnerische Entwicklung im Fokus steht und den Nutzungszweck dieser Flächen bestimmt.

Die festgesetzten privaten Grünflächen beziehen sich dabei einerseits auf die für den Rückbau bestimmten zusammenhängenden Grundstücksflächen nördlich der Mahdentalstraße und andererseits auf die Randflächen der weiterhin als Verkehrsübungsanlagen genutzten Flächen südlich der Mahdentalstraße (Entwässerungsgraben zwischen SO 1 und SO 2, Grünflächen im Gewässerrandstreifen zur Glems / zum Krummbach, Grünflächen am Westrand der Verkehrsübungsanlage).

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

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

Ein Teil des durch den Eingriff verursachten erforderlichen Ausgleichs kann innerhalb des Geltungsbereichs durch Maßnahmenflächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft erzielt werden. Diese Flächen umfassen:

- M1: Renaturierungsbereich nördlich der L 1187
- M2: Grabenrenaturierung
- M3: Ufergehölze am Graben und Nasswiese
- M4: Gewässerrandstreifen an Glems und Krumbach
- M5: Nasswiese

Die Maßnahmen sehen den Erhalt wertvoller Biotopstrukturen vor (M3, M4 und M1 in Teilen), dienen als Ausgleich für den Eingriff in geschützte Biotope (M2 und M5) und umfassen artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für die Haselmaus (M1 in Teilen). Ebenso kann durch Entsiegelung eine Aufwertung für die Schutzgüter Boden und Wasser sowie für das Landschaftsbild erzielt werden (M1 in Teilen).

Ziel dieser Maßnahmen ist somit der Erhalt sowie die Aufwertung bestehender wertvoller Biotopstrukturen, die Gestaltung neuer hochwertiger Biotope und eine Aufwertung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Eine Darlegung der einzelnen Maßnahmeninhalte und Zielsetzungen erfolgt im Umweltbericht [1] in der Anlage (vgl. Kapitel 11).

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

Die festgesetzten Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dienen der Vermeidung einer unbeabsichtigten Tötung von Vögeln und Insekten. Ferner wird der Verunreinigung des Grundwassers entgegengewirkt und die durch die Bebauung hervorgerufene Grundwasserneubildungsverminderung mittels der wasserdurchlässigen Bauweise und der Entwässerung reduziert. Durch die Verwendung von gebietsheimischen/autochthonen Arten wird das Ziel einer naturnahen und dem Landschaftsschutzgebiet dienende Bepflanzung verfolgt.

6.13 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Eine mit einem Gehrecht zu belastende Fläche wird im Bereich der heute bereits vorhandenen Unterführung unter der Mahdentalstraße / L 1187 festgesetzt. Das Gehrecht dient dabei der Sicherung einer fußläufigen Verbindung zwischen den südlich und nördlich der Mahdentalstraße liegenden Teilflächen des Vereinsgeländes.

Eine Festsetzung von weiteren mit für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zu belastenden Flächen erfolgt ggfs. im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung nach Vorliegen eines derzeit noch in Erarbeitung Erschließungskonzept und Energienutzungskonzeptes.

6.14 Maßnahmen zum Lärmschutz

Eine Festsetzung zu Maßnahmen des Schallimmissionsschutzes erfolgt ggfs. im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung nach Vorliegen eines derzeit noch in Erarbeitung Fachgutachtens zum Schallimmissionsschutz.

6.15 Pflanzgebote

Die festgesetzten Pflanzgebote für öffentliche und private Flächen entsprechend den Empfehlungen des Grünordnungsplans und haben die Aufgabe die Nutzung der Verkehrsübungsanlage möglichst gut in den Landschaftsraum der Glemsaue einzubinden und einen Beitrag zur Minimierung der Eingriffswirkungen in die Schutzgüter zu leisten. Auf die ausführlichen Darlegungen des Grünordnungsplans [4] in der Anlage wird verwiesen.

6.16 Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern zur Herstellung des Straßenkörpers

Die Festsetzungen von Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern zur Herstellung des Straßenkörpers haben das Ziel, in einem Streifen von 2,0 m ab Straßenbegrenzungslinie die Umsetzung dergleichen Maßnahmen sicherzustellen, um den öffentlichen Straßenkörper herzustellen.

7 ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN

7.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

7.1.1 Dachgestaltung

Die Festsetzungen zur Dachform / Dachneigung entsprechen der Intention des städtebaulichen Entwurfs, neu entstehende Dachflächen möglichst unauffällig in die bestehende Situation des Landschaftsraumes einzuordnen. In diesem Kontext werden ausschließlich Flachdächer und flach geneigte Pultdächer zugelassen, welche zudem entsprechend der planungsrechtlichen Festsetzungen zu begrünen sind.

Eine Ausnahme bildet die Vorschrift zur Neueindeckung und Erneuerung der historischen Gebäude, welche naturgemäß in ihrer historischen Form neu einzudecken sind, um die historische Reminiszenz zu unterstützen.

7.1.2 Fassadengestaltung

Entsprechend dem städtebaulichen Ziel, auch die Fassadenflächen neu entstehender Gebäude möglichst unauffällig in die bestehende Situation des Landschaftsraumes einzuordnen und Blendwirkungen aus der Sicht aus der umgebenden Auenlage und den Hangflächen zu vermeiden, werden reflektierende Materialien sowie glänzende, spiegelnde oder grell gefärbte Oberflächen ausgeschlossen.

Die in den Vorschriften getroffenen Ausnahmen beziehen sich einerseits auf mögliche verglaste Fassadenteile, die zu Erhöhung der Transparenz insbesondere des Neubaus südlich des Start- und Ziel-Turms gewünscht sind. Es wird dabei explizit auf die Regelungen zum Vogelschutz in Kapitel 6.12.2 verwiesen. Andererseits beziehen sich die in den Vorschriften getroffenen Ausnahmen auf Fassadenmaterialien, welche im Sinne des Nachhaltigkeitsaspektes im Kontext der Gewinnung von Energie bzw. deren Einsparung stehen.

7.2 Werbeanlagen

Vorschriften zu Werbeanlagen erfolgen ggfs. im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung nach Vorliegen eines Konzepts zur werblichen Gestaltung der Außenwirkung der Verkehrsübungsanlage.

7.3 Gestaltung, Bepflanzung und Nutzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke

Die Vorschrift dient der Einbindung der geplanten Bebauung in die bestehende Situation des Landschaftsraums der Glemsaue.

7.4 Einfriedungen

Vorschriften zu Einfriedigungen erfolgen ggfs. im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung.

7.5 Außenantennen / Niederspannungsfreileitungen

Entsprechend dem städtebaulichen Ziel, die neu entstehenden baulichen Anlagen und Einrichtungen möglichst unauffällig in die bestehende Situation des Landschaftsraumes einzuordnen werden Vorschriften zu Außenantennen getroffen. Dabei werden Außenantennen (1x / Gebäude) zugelassen, da die Option gegeben sein muss, Funkverbindungen innerhalb der Übungsanlage aufrecht zu erhalten. Darüber hinaus werden aber Parabolantennen ausgeschlossen, da diese räumlich wirksam sind und für die Zwecke der Übungsanlage auch nicht erforderlich sind. Aus gleichem Grunde werden auch Niederspannungsfreileitungen ausgeschlossen, da hier im Zuge einer technischen Nachrüstung grundsätzlich eine Erdverkabelung vorgesehen ist.

7.6 Anlagen für Niederschlagswasser oder Brauchwasser

Vorschriften zu Anlagen für Niederschlagswasser oder Brauchwasser erfolgen ggfs. im Zuge der weitergehenden Entwurfsbearbeitung und nach Vorliegen der Erschließungsplanung.

8 UMWELTBELANGE

8.1 Umweltbericht

Auf den Umweltbericht [1] in der Anlage (vgl. Kapitel 11) wird verwiesen.

8.2 Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht

Auf den Umweltbericht mit Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung [1] und den Erläuterungsbericht zum Grünordnungsplan [4] in der Anlage (vgl. Kapitel 11) wird verwiesen.

9 FLÄCHENBILANZ / STÄDTEBAULICHE KENNWERTE

Flächen- und Nutzungswerte (im Geltungsbereich des Bebauungsplans):

Sondergebiete	4,57 ha	52 %
Öffentliche Straßenverkehrsflächen	0,53 ha	6 %
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	0,23 ha	3 %
Öffentliche Grünflächen (Verkehrsgrün)	0,53 ha	6 %
Private Grünflächen	2,86 ha	33 %
Geltungsbereich des Planes	8,72 ha	100 %

10 BODENORDNUNG, KOSTEN UND REALISIERUNG

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wird zwischen der Stadt Leonberg und dem Träger der Verkehrsübungsanlage ein städtebaulicher Vertrag zur Umsetzung des Vorhabens abgeschlossen. In diesem Rahmen werden u.a. auch die durch den Vorhabensträger zu tragenden Kosten für die Neuordnung der Erschließung und die Frage von notwendigen Flächenerwerben geklärt.

11 ANLAGEN

Zur Erläuterung und Überprüfung der Planungsabsichten sind dem Bebauungsplan folgende fachliche Expertisen als Anlage beigefügt (Der Umweltbericht [1] ist Bestandteil der Begründung):

- [1] Umweltbericht mit Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung zum Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“, Vorentwurf vom 16.01.2020;
Prof. Schmid / Treiber / Partner, Leonberg
- [2] Bestandsplan: Biotoptypen zum Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ vom 06.11.2019;
Prof. Schmid / Treiber / Partner, Leonberg
- [3] Grünordnungsplan zum Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“, Vorentwurf vom 16.01.2020;
Prof. Schmid / Treiber / Partner, Leonberg
- [4] Erläuterungsbericht zum Grünordnungsplan zum Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“, Vorentwurf vom 16.01.2020;
Prof. Schmid / Treiber / Partner, Leonberg

- [5] Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung von November 2019,
Tier- und Landschaftsökologie Dr. Jürgen Deuschle, Köngen

Weitere Fachgutachten sind momentan in Bearbeitung:

- *Schallgutachten (in Bearbeitung)*
- *Baugrundgutachten (in Bearbeitung)*

12 FRISTEN FÜR DIE VERFAHRENSBETEILIGUNG GEM. §§ 3 ABS. 2 UND 4 ABS. 2 BAUGB

Ein wichtiger Grund für eine angemessene Fristverlängerung gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB und § 4 Abs. 2 Satz 2 BauGB liegt nach bisherigem Verfahrensstand nicht vor. Die reguläre Auslegungsfrist - für die Dauer eines Monats – wird daher für angemessen und ausreichend erachtet.

SPS
Stadtplanungsamt
Leonberg, 22.01.2020