



Beratung  
Planung  
Objektbetreuung

Verkehrsanlagen  
Siedlungswasserwirtschaft  
Ingenieurvermessung  
Bauleitplanung  
Grün- und Sportanlagen

Bietigheim-Biss., den 19.06.2012  
BL 43600

## **BEBAUUNGSPLAN UND ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN**

### **„BRÜCKLESÄCKER IV – ERWEITERUNG OST“**

## **Variantenuntersuchung**

ausgearbeitet: Rauschmaier Ingenieure GmbH  
Bietigheim-Bissingen, den 19.06.2012/kah Beratende Ingenieure für Bau- und Vermessungswesen  
Grün- und Stadtplanung Tannenbergsstraße 43 74321 Bietigheim-Bissingen Telefon 07142-9534-0

Auf Anregung des Regierungspräsidiums (Schreiben vom 27.03.2012, Az.: 21-2434.2/WN Waiblingen) wurden die bereits vorgelegten Variantenuntersuchungen und -überlegungen zusammen gefasst und ergänzend in einem Papier zusammen gestellt.

Diese Zusammenstellung dient auch der Prüfung, ob nicht flächen sparendere Lösungen möglich und realisierbar sind. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um wertvolle landwirtschaftliche Flächen handelt.

Grundlagen waren unter anderem die Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten in Ziffer 2.2 des Umweltberichtes (Stand 13.03.2012), sowie der Bericht von 2/TW2 vom 31.01.2012.

### **Ausgangssituation Parkplatz**

Momentan befinden sich hinter der Montagehalle 886 Parkplätze, die den heutigen Bedarf decken. Für das geplante Hochregallager sind ca. 60 Plätze hinzuzurechnen. Daraus ergibt sich ein Bedarf von 950 Plätzen. 40 Plätze bleiben im Werksgelände erhalten.

Die zusätzlichen Parkplätze sind in der Verkehrsuntersuchung der Stadt Waiblingen vom 07.02.2012 bereits enthalten.

### **Variante 1: anderer Standort in Waiblingen (Werk 1 oder 6)**

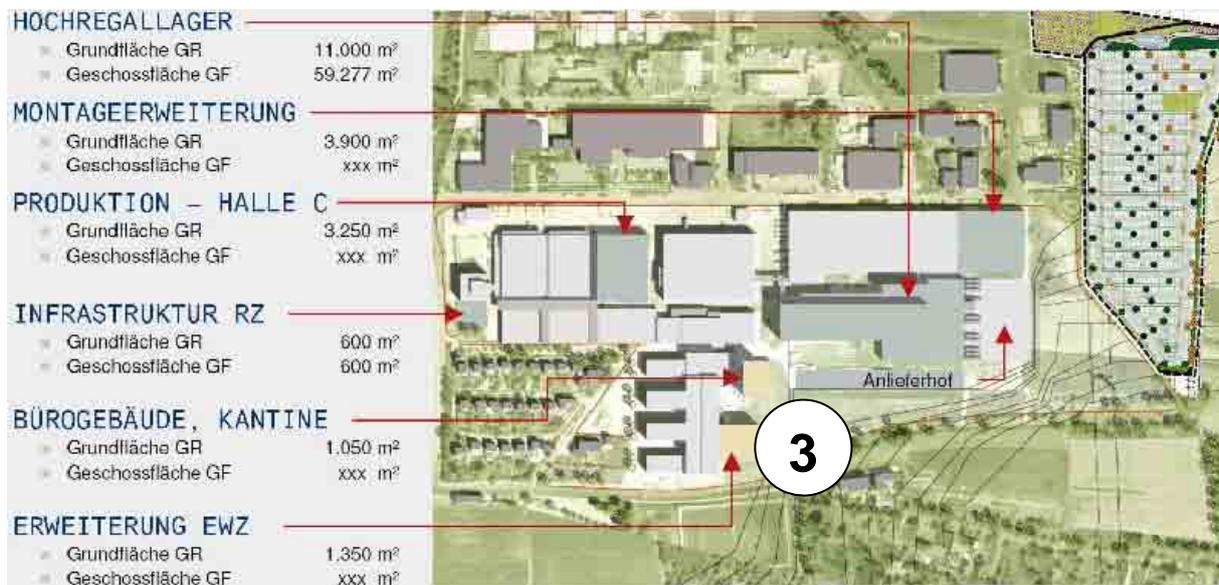
Die drei Standorte in Waiblingen sind in gewisser Weise kompatibel. Allerdings kann Werk 1 nicht erweitert werden, weil es eingeklemt zwischen Rems und dem Hangwald liegt und die sensible Talaue keine größeren Erweiterungen mehr verträgt. Werk 6 (am Bahnhof in Waiblingen) ist zudem in gemieteten Räumen, aber auch nicht erweiterbar, weil alles in der Umgebung bebaut und gewerblich genutzt wird. Die einzige Möglichkeit am Standort Waiblingen zu erweitern ist Werk 2.

Auch die Werke 5 und 7 in Ludwigsburg sind nicht erweiterbar, weil inmitten der Bebauung. Die Werke 3 und 4 sind in der Eifel und an der Schweizer Grenze und damit zu weit entfernt.

### **Variante 2: Verlagerung**

Mit den Erweiterungsmöglichkeiten in Werk 2 hat der Standort Waiblingen mittel- bis langfristige Perspektiven. Ansonsten müsste über einen neuen Standort nachgedacht werden. Das hat nicht nur erhebliche Investitionen in den neuen Standort zur Folge (einen gewissen Vorteil ergibt sich aus der Zusammenlegung von zwei Werken und Aufgabe der jetzigen Standorte). Eine Teilverlagerung ist aufgrund der Produktion schwierig bis unmöglich. Hauptnachteil ist aber, dass dann erheblich mehr Flächen für die Neuansiedelung benötigt würden, weil die bestehenden Infrastrukturen nicht genutzt werden könnten und genügend Reserveflächen vorgehalten werden müssten. Ob dieser Standort in Deutschland oder z.B. in Ungarn liegt, spielt dabei für den Landschaftsverbrauch nur eine untergeordnete Rolle.

### Variante 3: Parkhaus beim Entwicklungszentrum

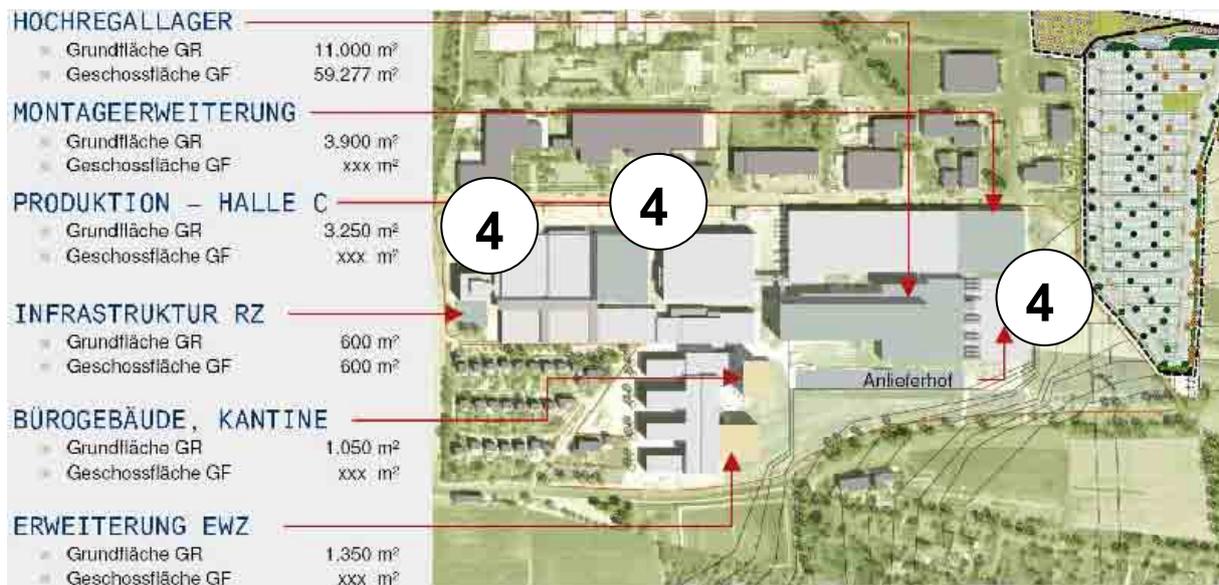


Vorteil der Variante wären kurze Fußwege der Mitarbeiter.

Nachteile sind:

- der Bebauungsplan müsste auch geändert werden, weil dort bisher Grünflächen festgesetzt sind.
- Die Zufahrt ist nicht schwierig, weil die Gefahr besteht, dass ein großer Teil des Pkw-Verkehrs die Andreas-Stihl-Straße meidet und damit das benachbarte Wohngebiet belasten könnte. Außerdem müsste die Zufahrt über den Lkw-Hof erfolgen mit allen Problemen die ein Nebeneinander von Pkw und Lkw mit sich bringt.
- Parkbauten auf oder in der Nähe des Betriebsgeländes bergen immer ein gewisses Risiko hinsichtlich des Werksschutzes. Da sie mehr oder weniger öffentlich zugänglich sind, sind Kontrollen nur eingeschränkt möglich. Die erhöhten Zugänge bieten ideale Standorte für Fotografien auf das Werksgelände, was eher nicht gewünscht wird.
- Hauptargument gegen den Standort ist die langfristige Möglichkeit, dort die Bürogebäude erweitern zu können. Das ist ansonsten in keine andere Richtung möglich.

## Variante 4: Parkhaus an einem anderen Standort



Angedacht waren unter anderem ein Parkdeck auf den jetzigen Besucherparkplätzen mit drei Etagen und einer Zu- und Abfahrt als Rondell jeweils am Ende. Hier war der Aufwand für die zusätzlichen Parkplätze sehr hoch, denn ein großer Teil der zur Verfügung stehenden Fläche wäre für die Rampen benötigt worden. Außerdem werden die Flächen eigentlich als Rangierflächen für die dahinter liegenden Produktionshallen benötigt.

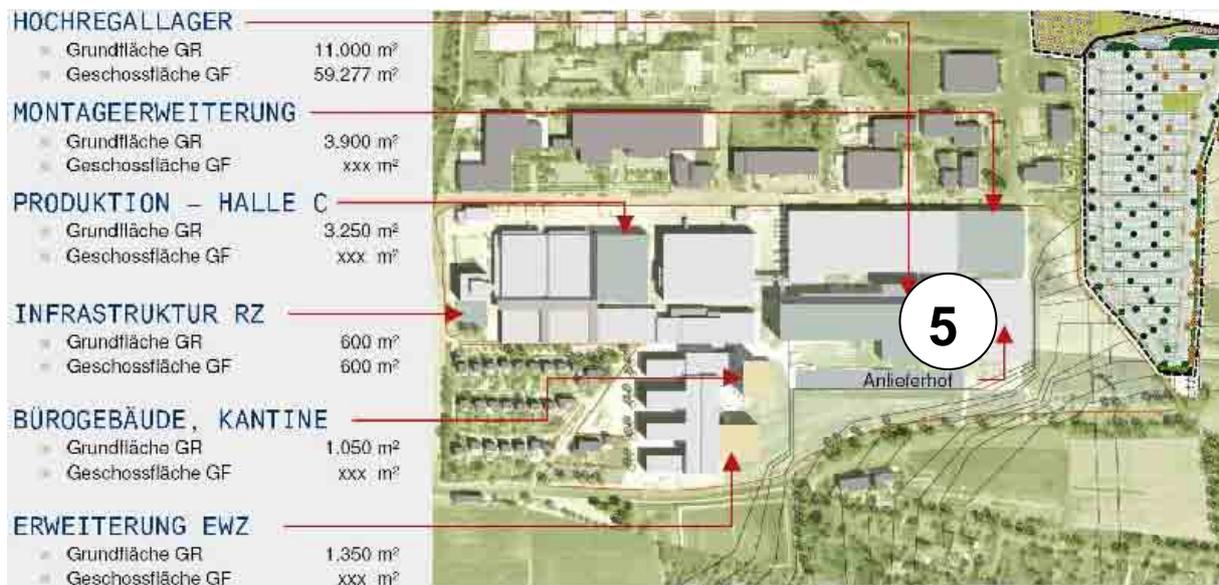
Die Fläche im Osten ist die einzige Reservefläche und in den überarbeiteten Plänen bereits als Standort für ein vergrößertes Hochregallager vorgesehen.

Im Westen könnte die alte Pforte abgebrochen werden, die zur Verfügung stehende Fläche ist aber dennoch zu klein, um ein Parkhaus mit 1000 Stellplätzen aufnehmen zu können. Neben Überlegungen, diese Flächen als Erweiterungsflächen für den Verwaltungsbau vorzuhalten, spielt auch die Nähe zu den gegenüberliegenden Wohngebäuden eine Rolle. Zu hohe Baukörper sind außerdem unerwünscht, um den Ortscharakter mit Blick auf die Kirche nicht zu stark zu beeinträchtigen.

Weitere Probleme sind Parken innerhalb bzw. am Rand des Werksgeländes (Spionageschutz, Werkskontrolle).

Außerdem fehlt die Fläche bei Erweiterungen/Umbauten und eine flexible Gestaltung der Betriebsabläufe ist stark eingeschränkt (schnelle Marktreaktionen werden dadurch behindert).

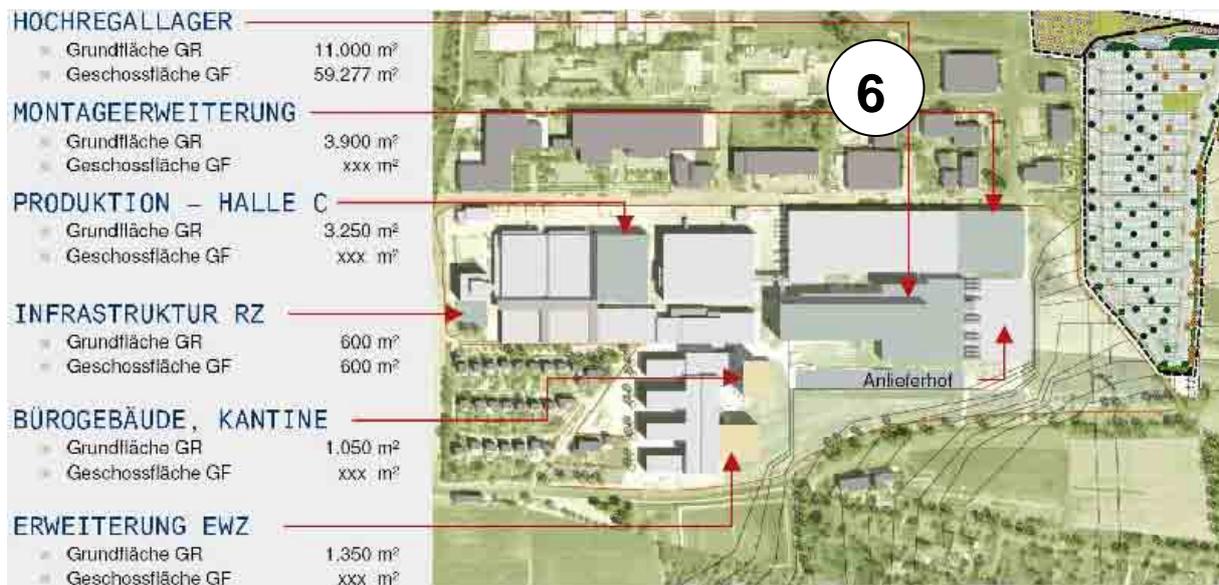
## Variante 5: Tiefgarage unter dem Hochregallager/Erweiterung Montagehalle



Neben der Statik und starken Bedenken unter einem Produktions- oder Lagerbereich Kraftfahrzeuge mit einem erheblich Anteil an leicht brennbaren Flüssigkeiten zu lagern, spielte auch eine Rolle, dass das Hochregallager aus städtebaulichen Gründen bis zu 10 m in die Erde eingegraben werden muss. Dadurch soll erreicht werden, dass das Gebäude das Ortsbild nicht zu stark dominiert.

Weitere Probleme: Lkw-Anlieferflächen, Produktionsmaschinenfundamentierungen, Verkehre Lkw-Pkw nicht entflechtbar, PKW-Stellplätze sollten außerhalb des Werksgeländes sein, da sonst kaum kontrollierbar.

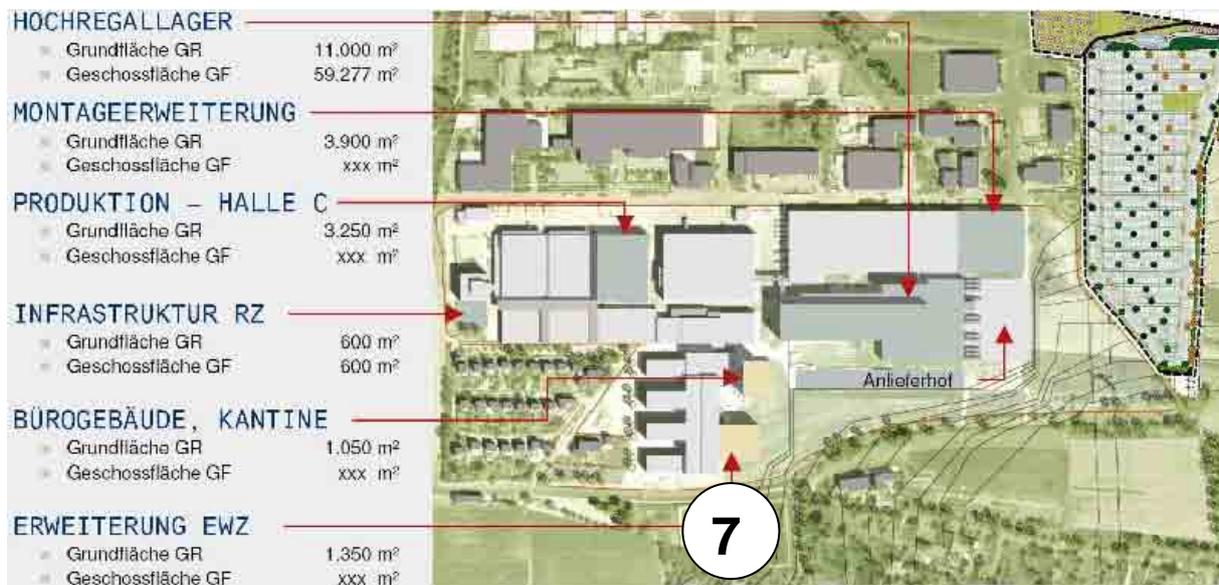
## Variante 6: Parkhaus/-platz nördlich der Andreas-Stihl-Straße



Untersucht wurden Standorte im bestehenden Gewerbegebiet. Die meisten nicht von Gebäuden bestehenden Flächen sind als Lagerplatz (z.B. für Stahlgitterteile) oder als Reservefläche für ein Bürogebäude nicht verfügbar. Ein einzig freier Platz ist für oberirdische Stellplätze zu klein und auch für ein Parkhaus sehr beschränkt geeignet.

Hauptnachteil war allerdings die weite fußläufige Entfernung und vor allem die fußläufige Verbindung durch das übrige Gewerbegebiet hindurch mit den Konfliktpunkten der anderen (fremden) Lkw-Verkehre und den entsprechenden Unfallgefahren. Die Verfügbarkeit des Grundstücks wurde daher nicht weiter geprüft. Erweiterungen in Richtung Norden wären zwar theoretisch möglich gewesen, gehen aber in einen sensiblen Landschaftsraum mit Gräben, Gehölzen und ebenfalls gut nutzbaren landwirtschaftlichen Flächen.

## Variante 7: Sportplatz/Kleingärtenanlagen



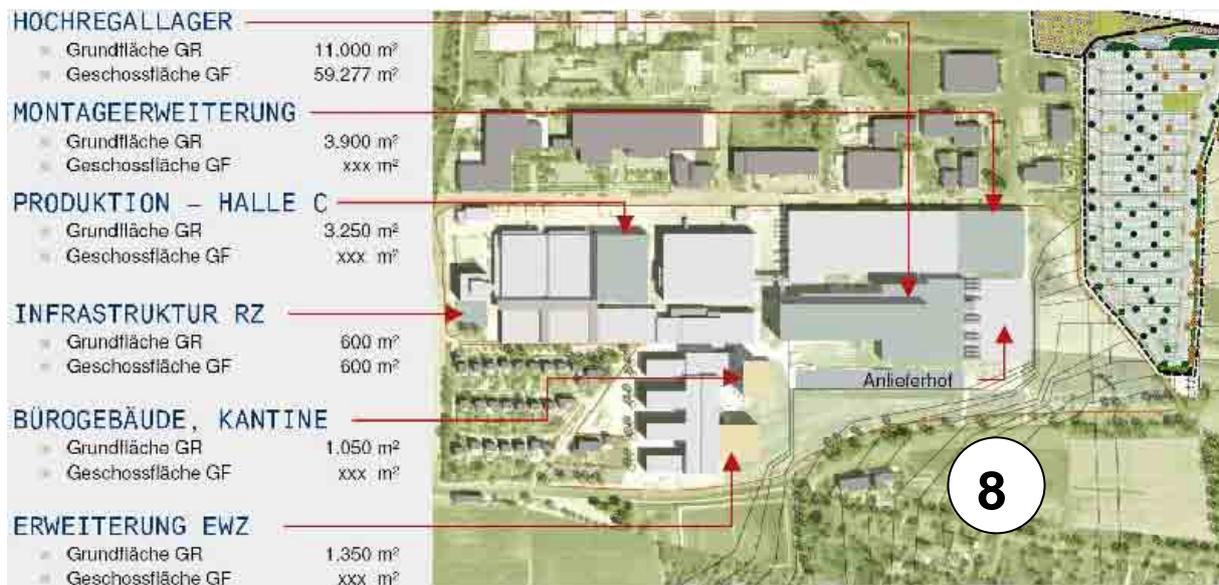
Die Flächenverfügbarkeit ist nicht gegeben.

Die Flächen haben als Erholungsbereich wichtige Ausgleichsfunktion für die umliegenden Wohngebiete, die durch Verkehr und Gewerbe belastet sind.

Die Zufahrt wäre über die Andreas-Stihl-Straße nicht mehr sicherzustellen gewesen und die benachbarten Wohngebiete sollten möglichst wenig zusätzlich mit Verkehr belastet werden. Außerdem wird der Sportplatz als temporärer Hubschrauberlandeplatz benötigt.

Die Fläche ist außerdem sehr klein, sodass ein entsprechend hohes Gebäude erforderlich gewesen wäre.

**Variante 8:** südöstlicher Bereich bei den Aussiedlerhöfen:



Beide Höfe werden noch betrieben und würden durch den Flächenverbrauch stark bis vollständig eingeschränkt. Von daher war ein Abstand erforderlich. Die Flächen waren außerdem angedacht, eine Biogasanlage einzurichten, das ist derzeit zwar nicht mehr aktuell, der Standort ist dafür aber geeignet, weil die Hofstellen vorhanden und große Verbraucher benachbart sind und sollte dafür erhalten werden. Weiterhin war die Zufahrtssituation nachteilig, weil zu weit von der Andreas-Stahl-Straße entfernt.

**Variante 9:** Parkdeck, zweite Parkebene Standort unter den Hochspannungsleitungen.

Um den Belangen der Landwirtschaft und den Wünschen des RP wenigsten teilweise entgegen kommen zu können, wurde so umgeplant, dass am vorhandenen Standort unter den Hochspannungsleitungen auch ein Parken in der zweiten Ebene möglich ist. Höhere Bauwerke waren aufgrund der Abstandsvorschriften zu den Leitungsseilen nicht möglich, die Parkdecks mussten im Gegenteil teilweise deutlich in den Untergrund eingegraben werden. Höhere Gebäude waren aber auch aus landschaftlichen Gründen nicht erwünscht, denn das Grundkonzept, dass begrünte Parkplätze die gewerblichen Flächen eingrünen, sollte beibehalten werden. Deswegen konnten und durften die randlichen Grünflächen nicht wesentlich reduziert werden.

Die relativ hohen Kosten von 9.000 € je zusätzlichem Stellplatz gegenüber 2.000 € je ebenerdigen Stellplatz lassen diese Lösung nur auf einem Teil der Flächen realisierbar erscheinen.

Durch die Umplanungen besteht die Möglichkeit den südlichen Teilbereich der Flächen erst zu einem späteren Zeitpunkt zu erschließen, da der aktuelle und kurzfristig absehbare Bedarf auf den nördlichen Teilen und den Parkdecks abgedeckt werden kann. Die südlichen Flächen wären zwar zur Zuordnung zum Werksgelände günstiger gewesen, da aber die Entwässerung aufgrund der Hangneigung nur nach Norden erfolgen kann, musste auch hier mit dem Parkplatzbau begonnen werden.

Als ebenfalls geringer Vorteil der Parkdecklösung hat sich herausgestellt, dass nun auch überdachte Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können, die von den Mitarbeitern immer wieder nachgefragt werden und teilweise als Ersatz für überdachte Stellplätze an ungünstigeren Stellen im Werksgelände dienen können.

Zusätzlich bietet sich die Möglichkeit den Parkplatzbedarf des Schichtverkehrs im mittleren Bereich abdecken und so die Lärmbelastungen für die benachbarten Betriebswohnungen verringern zu können.

Der durch die Änderungen bedingte Zeitverzug soll durch eine schnellere Genehmigungsplanung und die Möglichkeit Erdarbeiten schon im Winter und vorher ausführen zu können, verringert werden, sodass die dringend benötigten Arbeitsplatzflächen für die bereits vorhandenen Mitarbeiter dennoch in absehbarer Zeit realisiert werden können.

**Variante 10.1:** ebenerdige Stellplätze im östlichen Anschluss

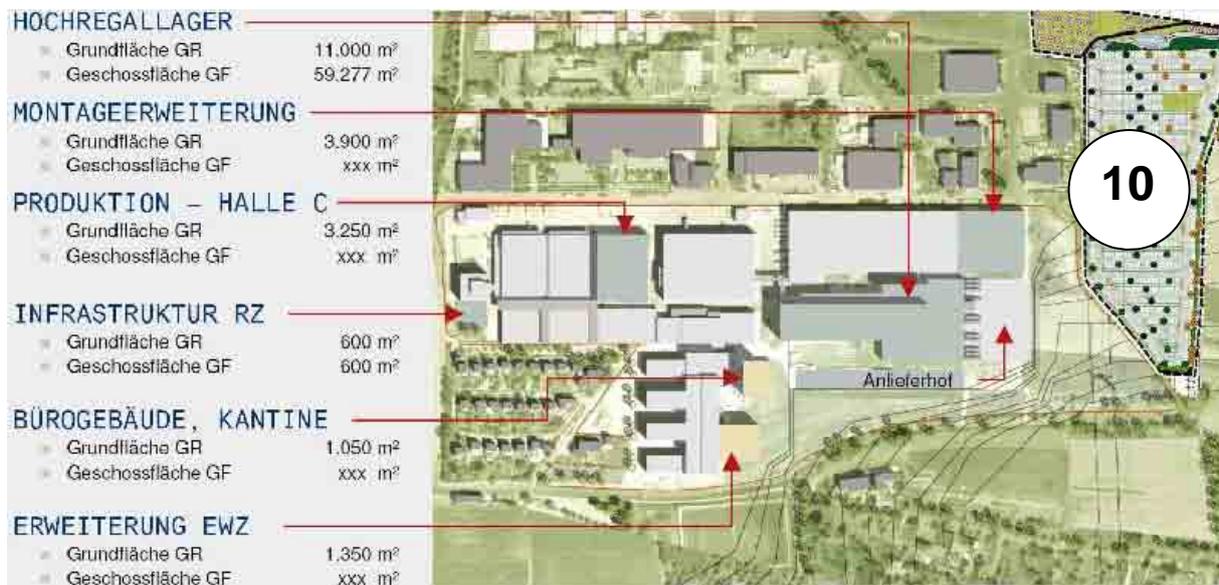
Auszug aus dem Protokoll zum Scoopingtermin am 11.03.2009 im Landratsamt in Waiblingen

3	<p><u>Landwirtschaft:</u> Plangebiet liegt vollständig in der Vorrangflur Stufe I. Im nördlichen Bereich sind sehr hochwertig Böden vorhanden (Ackerzahl nach Reichsbodenschätzung ca. 80, Stufe 5). Es wird deshalb vorgeschlagen, die Maßnahme auf den südlichen Bereich zu beschränken und dafür die Dreiecksfläche hin zum Schärisweg zu verlegen (Ackerzahl hier ca. 60, Stufe 4). Diese Flächen sind durch ihren Zuschnitt für die Landwirtschaft schwieriger zu bewirtschaften. Der Verlust für die Landwirtschaft wäre hier nicht so schwerwiegend wie im nördlichen Bereich. Diesem Vorschlag steht jedoch das Argument eines ausgeformten Ortsrandes entgegen, da der Parkplatz dann keilförmig in die offene Landschaft ragen würde.</p>	Prüfung Flächentausch	Herr Stotz, Bruns und Stotz	31.03.2009
---	---	--------------------------	-----------------------------	------------



Die Variante wurde verworfen, weil sie zu weit in die freie Landschaft ausgreift, denn es war gewünscht, die Stellplätze kompakter an das Gewerbegebiet anzuschließen und den städtebaulichen Zusammenhang zu wahren. Außerdem sollte der Schwerpunkt auf die Wendefläche der Andreas Stihl Straße gelegt werden, um die südliche Straße nicht weiter zu belasten. Aus der Sicht der Landwirtschaft sind die Flächen unter den Hochspannungsleitungen weniger flexibel nutzbar (z.B. für Foliengewächshäuser) als die ohne Höhenbeschränkungen.

## Variante 10.2: ebenerdige Stellplätze komplett unter den Hochspannungsleitungen



Diese Variante wurde gewählt, weil sie in zumutbarer fußläufiger Entfernung zur Hauptpforte lag, die Flächen verfügbar waren und sie ausreichend waren die benötigten Parkplätze unterzubringen.



Um die landschaftliche und vor allem vom Ortsbild her gewünschte Einbindung zu ermöglichen, wurden größere Anteile an Grünflächen dazwischen vorgesehen. Sie sollen Gehölzpflanzungen ermöglichen und der Eingrünung dienen. Wert wurde auch darauf gelegt, eine naturnahe Entwässerung ausbilden zu können, die aber die keine nachteilige Entwicklung für die nördlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen mit sich bringt. Dazu mussten größere Anteile an Regenrückhalte- und -ableitungsflächen vorgesehen werden.

Auch hierzu wurden mehrere Varianten untersucht.



Wie landschaftsverträglich diese Variante war zeigt schon die Flächenbilanz, so wurden von der Gesamtfläche des Bebauungsplanes nur die Hälfte (52 %) für Stellplätze und deren Fahrgassen benötigt, die andere Hälfte (48 %) nahmen die Grünflächen ein.