

## **Bebauungsplan und Satzung über Örtliche Bauvorschriften „Brücklesäcker IV - Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“**

Das Plangebiet liegt am östlichen Ortsrand der Gemarkung Neustadt.

Der Geltungsbereich wird begrenzt:

- im Norden durch die außerhalb des Geltungsbereichs liegenden Flurstücke Flst. Nr. 2935 und 3114,
- im Osten durch die außerhalb des Geltungsbereichs liegenden Flurstücke  
Flst. Nr. 3094, 3092, 3091, 3090, 3089, 3088, 3087, 3086, 3085, 3083, 3082, 3081, 3080,  
3079, 3078, 3077, 3076, 3075, 3071/1, 3070, 3069, 3068, 3067, 3066, 3065, 3064, 3063,  
3062, 3061, 3060/2, 3060/3 und 3059/2,
- im Süden durch das außerhalb des Geltungsbereichs liegende Flurstück Flst . Nr. 3058/2
- im Westen durch die außerhalb des Geltungsbereichs liegende Andreas - Stihl- Straße  
(Flst. Nr. 2818) sowie die durchschnittenen Flurstücke Nr. 2937, 2938, 2939, 2940, 2941 und  
2942.

Gemäß dem Lageplan vom 18.06.2012

### **Planbereich 54**

### **Begründung mit Umweltbericht**

Stand: 15.03.2013



**Kartenausschnitt**

In den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind folgende Flurstücke einbezogen:

Die östlichen Teilflächen der Flst. Nr. 2937, 2938, 2939, 2940, 2941 und 2942 sowie Flst. Nr. 2943, 2944, 2945, 2946, 2947/1, 2947/2, 2948/1, 2948/2, 2949, 2950, 2951, 2952,

2953, 2954, 2955, 2956, 2958, 2959, 2960, 2961,

2962/1, 2963/1, 2964/1, 2965/1, 2966/3, 2966/4, 2967/1, 2968/1, 2969/3, 2969/4, 2970/1,

2971/1, 2972/1 und 3093.

# **Inhaltsverzeichnis**

## **Teil 1**

- 1. Planungsanlass/öffentliches Interesse**
- 2. Städtebauliche Ausgangssituation**
- 3. Städtebauliches Konzept**
- 4. Besondere Belange der Landwirtschaft - Standort- bzw. Variantenuntersuchung**
- 5. Verkehrserschließung und ruhender Verkehr**
- 6. Belange des Immissionsschutzes**
- 7. Grünkonzept / Grünordnung/ Klimaschutz**
- 8. Belange des Artenschutzes**
- 9. Ausgleich der Eingriffe der Planung in die Schutzgüter**
- 10. Niederschlagswasserbeseitigung**
- 11. Natur- und Umweltschutz**
- 12. Planungsrechtliche Festsetzungen und Örtliche Bauvorschriften**
- 13. Gestalterische Festsetzungen**
- 14. Ordnungswidrigkeiten**
- 15. Bodenordnung**
- 16. Flächenbilanz**
- 17. Kosten und Realisierung des Bebauungsplanes**

## **Teil 2**

### **Umweltbericht**

## **1. Planungsanlass / öffentliches Interesse**

Die Firma Andreas Stihl AG & Co KG hat einen Masterplan für die künftige Entwicklung ihres Werks D 2 in Waiblingen-Neustadt in zwei geplanten Bauabschnitten ausgearbeitet. Aufgrund dieser generellen Werksplanung soll in einem ersten Bauabschnitt an Stelle der bestehenden Stellplatzanlage ein Hochregallager mit neuem Logistikzentrum errichtet und das bestehende Entwicklungszentrum mit einem Gebäude baulich erweitert werden. In einem zweiten Bauabschnitt bis zu einem Zeithorizont bis 2020 sollen dann die Montagehalle erweitert und ein neues Gebäude für die Produktion entstehen. Hierzu wird zwischenzeitlich ein gesondertes Bebauungsplanverfahren eingeleitet.

Aufgrund der geplanten Werkerweiterung ist es erforderlich, die vorhandene Stellplatzanlage auf dem bestehenden Betriebsgelände durch eine neue Anlage zu ersetzen. Auf dem Betriebsgelände befinden sich zur Zeit insgesamt ca. 1100 betrieblich erforderliche Stellplätze, die den heutigen Bedarf decken. Davon sind 390 Stellplätze baurechtlich notwendig. Momentan befinden sich davon südlich der bestehenden Montagehalle auf dem Betriebsgelände ca. 890 Parkplätze. Diese 890 Stellplätze sollen verlagert werden in den östlich des bestehenden Betriebsgeländes liegenden Außenbereich. Für die geplante Werkerweiterung in zwei Bauabschnitten besteht ein Mehrbedarf an Stellplätzen. Für den ersten Bauabschnitt (Erweiterungsgebäude des Entwicklungszentrums, Hochregallager) sind insgesamt ca. 180 Stellplätze baurechtlich nachzuweisen. Für den zweiten Bauabschnitt (Erweiterung der Montagehalle, Bau einer Produktionshalle) sind mindestens 70 Stellplätze zusätzlich nachzuweisen. Diese Berechnung erfolgt unter Hinzuziehung des Sachverhalts des vorliegenden Dreischichtbetriebes. Mitarbeiterstellplätze werden so zeitlich versetzt von mehreren Mitarbeitern belegt. Insgesamt muss somit für die Verlagerung und den Mehrbedarf die geplante Parkplatzneuanlage ca. 1140 Stellplätze aufweisen, welche – vor allem den Belangen der Landwirtschaft geschuldet – in zwei Bauabschnitten realisiert werden sollen. Im ersten Bauabschnitt der geplanten Stellplatzanlage werden ca. 959 Stellplätze im nördlichen Bereich des Geländes entstehen. Dieser erste Bauabschnitt der Parkplatzanlage „besteht“ aus der Verlagerung der bestehenden Stellplätze und der anteiligen Abdeckung des Mehrbedarfs für den geplanten ersten Bauabschnitt der oben beschriebenen Werkerweiterung. Von diesen 959 Stellplätzen werden ca. 578 Stellplätze durch 4 offene Parkdecks mit jeweils 2 Ebenen geschaffen, deren untere Ebene sich jeweils in die natürliche Geländemorphologie einschleibt.

Die südliche Teilfläche hangaufwärts mit ca. 181 Stellplätzen entsteht erst beim Bau des 2. Bauabschnitts der Erweiterung des Entwicklungszentrums und der Montagehalle. Er deckt anteilig den betrieblich erforderlichen Mehrbedarf dieses zweiten Bauabschnitts. Die Flächen des zweiten Bauabschnitts der geplanten Parkierungsanlage können darüber hinaus so in der Interimszeit weiterhin der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt und landwirtschaftlich genutzt werden.

Nach der Herstellung der neuen Parkierungsanlage im Plangebiet dieses Bebauungsplanes soll der Betriebsstandort durch die Erweiterung des Entwicklungszentrums, den Bau des Hochregallagers und von Montagehallen baulich erweitert und funktionell verbessert werden, sodass eine Straffung der Betriebsabläufe bewirkt wird. Der Schwerverkehr mit Fertigungsteilen zwischen den Werken Waiblingen und Ludwigsburg wird dadurch wesentlich reduziert werden können.

Die vorliegende Planung dient vor allem den Belangen der Wirtschaft, sie sichert und schafft Arbeitsplätze. Sie stärkt somit den Raum Waiblingen in seiner Wirtschaftskraft.

## **1.1 Aufstellungsbeschluss**

Der Gemeinderat der Stadt Waiblingen hat am 16.12.2010 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Brücklesäcker IV - Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“ gefasst. Maßgebend für den Geltungsbereich war der Abgrenzungsplan vom 26.10.2010. Der Geltungsbereich wurde inzwischen im Nordwesten geändert und die Fläche des Plangebiets um ca. 0,3 ha vermindert.

## **1.2 Übergeordnete Planungen**

Die geplante Stellplatzfläche überlagert sich zwar randlich mit dem Regionalen Grünzug G 29 nach PS 3.1.1 (Z) Regionalplan Stuttgart sowie mit einem Vorbehaltsgebiet für Landschaftsentwicklung nach PS 3.2.4 (Z). Einer Realisierung steht dieser Grünzug aber bei entsprechender Ausführung und landschaftlicher Einbindung nicht entgegen ( siehe Stellungnahme des Regierungspräsidiums Stuttgart mit Schreiben vom 23.08.2012 unter Ziffer 12.7). Die geplante Parkierungsfläche stellt die abschließende Ausformung der genannten Gebiete dar.

Waiblingen ist zusammen mit Fellbach als Mittelzentrum (Doppelzentrum: Waiblingen/Fellbach) ausgewiesen (2.1.3.15). Beide Orte haben eine überörtliche Versorgungsfunktion für einen gemeinsamen Mittelbereich. Waiblingen liegt an den Landesentwicklungsachsen Stuttgart – Waiblingen/Fellbach – Schorndorf (– Schwäbisch Gmünd) und Stuttgart – Waiblingen/Fellbach – Backnang (– Schwäbisch Hall).

Im Flächennutzungsplan 2015 des Planungsverbandes Unteres Remstal ist der Bereich des Plangebiets als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Der Flächennutzungsplan ist zwischenzeitlich für den Geltungsbereich der Erweiterungsfläche Ost des Bebauungsplans im Parallelverfahren geändert worden und wurde am 01.02.2013 vom Regierungspräsidium Stuttgart genehmigt. Die Flächennutzungsplan-Fortschreibung trat mit der Bekanntmachung der Genehmigung am 21.02.2013 in Kraft.

## **1.3 Rechtszustand**

Für das Plangebiet existiert kein Bebauungsplan. Die Flächen sind unbebaut und bisher dem Außenbereich zuzuordnen.

Es bestehen für den Geltungsbereich keine baurechtlichen und bauordnungsrechtlichen Festsetzungen.

## **2. Städtebauliche Ausgangssituation**

### **2.1 Vorhandene Nutzung**

Die Flächen innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans werden derzeit landwirtschaftlich genutzt. Über das Plangebiet führen weiterhin zwei 380 KV Freileitungen, für die zwei Gittermasten im Gebiet erstellt sind.

### **2.2 Geländeform und Topographie**

Das Gelände des Plangebiets fällt nahezu gleichmäßig mit einem Gefälle von etwa 5 % von Süden nach Norden in Richtung zum Erbach.

### **2.3 Vorhandene Ver- und Entsorgungseinrichtungen**

Die vorhandenen Anlagen erfüllen die notwendigen Erschließungsfunktionen für den Bestand der Nachbarschaft. Aus der Planung bzw. Aufstellung des Bebauungsplans ergeben sich keine wesentlichen Anforderungen an diese Ver- und Entsorgungsanlagen, da insbesondere das anfallende Niederschlagswasser getrennt gesammelt und abgeführt wird.

### **2.2 Verkehrserschließung**

Das Bebauungsplangebiet ist günstig an den überörtlichen Verkehr angeschlossen und hat eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr.

Die Bushaltestellen liegen in unmittelbarer Nachbarschaft und schaffen eine zügige Verbindung zur Haltestelle der S-Bahn am Bahnhof Neustadt-Hohenacker. Im Übrigen liegt auch diese S-Bahn-Haltestelle noch in einer für den Fußgänger erreichbaren Entfernung und bietet eine attraktive Verbindung in Richtung Stuttgart und Backnang.

Im Plangebiet „Brücklesäcker IV - Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“ werden Stellplatzflächen für die entfallenden Stellplätze im angrenzenden Werksgelände und für den Mehrbedarf durch die zweistufige Erweiterungsplanung der Firma Stihl ausgewiesen.

Es sollen ca. 1.140 Stellplätze in zwei Bauabschnitten hergestellt werden, welche über eine Ein- und Ausfahrt an der Andreas-Stihl-Straße erschlossen werden. Davon werden ca. 578 Stellplätze im mittleren Bereich als „terrassiertes Parken“ mittels 4 offener Parkdecks mit jeweils 2 Ebenen geschaffen.



Die Erschließungsstraße der Parkierungsanlage mündet in die Kreisstraße K 1909 (Neustadter Hauptstraße), welche eine Verteilerfunktion in das weitere übergeordnete Verkehrsnetz übernimmt.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren wurde die Leistungsfähigkeit der Erschließung aus verkehrstechnischer Sicht gutachterlich nachgewiesen.

Dazu wurde von der Planungsgesellschaft Mörgenthaler Ingenieure das Gutachten „Stadt Waiblingen Bebauungsplan Entwicklungszentrum - Gewerbegebiet Brücklesäcker IV - Verkehrsuntersuchung 2012“ vom 21.06.2012 ausgearbeitet.

Sodann wurde das o.g. Verkehrsgutachten der Mörgenthaler Ingenieure ergänzt durch die beiden Gutachten „Bebauungsplan Entwicklungszentrum- GE Brücklesäcker IV“ (Stihl AG – Erweiterung Werk 2) Verkehrsuntersuchung 2012 Anpassung Bebauungspläne – **Erbachhofstraße für gesamtem PKW-Verkehr offen**“ vom 06.12.2012 und „Bebauungsplan Entwicklungszentrum- GE Brücklesäcker IV“ (Stihl AG – Erweiterung Werk 2) Verkehrsuntersuchung 2012 Anpassung Bebauungspläne – **Erbachhofstraße für Anliegerverkehr offen**“ vom 06.12.2012 der Planungsgesellschaft Mörgenthaler Ingenieure.

Über die Darstellung des Verkehrsaufkommens im Istzustand hinaus wurden die Verkehrszustände in den Prognosejahren 2015 und 2020 untersucht. Ein weiteres Kapitel geht auf den Verkehr beim Erbachhof ein und unterscheidet dabei zwei Prognoseszenarien – einmal die Variante mit der Erbachhofstraße, welche für den gesamten PkW-Verkehr offen ist, und einmal die Variante mit der Erbachhofstraße, welche nur für den Anliegerverkehr offen ist. Durch die aktuellen Verkehrsgutachten wird nachgewiesen, dass aus verkehrsplanerischer Sicht dem geplanten Erweiterungsvorhaben der Firma Stihl nichts entgegensteht und dass in beiden Prognosehorizonten 2015 und 2020 der Knoten Andreas-Stihl-Straße /Neustadter Hauptstraße mit einem stabilen Verkehrszustand mit der Gesamtqualitätsstufe B bzw. C rechnerisch leistungsfähig ist. Zur weiteren Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens empfiehlt der Gutachter die Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens von der Neustadter Straße in die Andreas-Stihl-Straße.

### 3. Städtebauliche Konzeption

Die Planung erstreckt sich auf eine bisher landwirtschaftliche Fläche mit kleinteiligen Grundstücken, die durch die Trasse der Freileitung belastet und für Hochbaumaßnahmen nicht geeignet ist.

Die Realisierung der insgesamt ca. 1.140 Stellplätze und der damit verbundene Gewinn an Entwicklungsflächen innerhalb des Werksgeländes werden zu einer Verbesserung der Betriebsabläufe führen. Die Erweiterung des Entwicklungszentrums und der Bau des Hochregallagers bzw. der Montagehalle sichern und schaffen Arbeitsplätze in Waiblingen und dienen der Sicherung des Wirtschaftsstandortes.

Mit dem Eigentümer der Freileitung besteht seitens der Firma Stihl für ihre Grundstücksflächen ein Dienstbarkeitsvertrag, in welchem geregelt ist, dass in einem Schutzstreifen von 60 m Breite (zu beiden Seiten der Mastmittellinie je 30 m) auf dem jetzigen Grundstück der Firma Stihl keine größeren baulichen Anlagen errichtet werden dürfen. Gleichzeitig wurde vertraglich festgehalten, Anpflanzungen zu unterlassen bzw. dass die EnBW im Bedarfsfall diese beseitigt, soweit sie für die Unterhaltung und die Betriebssicherheit der Leitungsanlage notwendig sind. Diese Regelungen gelten analog nach Aussage der EnBW auch für alle Grundstücke im Planbereich, welche sich räumlich unter diesen Freileitungstrassen befinden. Rechtliche Grundlage hierfür ist die DIN VDE 0210 bzw. DIN EN 50341.

Die nun geplante terrassierte Stellplatzanlage im Mittelfeld der Parkieranlage wurde mit dem Leitungsträger abgestimmt und berücksichtigt deren bauliche Sicherheitsbelange.

Bei der Konzeption der Parkieranlage wurden neben den städtebaulichen Belangen und den Belangen der Landwirtschaft ökologische Belange besonders berücksichtigt. Großer Wert wird auf die Be- und Eingrünung der Stellplatzanlage sowie die Beseitigung des Niederschlagswassers gelegt.

Bei der Bepflanzung sind jedoch hinsichtlich der Höhe der Bäume die Erfordernisse der Energieversorgung und die Sicherheit dieser Anlagen zu berücksichtigen (siehe oben). Vor diesem Hintergrund erfolgt im südlichen Bereich unter den Hochspannungsleitungen eine Höhenbegrenzung für Anpflanzungen von max. 7-8 m. Dies ist nur erreichbar durch entsprechende Schnittmaßnahmen oder die Verwendung sehr klein bleibender Baumarten. Jedoch wird im Norden eine Geländemodellierung vorgenommen, welche die Parkieranlage besser in das Landschaftsbild integriert.

Die offenen Stellplätze der Parkieranlage sind mit wasserdurchlässigen Belägen, die Zufahrten mit Drainasphalt herzustellen. Die Parkieranlage wird teilweise mit Kletterpflanzen berankt. Das anfallende Niederschlagswasser wird in Rückhalte- / Versickerungsmulden eingeleitet, in einem Regenrückhaltebecken gesammelt und verzögert abgeführt. Im Norden des Plangebiets verbleiben Grün- bzw. Freiflächen für

Ausgleichsmaßnahmen und Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung (Regenrückhaltebecken und Versickerungsgräben).

#### **4. Besondere Belange der Landwirtschaft - Standort- bzw. Variantenuntersuchung**

Das Plangebiet liegt in einem Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft nach PS 3.2.2 (G) mit hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen der Vorrangflur Stufe I. Gemäß Schreiben vom 07.03.2012 des Verbands Region Stuttgart stehen der Anordnung von Parkplätzen unter der Hochspannungsleitung in der vorliegenden Ausformung keine regionalplanerische Ziele entgegen.

In den Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft ist der Erhaltung der besonders geeigneten landwirtschaftlichen Bodenflächen bei der Abwägung mit konkurrierenden Nutzungen ein besonderes Gewicht beizumessen. Es war somit gemäß des Schreibens des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 20.01.2011 zu untersuchen, ob flächensparendere Varianten in Betracht kommen, eventuell auf einer anderen Fläche günstigere Verhältnisse bestehen oder die Parkplätze in den bestehenden Werken realisiert werden können. Weiterhin war zu prüfen, ob die beanspruchte Fläche intensiver bzw. flächenschonender genutzt werden kann.

Zum Bebauungsplan „Brücklesäcker IV-Erweiterung Ost“ wurde deshalb die „Variantenuntersuchung“ des Büros Rauschmaier Ingenieure GmbH vom 19.06.2012 ausgearbeitet. In dieser Untersuchung sind 10 Varianten aufgeführt und bewertet worden. Zusätzlich dazu untersuchte das Büro Bolz + Palmer Ingenieure im Detail als Vorentwurfsplanung noch die Varianten „Terrassenparker“ vom 08.05.2012 und die Variante „Tiefgarage“ vom 18.04.2012.

Die Verlagerung der Stellplätze vom bisherigen Standort dient der weiteren Entwicklung des Werks Waiblingen/Neustadt, sodass in diesem Werksteil keine Flächen für die Anlage offener Stellplätze oder eines Parkierungsbauwerks für Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Der Erweiterung der Anlagen der Firma Stihl am bestehenden Standort wird ein Vorrang eingeräumt. Angrenzende andere Flächen, die nicht zu vergleichbaren Eingriffen führen, sind aufgrund der vorgelegten Untersuchung nicht verfügbar.

Im Zuge der Untersuchung alternativer Möglichkeiten für die Herstellung einer Stellplatzanlage, wurde für das Plangebiet eine Variante ausgearbeitet, bei der Parkdecks für Terrassenparken und offene Stellplätze als Freiflächenparken kombiniert werden, um die beanspruchte Fläche besser zu nutzen. Diese Variante ist Grundlage des Bebauungsplans.

Folgende Varianten wurden untersucht:

### **Variante 1: Anderer Standort innerhalb oder außerhalb Waiblingens**

Die drei Standorte in Waiblingen sind aus Sicht der Firma Stihl in gewisser Weise kompatibel. Allerdings kann Werk 1 nicht erweitert werden, weil es eingekeilt zwischen der Rems und dem Hangwald liegt, und die sensible Talaue aus naturschutzrechtlicher Sicht keine größeren Erweiterungen mehr verträgt. Werk 6 am Bahnhof in Waiblingen ist zudem in gemieteten Räumen untergebracht. Auch dieses Werk ist nicht erweiterbar, da keine räumlichen Flächen aufgrund der Umgebungsbebauung vorhanden sind. Die einzige Möglichkeit, am Standort Waiblingen zu erweitern, besteht am Werk 2 in Waiblingen-Neustadt. Auch die Werke 5 und 7 in Ludwigsburg sind aus Sicht der Firma Stihl nicht erweiterbar, da keine Reserveflächen vorhanden sind. Die Werke 3 und 4 der Firma Stihl liegen in der Eifel und an der Schweizer Grenze und sind damit zu weit entfernt.

### **Variante 2: Verlagerung des Standortes**

Mit den Erweiterungsmöglichkeiten in Werk 2 hat der Standort Waiblingen mittel- bis langfristige Perspektiven. Ansonsten müsste über einen neuen Standort nachgedacht werden, was nicht unerhebliche Investitionen in den neuen Standort zur Folge hätte. Eine Teilverlagerung ist aufgrund der Produktion schwierig bis unmöglich. Hauptnachteil ist aber, dass erheblich mehr Flächen für die Neuansiedlung 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:

- Die Erschließung ist 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 Werkschutzes. 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 in Bauphasen geplante langfristige Möglichkeit, dort die Bürogebäude erweitern zu können. Das ist ansonsten in keine andere Richtung möglich.

#### **Variante 4: weitere Standorte Parkhaus auf dem Betriebsgelände**

Angedacht waren unter anderem ein Parkdeck auf den jetzigen Besucherparkplätzen entlang der Andreas-Stihl-Straße mit drei Etagen und einer Rampenzu- und -abfahrt. Diese Fläche ist sehr schmal und ein großer Teil der zur Verfügung stehenden Fläche wäre für die Parkhauserschließung benötigt worden. Diese werden jedoch auch als Rangierflächen für die dahinter liegenden Produktionshallen benötigt. Im Westen könnte die alte Pforte abgebrochen werden. Die zur Verfügung stehende Fläche ist aber dennoch zu klein, um ein Parkhaus mit mindestens 1.100 Stellplätzen aufnehmen zu können, welches den betrieblichen Erfordernissen entsprechen soll. Kleinere Varianten mit weniger Stellplätzen kommen nicht in Betracht, da der Mehrbedarf der geplanten Werkserweiterungen mit abgedeckt werden muss. Der Stellplatzbedarf ist darüber hinaus minimalisiert unter Anrechnung von Gesichtspunkten wie Erreichbarkeit durch den ÖPNV und Vorhandensein eines Drei-Schicht-Betriebs. Neben Überlegungen, die bestehenden Flächen auf dem Betriebsgelände als Erweiterungsflächen für den Verwaltungsbau vorzuhalten, spielt auch die Nähe zu den gegenüberliegenden Wohngebäuden eine Rolle, weswegen Lärmkonflikte zu erwarten sind. Zu hohe Baukörper sind außerdem unerwünscht, um das Ortsbild mit Blick auf die Kirche nicht zu stark zu

beeinträchtigen. Weitere Probleme beim Parken innerhalb bzw. am Rand des Werksgeländes bestehen im Spionageschutz und für die Werkskontrolle. Außerdem wird durch Parkierungsflächen das Flächenpotential für Erweiterungen / Umbauten stark reduziert. Eine flexible Gestaltung der Betriebsabläufe ist nicht mehr gewährleistet.

#### **Variante 5: Tiefgarage unter dem Hochregallager**

Neben statischen Problemen und starken Bedenken, unter einem Produktions- oder Lagerbereich Kraftfahrzeuge mit einem erheblichen Anteil an leicht brennbaren Flüssigkeiten zu lagern, spielte auch eine Rolle, dass das geplante neue 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 bestünden mit der räumlichen Überlagerung von Lkw-Anlieferflächen und Produktionsmaschinenfundamentierungen. Die Verkehrsströme von Lkw und Pkw sind nicht entflechtbar. Die PKW-Stellplätze sollten sich daher außerhalb des Werksgeländes befinden.

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

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

Erweiterungen in Richtung Norden wären zwar theoretisch möglich, gehen aber in einen sensiblen Landschaftsraum mit Graben, Gehölzen und ebenfalls gut nutzbaren landwirtschaftlichen Flächen.

#### **Variante 7: Parkflächen am Sportplatz/Kleingärtenanlagen**

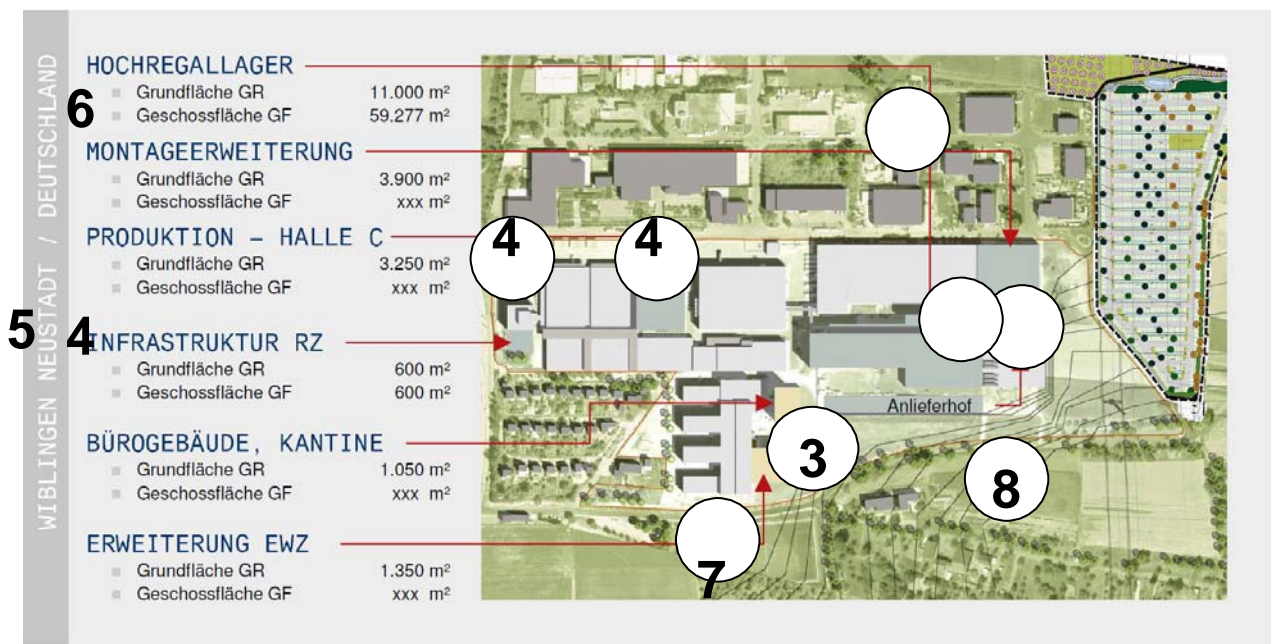
Die Flächenverfügbarkeit von Flächen südlich des Schäriswegs ist nicht gegeben.

Die Flächen haben als Erholungsbereich wichtige Ausgleichsfunktion für die umliegenden Wohngebiete und Aussiedlerhöfe. Die Zufahrt wäre über die Andreas-Stihl-Straße nicht mehr sicherzustellen gewesen. Es würde sich eventuell Schleichverkehr über den Schärismweg bilden. Zudem wird der Sportplatz als temporärer Hubschrauberlandeplatz benötigt. Die Fläche ist außerdem sehr klein, sodass ein entsprechend hohes Gebäude erforderlich gewesen wäre.

### **Variante 8: Parkflächen im südöstlichen Bereich bei den Aussiedlerhöfen**

Beide Aussiedlerhöfe werden noch betrieben und würden durch den Flächenverbrauch stark eingeschränkt. Weiterhin ist auch bei dieser Variante die Zufahrtssituation nachteilig, weil sie zu weit von der Andreas-Stihl-Straße entfernt wäre. Bei dieser Variante ist sehr wahrscheinlich, dass der Schärismweg mit Verkehr belastet wird.

(siehe Übersichtsplan Varianten 3-8)



### **Variante 9: Parkdeck, zweite Parkebene unter den Hochspannungsleitungen – Terrassenparker ( siehe Vorentwurf Systemlängsschnitt Terrassenparker )**

Diese Variante wurde intensiv geprüft und stellt die einzige zielführende Option für die geplanten Erweiterungsabsichten der Firma Stihl dar:

Nach einigen Entwürfen kristallisierte sich die nun vorgestellte Terrassenanlage mit Gegengefälle zum Hang als sinnvollste Lösung für ein „etagiertes Parken“ heraus. Durch das gegenläufig zum Hang verlaufende Gefälle der Parkierungsebenen mit Gefällen von

3,5% bzw. 4,5% wird relativ schnell die erforderliche lichte Höhe zur Einfahrt in die untere Ebene gewonnen. Somit können Parkierungsebenen mit ca. 21,3 m Breite bestehend aus 3 Querparkreihen und einer Fahrgasse geschaffen werden.

Die Parkierungsanlagen können mit natürlicher Belüftung auskommen, da die Querwände mindestens 1/3 freie Fläche zur Belüftung besitzen.

Da die Länge der Parkterrassen über 70 m beträgt, wird in der Mitte der Bauwerke eine zusätzliche Deckenöffnung zur Belüftung vorgesehen, womit die bauliche Voraussetzung für eine natürlich belüftete Parkgarage gegeben ist.

Die Fahrwege zur Querschließung zwischen den Parkdecks kommen bei dieser Lösung höhenmäßig etwa immer auf Höhe der mit durchgängigem Gefälle geplanten Randerschließungswege zu liegen.

Um eine Begrünung der Parkierungsflächen zu erreichen, ist vorgesehen, dass nach zwei Elementen „Terrassenparken“ ein Element „Freiflächenparken“ bestehend aus Fahrspur, Parkplatzreihe, Versickerungsmulde mit Bepflanzung und weiterer Parkplatzreihe, angeordnet wird. Dieses Element „Freiflächenparken“ mit einer Breite von ca. 20 m dient auch dem Gefälleausgleich.

Die Verdichtung der Stellplatzanlage in Form der Terrassenparker und der damit einhergehende Verlust an Durchgrünungspotential wird kompensiert durch die Intensivierung der Durchgrünung im nördlichen Bereich, insbesondere ist hier die Streichung von 11 Stellplätzen zu nennen und die Pflanzung einer Baumreihe, welche die geplanten Terrassenparker abtrennt, zumindest die beiden nördlichen Parkdecks grünplanerisch „visuell verdeckt“ und somit die landschaftsplanerische Einbindung der Gesamtanlage im nördlichen Bereich verbessert. Des Weiteren sind Begrünungsmaßnahmen an der baulichen Anlage selbst in Form von Fassadenbegrünung durch Klettergehölze an den jeweils seitlichen östlichen und westlichen Wänden der Terrassenparker vorgesehen. Diese Begrünungsmaßnahmen binden die geplante Anlage noch besser in das Gelände und die vorhandene Landschaft ein. Die Höhenentwicklung der baulichen Anlage ist ohnehin durch die bestehenden Hochspannungsfreileitungen begrenzt.

Analog dem ersten Entwurf der ebenerdigen Stellplätze bleibt die geplante Ortsrandeingrünung mit Gehölzen und Bäumen gewahrt und wird wie oben beschrieben verbessert. Das auf den Parkdecks anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und zentralen Versickerungsmulden zugeführt.



Vergleicht man die Variante Terrassenparken mit der ebenerdigen Parkieranlage, so ergeben sich folgende Vor- bzw. Nachteile beim Terrassenparken:  
 Vorteile Terrassenparken:

Im Vergleich zum ebenerdigen Parken ist der Flächenverbrauch geringer. Bei gleichem Flächenverbrauch wären in der Gegenüberstellung ebenerdig nur 917 Stellplätze möglich, welche bei weitem den notwendigen Bedarf ( Verlagerung und Mehrbedarf) nicht decken würden. Es sind so ca. 1140 Stellplätze untergebracht, welche den geplanten Mehrbedarf decken. (1140 Stellpl. /917 Stellpl. = ca. 125 %).

Nachteile Terrassenparken:

Der Anteil der Begrünung ist bei der vorgestellten Lösung für das Terrassenparken im Vergleich zur Parkplatzlösung etwas reduziert, da die technischen Anforderungen an bepflanzbare Dachflächen nicht erfüllt sind. Dies wird aber durch die oben beschriebenen Begrünungsmaßnahmen außerhalb der baulichen Anlage und Berankungsmaßnahmen an der baulichen Anlage selbst kompensiert.

Die spezifischen Kosten pro Parkplatz werden durch das Terrassenparken nahezu verdoppelt.

Die Verkehrsströme der ebenerdigen Stellplatzanlage lassen sich auf einer Ebene leichter organisieren als auf zwei (oder mehreren) Ebenen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass nur eine Zufahrt zur Andreas-Stihl-Straße gewünscht und dort der Lkw-Verkehr beachtet werden muss.

**Variante 10.1 Stellplatzanlage östlich des Betriebsgeländes in Ost-West-Ausdehnung ( siehe Variante 10)**

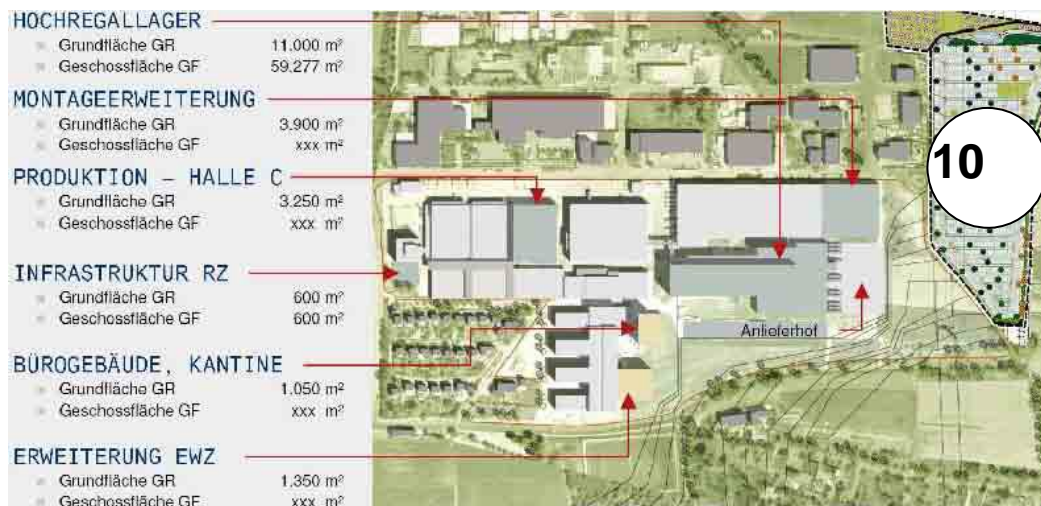
Auszug aus dem Protokoll zum Scopingtermin am 11.03.2009 im Landratsamt in Waiblingen

3	<p><u>Landwirtschaft:</u> Plangebiet liegt vollständig in der Vorrangflur Stufe 1. 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 eingreift. Die Stellplätze sollten kompakter an das Gewerbegebiet anschließen und den

städtebaulichen Zusammenhang wahren. Außerdem sollte der Schwerpunkt auf die Wendefläche der Andreas-Stihl-Straße gelegt werden, um die südliche Straße nicht weiter zu belasten.

### Variante 10.2: ebenerdige Stellplätze komplett unter den Hochspannungsleitungen



Diese Variante wurde gewählt (erster Bebauungsplanentwurf), 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, welche 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.

## **Variante 11: Tiefgarage östlich des bestehenden Betriebsgeländes**

( gemäß der Variantenuntersuchung des Büros Bolz und Partner)

Es wurden im Vorfeld des Thema „Tiefgarage im Planbereich“ mehrere Lösungsvarianten betrachtet. Dargestellt ist hier folgende Alternative: Es wird von einer Tiefgarage ausgegangen, welche quer zum Hang angeordnet ist und eine maximale Breite von ca. 88 m aufweist. Mit einer angenommenen erforderlichen Bruttogrundfläche von 26 m<sup>2</sup> pro Stellplatz sind zur Errichtung von 917 Stellplätzen ca. 24.000 m<sup>2</sup> Bruttogrundfläche nötig. Bei 5-geschossiger Ausführung wäre eine Gesamthöhe von ca. 15 m notwendig,

Bei 4-geschossiger Ausführung würde sich die Gesamthöhe auf ca. 12 m reduzieren.

Bei 3-geschossiger Ausführung ergäbe sich eine Gesamthöhe von ca. 9 m. Analog zur Reduzierung der Höhe wären die Breitenabmessungen jeweils größer.

(Die dargestellten Varianten beziehen sich noch auf den Planungsstand der reinen Stellplatzverlagerung vom bestehenden Betriebsgelände in den östlichen Außenbereich ohne Deckung des Mehrbedarfs für die nachfolgend entstandene geplante Werkserweiterung.)

Für die untersuchte Tiefgaragenvariante mit mechanischer Belüftung würden sich Gesamtkosten von ca. 20,0 Mio ergeben.

Eine Tiefgaragenlösung hätte zwar einen deutlich minimierten Flächenverbrauch zur Folge. Trotz guter Einpassung in den Hang stellt eine Tiefgaragenlösung eine stärkere und zwar negative Beeinflussung des Landschaftsbildes dar. Auch würde sich die Bebauung noch weiter in den Außenbereich verlagern, da die Tiefgarage quer zum Hang in den Breitenabmessungen mehr aus der Baustruktur herausragt als eine Anlage längs zum Hang. Letztere wäre städtebaulich überhaupt nicht vertretbar, da sie sehr stark aus dem Hang herausragen würde, wenn nicht eine technisch und wirtschaftlich sehr unverhältnismäßig aufwändige Lösung gebaut werden würde. Die spezifischen Kosten pro Parkplatz wären schon bei der hier untersuchten Variante mindestens 6 mal so hoch wie bei einer rein ebenerdigen Lösung.

Fazit der Variantenuntersuchung:

Die Fläche im Osten des bestehenden Werkes 2 ist die einzige Reservefläche, welche als Ergebnis der Variantenuntersuchung als vorzugswürdig erscheint. Eine reine Tiefgaragenlösung auf diesem Gelände scheidet aus den oben dargestellten Gründen aus. Die Kombinationsvariante aus Tiefgarage und Ebenerdigkeit, hier als Terrassenparker benannt, erscheint vorzugswürdig.

Die geplante Parkierungsanlage soll in zwei Bauabschnitten realisiert werden. Im ersten Bauabschnitt werden ca. 959 Stellplätze im nördlichen Bereich des Geländes entstehen. Von diesen 959 Stellplätzen werden ca. 578 Stellplätze durch 4 offene Parkdecks mit jeweils 2 Ebenen geschaffen, deren untere Ebene sich jeweils in die natürliche Geländemorphologie einschiebt.

Die südliche Teilfläche mit ca. 181 Stellplätzen entsteht erst bei der 2. Ausbaustufe der Erweiterung des Entwicklungszentrums und der Montagehalle. Die Fläche kann in der Interimszeit weiterhin der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt und landwirtschaftlich genutzt werden.

Diese Unterteilung in zwei Bauabschnitten wird im Bebauungsplan textlich festgesetzt.

Die betrieblichen Belange der Landwirtschaft wurden überprüft. Eine zusätzliche Verbesserungsmöglichkeit gegenüber der Aufteilung in zwei Bauabschnitte ergab sich nicht. Eine betriebliche Beeinträchtigung oder gar Existenzgefährdung einzelner Betriebe drängt sich nicht auf, ist nicht ersichtlich und wurde nicht geltend gemacht.

## **5. Verkehrserschließung und ruhender Verkehr**

Im Plangebiet „Brücklesäcker IV - Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“ werden Stellplatzflächen für die entfallenden Stellplätze im angrenzenden Werksgelände und für den Mehrbedarf durch die zweistufige Erweiterungsplanung der Firma Stihl ausgewiesen. Es sollen ca. 1.140 Stellplätze in zwei Bauabschnitten hergestellt werden, welche über eine Ein- und Ausfahrt an der Andreas-Stihl-Straße erschlossen werden. Davon werden ca. 578 Stellplätze im mittleren Bereich als „terrassiertes Parken“ mittels 4 offenen Parkdecks mit jeweils 2 Ebenen geschaffen.

Die Erschließungsstraße der Parkierungsanlage mündet in die Kreisstraße K 1909 (Neustadter Hauptstraße), welche eine Verteilerfunktion in das weitere übergeordnete Verkehrsnetz übernimmt.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren wurde die Leistungsfähigkeit der Erschließung aus verkehrstechnischer Sicht gutachterlich nachgewiesen.

Als erstes wurde von der Planungsgesellschaft Mörgenthaler Ingenieure das Gutachten „Stadt Waiblingen Bebauungsplan Entwicklungszentrum - Gewerbegebiet Brücklesäcker IV - Verkehrsuntersuchung 2012“ vom 21.06.2012 ausgearbeitet.

Aufgrund der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren „Brücklesäcker IV – Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“ wurde die

Fernwirkung der zusätzlichen Verkehrslärmbelastung durch das geplante Vorhaben (Stellplatzverlagerung und Erweiterungsplanungen) prognostisch untersucht. Grundlage für diese Schalluntersuchungen, welche vom TÜV Süd durchgeführt wurden, sind aktuelle Verkehrszählungen vom Oktober 2012 und entsprechende Verkehrsprognosen.

Dafür hat die Planungsgesellschaft Mörgenthaler Ingenieure das o.g. Verkehrsgutachten ergänzt durch die beiden Gutachten „Bebauungsplan Entwicklungszentrum- GE Brücklesäcker IV“ (Stihl AG – Erweiterung Werk 2) Verkehrsuntersuchung 2012 Anpassung Bebauungspläne – **Erbachhofstraße für gesamtem PKW-Verkehr offen**“ vom 06.12.2012 und „Bebauungsplan Entwicklungszentrum- GE Brücklesäcker IV“ (Stihl AG – Erweiterung Werk 2) Verkehrsuntersuchung 2012 Anpassung Bebauungspläne – **Erbachhofstraße für Anliegerverkehr offen**“ vom 06.12.2012 . Es wurden diese beiden Verkehrsszenarien genauer untersucht, da man unterschiedliche Grundlagen für mögliche Lösungsansätze der Verkehrslärmproblematik schaffen wollte. In den Verkehrsgutachten werden genaue Informationen zum zeitlichen Verkehrsaufkommen über die Neustadter Straße, Andreas-Stihl-Straße und die Erbachhofstraße gegeben. Die Gutachten basieren auf einer im Oktober 2012 durchgeführten Verkehrserhebung an fünf Knotenpunkten und einer Kennzeichenerhebung des Kfz-Verkehrs an 3 Querschnitten des Parkplatzes Stihl und des Schäriswegs in Richtung Erbachhof.

Über die Darstellung des Verkehrsaufkommens im Istzustand hinaus wurden die Verkehrszustände in den Prognosejahren 2015 und 2020 untersucht. Ein weiteres Kapitel geht auf den Verkehr beim Erbachhof ein und unterscheidet dabei zwei Prognoseszenarien – einmal die Variante mit der Erbachhofstraße, welche für den gesamten Pkw-Verkehr offen ist, und einmal die Variante mit der Erbachhofstraße, welche nur für den Anliegerverkehr offen ist.

Die maßgeblichen betrieblichen Prognoseansätze der Firma Stihl für die Jahre ab 2015 (Zuwachs von 565 Mitarbeitern) und ab 2020 (zuzüglicher Zuwachs von 725 Mitarbeitern), welche den Verkehrsberechnungen bereits im ersten Verkehrsgutachten vom 21.06.2012 zu Grunde lagen, wurden für die beiden neuen Verkehrsgutachten vom 06.12.2012 beibehalten. Auch an den folgenden weiteren Grundlagen der Gutachtenerstellung wurde inhaltlich nichts verändert:

- Die Lkw-Verkehrsverteilung ist 2/3 über Hohenacker und 1/3 über Waiblingen.
- Der Zuwachs beim Pkw-Verkehr ist von 2012 bis 2015 rd. 1.030 Pkw-Fahrten/Tag (siehe Verkehrskonzept der Stihl AG vom 01.06.2012) und beim Lkw-Verkehr rd. 100 Lkw-Fahrten/Tag.  
Der Zuwachs beim Pkw-Verkehr ist von 2012 bis 2020 rd. 2.150 Pkw-Fahrten/Tag

(siehe Verkehrskonzept der Stihl AG vom 01.06.2012) und beim Lkw-Verkehr rd. 200 Lkw-Fahrten/Tag.

- Durch das auf FNP-Ebene als „geplante gewerbliche Baufläche“ vorgesehene Areal „Brücklesäcker-Nord“ entstehen zusätzlich 126 Kfz/Tag, die dem Verkehrsaufkommen auf der Andreas-Stihl-Straße ebenso zugeschlagen wurden.
- Ebenfalls dazu geschlagen wird die Prognose des Verkehrs auf dem Straßennetz von Waiblingen (Neustadter Hauptstraße) mit dem Zuwachsfaktor aus der VU Waiblingen bis 2015 um 6,5% und bis 2020 um 13%.

Durch die aktuellen Verkehrsgutachten wird nachgewiesen, dass aus verkehrsplanerischer Sicht dem geplanten Erweiterungsvorhaben der Firma Stihl nichts entgegensteht und dass in beiden Prognosehorizonten 2015 und 2020 der Knoten Andreas-Stihl-Straße / Neustadter Hauptstraße mit einem stabilen Verkehrszustand mit der Gesamtqualitätsstufe B bzw. C rechnerisch leistungsfähig ist. Zur weiteren Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens empfiehlt der Gutachter die Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens von der Neustadter Straße in die Andreas-Stihl-Straße.

Die durchgeführte Kennzeichenerhebung zeigt, dass sich das Pkw-Aufkommen der Firmenmitarbeiter im Schnitt über den Tag verteilt wie folgt darstellt:

46% fahren über die Andreas-Stihl-Straße, 24% fahren über den Schärisweg und 30% fahren über den Erbachhof, wobei der Anteil des Firmenverkehrs durch den Erbachhof mittags 36 %, nachmittags 17% und nachts 50% beträgt.

Es zeigt sich auch, dass neben dem Stihl-Verkehr noch anderer Kfz-Verkehr zwischen der B14 und dem Gewerbegebiet sowie Neustadt und anderen regionalen Zielen (Durchgangsverkehr) maßgeblich ist.

In den Verkehrsgutachten vom 06.12.2012 wurden folgende Ergebnisse ermittelt:  
Szenario "Erbachhofstraße für gesamten PKW-Verkehr offen"

Für die Neustadter Straße zwischen Knoten Andreas-Stihl-Str. und Knoten Schärisweg ergeben sich Hauptverkehrszeiten morgens zwischen 6:30 und 8:00 Uhr, weitere Spitzen zwischen 13:30 und 14:30 Uhr sowie zwischen 16:00 und 17:00 Uhr. Das Tages-Kfz-Aufkommen beträgt im Ist-Zustand rund 13.200 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von ca. 5,2%. Für das Prognosejahr 2020 werden einschließlich des planungsbedingten Mehrverkehrs 15.500 Kfz/24 h vorausgesehen.

Für die Andreas-Stihl-Str. am Knoten vor der Liststraße ergeben sich Hauptverkehrszeiten morgens zwischen 5:30 und 7:30 Uhr, weitere Spitzen zwischen 13:45 und 14:45 Uhr sowie zwischen 16:15 und 17:15 Uhr. Das Tages-Kfz-Aufkommen beträgt im Ist-Zustand

rund 3.750 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von ca. 11,1 %. Für das Prognosejahr 2020 werden unter Berücksichtigung des planungsbedingten Mehrverkehrs 5.050 Kfz/24 h vorausgesehen.

Auf dem Schärisweg beträgt im Ist-Zustand der hochgerechnete Kfz-Verkehr rund 1.900 Kfz/24 h. Für das Prognosejahr 2020 werden unter Berücksichtigung des planungsbedingten Mehrverkehrs 2.600 Kfz/24 h vorausgesehen.

Am Erbachhof liegen Verkehrsspitzen morgens zwischen 5:30 und 7:30 Uhr, weitere Spitzen zwischen 14:00 und 15:00 Uhr, zwischen 16:30 und 18:00 Uhr sowie nachts zwischen 22:30 und 23:30 Uhr. Das Tages-Kfz-Aufkommen beträgt im Ist-Zustand rund 3.850 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von rund 1%. Der Stihl-Anteil daran beträgt zu den Schichtwechseln mittags 36%, nachmittags 17% und nachts 50%. Für das Prognosejahr 2020 werden bei Berücksichtigung des planungsbedingten Mehrverkehrs 4.700 Kfz/24 h vorausgesehen.

Für das Szenario „Erbachhofstraße für gesamten Pkw-Verkehr offen“ wurden im Verkehrsgutachten vom 06.12.2012 folgende Ergebnisse ermittelt: Nach dieser Verteilung fahren im Prognosejahr 2020 rd. 15.500 Kfz/d auf der Neustadter Hauptstraße, rd. 5.050 Kfz/d auf der Andreas-Stihl-Straße, rd. 2.600 Kfz/d auf dem Schärisweg, rd. 4.550 auf der Klinglestalstraße und rd. 4.700 Kfz/d auf der Erbachhofstraße.

Für das Szenario "Erbachhofstraße für Anliegerverkehr offen" wurden im Verkehrsgutachten vom 06.12.2012 folgende Ergebnisse ermittelt:

Für die Neustadter Straße zwischen Knoten Andreas-Stihl-Str. und Knoten Schärisweg ergeben sich (S. 13) für das Prognosejahr 2020 unter Berücksichtigung des planungsbedingten Mehrverkehrs 15.900 Kfz/24 h (+ 400 mehr als bei Szenario „Erbachhof offen für gesamten PKW-Verkehr“ ).

Für die Andreas-Stihl-Str. am Knoten vor der Liststraße ergeben sich für 2020 unter Berücksichtigung des planungsbedingten Mehrverkehrs 5.600 Kfz/24 h (+ 550 mehr als bei Szenario „Erbachhof offen für gesamten PKW-Verkehr“).

Auf dem Schärisweg ergeben sich für 2020 unter Berücksichtigung des planungsbedingten Mehrverkehrs 2.900 Kfz/24 h (+300 mehr als bei Szenario „Erbachhof offen für gesamten PKW-Verkehr“ ).

Am Erbachhof ergeben sich für 2020 unter Berücksichtigung des planungsbedingten Mehrverkehrs 500 Kfz/24 h ( -4.200 weniger als bei Szenario „Erbachhof offen für gesamten PKW-Verkehr“).

## **6. Belange des Immissionsschutzes**

### **6.1 Schallgutachten Parkierungsanlage**

Als erstes wurde die Verträglichkeit der Nutzung der Parkierungsanlage als solche untersucht.

Des Weiteren wurde die Fernwirkung des zu erwartenden Verkehrslärms in seiner Wirkung außerhalb des Plangebietes auf die umliegenden Gebiete untersucht. Es wurde vom TÜV Süd die „Schallimmissionsprognose im Rahmen des Bebauungsplans für den neuen Parkplatz im Werk D2 der Andreas Stihl AG & Co KG in Waiblingen“ vom 14.06.2012 erstellt, welche zu folgendem Ergebnis kommt: Die Tagesorientierungswerte für Gewerbegebiet der DIN 18005 Schallschutz für den Städtebau werden eingehalten.

Die Nachtorientierungswerte von 50 dB(A) der DIN 18005 Schallschutz für den Städtebau werden um 23.00 Uhr bei Abfahrt der Spätschicht um ca. 2 dB(A) überschritten.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiet werden tags und nachts eingehalten. Im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV wären keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Da es aber nur eines geringen Aufwands bedarf, durch organisatorische Maßnahmen hier noch Verbesserungen zu erzielen, erschien es im Rahmen der Abwägung angemessen, diese zu ergreifen. Als aktive Lärmschutzmaßnahme – vor allem gegenüber bestehenden Betriebswohnungen im Gewerbegebiet - wäre dagegen eine ca. 4 m hohe Lärmschutzwand notwendig, welche aus städtebaulichen Gründen nicht realisierbar ist.

Um die Einhaltung der Richtwerte nach der DIN 18005 zu gewährleisten, wird stattdessen dafür gesorgt und planungsrechtlich festgesetzt, dass die weniger Lärm emittierenden „unterirdischen“ Stellplätze für die Firmenmitarbeiter der Spätschicht reserviert werden bzw. von diesen zu nutzen sind.

### **6.2 Schallgutachten über die Fernwirkung des Verkehrslärms durch die geplanten Erweiterungsvorhaben**

Aus den beabsichtigten Planungen der Firma Andreas Stihl AG & Co KG folgt eine erhöhte Inanspruchnahme des bestehenden Verkehrsnetzes, insbesondere der Neustadter Hauptstraße, der Straße durch den Erbachhof und des Schäriswegs. Aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen resultiert eine erhöhte Verkehrslärmbelastung für die anliegenden Grundstücke entlang dieser Straßentrassen. Die Straße über den



Erbachhof ist eine "Abkürzung" zur Bundesstraße B 14. An der Neustadter Hauptstraße und in dem an die Neustadter Hauptstraße angrenzenden Teil des Schäriswegs befinden sich ausgewiesene bzw. faktische Wohngebiete.

#### 6.2.1 Beschreibung der betroffenen Straßenzüge

An das Plangebiet unmittelbar angrenzende Straßen sind im Norden die Andreas-Stihl-Straße, die Wankelstraße und die Boschstraße. Alle drei Straßen liegen im Gewerbegebiet; sie nehmen heute schon heute schon viel Verkehr auf und fungieren als Erschließungsstraßen für das Gewerbegebiet. Der befestigte Weg Erbachacker mündet als Verlängerung derselben in die Straße Schärisweg, grenzt an einer Seite an das Gewerbegebiet Brücklesäcker und an der anderen Seite an unbeplanten Außenbereich. Er dient zugleich als möglicher „Überlauf“ für die Erschließung des neu geplanten Mitarbeiterparkplatzes. Die Straße Schärisweg grenzt an der einen Seite an das Gewerbegebiet, hier an das Betriebsgelände des Erweiterungsvorhabens, und auf der anderen Seite an unbeplanten Außenbereich, in welchem sich Aussiedlerhofnutzung befindet. Der Schärisweg ist eine Gemeindeverbindungsstraße und dient als Erschließungsstraße für den Weiler Erbachhof.

Vom Plangebiet entfernt liegende Straßen, die voraussichtlich planbedingten Mehrverkehr aufnehmen werden, sind:

Die Neustadter Hauptstraße ist eine Ortsdurchfahrtsstraße und grenzt im Ortskern überwiegend an planungsrechtlich ausgewiesene und faktische Wohnbebauung ( z.B. die Hirschlaufsiedlung) an. Teilweise grenzt die Ortsdurchfahrtsstraße an das Gewerbegebiet Brücklesäcker und an ein Sportgebiet an; es handelt sich um eine Haupteerschließungsstraße, welche heute schon stark mit Verkehr belastet ist. Sie ist für überörtlichen Verkehr bestimmt (K1909). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im detailliert untersuchten Bereich des Straßenabschnittes 50 km/h.

Die Straße Schärisweg grenzt an faktisches Wohngebiet, Sportgebiet und Gewerbegebiet an. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Andreas-Stihl-Straße liegt im Gewerbegebiet Brücklesäcker (s.o.). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Klinglestalstraße ist einseitig bebaut mit planungsrechtlich ausgewiesenem Allgemeinem und Reinem Wohngebiet. Sie ist eine Gemeindeverbindungsstraße und eine Erschließungsstraße für den Weiler Kleinhegnach. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Die Straße durch den Erbachhof liegt im faktischen Dorf- und Mischgebiet. Die kleine schmale Straße erschließt den Erbachhof; sie ist als Gemeindeverbindungsstraße klassifiziert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

### 6.2.2 Standort-Variantenuntersuchung

Im Rahmen der beiden genannten Bebauungsplanverfahren sind u.a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB zu berücksichtigen. Schädliche Umwelteinwirkungen sind bei der Planung nach Möglichkeit zu vermeiden, was auch einen öffentlichen Belang darstellt, welcher mit den anderen öffentlichen und privaten Belangen gegeneinander und untereinander abgewogen werden muss. Auch das Interesse von Eigentümern außerhalb des Plangebiets, von zusätzlichem Verkehrslärm verschont zu bleiben, stellt einen abwägungsbeachtlichen Belang dar.

Am Beginn der planerischen Abwägung stellt sich die Frage, ob der immissionsbedingte Konflikt durch die Planung von Alternativen vermeidbar ist. Dazu wurde geprüft, ob und welche räumlichen Alternativlösungen zur vorliegenden Erweiterungsplanung möglich sind, um die vorhabenbedingten Verkehrslärmauswirkungen auf die bestehenden Gebiete so gering wie möglich zu halten. Als Untersuchung einer großräumigeren Lösung im Sinne einer Umgehungstrasse gab es ein Gutachten „Ostumfahrung Hohenacker/Neustadt 2008“ des Büros Mörgenthaler Ingenieure. Für eine Umgehung Neustadts kann eine gesamthafte Lösung in einem anderen Planungsverfahren gesucht werden. Mögliche Trassenvarianten als Umgehungstrassen sind schwer umsetzbar, da sie entweder durch Naturschutzgebiete führen oder teilweise über Fremdgemarkungen geführt werden müssen. Als kurzfristige Lösungsansätze scheiden sie deshalb aus.

Varianten zu dem Vorhaben dagegen wurden in der Standortabwägung im Rahmen der Prüfung der Belange der Landwirtschaft im Kapitel 4 dieser Begründung dargestellt. Die im Kapitel 4 beschriebenen Standortvarianten 3 bis 10 befinden sich alle auf der Gemarkung Neustadt in räumlicher Nähe der vorliegenden Planung. Die Erschließungskonzepte dieser Alternativstandorte unterscheiden sich im Wesentlichen nicht von dem der vorliegenden Planungskonzeption, weshalb sich auch deren immissionsbedingte Auswirkungen nicht oder nur unwesentlich von denen der als vorzugswürdig weiterverfolgten Variante unterscheiden. Diese Alternativstandorte stellen deshalb aus Sicht des Immissionsschutzes keine besseren Lösungsansätze dar. Die in Alternative 1 dargestellten Standorte sind aus räumlichen städtebaulichen oder naturschutzrechtlichen

Gründen nicht umsetzbar und scheiden aus. Lediglich die Verlagerung der Erweiterungsvorhaben an andere Orte wie Ludwigsburg oder an Werksstandorte im Ausland würde die untersuchten Bereiche von der Verkehrslärmproblematik befreien. Dies wäre aber aus Sicht der Sicherung des Wirtschaftsstandortes sehr negativ und dem öffentlichen Belang der Wirtschaftsförderung und der Schaffung neuer Arbeitsplätze bzw. langfristigen Sicherung der bestehenden Arbeitsplätze würde nicht genügend Rechnung getragen.

Aus den oben genannten Gründen und in Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange erscheint die vorliegende Planungsvariante als die Vorzugswürdigste.

### 6.2.3 Abwägungsgrundlagen

Aufgrund der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Bebauungsplanverfahren „Brücklesäcker IV – Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“ wurde die Fernwirkung der zusätzlich zu erwartenden Verkehrslärmbelastung durch das geplante Erweiterungsvorhaben der Firma Stihl auf die umliegenden Gebiete in den Gutachten: „Schallgutachten über die zu erwartende Fernwirkung des Verkehrs durch den Bebauungsplan Brücklesäcker IV – Erweiterung Ost Teil 1: umliegende Gebiete“ und „Schallgutachten über die Fernwirkung des Verkehrs durch den Bebauungsplan Brücklesäcker IV – Erweiterung Ost Teil 2: Erbachhof“ des TÜV Süd vom 28.02.2013 prognostisch untersucht. Hier wurden die durch das gesamte Erweiterungsvorhaben erwartete Lärmsituation mit Pkw- und LKW-Mehrverkehr des geplanten Entwicklungs- und Logistik-Zentrums und der bestehende und der zu erwartende Gewerbelärm des 1. und 2. Bauabschnittes betrachtet. Dabei wurden die Vorbelastung, die vorhabenbedingte Lärmzunahme und der anzunehmende "Endzustand" ermittelt und die Bestandssituation, der "Prognosenufall" (also die Situation im Prognosehorizont, hier 2020, ohne das Vorhaben) und der Prognosehorizont mit dem Vorhaben ("Endzustand") unterschieden. Hierzu wurde die bestehende Lärmsituation an den Häusern entlang der Neustadter Hauptstraße, der Andreas-Stihl-Straße, dem Schärisweg, der Klinglestalstraße und des Erbachhofs ermittelt. Auf Grundlage des erwarteten Verkehrsaufkommens durch die Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co KG und die erwartete allgemeine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2020 wurden die zukünftigen Schallimmissionen durch die Straßen prognostiziert. Die bestehenden und zukünftigen Schallimmissionspegel wurden den für Fernwirkungen nicht unmittelbar geltenden Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für ein Wohngebiet, bzw. mit den als Orientierungsmaßstab für gesunde Wohn-

und Arbeitsverhältnisse anerkannten Immissionsgrenzwerten für ein Kern-, Dorf-, Mischgebiet und für ein Gewerbegebiet sowie den in der Rechtsprechung allgemein als Beginn einer Gesundheitsgefährdung angesehenen Werten gegenüber gestellt. Es handelt sich im Wesentlichen um eine auch planbedingte Verkehrserhöhung auf bereits vorhandenen (Zubringer-) Straßen. Eine unmittelbare Anwendung der 16. BImSchV scheidet deswegen aus. Für die Abwägung bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung: Werden die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte eingehalten, sind in angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse (vgl. § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BauGB a.F./§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB n.F.) regelmäßig gewahrt und vermittelt das Abwägungsgebot keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen.

Auch wenn die 16. BImSchV vorliegend tatbestandlich nicht eingreift, bietet sie doch eine Orientierung für die Abwägung, weil sie der gesetzgeberischen Wertung Rechnung trägt, dass Dorf- und Mischgebiete neben der Unterbringung von (nicht wesentlich) störenden Gewerbebetrieben auch dem Wohnen dienen und die hierauf zugeschnittenen Immissionsgrenzwerte für den Regelfall gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. September 1999 BVerwG 4 C 6.98 BVerwGE 109, 314 ).

In den für die Fernwirkung der Verkehrslärmbelastung relevanten Bereichen der Verkehrslärmbelastung entlang der Neustadter Hauptstraße sind neben Gewerbegebieten überwiegend Wohngebiete ausgewiesen bzw. tatsächlich vorhanden, weshalb in einem ersten Schritt zwar die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete analysiert wurden. In einem zweiten Schritt wurden die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete herangezogen. Die Betrachtung nach der DIN 18005 erfolgte zur zusätzlichen Orientierung für die Abwägung.

Unter Abwägung aller öffentlichen (z.B. bereits bestehende hohe Vorbelastung entlang der Ortsdurchfahrtsstraße, öffentliches Interesse an Verkehrswegen) und privaten (z.B. Nutzung des Eigentums durch Lärmbetroffene; Erweiterungsabsicht des Investors) Belange ist es hier sachgerecht, sich bei der Abwägung der vorhabenbedingten Mehrverlärmung an den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Mischgebiete/Dorfgebiete als nach der Rechtsprechung anerkanntem Gradmesser für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu orientieren. Für vorhabenbedingte Lärmerhöhungen spielt dabei auch die Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs eine Rolle, die frühestens ab 1 dB(A), häufig aber erst bei 2 bis 3 dB(A) Differenz gesehen wird.

In einem dritten Schritt ist die in der Rechtsprechung anerkannte Grenze des Gesundheitsschutzes zu beachten. Dabei gelten aus dem Grundrechtsschutz des Rechts auf körperliche Unversehrtheit des Art. 2 Abs. 2 GG besondere Maßgaben für den Fall, dass eine gesundheitsgefährdende Verlärmung schon vorliegt oder vorhabenbedingt erreicht wird. Diese Schwelle wird meist bei einer Dauerlärmbelastung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzt (vgl. BVerwG, Beschl. v. 08.09.2004 - 4 B 42.04 – Juris, vgl. BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 - 4 A 5.04 - NuR 2005, 526, 530; und BVerwG, Urteil vom 13.05.2009- 9 A 72.07- NVwZ 2009, 1498). Es ist dabei auch zu beachten, dass im Fall, dass der Bereich der Gesundheitsgefährdung aufgrund der hinzukommenden Lärmquelle oder schon durch die Vorbelastung erreicht ist, jede (auch noch so geringe) Lärmzunahme relevant ist. Die bestehende Vorbelastung und die zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfen nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. (vgl. BVerwG Urteil vom 11.01.2001- 4 A 13.99 -, BauR 2001, 900 und Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 9.95 -, BVerwGE 101, 1.)

#### 6.2.4 Erhöhte Zumutbarkeit von Lärm für Außenwohnbereiche

Des Weiteren ist in die Abwägung einzustellen, dass es für Grundstücksaußenbereiche und Außenwohnbereiche eine generell höhere Lärmerwartung gibt, im untersuchten Bereich gerade an einer stark befahrenen Durchgangsstraße wie der Neustadter Hauptstraße, an der seit Jahrzehnten eine starke Verkehrsbelastung besteht; zudem ist zeitlich der Aufenthalt an diesen Bereichen häufig auf Zeiten mit weniger starkem Verkehrsaufkommen begrenzt. Die Zumutbarkeit von Lärm für Außenwohnbereiche konnte damit im Rahmen der Abwägung als höher angesehen werden.

Die der Abwägung der lärmbezogenen Fernwirkungen des Vorhabens zugrunde liegenden Berechnungen wurden einzeln für jedes Gebäude entlang der genannten Straßen und stockwerksweise sowie unterschieden nach Tag- und Nachtzeitraum durchgeführt.

Auf der Gemarkung Neustadt wurden 92, im Erbachhof 13 Immissionsorte untersucht.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Verkehrslärmprognosen dargestellt:

#### 6.2.5 Bereich Erbachhof

Es wurden 13 Immissionsorte untersucht. Es wurde nach den beiden

Verkehrsführungsvarianten Erbachhof offen für den **allgemeinen PkW-Verkehr** und

Erbachhof offen für den **Anliegerverkehr** unterschieden

### 6.2.5.1 Variante Erbachhof offen für den allgemeinen PkV-Verkehr

- Istzustand 2012  
Die Anlagen E 2-3-1 bis -2 zeigen für die Immissionspunkte im Erbachhof einen Vergleich der tatsächlichen Beurteilungspegel mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete im Ist-Zustand 2012. Tags und nachts werden die Werte allesamt, teilweise aber nur knapp um -1 dB(A), unterschritten. Erst recht werden gemäß Anlagen E 2- 4-1 bis -2 im Ist-Zustand 2012 die Werte für Gesundheitsgefährdung unterschritten.
- Nullprognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung)  
Die Anlagen E 4-2-1 zeigen die Prognose 2020 mit Erbachhof offen ohne das Vorhaben, die Anlagen E 4-3-1 bis -2 sodann den Vergleich der Beurteilungspegel dieses Szenarios mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete, die nirgends erreicht oder überschritten werden. Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden deutlich unterschritten.
- Prognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung + vorhabenbedingter Anteil)  
Der Vergleich der Beurteilungspegel nach der Prognose 2020 bei geöffnetem Erbachhof mit Vorhaben mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete in den Anlagen E 3-1-3-1 bis -2 zeigt, dass diese nicht überschritten, aber am Erbachhof 17 im EG, am Erbachhof 20/2 im EG und 1. OG, am Erbachhof 20/1 im EG und ersten OG jeweils erreicht werden. Gesundheitsgefährdende Werte werden in diesem Szenario nach den Anlagen E 3-1-4-1 bis -2 nirgends erreicht oder überschritten. Bleibt der Erbachhof geöffnet, ergibt sich die vorhabenbedingte Lärmzunahme aus dem Vergleich der Anlage E 5-1-1 mit Anlage E 6-1-1, dargestellt in Anlage E 7-1-1. Sie zeigt, dass die vorhabenbedingte Lärmzunahme tags und nachts jeweils zwischen 0,6 und 0,7 dB (A) beträgt und damit deutlich unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt.

### 6.2.5.2 Variante Erbachhof offen für den Anliegerverkehr

- Nullprognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung)  
Bleibt der Erbachhof geschlossen, liegen die Beurteilungspegel in der Nullprognose 2020 (ohne das Vorhaben) gemäß der Anlagen E 3-2-2-1 und E 3-2-3-1 bis -2 weit,

mindestens 12 dB(A) tags und 10 dB(A) nachts, unter den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete tags und nachts. Dementsprechend ist der Abstand zu gesundheitsgefährdenden Lärmwerten nach den Anlagen E 3-2-4-1 bis -2 noch größer. Es ergeben sich im Prognoseszenario erhebliche Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand um 9 dB(A).

- Prognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung + vorhabenbedingter Anteil)  
Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Dorfgebiet sind unterschritten.  
Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden deutlich unterschritten.  
Aufgrund der Sperrung des Erbachhofs für den Durchfahrtverkehr ergeben sich für die Prognose 2020 bei geschlossenem Erbachhof mit Vorhaben gegenüber dem Prognose-Nullfall keine vorhabenbedingten Lärmzunahmen.

#### 6.2.5.3 Variantenvergleich Erbachhof offen für allgemeinen PkV-Verkehr/Erbachhof offen für Anliegerverkehr

Aus den geschilderten Berechnungen wird folgendes Zwischenfazit gezogen:

Die Prognoseergebnisse bilden die Grundlage dafür, dass im Rahmen einer dem Gemeinderat zustehenden Abwägung insbesondere aufgrund der Tatsache, dass an der hoch belasteten Neustadter Hauptstraße gewisse Verbesserungen gegenüber dem Szenario mit geschlossenem Erbachhof eintreten (siehe folgende Ausführungen unter 6.2.6), das Offenbleiben des Erbachhofs zumutbar erscheint. Die Schließung des Erbachhofs würde vorhabenunabhängig zwar eine starke Verbesserung für die Bewohner des Erbachhofs bringen, aber die Situation in schon heute erheblich stärker belasteten Straßenzügen im Ortskern von Neustadt verschlechtern, insbesondere an bestimmten Immissionsorten erstmalig vorhabenbedingt die Schwelle der Gesundheitsgefahr erreichen lassen. Des Weiteren ist zu bedenken, dass an der Ortsdurchfahrtsstraße weitaus mehr Immissionsorte von den Verkehrslärmbelastungen betroffen sind als im Weiler Erbachhof.

Dabei ist sich die Abwägung der Tatsache bewusst, dass für den Erbachhof eine vorhabenbedingte Lärmzunahme tags und nachts eintritt und dies einen Nachteil für die Immissionsorte am Erbachhof darstellt. Würde man den Erbachhof schließen, gäbe es keine vorhabenbedingte Lärmzunahme mehr dort. Die vorhabenbedingte Lärmzunahme liegt dabei maximal aber lediglich bei 0,7 dB(A) und damit weit unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Zugleich ist auch maßgeblich, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Dorf-, Misch- und Kerngebiete als nach der

Rechtsprechung anerkannter Gradmesser für gesunde Wohnverhältnisse nicht überschritten werden. Aus den vorgenannten Gründen erscheint die **Variante Erbachhof offen für den allgemeinen PkW-Verkehr** in der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange als **vorzugswürdig**.

## 6.2.6 Umliegende Gebiete in Waiblingen-Neustadt

### 6.2.6.1 Neustadter Hauptstraße:

#### 6.2.6.1.1 Unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr

Tabellarisch stellt sich die Situation entlang der Neustadter Hauptstraße wie folgt dar.

Die Gegenüberstellung der prognostizierten Immissionen mit den – für die Fernwirkung nicht unmittelbar geltenden – Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für die tatsächlich ausgewiesenen und faktisch vorhandenen Gebiete erfolgt in den Anlagen.

Hier dargestellt ist nur die Gegenüberstellung mit den gesunde Wohnverhältnisse regelmäßig währenden Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Dorf-/Mischgebiete:

Straße	Istzustand 2012 Anlage B-2-6		Nullprognose 2020 Erbachhof offen Anlage B-4-1-5			Prognose 2020 mit Stihl Erbachhof offen Anlage B-3-1-7 Stihl Anteil Anlage B-5-1			Prognose 2020 mit Stihl Erbachhof geschlossen Anlage B-3-2-7 Stihl Anteil Anlage B-5-2		
	tags	nachts	tags	nachts	70 / 60 d(B)A	tags	nachts	70 / 60 d(B)A	tags	nachts	70 / 60 d(B)A
<b>Neustadter Hauptstr</b>	- 4 bis Ü + 4	- 3 bis Ü + 6	- 4 bis Ü + 4	- 2 bis Ü + 6	E	- 4 bis Ü + 5	-2 bis Ü + 7	X	-4 bis Ü + 5	-2 bis Ü + 7	X
<b>Stihl Anteil</b>						<b>0,11 bis 0,4</b>	<b>0,2 bis 0,4</b>		<b>0,21- 0,54</b>	<b>0,3- 0,51</b>	

E = Eingehalten, X = erreicht bzw. Überschreitung

- Istzustand ( nur Variante Erbachhof offen für den allgemeinen Pkw-Verkehr)



Schon im Istzustand werden an den Häusern entlang der Neustadter Hauptstraße die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Mischgebiet tags maximal bis zu 4 dB(A) und nachts bis maximal 6 dB(A) überschritten. (siehe Anlage B-2-6 des Gutachtens) Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten.

- Nullprognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung) für beide Erbachhofszenarien  
In der Nullprognose werden an den Häusern entlang der Neustadter Hauptstraße die Grenzwerte der 16.BImSchV für ein Mischgebiet tags maximal bis zu 4 dB(A) und nachts bis maximal 6 dB(A) überschritten. (siehe Anlage B-4-1-5 des Gutachtens) Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten.
- Prognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung + vorhabenbedingter Anteil) für beide Erbachhofszenarien:  
In der Prognose 2020 werden an den Häusern entlang der Neustadter Hauptstraße die Grenzwerte der 16.BImSchV für ein Mischgebiet tags maximal bis zu 5 dB(A) und nachts bis maximal 7 dB(A) überschritten (siehe Anlage B-3-1-7 und B-3-2-7 des Gutachtens). Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden teilweise erreicht. Dies wird weiter unten detailliert aufgeführt.

#### Vorhabenbedingte Lärmzunahme

Die vorhabenbedingte Lärmzunahme entlang der Neustadter Hauptstraße liegt bei offenem Erbachhof tags und nachts bei maximal 0,4 dB(A) (siehe Anlage B-5-1), bei geschlossenem Erbachhof tags und nachts bei maximal 0,51 dB(A) (siehe Anlage B-5-2).

#### 6.2.6.1.2 An der Schwelle der Gesundheitsgefahr

Im Folgenden sind tabellarisch Immissionsorte entlang der Neustadter Hauptstraße dargestellt, an welchen der Schwellenwert **vorhabenbedingt** erreicht bzw. überschritten wird.

Variante Erbachhof offen für den allgemeinen PkW-Verkehr:

Straße	Stockwerk	Istwert 2012	Nullprog- nose 2020	Anteil Stihl	Prognose 2020 (Allgemeine Verkehrszu-	Schwellen wert

			(Allgemeine Verkehrszunahme)		nahme plus Stihl)	
Heimgartenweg 6	<b>1. OG</b>	<b>59,40</b> <b>nachts</b>	<b>59,88</b> <b>nachts</b>	<b>0,2</b> <b>nachts</b>	<b>60,08</b> <b>nachts</b>	<b>60</b>

Variante Erbachhof offen für den Anliegerverkehr

<b>Straße</b>	<b>Stockwerk</b>	<b>Istwert 2012</b>	<b>Nullprognose 2020 (Allgemeine Verkehrszunahme)</b>	<b>Anteil Stihl</b>	<b>Prognose 2020 (Verkehrszunahme plus Stihl)</b>	<b>Schwellenwert</b>
Heimgartenweg 6	<b>1. OG</b>	<b>59,40</b> <b>nachts</b>	<b>59,88</b> <b>nachts</b>	<b>0,3</b> <b>nachts</b>	<b>60,18</b> <b>nachts</b>	<b>60</b>

Immissionsort 1031 (Heimgartenweg 6)

Am Immissionsort 1031 (Heimgartenweg 6, 1.OG) wird der gesundheitsgefährdende Wert für den Nachtzeitraum aufgerundet um 1 dB(A) überschritten. Die rechnerische Überschreitung des als gesundheitsgefährdend angesehenen Nachtzeitwertes beträgt bei offenem Erbachhof 0,08 dB(A) und bei geschlossenem Erbachhof 0,18 dB(A). Hier verschlechtert sich der Wert vorhabenbedingt bei der Variante Erbachhof offen von 59,88 dB(A) auf 60,08 dB(A) und für die Variante Erbachhof geschlossen von 59,88 dB(A) auf 60,18 dB(A). In allen anderen Fällen an anderen hier nicht dargestellten Immissionsorten wäre der Wert von 60 dB(A) nur durch Rundungen überhaupt erreicht.

### Abwägung

Zieht man in Betracht, dass die für Fernwirkungen nur entsprechend anzuwendenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV entlang der Neustadter Hauptstraße schon im Istzustand teilweise erheblich überschritten sind, so erscheint es aus rechtlicher Sicht als erforderlich und unter Berücksichtigung aller betroffenen privaten und öffentlichen Belange angezeigt, Lärmschutzmaßnahmen nur an dem Immissionsort vorzusehen, an welchem vorhabenbedingt die Schwelle der Gesundheitsgefahr erreicht bzw. überschritten wird:

Eingedenk der bereits vorhandenen hohen Verkehrslärmbelastung gerade entlang der Neustadter Hauptstraße ist es sachgerecht, im Wege der Abwägung Schallschutz

unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung nur dort zu gewähren, wo die Immissionsgrenzwerte für Dorf-, und Mischgebiete vorhabenbedingt im Prognosehorizont 2020 erstmals erreicht oder weiter um ein deutliches, in seiner Größenordnung in der Abwägung gebietsspezifisch festzulegendes Differenzmaß, überschritten werden. Zu diesem Zweck wird das maßgebliche Differenzmaß aus der Rechtsprechung zur Wahrnehmbarkeit von Lärmerhöhungen entnommen. Danach sind jedenfalls Pegelunterschiede von unter 1 dB(A) nicht wahrnehmbar (OVG Münster U. v. 13.03.2008 – 7 D 34/07. NE). Im bevorzugten Prognoseszenario (Erbachhof offen) liegt die vorhabenbedingte Lärmzunahme deutlich unterhalb dieser Schwelle. Bei der vorzugswürdigen Variante Erbachhof offen liegt entlang der Neustadter Hauptstraße die vorhabenbedingte Lärmzunahme bei max. 0,4 dB(A). Schallschutzmaßnahmen werden im Wege der Abwägung insoweit nicht als erforderlich angesehen.

Aus rechtlicher Sicht sind wegen der vorhabenbedingten Verkehrslärmerhöhung am Immissionsort 1031 (Heimgartenweg 6, 1.OG) aufgrund des Erreichens der Schwelle der Gesundheitsgefährdung Maßnahmen erforderlich. Aus städtebaulichen Gründen sind jedoch aktive Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere Lärmschutzwände entlang der Neustadter Hauptstraße, nicht vorzugswürdig. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzung) haben strenge Anforderungen und erscheinen nach Prüfung zudem nicht vorzugswürdig, da verschiedene Rechtsgebiete ineinandergreifen, diese nicht kongruent und dem kommunalen Regelungsrahmen rechtliche Grenzen gesetzt sind. So verbleibt als Lösungsvariante nur passiver Lärmschutz. Daher wird Schallschutz für alle Immissionsorte mit vorhabenbedingt im Prognosehorizont 2020 erstmals eintretender oder sich verschlechternder Gesundheitsgefährdung (= Pegel 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten) gewährleistet. Dabei sind entscheidend die exakt berechneten Werte ohne Rundungen. Der somit erforderliche Schallschutz ist durch die Firma Stihl als Vorhabensträger für das Gebäude **Heimgartenweg 6** zu leisten. Dort verschlechtert sich der Wert vorhabenbedingt bei der Variante Erbachhof offen von 59,88 dB(A) auf 60,08 dB(A) und für die Variante Erbachhof geschlossen von 59,88 dB(A) auf 60,18 dB(A). In allen anderen Fällen wäre der Wert von 60 dB(A) nur durch Rundungen überhaupt erreicht, weshalb für diese Bereiche Schallschutz im Wege der Abwägung nicht als erforderlich angesehen wird. Die passiven Lärmschutzmaßnahmen an besagtem Gebäude werden gutachterlich definiert und im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages deren Umsetzung festgelegt.

### 6.2.6.2 Andreas-Stihl-Straße:

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Gewerbegebiet

Straße	Istzustand 2012 Anlage B-2-6		Nullprognose 2020 Erbachhof offen Anlage B-4-1-5			Prognose 2020 mit Stihl Erbachhof offen Anlage B-3-1-7 Stihl Anteil Anlage B-5-1			Prognose 2020 mit Stihl Erbachhof geschlossen Anlage B-3-2-7 Stihl Anteil Anlage B-5-2		
	tags	nachts	tags	nachts	70/ 60	tags	nachts	70 /60	tags	nachts	70/ 60
Andreas-Stihl-Straße	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
Stihl Anteil						1,04 – 1,2	1,38– 1,7		1,33–1,5	1,31–1,6	

E = Eingehalten, X = erreicht bzw. Überschreitung

- Istzustand  
An den Betriebswohnungen im Gewerbegebiet werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Gewerbegebiet entlang der Neustadter Straße und der Andreas-Stihl-Straße deutlich unterschritten.  
Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten.
- Nullprognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung) für beide Szenarien  
Erbachhof offen und Erbachhof geschlossen:  
An den Betriebswohnungen im Gewerbegebiet werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Gewerbegebiet entlang der Neustadter Straße und der Andreas-Stihl-Straße unterschritten.  
Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten (siehe Anlage B-4-1-5 und Anlage B 4-2).
- Prognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung + vorhabenbedingter Anteil)  
Erbachhof offen für den allgemeinen PkW-Verkehr:  
An den Betriebswohnungen im Gewerbegebiet werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Gewerbegebiet entlang der Neustadter Straße und der Andreas-Stihl-Straße unterschritten.

Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten. ( siehe Anlage B-3-1-7). Die **vorhabenbedingte Lärmzunahme** liegt tags bei max. 1,2 dB(A) und nachts bei max. 1,7 dB(A) ( siehe Anlage B-5-1 ).

Erbachhof offen für den Anliegerverkehr:

An den Betriebswohnungen im Gewerbegebiet werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Gewerbegebiet entlang der Neustadter Straße und der Andreas-Stihl-Straße unterschritten.

Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten ( siehe Anlage B-3-2-7).

Die vorhabenbedingte Lärmzunahme liegt tags bei max. 1,5 dB(A) und nachts bei max. 1,6 dB(A) (siehe Anlage B-5-2).

### Abwägung

Die vorhabenbedingte Lärmzunahme ist zwar bei beiden Prognoseszenarien nicht unerheblich und liegt nach allgemeiner Rechts- und Wissenslage über der Wahrnehmbarkeitsschwelle, sie erscheint jedoch nach Abwägung aller betroffenen privaten und öffentlichen Belange zumutbar, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Gewerbegebiet, ja sogar für ein Dorf-/Mischgebiet (Indikator für gesunde Wohnverhältnisse) eingehalten sind. Hinsichtlich der vorhabenbedingten Verkehrslärmerhöhung werden deshalb im Wege der Abwägung keine Maßnahmen als erforderlich angesehen.

### 6.2.6.3 Schärisweg:

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Mischgebiet

Straße	Istzustand 2012 Anlage B-2-6		Nullprognose 2020 Erbachhof offen Anlage B-4-1-5			Prognose 2020 mit Stihl Erbachhof offen Anlage B-3-1-7 Stihl Anteil Anlage B-5-1			Prognose 2020 mit Stihl Erbachhof geschlossen Anlage B-3-2-7 Stihl Anteil Anlage B-5-2			
	tags	nachts	tag	nachts	70/ 60	tags	nachts	70 /60	tags	nacht	70/ 60	

			s		d(B) A			d(B) A		s	d(B) A
<b>Schärisweg</b>	E	- 14 bis + 2	E	-13 bis + 2	E	- 15 bis + 1	-13 bis + 3	E	-14 bis + 1	-12 bis + 3	E
<b>Stihl Anteil</b>	-					0,22–0,34	0,23-0,93		0,35-1,19	0,35-1,19	

E = Eingehalten, X = erreicht bzw. Überschreitung

- Istzustand

Die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Dorf-/Mischgebiet werden außer im Kreuzungsbereich mit der Neustadter Hauptstraße eingehalten bzw. unterschritten. Die maximale Überschreitung nachts beträgt 2 dB(A). Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten.

- Nullprognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung) für beide Erbachhofszenarien: Die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Dorf-/Mischgebiet werden außer im Kreuzungsbereich mit der Neustadter Hauptstraße eingehalten bzw. unterschritten. Die maximale Überschreitung nachts beträgt 2 dB(A). Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten.

- Prognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung + vorhabenbedingter Anteil) für beide Erbachhofszenarien:

Die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Dorf-/Mischgebiet werden außer im Kreuzungsbereich mit der Neustadter Hauptstraße eingehalten bzw. unterschritten. Die maximale Überschreitung beträgt bei beiden Szenarien tags 1 dB(A) und nachts 3 dB(A).

Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten.

Bei offenem Erbachhof liegt die **vorhabenbedingte** Lärmzunahme bei max. 0,93 dB(A). Bei geschlossenem Erbachhof liegt die vorhabenbedingte Lärmzunahme bei max. 1,19 dB(A). Ein Vergleich der Lärmzunahmen mit der außerdem notwendigen Überschreitung der Grenzwerte zeigt, dass insbesondere im Bereich der größten Lärmzunahmen die Grenzwerte eingehalten sind. Maßnahmen auch am Gebäude

Schärisweg 4, bei dem Grenzwerte überschritten sind, werden im Wege der Abwägung als nicht notwendig angesehen, da hier Lärmzunahmen unter Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange bei offenem Erbachhof mit max. 0,54 dB(A) noch zumutbar erscheinen. Bei geschlossenem Erbachhof liegt die vorhabenbedingte Lärmzunahme bei max. 0,81 dB(A). Es werden deshalb hier im Wege der Abwägung keine Maßnahmen als erforderlich angesehen.

#### 6.2.6.4 Klinglestalstraße:

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Dorf-/Mischgebiet

E = Eingehalten, X = erreicht bzw. Überschreitung

Straße	Istzustand 2012 Anlage B-2-6		Nullprognose 2020 Erbachhof offen Anlage B-4-1-5			Prognose 2020 mit Stihl Erbachhof offen Anlage B-3-1-7 Stihl Anteil Anlage B-5-1			Prognose 2020 mit Stihl Erbachhof geschlossen Anlage B-3-2-7 Stihl Anteil Anlage B-5-2		
	tags	nachts	tags	nachts	70/ 60 d(B) A	tags	nachts	70 /60 d(B) A	tags	nachts	70/ 60 d(B) A
Klingles- talstr.	E	- 8 bis +1	E	-8 bis +2	E	E	-8 bis+ 2	E	E	-8 bis +2	E
Stihl Anteil						0,2– 0,3	0,2– 0,38		0,48– 1,4	0,42– 0,8	

- Istzustand  
Die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Dorf-/Mischgebiet werden nachts an den Häusern entlang der Straße teilweise überschritten. Die maximale Überschreitung beträgt nachts 1 dB(A). Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten.
- Nullprognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung) für beide Erbachhofszenarien:  
Die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Dorf-/Mischgebiet werden nachts an den Häusern entlang der Straße teilweise überschritten. Die maximale Überschreitung beträgt nachts 2 dB(A).  
Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten.
- Prognose 2020 (allgemeine Verkehrssteigerung + vorhabenbedingter Anteil) für beide Erbachhofszenarien:

Die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Dorf-/Mischgebiet werden nachts an den Häusern entlang der Straße teilweise überschritten. Die maximale Überschreitung beträgt nachts 2 dB(A).

Die als gesundheitsgefährdend angesehenen Werte werden eingehalten bzw. unterschritten.

### Abwägung

Die vorhabenbedingte Lärmzunahme entlang der Klinglestalstraße liegt bei **offenem Erbachhof** tags bei maximal 0,3 dB(A) und nachts bei maximal 0,31 dB(A) (siehe Anlage B-5-1), bei **geschlossenem Erbachhof** tags bei maximal 1,4 dB(A) und nachts bei maximal 0,8 dB(A) (siehe Anlage B-5-2).

Die Lärmzunahme durch Stihl liegt beim offenen Erbachhof bei maximal 1,4 dB(A). Dieser Wert errechnet sich aus einem Vergleich der Nullprognose Erbachhof geschlossen (= allgemeine Verkehrszunahme bis 2020) mit der Prognose 2020 Erbachhof geschlossen (= allgemeine Verkehrszunahme bis 2020 inklusive Stihl). Die Besonderheit bei der Klinglestalstraße ist, dass die Verkehrslärmbelastung bei der Nullprognose im Vergleich zum Istzustand 2012 bei Schließung des Erbachhofes deutlich zurück geht. Es wird um bis zu 1,07 dB(A) leiser. Grund dafür ist, dass mit Schließung des Erbachhofes die Ost-West-Verbindung gekappt wird.

Tatsächlich ergibt sich bei dem Vorzugsszenario des offen bleibenden Erbachhofes durch das Planungsvorhaben eine nur geringfügige Erhöhung im Vergleich zum Istzustand 2012. Deshalb werden im Wege der Abwägung keine Maßnahmen als erforderlich angesehen.

## 6.2.7 Variantenvergleich der vorhabenbedingten Verkehrslärmerhöhung (Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG ) an den Beurteilungspegeln 2020

### 6.2.7.1 Prognose 2020 mit geöffnetem Erbachhof

In der Anlage B-5-1 ist der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln 2020 bei geöffnetem Erbachhof dargestellt. Der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln entlang der Neustadter Hauptstraße liegt zwischen 0,10 dB und 0,33 dB am Tag und 0,20 dB und 0,36 dB in der Nacht. Dies zeigt, dass die Erhöhungen der Beurteilungspegel von 0,50 dB bis 0,80 dB am Tag und 0,59 dB bis 1,40 dB in der Nacht nicht allein aus dem Verkehr durch die Andreas Stihl AG & Co. KG resultieren.



Der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln entlang der Andreas-Stihl-Straße liegt am Tag zwischen 1,04 dB und 1,20 dB. In der Nacht liegt der Anteil zwischen 1,43 dB und 1,70 dB. Dies zeigt, dass die Erhöhungen der Beurteilungspegel von 1,20 dB bis 1,37 dB am Tag und 1,49 dB bis 1,70 dB in der Nacht zum größten Teil aus dem Verkehr durch die Andreas Stihl AG & Co. KG resultieren.

Der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln entlang dem Schärisweg liegt am Tag zwischen 0,22 dB und 0,24 dB. In der Nacht liegt der Anteil zwischen 0,23 dB und 0,93 dB. Dies zeigt, dass die Erhöhungen der Beurteilungspegel von 0,71 dB bis 1,38 dB am Tag und 0,70 dB bis 1,40 dB in der Nacht vor allem an den Bauernhöfen aus dem Verkehr durch die Andreas Stihl AG & Co. KG resultieren. An den anderen Wohngebäuden in Richtung der Neustadter Hauptstraße hat auch der allgemeine Verkehr einen Anteil an der Erhöhung.

Der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln entlang der Klingentalstraße liegt am Tag zwischen 0,20 dB und 0,30 dB. In der Nacht liegt der Anteil zwischen 0,20 dB und 0,31 dB. Dies zeigt, dass die Erhöhungen der Beurteilungspegel von 0,60 dB bis 0,71 dB am Tag und 0,60 dB bis 1,31 dB in der Nacht nicht allein aus dem Verkehr durch die Andreas Stihl AG & Co. KG resultieren.

#### 6.2.7.2 Prognose 2020 mit geschlossenem Erbachhof

In der Anlage B-5-2 ist der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln 2020 bei geschlossenem Erbachhof dargestellt. Der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln entlang der Neustadter Hauptstraße liegt zwischen 0,21 dB und 0,54 dB am Tag und 0,30 dB und 0,51 dB in der Nacht. Dies zeigt, dass die Erhöhungen der Beurteilungspegel von 0,60 dB bis 1,03 dB am Tag und 0,69 dB bis 1,50 dB in der Nacht nicht allein aus dem Verkehr durch die Andreas Stihl AG & Co. KG resultieren.

Der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln entlang der Andreas-Stihl-Straße liegt am Tag zwischen 1,33 dB und 1,50 dB. In der Nacht liegt der Anteil zwischen 1,31 dB und 1,60 dB. Dies zeigt, dass die Erhöhungen der Beurteilungspegel von 1,56 dB bis 1,81 dB am Tag und 1,40 dB bis 1,70 dB in der Nacht zum größten Teil aus dem Verkehr durch die Andreas Stihl AG & Co. KG resultieren.

Der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln entlang dem Schärisweg liegt am Tag zwischen 0,35 dB und 1,19 dB. In der Nacht liegt der Anteil zwischen 0,35 dB und 1,19 dB. Dies zeigt, dass die Erhöhungen der Beurteilungspegel von 0,84 dB bis 2,54 dB am Tag und 0,89 dB bis 1,97 dB in der Nacht vor allem an den Bauernhöfen aus dem Verkehr durch die Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG resultieren. An den anderen Wohngebäuden in Richtung der Neustadter Hauptstraße hat auch der allgemeine Verkehr einen Anteil an der Erhöhung.

Der Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln entlang der Klinglestalstraße liegt am Tag zwischen 0,47 dB und 1,4 dB. In der Nacht liegt der Anteil zwischen 0,42 dB und 0,80 dB. Hier zeigt sich, dass der rechnerische Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG an den Beurteilungspegeln ab dem Immissionsort Klinglestalstraße 7 höher ist als die tatsächliche Erhöhung. Dies folgt aus der Tatsache, dass es durch die „Schließung“ des Erbachhofes alleine eine Pegelminderung geben würde.

#### 6.2.7.3 Vergleich der vorhabenbedingten Verkehrslärmerhöhung der Prognose 2020

Bei geschlossenem Erbachhof liegt die Verkehrslärmerhöhung mit Stihl im Vergleich zur Variante Erbachhof offen in der Neustadter Hauptstraße um bis zu 0,26 dB(A) tags und bis zu 0,20 dB(A) nachts höher und am Schärisweg um bis zu 1,16 dB(A) tags und bis zu 0,58 dB(A) nachts höher. Überwiegend leiser wird es in der Klinglestalstraße. Hier verringert sich die Verkehrslärmbelastung mit Stihl um bis zu 0,4 dB(A) tags und bis zu 0,3 dB(A) nachts. Auch der Erbachhof selbst würde mit einer Verringerung der Lärmbelastung um bis zu 8,1 dB(A) tags und bis zu 8,6 dB(A) nachts deutlich profitieren.

Hier würde sich der reine Ziel- und Quellverkehr einstellen.

#### 6.2.8 Variantenvergleich der Verkehrslärmerhöhung ( ohne Anteil der Erweiterung der Andreas Stihl AG & Co. KG ) an den Beurteilungspegeln 2020

Vergleicht man bei den Varianten alleine die Verkehrslärmentwicklung seit 2012 ohne Stihl, wäre diese bei geschlossenem Erbachhof in der Neustadter Hauptstraße tags um bis zu 0,10 dB(A) niedriger. Außerdem wäre es in der Klinglestalstraße tags um bis zu 1,49 dB(A) und nachts um bis zu 0,8 dB(A) leiser.

Im Übrigen wäre die Verkehrslärmerhöhung bei der Variante Erbachhof geschlossen im Vergleich zu Erbachhof offen geringfügig höher, bis maximal 0,29 dB(A).

Auch bei Beibehaltung der jetzigen Verkehrssituation (offen für den allgemeinen PKW-Verkehr) sind im Erbachhof alle Grenzwerte der 16. BImSchV für Dorf-, Kern- und Mischgebiete eingehalten.

In der Neustadter Hauptstraße und im Schärisweg ist die Spanne der Grenzwertüberschreitungen in beiden Varianten gleich. Jedoch ist innerhalb dieser Spanne bei der Variante Erbachhof geschlossen eine Verschlechterung gegeben. Auch bei der Klinglestalstraße ist die Spanne der Grenzwertüberschreitungen in beiden Varianten gleich. Jedoch ist innerhalb dieser Spanne bei der Variante Erbachhof geschlossen eine Verbesserung gegeben.

#### 6.2.9 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Da sich im Streckenabschnitt der Neustadter Hauptstraße im Bereich Neustadt-Nord im o.g. Bereich eine Überschreitung des Schwellenwertes der Gesundheitsgefahr ergeben hat, wurde geprüft, ob eine Ausweitung des Untersuchungsgebietes auf den Stadtteil Hohenacker und den Ortskern Neustadt Süd notwendig ist.

Die Prüfung basierend auf Verkehrs-DTV-Werten ergab einen nach Süden und Norden um ca. 1 dB(A) geringeren Pegel als für den Streckenabschnitt Neustadter Hauptstraße im Bereich Neustadt-Nord. Für die auf 30 km/h beschränkten Teilstücke der K 1909 in Hohenacker und Neustadt ergibt sich ein um ca. 3 dB(A) geringerer Pegel.

Aufgrund der vergleichbaren Geometrie in Hohenacker und Neustadt (Abstand der Gebäude zur Fahrbahn) und der Tatsache, dass die rechnerische Überschreitung des als gesundheitsgefährdend angesehenen Wertes bei offenem Erbachhof 0,08 dB(A) und bei geschlossenem Erbachhof 0,18 dB(A) beträgt, wird gutachterlich davon ausgegangen, dass der Wert sowohl in Hohenacker als auch in Neustadt-Süd nicht erstmals überschritten wird. Somit ist aus gutachterlicher Sicht keine Ausweitung des dargestellten Untersuchungsgebietes erforderlich.

Bei der Abwägung wird nicht verkannt, dass auch über das Untersuchungsgebiet für die Fernwirkungen hinaus vorhabenbedingte Lärmzunahmen eintreten. Aufgrund der sachverständig festgestellten geringeren Pegel werden dort aber keine Maßnahmen als erforderlich angesehen.

#### 6.2.10 Zusammenfassung der Ergebnisse:

- Tragfähige Alternativen einer Verkehrsanbindung des Vorhabens stellen sich nicht. Die Prüfung einer gesamthaften großräumigen Lösung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt von Neustadt ist nicht Gegenstand der aktuellen Planung.
- Der Vergleich der Beurteilungspegel der Prognose 2020 inkl. der vorhabenbedingten Erweiterung zeigt, dass die Beurteilungspegel entlang der Neustadter Hauptstraße, der Andreas-Stihl-Straße und dem Schärisweg bei geschlossenem Erbachhof höher sind als bei geöffnetem Erbachhof. Entlang der Klinglestalstraße bleiben die Beurteilungspegel zu größten Teilen gleich. Aufgrund der Tatsache, dass sich an der Neustadter Hauptstraße ein Bereich ergibt, bei welchem die Schwelle der Gesundheitsgefahr erreicht ist, bedeutet dies für das Szenario „Geschlossener Erbachhof“, dass sich dieser Zustand noch verschlechtern würde. Der Vergleich der Beurteilungspegel der Nullprognose (ohne das Vorhaben Stihl) zeigt, dass die Beurteilungspegel entlang der Neustadter Hauptstraße, der Andreas-Stihl-Straße und dem Schärisweg zum größten Teil gleich bleiben. Entlang der Klinglestalstraße sind die Beurteilungspegel mit geschlossenem Erbachhof geringer als mit geöffnetem Erbachhof. Aus diesen Gründen ist die Alternative, den Erbachhof für den allgemeinen Pkw-Verkehr zu schließen, im Wege der Abwägung nicht vorzugswürdig, obwohl nach den Prognosen die Schließung des Erbachhofs für den Allgemeinverkehr für die Bewohner des Erbachhofs eine „akustische Erleichterung“ von 9 dB(A) bedeuten würde.
- Des Weiteren zeigte sich, dass der Beurteilungspegel für die Straßen durch die bestehenden und vorhabenbedingten gewerblichen Schallimmissionen nicht beeinflusst wird.
- Zieht man in Betracht, dass die entsprechend anzuwendenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV entlang der Neustadter Hauptstraße schon im Istzustand teilweise erheblich überschritten sind, so erscheint es aus rechtlicher Sicht als erforderlich und unter Berücksichtigung aller betroffenen privaten und öffentlichen Belange angezeigt, passive Lärmschutzmaßnahmen nur an dem Immissionsort vorzusehen, an welchem vorhabenbedingt die Schwelle der Gesundheitsgefahr erreicht bzw. überschritten wird. Aus städtebaulichen Gründen (u.a. Verstärkung Trennwirkung Straßenraum, Verschattung) sind aktive

Lärmschutzmaßnahmen nicht vorzugswürdig. Gleiches gilt für eine Geschwindigkeitsreduzierung: Zuständige Behörde für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Maßnahmen (insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzung) ist das Regierungspräsidium. Die Grundlage zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Form einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist im vorliegenden Fall nicht gegeben, da die maßgeblichen Grenzwerte nicht erreicht bzw. überschritten sind und damit dem kommunalen Regelungsrahmen rechtliche Grenzen gesetzt sind. Damit sind als Ergebnis der Abwägung unter Berücksichtigung aller betroffenen privaten und öffentlichen Belange hinsichtlich der vorhabenbedingten Verkehrslärmerhöhung ganz überwiegend keine Maßnahmen erforderlich, auch wenn sich die Stadt bewusst ist, dass die Lärmsituation an der Neustadter Hauptstraße schon heute angespannt ist. Die vorhabenbedingten Lärmzunahmen sind gegenüber dem Prognosenullfall gering. Jedoch gibt es einen Bereich, siehe oben unter Immissionsort Heimgartenweg 6, bei welchem der Schwellenwert der Gesundheitsgefahr erreicht ist. Obwohl auch diese vorhabenbedingte Lärmzunahme gering ist, erfordert sie wegen des berührten Gesundheitsschutzes ein Eingreifen. Hier sind in einem städtebaulichen Vertrag passive Schallschutzmaßnahmen festzuschreiben, nachdem sich aktive Schallschutzmaßnahmen oder straßenverkehrsrechtliche Anordnungen als nicht vorzugswürdig erwiesen haben.

- Für Grundstücksaußenbereiche und Außenwohnbereiche gibt es eine generell höhere Lärmerwartung, gerade an einer stark befahrenen Durchgangsstraße wie der Neustadter Hauptstraße; zudem ist zeitlich der Aufenthalt an diesen Bereichen häufig auf Zeiten mit weniger starkem Verkehrsaufkommen begrenzt. Im Wege der Abwägung werden daher keine Lärmschutzmaßnahmen für diese Bereiche vorgesehen.

## **7. Grünkonzept / Grünordnung/Klimaschutz**

Zum Bebauungsplan „Brücklesäcker IV - Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“ wurde vom Planungsbüro LANDSCHAFTSÖKOLOGIE + PLANUNG, Bruns, Stotz und Gräßle Partnerschaft, Schorndorf, ein Umweltbericht mit integriertem Grünordnungsplan ausgearbeitet. Auf diesen Umweltbericht vom 15.03.2013 wird verwiesen.

Im Umweltbericht werden alle Schutzgüter inhaltlich behandelt.

Der Grünordnungsplan enthält ökologische und landschaftspflegerische Vorgaben mit Vorschlägen für die Grüngestaltung des Plangebiets. Er dient weiterhin der Ermittlung der naturschutzrechtlichen Eingriffs- und Ausgleichsregelung. Seine vorgegebenen Maßnahmen sollen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich bzw. Ersatz erheblicher nachteiliger Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und der Landschaft beitragen.

Die Eingriffe in die Natur und Landschaft entstehen im Plangebiet vor allem durch die Bodenversiegelung. Die natürlichen Funktionen des Schutzguts Boden werden durch die geplante Anlage der Stellplätze und Parkdecks beeinträchtigt.

Die Nachteile der Bodenversiegelung sollen durch Maßnahmen zur oberflächennahen Versickerung, Verdunstung, Sammlung und Abführung des Niederschlagswassers sowie die vorgeschriebene Verwendung wasserdurchlässiger Beläge gemindert werden.

Die wesentlichen Aussagen des Grünordnungsplans sind als Festsetzungen (Pflanzgebote sowie Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft) in den Bebauungsplan übernommen.

Ziel der Grünplanung ist es, das Vorhaben in die Landschaft durch Baumpflanzungen zwischen den Stellplätzen und durch Eingrünung der nördlichen und östlichen Randzonen einzubinden. Die neu geplanten Terrassenparker werden seitlich berankt und durch intensive Begrünungsbereiche in die Landschaft eingebunden (siehe obige Ausführungen zu Variante 9)

Da über das Plangebiet Hochspannungsfreileitungen führen, muss die Bepflanzung auf die Sicherheitsbelange der Energieversorgung sowie die Unterhaltung der Anlagen Rücksicht nehmen.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans werden bisher landwirtschaftlich genutzt. Im Gebiet stehen insbesondere im nördlichen Bereich hochwertige Böden an. Durch die geplante Parkieranlage mit ihren Fahrgassen erfolgt eine Versiegelung, sodass die natürlichen Funktionen des Schutzguts Boden beeinträchtigt werden. Durch die Festsetzungen und Vorschriften des Bebauungsplans (z.B. Verwendung wasserdurchlässiger Beläge, Regenwasserbeseitigung, Pflanzgebote, Fassadenbegrünung) sollen die Eingriffe in die Schutzgüter Boden und Wasser minimiert werden.

Im Bebauungsplangebiet sind eine Durchgrünung der Fläche und eine Ortsrandbepflanzung vorgesehen, um eine Einbindung und Grüngestaltung zu erreichen.

Bodenordnerische Belange führten im Laufe des Verfahrens zu einer Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfes. Die nördlichen Ausgleichsflächen im Plangebiet wurden reduziert. Die seinerzeit vom Gremium geforderte Eingrünung im Norden des Plangebiets ist jedoch weiterhin Bestand der Planung.

Die Verdichtung der Stellplatzanlage in Form der Terrassenparker und der damit einhergehende Verlust an Durchgrünungspotential wird kompensiert durch die Intensivierung der Durchgrünung im nördlichen Bereich, insbesondere ist hier die Streichung von 11 Stellplätzen zu nennen und die Pflanzung einer Baumreihe, welche die geplanten Terrassenparker abtrennt und zumindest die beiden nördlichen Parkdecks grünplanerisch „visuell verdeckt“ und somit die landschaftsplanerische Einbindung der Gesamtanlage im nördlichen Bereich verbessert. Die oben dargestellte Planung der Verdichtung der Stellplatzanlage in Form der Terrassenparker und die dargestellten grünordnerischen Maßnahmen dienen im Wesentlichen auch den Belangen des Klimaschutzes – sowohl des Mikroklimas als auch der globalen klimatischen Zusammenhänge.

## **8. Belange des Artenschutzes**

Zur Abschätzung eines möglichen Vorkommens von planungsrelevanten Tierarten wurden im Plangebiet und seinem Umfeld zwei Übersichtsbegehungen durchgeführt. Im Rahmen der Übersichtsbegehung konnten 5 Vogelarten festgestellt werden., welche nach BNatSchG als besonders geschützt eingestuft werden. Dabei ergab sich, dass keine Lebensstätten von streng geschützten oder gefährdeten Brutvogelarten betroffen sind. Weitere nach BNatSchG geschützte Arten wurden nicht festgestellt.

Bei der zweiten Übersichtsbegehung in 2012 wurden zwei Vogelarten festgestellt in den angrenzenden Streuobstwiesen, welche auf der Vorwarnliste der Roten Liste der Brutvögel von Baden-Württemberg stehen.

## **9. Ausgleich der Eingriffe der Planung in die Schutzgüter**

Nach dem Umweltbericht mit integriertem Grünordnungsplan können die Beeinträchtigungen der Schutzgüter mit Ausnahme des Schutzguts Boden mit den vorgeschlagenen Maßnahmen der Planung zur Minimierung und Kompensation

vollständig kompensiert werden. Diese Maßnahmen sind im Bebauungsplan und städtebaulichem Vertrag vollständig und verbindlich umgesetzt. Zum Thema Schutzgut Mensch/Immissionen wird auf das Kapitel Verkehr und Verkehrslärm verwiesen.

Der Eingriff in das Schutzgut Boden kann nicht durch Maßnahmen im Planbereich kompensiert werden, sodass zusätzliche planexterne Maßnahmen erforderlich werden.

Die erste Flächenanpassung hatte zur Folge, dass für das Schutzgut Boden ein Ausgleichsdefizit besteht, welches über eine Ausgleichsmaßnahme außerhalb des Plangebietes kompensiert werden musste. Nach den Ermittlungen und Aussagen des Umweltberichts mit integriertem Grünordnungsplan konnten die durch die Planung zu erwartenden Eingriffe in die Natur und Landschaft für die untersuchten Schutzgüter (Pflanzen und Tiere, Boden, Klima/Luft und Landschaft) durch Maßnahmen innerhalb des Plangebiets nicht vollständig ausgeglichen werden, sodass das verbleibende Defizit über das Ökokonto der Stadt abgegolten werden musste. Hierzu wurde die externe Ausgleichsmaßnahme der anteiligen Herstellung eines Fischaufstiegs am Wehr der Hohenacker Mühle (Vogelmühle) herangezogen.

Durch die Umplanung durch die Terrassenparker ist der Anteil an der externen Ausgleichsmaßnahme geringfügig gestiegen.

### **10. Niederschlagswasserbeseitigung**

Im Plangebiet ist vor allem die Beseitigung des Niederschlagswassers ein wesentlicher Aspekt. Nach § 45b Wassergesetz soll die dezentrale Beseitigung des Niederschlagswassers durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer angestrebt werden, soweit dies schadlos mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Das Niederschlagswasser der Stellplatzflächen im Gebiet wird deshalb nicht in die öffentliche Kanalisation eingeleitet.

Das im Bereich der Parkierungsanlage anfallende Niederschlagswasser wird im Plangebiet in Mulden bzw. Gräben und einem Regenrückhaltebecken gespeichert und gedrosselt über einen Ableitungsgraben dem Erbach zugeführt. Dabei wird die Abflussmenge der Parkierungsanlage so gedrosselt, dass sie der Abflussmenge des natürlichen Geländes entspricht.

Zur Ableitung wird der vorhandene Graben auf den Flurstücken 3114 und 2777 auf eine Länge von ca. 400 m ertüchtigt werden, weil dieser Graben teilweise bewachsen und nicht ausreichend profiliert ist. Da der Graben ein faktisches Biotop ist, werden dabei nur Instandhaltungsmaßnahmen vorgenommen werden. Daneben werden Verbesserungen



der vorhandenen Verdolung der Straßenquerung erfolgen und auf ca. 25 m Länge ein neuer Graben hergestellt.

Die getrennte Abführung und Beseitigung des Niederschlagswassers dient der wasserwirtschaftlichen und ökologischen Verbesserung und schafft einen Ausgleich für die Versiegelung durch das Vorhaben. Insbesondere werden das Absinken des Grundwasserspiegels vermindert, und die Anlagen der allgemeinen Abwasserbeseitigung nicht in Anspruch genommen.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde die hydraulische Leistungsfähigkeit des Grabens in den Flurstücken 3114 sowie 2777 untersucht (auf den „Nachweis Wassergraben“ des Ingenieurbüros Klotz & Partner, Winnenden, vom 18.10.2011 und den Erläuterungsbericht zum Entwurf Werk 2 - Parkierungsanlage Brücklesäcker IV, Erweiterung Ost, Ableitungsgraben der Bolz und Palmer Ingenieure, Winnenden wird verwiesen).

Im Zusammenhang mit der Untersuchung wird insbesondere ausgesagt, dass der gewählte Gewässerquerschnitt für die Ableitung des Niederschlagswassers der angeschlossenen Außenflächen und dem gedrosselten Abfluss des Regenrückhaltebeckens der Parkierungsanlage ausgelegt ist.

Für die Maßnahmen der Niederschlagswasserbeseitigung wurde zwischenzeitlich die wasserrechtliche Genehmigung eingeholt

## **11. Natur- und Umweltschutz**

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans fand im März 2009 ein Scoping - Termin statt, bei dem der Detaillierungsgrad der Umweltprüfung erörtert wurde.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans werden bisher landwirtschaftlich genutzt. Im Gebiet stehen insbesondere im nördlichen Bereich sehr hochwertige Böden an. Durch die geplanten offenen Stellplätze und Parkdecks mit ihren Fahrgassen erfolgt eine Versiegelung, sodass die natürlichen Funktionen des Schutzguts Boden beeinträchtigt werden. Durch die Festsetzungen und Vorschriften des Bebauungsplans (z.B. Verwendung wasserdurchlässiger Beläge, Regenwasserbeseitigung) wurden die Eingriffe in die Schutzgüter Boden und Wasser minimiert.

Zur Abschätzung eines möglichen Vorkommens von planungsrelevanten Tierarten wurden im Plangebiet und seinem Umfeld zwei Übersichtsbegehungen durchgeführt.

Im Rahmen der Übersichtsbegehung konnten 5 Vogelarten festgestellt werden, welche nach BNatSchG als besonders geschützt eingestuft werden. Dabei ergab sich, dass keine

Lebensstätten von streng geschützten oder gefährdeten Brutvogelarten betroffen sind. Weitere nach BNatSchG geschützte Arten wurden nicht festgestellt.

Bei der zweiten Übersichtsbegehung in 2012 wurden zwei Vogelarten festgestellt in den angrenzenden Streuobstwiesen, welche auf der Vorwarnliste der Roten Liste der Brutvögel von Baden-Württemberg stehen.

Das Landschaftsbild ist durch die bestehenden Hochspannungsfreileitungen vorbelastet. Bei der Bepflanzung bestehen deshalb aus Sicherheitsgründen Restriktionen durch Beschränkung der Baumhöhen. Im Bebauungsplangebiet sind eine Durchgrünung der Fläche und eine Ortsrandbepflanzung vorgesehen, um eine Einbindung und Grüngestaltung zu erreichen.

Im ausgearbeiteten Umweltbericht zum Bebauungsplan sind aufgrund der Umweltprüfung die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes erläutert. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode angemessener Weise verlangt werden kann.

## **12. Planungsrechtliche Festsetzungen und Örtliche Bauvorschriften**

### **12.1 Flächen für Stellplätze und Garagen - Parkierungsanlage**

Die festgesetzte Fläche für Stellplätze und Garagen bzw. Parkdecks dient der Erweiterung des Werks D 2 der Firma Stihl, das innerhalb der geltenden Bebauungspläne „Brücklesäcker IV - Südlicher Bereich bis Schärisweg“ und „Brücklesäcker II“ errichtet wurde. Im Geltungsbereich des aufzustellenden Bebauungsplans „Brücklesäcker IV - Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“ soll der Stellplatzbedarf dieses Betriebsstandorts erfüllt werden.

Die Parkierungsanlage kombiniert das „Terrassenparken“ (Parkdecks) mit dem „Freiflächenparken“ (offene Stellplätze), wobei zwischen den Parkdecks ein Element offener Stellplätze angeordnet ist. Durch die Erstellung der Parkdecks wird eine bessere Ausnutzung der beanspruchten Flächen erreicht.

Das Bebauungsplangebiet wird von Hochspannungsfreileitungen überspannt, für die ein Leitungsschutzstreifen mit 30 m bzw. mit 40 m Abstand beidseits der Leitungssachse einzuhalten ist. Die Freileitung und der nach dem Regionalplan angrenzende Grünzug erlauben nicht die Erstellung von Gebäuden, sondern nur die bauliche Nutzung durch eine Stellplatzanlage. Weiterhin ist im Hinblick auf die freie Landschaft eine landschaftliche Einbindung der Anlage vorzunehmen, dabei sind

jedoch die Anforderungen der Sicherheit und Unterhaltung der Freileitungen durch Beschränkung der Pflanzhöhen zu beachten.

Im Bebauungsplangebiet „Brücklesäcker IV - Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“ sollen etwa 1.140 Stellplätze mit ihren Fahrgassen, Ein- und Ausfahrten sowie den erforderlichen sonstigen Einrichtungen (z.B. Beleuchtung) erstellt werden.

Die private Stellplatzanlage wird durch eine Ein- und Ausfahrt erschlossen, die an der Andreas - Stihl - Straße liegt.

Da die dargestellte Planung der Stellplatzanlage Grundlage der Eingriffs-Ausgleichs- Bilanzierung ist, darf von der Darstellung der Stellplätze sowie Parkdecks und der Baumpflanzungen des Bebauungsplans nur dann in geringem Umfang abgewichen werden, wenn die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Weiterhin ist die Niederschlagswasserbeseitigung als ökologische Minimierungsmaßnahme festgelegt, um das anfallende Regenwasser in den Vorfluter zu leiten.

## **12.2 Maß der baulichen Nutzung**

Da die Stellplatzanlage nicht in einem Baugebiet nach der BauNVO, sondern in einer Fläche mit der speziellen Nutzung für Stellplätze zugelassen werden soll, ist keine Grundflächenzahl nach §

19 BauNVO festzusetzen. Stattdessen wird die gesamte versiegelte Fläche nach § 19 Abs. 1, 2 und 4 BauNVO auf 26.000 m<sup>2</sup> beschränkt.

Für die festgesetzten Parkdecks ist die Maximalhöhe der Gebäude festgesetzt, um die vertikalen Abstände bzw. Sicherheitsbestimmungen der Freileitungen einzuhalten und den städtebaulichen Belangen Rechnung zu tragen.

## **12.3 Verkehrsflächen**

Das Plangebiet wird durch vorhandene außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegende öffentliche Verkehrsflächen erschlossen. Da die Stellplatzanlage des Plangebiets der Erfüllung der Stellplatzverpflichtung des Werks dient und nur privat für Mitarbeiter und Besucher des Betriebs genutzt wird, sind auch die Verkehrsflächen bzw. Fahrgassen innerhalb des festgesetzten Gewerbegebiets als private Flächen zu erstellen.

Die Ein- und Ausfahrt zur Stellplatzanlage ist verkehrstechnisch günstig angeordnet und im Bebauungsplan verbindlich eingetragen, sodass ein geordneter Verkehrsfluss

gesichert ist. Es kann weiterhin davon ausgegangen werden, dass sich die Arbeitszeiten der Angestellten infolge der Gleitzeit zeitlich entflechten und die in der Produktion Beschäftigten im Schichtbetrieb arbeiten, so dass sich auch hier Arbeitsbeginn und -ende nicht für alle Mitarbeiter auf denselben Zeitpunkt konzentriert.

Zur Unterhaltung und Bewirtschaftung des Regenrückhaltebeckens und der privaten Grünflächen des Bebauungsplans ist im Norden ein Grasweg innerhalb der privaten Grünfläche ausgewiesen.

#### **12.4 Private Grünflächen**

Im nördlichen und nordöstlichen Bereich des Plangebiets sind im Anschluss an die Stellplatzanlage private Grünflächen ausgewiesen, die als Ausgleich für die durch die Erstellung von Stellplätzen zu erwartenden Eingriffe anzulegen und zu unterhalten sind.

Als Grünflächen sind u.a. eine Obstbaumwiese, Wiesenstreifen mit Bepflanzung von Laubbäumen sowie Feldgehölzen und -hecken festgelegt. In diesen privaten Grünflächen sind Anlagen für die Beseitigung des Niederschlagswassers integriert.

#### **12.5 Flächen für Aufschüttungen**

In den nördlichen, östlichen und südlichen Randbereichen des Plangebiets sind im Anschluss an die Stellplatzanlage begrünte Erdwälle mit einer Höhe bis etwa 1,5 m über der Geländeoberfläche festgesetzt. Durch diese Aufschüttungen soll eine Modellierung der Geländeoberfläche erreicht und die Stellplatzanlage gegenüber den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen durch diese bepflanzten Wälle optisch abgegrenzt werden. Weiterhin kann überschüssiges Erdmaterial, das bei der Baumaßnahme anfällt, für die Aufschüttungen verwendet werden.

#### **12.6 Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser**

Im Plangebiet ist das anfallende Niederschlagswasser in Rückhalte-/Versickerungsmulden sowie in ein Regenrückhaltebecken abzuführen. Das nicht versickernde Regenwasser wird in das Rückhaltebecken, das innerhalb der privaten Grünfläche liegt, eingeleitet und fließt dann verzögert zum Erbach.

#### **12.7 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft**

Die durch das Vorhaben zu erwartenden Eingriffe in die Natur und Landschaft sind durch Festsetzungen und Maßnahmen soweit als möglich zu minimieren bzw. zu kompensieren. Insbesondere erfolgt hier durch Bepflanzungen (z.B. Anlage einer Obstbaumwiese) und die Erstellung von Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung ein Ausgleich bzw. ein Ersatz der naturschutzrechtlichen Eingriffe.

## **12.8 Pflanzgebote**

Das Plangebiet ist bisher intensiv landwirtschaftlich genutzt. Die festgesetzten Pflanzgebote dienen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die naturschutzrechtlichen Eingriffe.

Über das Plangebiet verlaufen zwei Hochspannungsfreileitungen, für die im Bebauungsplan Schutzstreifen als Leitungsrechte festgesetzt sind. Aus Gründen der Sicherheit, müssen die Baumpflanzungen deshalb im Gebiet höhenmäßig begrenzt werden. Entsprechend dem jeweiligen Abstand der Baumstandorte von der Leitungstrasse sind nur Bäume mit der festgelegten maximalen Höhe zulässig. Diese Baumpflanzungen im Bereich der Stellplatzflächen schaffen eine Auflockerung sowie Begrünung der Parkplätze.

Entlang des Ortsrands ist im Süden und Osten am Gebietsrand des Bebauungsplans in wechselnder Folge die Anlage von Feldgehölzen und Feldhecken (mit der Entwicklung von Krautsäumen an deren Randbereichen) sowie von Wiesenstreifen mit Laubbaumpflanzungen als Ortsrandeingrünung vorgesehen.

Eine wesentliche Ausgleichsmaßnahme ist die Anlage von Wiesen mit einer Obstbaumpflanzung (Obstbaumwiese) im nördlichen Bereich des Plangebiets.

Die geplanten Parkdecks sind durch Kletterpflanzen an ihren östlichen und westlichen Seitenflächen zu begrünen sowie durch Anlage einer Baumreihe nördlich des Parkdecks 4 abzuschirmen. Diese Maßnahmen dienen der Einbindung der baulichen Anlagen in die Landschaft und damit der grünordnerischen Gestaltung des Gebiets.

## **12.9 Geh- und Fahr- und Leitungsrechte**

### **12.9.1 Geh- und Fahrrecht:**

In einem Teilabschnitt besteht entlang der östlichen Grenze des Geltungsbereichs ein Grasweg. Dieser wird im Süden und Osten des Plangebiets erweitert und im Bebauungsplan als Geh- und Fahrrecht zugunsten der angrenzenden Flurstücke festgesetzt. Es dient insbesondere den Angrenzern zur Andienung und Bewirtschaftung

ihrer landwirtschaftlichen Grundstücke. Die ausgewiesenen Flächen des Geh- und Fahrrechts sind mit einer Dienstbarkeit mit dem Recht zur Nutzung der Fläche durch die Angrenzer zu belasten. Durch dieses „Wegerecht“ wird die Andienung der landwirtschaftlichen Grundstücke gegenüber den gegenwärtigen Verhältnissen gesichert und somit wird die Bewirtschaftung erleichtert.

### **12.9.2 Leitungsschutzstreifen:**

Über das Plangebiet führen zwei 380 KV Freileitungen der EnBW Energie Baden-Württemberg Aktiengesellschaft, für die ein Leitungsrecht als Leitungsschutzstreifen festgesetzt ist. Die Flächen für die Masten und die Anlagen sind entsprechend belastet.

### **12.10 Immissionsschutz**

In der Schallimmissionsprognose des TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 14.06.2012 wurde gutachterlich untersucht, ob die Parkierungsanlage mit den angrenzenden Nutzungen und den genehmigten Betriebswohnungen im bestehenden Gewerbegebiet nördlich der Andreas - Stihl - Straße verträglich ist. Für die Nutzungen im angrenzenden Gewerbegebiet wird auf die Orientierungswerte von 65 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 - Schallschutz im Städtebau – abgestellt..

Grundlage der Schallprognose sind die Belegungszahlen und Nutzungszeiten der geplanten Parkplätze. Ergebnis der Schalluntersuchung ist, dass die entsprechenden Orientierungswerte für die Tagzeit für alle umliegenden Gebiete eingehalten bzw. unterschritten werden, während für das Anwesen Boschstraße 32 im Gewerbegebiet der Orientierungswert nachts überschritten wird, sodass Vorkehrungen bzw. Maßnahmen gegen diese Belastungen zu treffen sind. Deshalb wurde festgelegt, dass die ca. 280 Stellplätze der Parkdecks 1 und 2 (südlich gelegene Parkdecks) für die Früh- und Spätschicht reserviert werden, da diese unterirdischen Stellplätze weniger Lärm emittieren. Durch entsprechende organisatorische Maßnahmen (z.B. durch Schranken) ist dafür zu sorgen, dass diese Stellplätze für diese Mitarbeiter reserviert werden und nur von diesen Mitarbeitern der entsprechenden Schichten genutzt werden und zwingend zu nutzen sind.

Diese organisatorischen Maßnahmen sind geboten und vertraglich zu vereinbaren. Aktive Schallschutzmaßnahmen durch Wälle oder Schallschutzwände sind wegen ihrer erforderlichen Höhe von etwa 4 m sowohl aus städtebaulichen als auch aus landschaftlichen Gründen nicht verträglich.

Die weiterführenden Gutachten vom 28.02.2013 des TÜV Süd zur Fernwirkungsprognose des Verkehrslärms in Verbindung mit dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplanverfahren sind Grundlage der Abwägung des Immissionsschutzes vor Verkehrslärmbeeinträchtigungen außerhalb des Plangebietes.

### **12.11 Flächen für eine Interimsnutzung**

Die im Plangebiet anstehenden landwirtschaftlich sehr hochwertigen Böden sind für die landwirtschaftliche Nutzung sehr geeignet und sollen so lange wie möglich dieser Nutzung erhalten bleiben. Die geplante Stellplatzanlage des Bebauungsplans ist in ihrem Umfang deshalb so konzipiert, dass sie den Stellplatzbedarf nach der Erweiterung des angrenzenden Werks erfüllt. Die reine Umverlagerung der Stellplätze vom jetzigen Betriebsgelände in den Außenbereich wird im 1. Bauabschnitt der Parkierungsanlage bewerkstelligt. Somit muss die im Lageplan eingetragene südliche Teilfläche des Bebauungsplangebiets (2. Bauabschnitt) nicht unmittelbar für die sofortige Parkierung genutzt werden, sondern bleibt weiterhin der landwirtschaftlichen Nutzung erhalten.

Die Folgenutzung als Parkierungsanlage ist deshalb erst nach Erteilung der Baugenehmigung für das Entwicklungszentrum und das Hochregallager im westlich angrenzenden Gewerbegebiet zulässig.

## **13. Gestalterische Festsetzungen**

### **13.1 Stellplätze**

Die offenen Stellplätze sind mit wasserdurchlässigen Belägen herzustellen, wobei Ausnahmen für Behindertenstellplätze zugelassen werden können. Durch diese Maßnahme (nach § 9 Abs.1

Nr. 20 BauGB) wird der Anteil der voll versiegelten Flächen gemindert, und damit der Abfluss des Oberflächenwassers reduziert. Diese Bestimmung ist aus wasserwirtschaftlichen und ökologischen Gründen aufgenommen und dient auch der Teilerhaltung von Bodenfunktionen.

### **13.2 Werbeanlagen**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine Werbeanlagen zugelassen. Hiervon unberührt bleiben Beschilderungen und Hinweise für die Verkehrserschließung der Anlage.

Das Plangebiet grenzt an die freie Landschaft und bildet den Ortsrand des Stadtteils Neustadt. Werbeanlagen sind in diesem Bereich nicht landschaftsverträglich. Im Übrigen dürfte außerhalb des Betriebsstandorts kein Bedarf für Werbeanlagen bestehen.

### **13.3 Einfriedungen**

Das Plangebiet grenzt überwiegend an bewirtschaftete Flächen der Landwirtschaft und bildet weitgehend den Ortsrand des Stadtteils. Aus landschaftlichen Gründen sind deshalb keine Einfriedungen zugelassen. Im Übrigen wären bei der Erstellung der Einfriedungen auch die Bestimmungen des Nachbarrechtsgesetzes (NRG) zu beachten.

### **14. Ordnungswidrigkeiten**

Diese Festsetzung soll der besseren Durchsetzung der im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen dienen.

### **15. Bodenordnung**

Eine Bodenordnung für die vorgesehene Zweckbestimmung der Flächen wurde nicht durchgeführt. Zur Realisierung der Planung wurde aufgrund der vorhandenen Grundstücksstruktur und der Eigentumsverhältnisse der Grunderwerb der Flächen durch den Investor getätigt. Die betrieblichen Belange der Landwirtschaft wurden dabei überprüft. Eine betriebliche Beeinträchtigung oder gar Existenzgefährdung einzelner Betriebe drängte sich nicht auf, war nicht ersichtlich und wurde nicht geltend gemacht.

### **16. Flächenbilanz**

Bebauungsplangebiet	ca. 4,23 ha	100 %
Private Verkehrsflächen (Straße/Gehweg)	ca. 0,91 ha	22 %
Geh- und Fahrrecht (Grasweg)	ca. 0,19 ha	4 %
Parkdecks	ca. 0,67 ha	16 %
Stellplatzflächen	ca. 0,72 ha	17 %
Flächen für Entwässerungsmulden	ca. 0,39 ha	9 %
Private Grünflächen/Ausgleichsflächen	ca. 1,35 ha	32 %

### **17. Kosten und Realisierung des Bebauungsplans**

Der Bebauungsplan soll die Erstellung einer privaten Stellplatzanlage für den Stellplatzbedarf des Werks zulassen. Da die öffentlichen Anlagen für die geplante Nutzung ausreichen, sind - außer kleineren geringfügigen Nachbesserungen der öffentlichen



Verkehrsinfrastruktur, welche durch den Investor auf Basis der vertraglichen Vereinbarungen hergestellt werden - keine zusätzlichen öffentlichen Erschließungsmaßnahmen erforderlich, sondern nur private Investitionen zu tätigen.

Zur Kompensation der Eingriffe in das Schutzgut Boden, für welche planexterne Maßnahmen erforderlich werden, entstehen Kosten in Höhe von ca. 22.710,-- €. Diese sind vom Investor zu tragen.

Das Vorhaben zur Erstellung der Parkieranlage wird in 2 Bauabschnitten realisiert, wobei der südliche Bereich des Plangebiets (2. Bauabschnitt) bis zur Genehmigung des 2. Bauabschnitts der geplanten Erweiterungsmaßnahmen im westlich angrenzenden Werk weiterhin landwirtschaftlich zu nutzen ist.

Teil 2 Umweltbericht ( siehe gesonderte Anlage )

Für die Ausarbeitung des Bebauungsplans:

Waiblingen, den 15.03.2013

.....

gez. Priebe.....

B. Priebe, Bürgermeisterin

Dezernat III, Fachbereich Stadtplanung

## Anlagen

- Anlage 1: Umweltbericht mit integriertem Grünordnungsplan samt Eingriffs-Ausgleichs- Bilanzierung zum Bebauungsplan „Brücklesäcker IV - Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“, LANDSCHAFTSÖKOLOGIE + PLANUNG , Bruns, Stotz und Gräßle Partnerschaft, Schorndorf, vom 15.03.2013
- Anlage 2: Brücklesäcker IV - Erweiterung Ost (Parkierungsanlage)“, Vorentwurf Systemschnitt Terrassenparken , Bolz + Palmer Ingenieure, Winnenden, vom 18.06.2012
- Anlage 3 „Stadt Waiblingen Bebauungsplan „Entwicklungszentrum –Ge Brücklesäcker IV“ („Erweiterung Werk 2) Verkehrsuntersuchung 2012“, MÖRGENTHALER INGENIEURE, Planungsgesellschaft mbH, Öhringen, vom 21.06.2012
- Anlage 4: Schallimmissionsprognose im Rahmen des Bebauungsplans für den geplanten neuen Parkplatz im Werk D2 der Andreas Stihl AG & Co. KG in Waiblingen, TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Leinfelden-Echterdingen, vom 14.06.2012
- Anlage 5: Bebauungsplan „Brücklesäcker IV – Erweiterung Ost“ – Variantenuntersuchung, Rauschmaier Ingenieure GmbH, Bietigheim-Bissingen, vom 19.06.2012
- Anlage 6: Erläuterungsbericht zur Variantenuntersuchung Stihl Werk D2 – Brücklesäcker IV– Erweiterung Ost – Neubau Parkierungsanlage - Variante Terrassenparken, Bolz + Palmer Ingenieure, Winnenden, vom 08.05.2012
- Anlage 7: Erläuterungsbericht zur Variantenuntersuchung Stihl Werk D2 – Brücklesäcker IV – Erweiterung Ost – Neubau Parkierungsanlage - Variante Tiefgarage, Bolz + Palmer Ingenieure, Winnenden, vom 18.04.2012
- Anlage 8: Nachweis Wassergraben (Hydraulische Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Wassergräben), Ingenieurbüro Klotz und Partner, Winnenden, vom 18.10.2011 und Erläuterungsbericht von 2012

- Anlage 9: Informationsblatt Nr. 3 des Landratsamtes Rems-Murr-Kreis, „Bodenschutz bei Baumaßnahmen“ vom
- Anlage 10: Gutachten „Bebauungsplan Entwicklungszentrum- GE Brücklesäcker IV“ (Stihl AG – Erweiterung Werk 2) Verkehrsuntersuchung 2012 Anpassung Bebauungspläne – Erbachhofstraße für gesamtem PKW-Verkehr offen“, Planungsgesellschaft Mörgenthaler Ingenieure, Öhringen, vom 06.12.2012
- Anlage 11: Gutachten „Bebauungsplan Entwicklungszentrum- GE Brücklesäcker IV“ (Stihl AG – Erweiterung Werk 2) Verkehrsuntersuchung 2012 Anpassung Bebauungspläne – Erbachhofstraße für Anliegerverkehr offen“, Planungsgesellschaft Mörgenthaler Ingenieure, Öhringen, vom 06.12.2012
- Anlage 12: „Schallgutachten über die zu erwartende Fernwirkung des Verkehrs durch den Bebauungsplan Brücklesäcker IV – Erweiterung Ost Teil 1: umliegende Gebiete“, TÜV Süd, Filderstadt, vom 28.02.2013
- Anlage 13: „Schallgutachten über die Fernwirkung des Verkehrs durch den Bebauungsplan Brücklesäcker IV – Erweiterung Ost Teil 2: Erbachhof“, TÜV Süd, Filderstadt, vom 28.02.2013
- Anlage 14: „Stellungnahme zu den Schallschutzmaßnahmen am Gebäude Heimgartenweg 6“, TÜV Süd, Filderstadt, vom 11.03.2013