



STADT : SCHWÄBISCH GMÜND  
GEMARKUNGEN : BETTRINGEN, BARGAU, HERLIKOFEN FLUR ZIMMERN  
BEBAUUNGSPLAN : BEBAUUNGSPLAN "ANBINDUNG GÜGLING AN DIE OU BARGAU"  
NR. : 540

## ABWÄGUNG DER STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFF. BELANGE

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben der Planung zugestimmt bzw. keine Stellungnahme abgegeben:

- Bundesnetzagentur
- Freiwillige Feuerwehr
- Gesellschaft im Ostalbkreis für Abfallbewirtschaftung
- Gemeindeverwaltung Waldstetten
- Industrie- und Handelskammer Ostwürttemberg
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.
- Stadtwerke Schwäbisch Gmünd
- Telefónica O2 Germany GmbH & Co. OHG
- Verwaltungsgemeinschaft Rosenstein

Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange gaben Stellungnahmen ab:

NR.	BEHÖRDE / DATUM	STELLUNGNAHMEN	ABWÄGUNGSVORSCHLAG DER STADT	BEMERKUNGEN
1	Landratsamt Ostalbkreis (Anlage 6.1)	<p><b>Geschäftsbereich Wald und Forstwirtschaft</b> Wir schließen uns der höheren Forstbehörde an. Wir haben unsere Stellungnahme direkt an Schwäbisch Gmünd geschickt. Wir schließen uns auch beim Flächennutzungsplan und der Ortsumfahrung Gügling ebenfalls der höheren Forstbehörde an.</p> <p><b>Geschäftsbereich Umwelt und Gewerbeaufsicht</b> <u>Gewerbeaufsicht</u> Die Stadt Schwäbisch Gmünd plant die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans zur Anbindung des Gewerbegebiets „Gügling Nord“ über die Lise-Meitner-Straße an die Güglingstraße und an die Ortsumfahrung Bargau L1161. Vorausgegangen ist die nordöstliche Erweiterung des besagten Gewerbegebiets für die Firma Weleda. Darüber hinaus bindet die neue Straße auch das geplante Industriegebiet „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“ an. Die Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“.</p> <p>Als Folge des Vorhabens ist mit Änderungen des Verkehrsaufkommens und des Verkehrsflusses zu rechnen. Um den Ortsteil Zimmern verkehrlich zu entlasten, wird die bestehende Verbindungsstraße vom „Gügling“ nach Zimmern in einen Geh- und Radweg umgewandelt.</p> <p>Die beauftragte Verkehrsprognose von BS Ingenieure legt bis 2035 ca. eine Verdopplung der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke (bis 5.400 Kfz) auf den vom Vorhaben betroffenen Straßenabschnitten nahe. Der Schwerverkehrsanteil soll sich ungefähr verdreifachen (bis 17 %). Die ermittelte Gesamtverkehrsbelastung des maßgeblichen Szenarios 1 wird für die betrachteten Querschnitte laut Verkehrsprognose als verkehrlich verträglich beurteilt.</p>	<p>Kenntnisnahme. (siehe unten Stellungnahme zu Regierungspräsidium Freiburg, Abt. Forst)</p>	

		<p>Im direkten Umfeld der geplanten Straße befinden sich keine Wohngebiete o. ä. Jedoch bitten wir in diesem Zusammenhang noch um nähere Aussagen, inwieweit das steigende Verkehrsaufkommen zu einer relevanten Lärmmehrbelastung für die bestehenden Nutzungen entlang der ebenfalls vom gesteigerten Verkehr betroffenen Straßen in Bargau, Bettringen etc. kommt. Davon abgesehen bestehen bei plan- und beschreibungsgemäßer Ausführung des Vorhabens von Seiten des Geschäftsbereichs Umwelt und Gewerbeaufsicht zum jetzigen Zeitpunkt keine Bedenken.</p>	<p>Die verkehrliche Verträglichkeit wird entlang der betrachteten Straßen beim Szenario 1 entsprechend der RAS 06 eingehalten (siehe Kapitel 7 der Verkehrsuntersuchung). Da die Grenzwerte zumeist deutlich unterschritten bleiben, ist nicht davon auszugehen, dass es durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen zu einer relevanten Lärmmehrbelastung für die bestehenden Nutzungen entlang der Straßen kommen wird.</p>	
		<p><b>Geschäftsbereich Wasserwirtschaft</b>  <u>Abwasserbeseitigung</u>  Dem Bebauungsplan wird unter Beachtung des nachfolgenden Punktes fachtechnisch zugestimmt:  Die ordnungsgemäße Entwässerung ist im Rahmen der weiteren Planungen noch nachzuweisen. Hierfür ist das wasserrechtliche Benehmen zu beantragen bzw. herzustellen.</p> <p><u>Oberirdische Gewässer einschließlich Gewässerbau und Hochwasserschutz</u>  Um die Eingriffe in den natürlichen Wasserhaushalt zu reduzieren, sollte die Breite des Radwegs mit 4 m dort, wo eine landwirtschaftliche Nutzung nicht erforderlich (z.B. parallel zum Baugebiet Aspen) oder topografisch nicht möglich ist (z.B. parallel zum Solarpark), auf das für Radfahrer erforderlich Minimum reduziert werden. Wir bitten den Bedarf mit dem GB Landwirtschaft abzustimmen.</p> <p><u>Wasserversorgung einschließlich Wasserschutzgebiete</u>  Dem Bebauungsplan wird fachtechnisch zugestimmt.  Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen.</p> <p>Altlasten und Bodenschutz:  Dem Bebauungsplan wird, mit Nebenbestimmungen, fachtechnisch zugestimmt.</p> <p>Bodenschutz:  Für das Vorhaben soll auf einer nicht versiegelten, nicht baulich veränderten oder unbebauten Fläche von mehr als 0,5 Hektar auf</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Dies wird bis zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes erledigt.</p> <p>Die Breite des Radweges soll bei 4m verbleiben. Dies entspricht auch der Forderung des Landratsamtes, GB Landwirtschaft (s.u.). Zur Unterstützung der Mobilitätswende wird es als wichtig erachtet breite komfortable Wege für Radfahrer und Fußgänger anzubieten.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	

		<p>den Boden eingewirkt werden. Gemäß § 2 Abs. 3 Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz hat der Vorhabenträger für die Planung und Ausführung des Vorhabens zur Gewährleistung eines sparsamen, schonenden und haushälterischen Umgangs mit dem Boden ein Bodenschutzkonzept zu erstellen und der zuständigen unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde vorzulegen. Dabei sind die Vorgaben der DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ einzuhalten.</p> <p>Im Zuge der Mantelverordnung wurde die BBodSchV überarbeitet und trat im August 2023 in Kraft. Sie ersetzt die bis dahin gültige BBodSchV und die VwV Boden (Z-Werte). Diese Änderung ist bei der Erstellung des Bodenschutzkonzepts zu berücksichtigen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass eine bodenkundliche Baubegleitung gefordert wird. Die bodenkundliche Baubegleitung hat durch eine von der ausführenden Baufirma unabhängige, fachkundige Person oder ein Büro zu erfolgen. Der Ansprechpartner ist, sobald bekannt, vor Beginn der Maßnahmen dem Landratsamt Ostalbkreis, Geschäftsbereich Wasserwirtschaft mit entsprechenden Kontaktdaten mitzuteilen.</p> <p><b>Altlasten:</b> Wie bereits aus den Antragsunterlagen ersichtlich ist, sind mehrere Altlasten vom Vorhaben betroffen. Sollte bei den ausführenden Bauarbeiten auf organoleptisch auffälliges Material gestoßen werden, ist dies umgehend auf Schadstoffe zu untersuchen und entsprechend zu entsorgen. Die Untersuchungsergebnisse sind dem Landratsamt Ostalbkreis, Abteilung Wasserwirtschaft, zu melden</p>	<p>Das vom Landratsamt genannte Bodenschutzkonzept ist in Anlage 8 zum Umweltbericht angehängt.</p> <p>Wird beachtet.</p> <p>Wird im Rahmen der Umsetzung beachtet.</p> <p>Entsprechende Hinweise finden sich im Textteil zum Bebauungsplan.</p>	
		<p><b>Geschäftsbereich Landwirtschaft</b> Stadt Schwäbisch Gmünd hat das Gewerbegebiet „Gügling Nord“ im nordöstlichen Bereich unter anderem für die Firma Weleda erweitert. Durch die Erweiterung muss die Lise-Meitner-Straße in Richtung Osten weiter ausgebaut werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird die schon länger angedachte direkte Anbindung des Gewerbegebiets „Gügling Nord“ an die Güglingstraße und an die Ortsumfahrung Bargau L1161 mitgeplant. Des Weiteren dient die neue Straße als Anbindung für das in Planung befindliche Industriegebiet „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“, für den der Aufstellungsbeschluss bereits gefasst ist.</p>	<p>Zutreffende Beschreibung der Planung. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p> <p>Zutreffende Beschreibung der Planung. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p>	

		<p>Durch die Verlängerung der Lise-Meitner-Straße und einer neuen Anbindung an die Güglingstraße entsteht ein Ringschluss und die ÖPNV-Anbindung des Gewerbestandortes kann wesentlich verbessert werden.</p> <p>Durch die geplanten neuen Straßenverbindungen und die neu geplanten Gewerbeflächen ist mit Änderungen des Verkehrsaufkommens und des Verkehrsflusses zu rechnen. Um Zimmern vom Durchgangsverkehr Richtung „Gügling“ zu entlasten und einen neuen Baustein für einen zukunftsweisenden Mobilitätswandel zu schaffen, wird gleichzeitig mit der neuen Anbindung an die Ortsumfahrung Bargau die bestehende Verbindungsstraße vom „Gügling“ nach Zimmern in einen Geh- und Radweg umgewandelt/teilentwidmet. Auf dieser Trasse dürfen dann nur noch landwirtschaftlicher Verkehr und Radfahrende fahren. Der Radverkehr wird dann ab dem „Gügling“ auf einem neuen Geh- und Radweg, der frei für landwirtschaftlichen Verkehr ist, parallel zur neuen Straßenverbindung weitergeführt. Der bestehende Geh- und Radweg zwischen den Gewerbegebieten „Gügling“ und „Gügling Nord“ wird Richtung Osten verlängert und an die neu geplanten Radwegeverbindungen angeschlossen.</p> <p>Mit einem besseren ÖPNV-Angebot und einem weiter ausgebauten Radwegenetz wird versucht, die Verkehrsentwicklung nachhaltig und klimafreundlicher zu gestalten.</p> <p>Die geplante Trasse verläuft überwiegend parallel und teilweise auch auf der bestehenden Bargauer Straße und schwenkt im südlichen Drittel in die offene Agrarflur zum Anschluss an die Ortsumfahrung Bargau ab. Im bisher auszumachenden Eingriffsbereich befinden sich hauptsächlich landwirtschaftlich genutzte Grünland- und Ackerflächen. Der Ausbau/Neubau der Straße mit einer Fahrbahnbreite von 7,0 m erfolgt auf einer Länge von ca. 1,3 km. Der parallel verlaufende Radweg (Geh- und Radweg, landwirtschaftlicher Verkehr frei bzw. Landwirtschaftlicher Weg/Wirtschaftsweg gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) ist mit einer Breite von 4,0 m geplant.</p> <p>Eine Fahrbahnbreite von 4,0 m der geplanten Wege mit landwirtschaftlicher Nutzung ist aus Sicht des GB Landwirtschaft angemessen und sinnvoll, da moderne landwirtschaftliche Gespanne</p>	<p>Zutreffende Beschreibung der Planung. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p> <p>Zutreffende Beschreibung der Planung. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p> <p>Zutreffende Beschreibung der Planung. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p> <p>Zutreffende Beschreibung der Planung. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p> <p>Kennntnisnahme.</p>	
--	--	---	--	--

		<p>oftmals eine Mindestbreite von 3,0 m aufweisen. Daher ist eine ausreichende Breite zum sicheren Ausweichen von Begegnungsverkehr (inkl. Fußgänger und Radfahrer) und zur Bewahrung einer intakten Bankette erforderlich.</p> <p>Insgesamt erstreckt sich das Plangebiet über eine Gesamtfläche von ca. 10,73 ha, davon sind ca. 2,58 ha im aktuell rechtskräftigen Flächennutzungsplan 2020 „Schwäbisch Gmünd – Waldstetten“ als „Fläche für die Landwirtschaft“ ausgewiesen.</p> <p>Die landwirtschaftlich genutzten Flächen innerhalb des Plangebietes sind nach der Flurbilanz 2022 Baden-Württemberg als Vorbehaltsflur I eingestuft. Dabei handelt es sich um die zweitbeste von fünf Wertstufen. Sie umfasst landbauwürdige Flächen (gute Böden) und Flächen, die wegen ihrer ökonomischen Standortsgunst für den Landbau wichtig und deshalb der landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten sind. Fremdnutzungen sollen ausgeschlossen bleiben. Somit geht mit Realisierung des Vorhabens Boden, der sich gut für die landwirtschaftliche Nutzung eignet, dauerhaft verloren.</p> <p>Die Trassenführung orientiert sich nicht an vorhandenen Wirtschaftseinheiten, sodass die landwirtschaftlichen Flurstücke teils unwirtschaftlich zerschnitten werden.</p> <p>Aufgrund der o.a. Ausführungen bestehen zum Vorhaben aus landwirtschaftlicher Sicht <b>Bedenken</b>.</p> <p>Trotz der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Gebiet verbleiben rechnerische Defizite bei den Schutzgütern Boden, Tiere und Pflanzen, Wasser, und Landschaftsbild/Erholung in Höhe von insgesamt -251.367 Ökopunkten.</p> <p>Die erforderlichen externen Ausgleichsmaßnahmen werden zum Entwurf des Bebauungsplanes erarbeitet.</p> <p>Deshalb können landwirtschaftliche Belange zu diesem Teil der Planung noch nicht abschließend bewertet werden.</p> <p>Grundsätzlich sollten für externe Ausgleichsmaßnahmen nur dann landwirtschaftlich genutzte Flurstücke beansprucht werden, wenn diese nach der Flurbilanz 2022 als Grenz- bzw. Untergrenzflur eingestuft worden sind. Dabei handelt es sich um landbauproblematische bzw. um nicht landbauwürdige Flächen, die bei geringer Ertragsfähigkeit erhöhte Aufwendungen in der Bewirtschaftung erfordern und gerade noch einen kostendeckenden Ertrag erwirt-</p>	<p>Die persönlichen und betrieblichen Einschränkungen der Landwirte werden hier mitberücksichtigt und mit entsprechenden Gegenmaßnahmen (bspw. Tauschflächen) abgedeckt, um die Beeinträchtigungen für die Landwirte in einem geringen, zumindest jedoch erträglichen Maße, zu halten.</p> <p>Der Trassenverlauf orientiert sich an der Topografie, bestehenden unterirdischen Leitungsverläufen und einer optimalen Linienführung.</p> <p>Der örtlich benachbarte und mit dieser Planung in Zusammenhang stehende Bebauungsplan für den „Nachhaltigen Technologiepark Aspen“ ergibt einen positiven Ökopunktesaldo, mit dem das Defizit ausgeglichen werden kann.</p> <p>Die Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd wird bei den umzusetzenden Ausgleichsmaßnahmen – wie bereits in der Vergangenheit schon geschehen – in den direkten Dialog mit den betroffenen Landwirten getreten und hat die Maßnahmen und deren Festlegung mit diesen einvernehmlich erörtert und bei Bedarf anpassen.</p> <p>Es ist vorgesehen negativen Ökopunkte dieses Planverfahrens werden mit den positiven Ökopunkten des Bebauungsplans „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“ ausgeglichen.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>schaften lassen bzw. oder wegen ihrer sehr geringen landwirtschaftlichen Eignung kein positives Ertrags- oder Aufwandsverhältnis erzielen können.</p> <p>Bei Ausführung der Baumaßnahmen ist aus landwirtschaftlicher Sicht folgendes zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Durchführung der Baumaßnahmen ist auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung Rücksicht zu nehmen. Die Ausführung, vor allem der genaue Zeitpunkt ist mit den Eigentümern und vor allem den Bewirtschaftern dahingehend zeitlich abzustimmen, dass landwirtschaftliche Arbeitsabläufe möglichst nicht beeinträchtigt und Kulturpflanzen zur Lebensmittelerzeugung bzw. Futterpflanzen nicht verschmutzt werden.</li> <li>• Auftretende Flurschäden (ggf. Bodenverdichtungen, Ertragseinbußen) sind dem Eigentümer/Bewirtschafter zu entschädigen und evtl. vorhandene Drainagen sind, falls sie beschädigt werden sollten, wieder instand zu setzen.</li> <li>• Nach Durchführung der Baumaßnahmen ist der ursprüngliche Zustand des Geländes wieder ordnungsgemäß herzustellen. Vor allem ist darauf zu achten, dass der Bewuchs des Grünlandes wieder flächendeckend hergestellt wird, da es sich sonst um einen Grünlandumbbruch nach § 27a Landwirtschafts- und Landeskulturge-setz (LLG) handelt, der nur im Einzelfall von der Landwirtschaftsbehörde genehmigt werden kann.</li> </ul>	<p>Wird beachtet.</p>	
		<p><b>Geschäftsbereich Nachhaltige Mobilität</b></p> <p>Der Geschäftsbereich Nachhaltige Mobilität befürwortet den Ringschluss der Lise-Meitner-Straße und der Güglingstraße. Für den ÖPNV eröffnen sich damit Möglichkeiten einer besseren und wirtschaftlicheren Busanbindung des Gewerbegebietes. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im östlichen Bereich der Lise-Meitner-Straße ist im Zusammenhang mit der konkreten ÖPNV-Planung in Abstimmung mit dem dort verkehrenden Verkehrsunternehmen zu prüfen.</p> <p>Über die in der Begründung gemachten Angaben zur Stärkung des Radverkehrs im Zuge der Maßnahmen zum Bebauungsplan „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ hat der Geschäftsbereich</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle wird geprüft.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	

		<p>Nachhaltige Mobilität keine Anmerkungen zu treffen. Die beschriebenen Maßnahmen im Sinne des Radverkehrs werden ausdrücklich begrüßt. Die vorgesehenen Radverkehrsbeziehungen stimmen mit den Radwegeplanungen im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes des Ostalbkreises überein.</p> <p>Von dem Geschäftsbereich Flurneuordnung werden keine Anregungen, Hinweise oder zu beachtende Fakten mitgeteilt. Die Stellungnahme des Geschäftsbereichs Naturschutz wird schnellstmöglich nachgereicht.</p> <p><b>Sachgebiet Naturschutz</b></p> <p>Die geplante Anbindung Gügling an die OU Bargau stellt einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Obwohl die Straße begradigt und somit verkürzt wird, soll die Versiegelung der Fläche mehr als verdoppelt und zudem der Anteil an Schotterwegen verdreifacht werden. Die Straße und der Radweg sind in überwiegenden Teilen sehr breit (15 m) geplant. Insbesondere in geschützte Flächen (bspw. großes Feldgehölz oder magere Flachlandmähwiese) sollte nur so wenig als absolut nötig eingegriffen werden. Im Hinblick auf eine Eingriffsminimierung wird daher dringend angeregt, die Straßenbreite auf das absolut notwendige Maß zu reduzieren.</p> <p>Auf der bestehenden Böschung des Solarparks befindet sich das in der Kartierung der LUBW dargestellte gesetzlich geschützte Biotop Nr. 171251368342 „Feldgehölz NO Industriegebiet „Gügling“, Oberbettringen“. Dieses Feldgehölz hat sich inzwischen stark ausgedehnt, so dass die gesetzlich geschützte Biotopfläche wesentlich größer ist, als bisher in der Kartierung dargestellt. Dies ist auch in den Bebauungsplanunterlagen und einem späteren Antrag auf Ausnahme entsprechend zu berücksichtigen. Zwischen den vorgenannten Feldgehölzflächen befinden sich auch offene Bereiche, die für eine Vielzahl von Vogelarten, Reptilien, Säugetieren und Insekten wichtige Versteck- und Nahrungsflächen darstellen. Es ist verständlich, dass die Fläche zwischen Solarpark und neuer Straße zur Deponierung von Erdaushub genutzt werden soll, aber der Verlust der Böschung mit einer Fläche von über 1,6 ha wird voraussichtlich artenschutzrechtliche Konflikte auslösen und sich negativ auf die Bilanzierung auswirken. Es wird dringend angeregt zu prüfen, ob der vorgenannte Böschungsbereich erhalten werden könnte. Im Übrigen wird auf die</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die festgesetzte Straßenbreite ist aufgrund des zu erwartenden Schwerlastverkehr und den gesetzlichen Vorgaben im festgelegten Maße notwendig. Bezüglich der Breite des Fuß- und Radweges wird auch auf die Forderung des Landratsamtes, GB Landwirtschaft (s.o.) verwiesen.</p> <p>Das Landratsamt hat inzwischen mitgeteilt, dass es diese Ansicht nicht weiter aufrechterhält, da sich der Bereich innerhalb des Bebauungsplans „Solarpark Gügling“ befindet und somit nicht als geschütztes Biotop gilt. Allerdings muss die vorgenannte Fläche entsprechend ihrer Wertigkeit vollumfänglich in die Bestandsbilanzierung einfließen. Auch der Eingriff sollte so gering als möglich erfolgen.</p> <p>Der geplante Trassenverlauf wird niedriger geplant und auf eine Deponierung verzichtet. Hierdurch wird der Eingriff in die Böschung deutlich verringert.</p>	
--	--	--	--	--

		<p>nachfolgenden Ausführungen zum Artenschutz verwiesen. Aus naturschutzfachlicher Sicht wird dringend angeregt, den vollständigen Rückbau der alten Straßentrasse zu prüfen. Dies würde sich auch positiv auf die Bilanzierung auswirken. Die Anbindung der landwirtschaftlichen Flächen kann ggf. durch Neuordnung der Flächen verbessert werden und ggf. durch nicht versiegelte Erdwege erfolgen.</p> <p>Im Übrigen sollten die Bebauungsplanunterlagen durch Schnitte zur Auffüllung des Straßendamms ergänzt werden.</p> <p><b>Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung</b> In der Bilanzierung ist für die geplanten Feldhecken ein Wert von 15 Ökopunkten (ÖP) enthalten. Dieser Wert ist gem. der Ökokontoverordnung auf 14 ÖP/qm zu korrigieren.</p> <p>Nach hiesiger naturschutzfachlicher Einschätzung wird das Landschaftsbild durch die vorgenannte Planung erheblich beeinträchtigt, da die Straße zu einem erheblichen Teil höher verlaufen wird. Es wird angeregt, dies in der Bilanzierung zu berücksichtigen. Darüber hinaus können nach der Ökokontoverordnung nur gebiets- und standortheimische Bäume zur Kompensation angerechnet werden. Im Straßenraum können auch andere Bäume gepflanzt werden, diese können jedoch nicht in die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung einfließen.</p> <p><b>Geplante Kompensationsmaßnahmen</b> Ein Teil der Säume sollte über die Wintermonate stehen gelassen werden. Für die geplanten Baumreihen ist eine Breite von 2 m geplant. Dies ist für die Entwicklung der Bäume viel zu gering. Für die Baumreihen sollte eine Breite von mindestens 10 m geplant und umgesetzt werden.</p> <p>Zudem sind für alle gesetzlich geschützten Biotopbereiche (auch die Flächen die noch nicht in der Kartierung der LUBW erfasst sind – s.o.) adäquate Ausgleichsmaßnahmen (gleichartig und</p>	<p>Die alte Trasse ist größtenteils für die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen notwendig. Die Trassenteile, die nicht für eine Erschließung notwendig sind, werden zurückgebaut.</p> <p>Es erfolgte eine Ergänzung der Unterlagen für den Entwurfsbeschluss.</p> <p>Die Werte sind nach Küpfer entsprechend der LUBW bewertet. Die LUBW und die Ökokontoverordnung widersprechen sich in einigen Punkten in der Bewertung. Da auch die Ausgleichsmaßnahmen nach Küpfer bewertet sind, soll auch der Eingriff danach bewertet werden. Es werden daher 15 ÖP angerechnet. Dies und die folgenden Punkte wurden mit dem LRA bei einem Termin entsprechend abgestimmt.</p> <p>Nach der neuen Planung liegt die Straße niedriger, sodass eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht in die Bilanzierung einfließen muss.</p> <p>Die Bewertung erfolgt nach Küpfer (LUBW). Nicht heimische Bäume werden nur zu 50% angerechnet. Im Außenbereich des Bebauungsplans Aspen angrenzend an den bestehenden Gehölzbestand sollen straßenbegleitend nur gebietsheimische Bäume und im Plangebiet vorzugsweise klimaverträgliche Bäume festgesetzt werden.</p> <p>Ein Teil der Säume wird über die Wintermonate stehen gelassen. Im nördlichen Bereich grenzt der Bebauungsplan „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ an den Bebauungsplan „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“ an. Die Bäume können hier auch in den Bereich des Bebauungsplans Aspen wurzeln. Im südlichen Bereich werden in der Verlängerung der Lise-Meitner-Straße eingefasste Straßenbäume gepflanzt.</p> <p>Die Fläche des Biotops beim Solarpark wird entsprechend der Richtlinie für Biotopkartierung festgelegt. S.o. der Böschungsbereich ist nicht als Biotop zu bewerten.</p>	
--	--	--	--	--

		<p>gleichwertige Maßnahmen) zu planen und in einem entsprechenden Ausnahmeantrag darzustellen.</p> <p>Die bisher noch nicht festgelegten externen Kompensationsmaßnahmen sind im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.</p> <p><b>Artenschutz</b></p> <p>Hinsichtlich des Neuntötervorkommens auf der Böschung des Solarparks besteht die Gefahr, dass es aufgrund des Wegfalls der momentan vorhandenen sehr guten Lebensbedingungen, zum Verlust dieses Revieres kommt. Äußerst fraglich ist zudem, ob der Neuntöter im weiteren Umfeld ähnliche Lebensbedingungen finden kann. Dies vor allem auch vor dem Hintergrund, dass diese Vogelart ein Revier von 1 bis 6 ha benötigt und im näheren Umfeld bereits sehr große Gewerbeflächen vorhanden bzw. noch geplant sind.</p> <p>Die geplanten Kompensationsmaßnahmen werden in jedem Fall eine sehr lange Entwicklungsdauer haben, bis sich ein ähnlich differenzierter Pflanzenbestand entwickelt hat. Darüber hinaus ist die neu geplante Böschung sehr steil (1:1,5), so dass die Böschungsfläche zukünftig wesentlich kleiner als der Bestand sein wird.</p> <p>Durch die völlige Umgestaltung der dortigen Landschaft (Straßenplanung und neues Gewerbegebiet) wird es zu einer erheblichen Verkleinerung und ggf. zum Verlust der Nahrungsgrundlage für viele Tierarten kommen.</p> <p>Der zunehmende Verkehr auf der neu geplanten Straße wird zu zusätzlichem Licht-, Lärm- und Schadstoffaufkommen führen. Auch eine stärkere Isolation der geplanten Maßnahmenflächen ist zu erwarten.</p> <p>Wie bereits ausgeführt, hat der Neuntöter ein Revier im Bereich des Feldgehölzes beim Solarpark. Dort kommen zudem weitere sensible Vogelarten vor. Aus diesem Grund ist auch die Bauzeit für die geplante Straße sehr problematisch. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen kann nach hiesiger naturschutzfachlicher Einschätzung nicht ausreichend sichergestellt werden, dass es zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen verschiedener europäischer Vogelarten kommt. Im aufgezeigten Szenario 1 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wird nach hiesiger Einschätzung keine ausreichend große Fläche bereitgestellt und es wären zudem mehrere Jahre</p>	<p>Wird beachtet.</p> <p>Da der Böschungsbereich erhalten bleibt, wird das Neuntötervorkommen nicht beeinträchtigt.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>(mindestens 5 Jahre) Vorlauf erforderlich. Das Szenario 2 sieht die Verpflanzung von Gehölzen vor. Aber auch in diesem Fall ist die Fläche zu gering und die Gehölze müssten vor der Verpflanzung auf Stock gesetzt werden. Bis zum Erreichen der aktuellen Größe wären ebenfalls mehrere Jahre erforderlich. Zudem lassen sich große Bäume nur sehr schwer erfolgreich verpflanzen.</p> <p>Im Übrigen ist zu befürchten, dass die umliegenden Habitatstrukturen bereits besetzt sind und somit nicht den derzeit in der Böschung beim Solarpark vorkommenden Vogelarten als Ersatzreviere zur Verfügung stehen. Eine großflächige Rodung wird somit voraussichtlich Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz auslösen, die nicht durch adäquate artenschutzrechtliche Schutzmaßnahmen vermieden bzw. ausgeglichen werden können. Hierzu sollte eine Abstimmung zwischen dem Planungsbüro und der unteren Naturschutzbehörde erfolgen.</p> <p>Des Weiteren gehen nach hiesiger naturschutzfachlicher Einschätzung entgegen den Ausführungen der saP durch den neuen Straßenverlauf und das zusätzliche Verkehrsaufkommen zwei Feldlerchenreviere aufgrund deren Meideverhaltens verloren. Zwei weitere Reviere im Einflussbereich der vorgenannten Straßenplanung befinden sich innerhalb des geplanten Bebauungsplanes „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“ und sind daher im Rahmen dieses Verfahrens entsprechend auszugleichen. Für die vorgenannte Straßenplanung sind somit zwei Feldlerchenreviere an adäquaten Stellen zu schaffen. Ein entsprechendes Maßnahmenkonzept für die Feldlerche ist im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.</p> <p>Abschließend wird dringend angeregt, dass für den Bau und die Umsetzung der aller Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen eine ökologische Baubegleitung durch ein fachkundiges Büro beauftragt wird.</p>	<p>Gegenüber der Vorplanung soll die Straße höhenmäßig niedriger ausgeführt werden, dass mit dem Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen für Feldlerchen zu erwarten (siehe hierzu spezielle artenschutzrechtliche Prüfung Anlage 4.2 zum Umweltbericht).</p> <p>Ein fachkundiges Büro wird beauftragt.</p>	
2	<b>Regierungspräsidium Stuttgart</b> (Anlage 6.2)	<p>das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt als höhere Raumordnungsbehörde sowie aus Sicht der Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen – und der Abteilung 5 – Umwelt – zu der oben genannten Planung folgendermaßen Stellung:</p> <p><b>Raumordnung</b> Geplant ist, die bislang als Sackgasse ausgestaltete Lise-Meitner-Straße, die durch die Gewerbegebiete „Gügling“ und „Gügling Nord“ führt, in Richtung Osten weiter auszubauen diese und das</p>	<p>Zutreffende Beschreibung der Planung. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p>	

		<p>in Planung befindliche Sondergebiet „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“ an die Ortsumfahrung Bargau L 1161 anzubinden. Der vorgesehene „Ringschluss“ soll zu einer Verbesserung des (LKW-)Verkehrs und der ÖPNV-Anbindung beitragen. Des Weiteren soll die Verbindungsstraße von „Gügling“ nach Zimmern in einen Geh- und Radweg umgewandelt/teilentwidmet werden.</p> <p>Insgesamt umfasst das Plangebiet ca. 10,7 ha (etwa 2,7 ha Verkehrsflächen, von denen etwa 1,3 ha aus- bzw. neu gebaut werden, und etwa 8 ha Grünflächen und landwirtschaftliche Flächen).</p> <p>Alle Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen (§ 1 Abs. 4 BauGB). Ziele der Raumordnung sind als verbindliche Vorgaben, die nicht der Abwägung unterliegen, zu beachten (§ 3 Abs.1 Nr. 2 ROG und § 4 Abs. 1 ROG). Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Nr. 3, 4 und 4a, § 4 Abs. 1 ROG). Das Plangebiet liegt nach dem derzeit gültigen Regionalplan Ostwürttemberg 2010 (RegP OW) im südlichen Bereich teilweise innerhalb einer Regionalen Grünzäsur nach PS 3.1.2 (Z) RegP OW. Diese verläuft südlich des Güglings von Südwesten kommend in einer Breite von etwa 700 m entlang des Ortsrands von Bargau in nordöstliche Richtung und überlagert die Zimmerner Straße nördlich des Kreisverkehrs an der L1161. Westlich der Zimmerner Straße weist die Raumnutzungskarte nachrichtlich eine geplante überörtliche Straße aus dem Bereich „Gügling“ Richtung Bargau aus. Entsprechend wird im Anhang zu Kapitel 3 des Regionalplans 2010 (S. 53) erläutert, dass die Grünzäsur 5 (nur) „die Entwicklung eines Siedlungsbandes Schwäbisch Gmünd – Oberbettringen – Bargau (– Heubach) stoppen“ und „der landwirtschaftliche Vorrangbereich erhalten“ bleiben soll. Die Umsetzung einer Infrastrukturmaßnahme sollte demgegenüber gerade nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Insbesondere wegen der am baulichen Bestand orientierten, maßvollen Flächeninanspruchnahme, die die Hauptfunktionen der Grünzäsur 5 („<i>Gliederung der Siedlungsbereiche zwischen Oberbettringen und Bargau</i>“, „<i>landwirtschaftlicher Vorrangbereich</i>“ bzw. „<i>Schaffung einer dem Regionalen Grünzug dienenden Grünbrücke</i>“ nicht wesentlich berührt, ist in der Gesamtschau ein Zielkonflikt mit PS 3.1.2 (Z) Regionalplan 2010 nicht festzustellen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	
--	--	--	--	--



		<p>Da die Regionalplan-Gesamtfortschreibung 2035 weit gediehen ist und vorangetrieben wird, ist schließlich auch eine Auseinandersetzung mit den insoweit relevanten Grundsätzen (PS 3.2.1.2 und PS 3.2.1.2) zu empfehlen.</p> <p><b>Abt. 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen</b></p> <p>Die Stadt Schwäbisch Gmünd beabsichtigt die Anbindung des Gewerbegebiets Gügling, Gügling Nord und des geplanten nachhaltigen Technologieparks Aspen an die OU Bargau als Bebauungsplan auszuweisen. Der Knotenpunkt ist als Kreisverkehr ausgebaut. Der Anschluss des Gewerbegebiets Gügling und des Technologieparks Aspen an die L1161/OU Bargau soll umgestaltet werden. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Straße sollen über einen Bebauungsplan hergestellt werden. Dem Verkehrsgutachten „Nachhaltiger Technologiepark Aspen und Anbindung Gewerbegebiet Gügling an die Ortsumfahrung Bargau“ vom Juli 2023 kann aufgrund von offenen Fragen zu einigen Grundlagen und Themen nicht zugestimmt werden. Das Regierungspräsidium Stuttgart, Baureferat Ost bittet im Zuge dessen um ein Abstimmungsgespräch.</p> <p>Dem o.g. Bebauungsplan kann von hier aus zugestimmt werden, wenn folgende Auflagen berücksichtigt werden:</p> <p>Die Umgestaltungsplanung des Anschlusses an den Kreisverkehr einschließlich der erforderlichen Sichtfelder und des aktualisierten Leistungsfähigkeitsnachweises ist frühzeitig auf Grundlage von Detailplänen und einem Verkehrsgutachten mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Baureferat Ost, abzustimmen, wobei der Anschluss nach RAL 2012 auszubilden ist. Die Rad- und Fußverkehrsführung muss bei der Anschlussplanung mit betrachtet werden. Die Planung ist einem Sicherheitsaudit zu unterziehen.</p> <p>Auf Grundlage dieser Detailpläne müssen ggfls. Vereinbarungen über die Bau- und Unterhaltungslast der Veränderungen an der Landesstraße abgeschlossen werden. Sämtliche Kosten und Folgekosten der Änderungen sind von der Stadt als Verursacher zu tragen.</p>	<p>Kapitel 3.2 der Begründung wurde entsprechend angepasst.</p> <p>Die Fragen wurden mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Baureferat Ost geklärt und das Verkehrsgutachten entsprechend angepasst.</p> <p>Der Knotenpunkt Anschluss der Ortsverbindungsstraße von Zimmern nach Bargau an die L 1161 ist als Kreisverkehr ausgebaut und wird durch den aktuellen Bebauungsplan lediglich tangiert. Das Verkehrsgutachten vom Juli 2023 (BS Ingenieure) hat im Zuge der Variantenuntersuchung für das GE „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“ unter anderem die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Anbindung Gügling / L 1161. Demnach kann auch mit dem zusätzlichen Verkehr eine Qualitätsstufe „A“ für das Prognosejahr 2035 nachgewiesen werden. Ein Umbau des Knotenpunktes aufgrund der Leistungsfähigkeit ist demnach nicht erforderlich.</p> <p>Durch den Ausbau der Ortsverbindungsstraße vom Gewerbegebiet Gügling nach Bargau und der Anbindung des neuen Gewerbegebietes „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“ an diese Straße wird der bestehende Knotenpunkt nicht verändert. Der</p>	
--	--	---	--	--

	<p>Die erforderlichen Sichtfelder der Erschließungsstraße in die Landesstraße sind im zeichnerischen und schriftlichen Teil des Bebauungsplanes zu berücksichtigen und eigentumsrechtlich zu sichern. Im Zuge des Bebauungsplans Nr.540A „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“ ist eine Bepflanzung von Baumreihen entlang der Landesstraße geplant. Die Sichtfelder sind von jeder sichtbehindernden Bebauung, Bepflanzung, Einfriedigung und Benutzung (auch Stellplätze) freizuhalten, wobei als sicht-hindernd alle Gegenstände über 0,80 m Höhe gemessen über Fahrbahnoberfläche der Landesstraße bzw. Erschließungsstraße gelten.</p> <p>Der Abfluss des Oberflächenwassers der Landesstraße ist zu dulden (§3 Wasserhaushaltgesetz) und darf nicht behindert werden. Evtl. erforderliche Änderungen sind im Bebauungsplan darzustellen und auf Kosten der Gemeinde als Verursacher herzustellen und zu unterhalten.</p> <p><b>Abt. 5 – Umwelt</b> <u>Industrie:</u> In der vorliegenden Planung ist eine Anbindung des Gewerbegebietes Gügling an die Ortsumfahrung Bargau vorgesehen. Im Gewerbegebiet Gügling, Lise-Meitner-Straße, befindet sich die geplante und immissionsschutzrechtlich genehmigte Wasserstoffherstellungsanlage der Lhyfe Schwäbisch Gmünd GmbH.</p> <p>Die Lhyfe Schwäbisch Gmünd GmbH stellt aufgrund der dort gehandhabten und gelagerten Stoffe (Wasserstoff) einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5 a BImSchG dar (Störfallbetrieb).</p> <p>Zu dem vorliegenden BPL nimmt das Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 54.5 als zuständige Behörde für die Störfallbelange des § 50 BImSchG sowie der Störfall-Verordnung (12. BImSchV) Stellung.</p> <p>Nach § 50 BImSchG ist bei raumbedeutsamen Planungen, aber auch bei Einzelbauvorhaben dafür Sorge zu tragen, dass zwischen schutzbedürftigen Gebieten und Objekten (Wohngebiete, öffentlich genutzte Gebäude und Gebiete, Erholungsgebiete und</p>	<p>Übergang von der Planung zum Bestand liegt etwa zwischen 11,3 m und 17,8 m vor dem Knotenpunkt. Die Führung der Fuß- und Radwege bleibt wie ursprünglich im Zuge der OU Bargau geplant erhalten. An der Querung der Wirtschaftswege am Ende der Ausbaustrecke ist ein Übergang vom best. Radweg auf den geplanten Radweg gemäß der Musterlösungen RadNetz Baden-Württemberg vorgesehen. Da der Knotenpunkt nicht Teil des Ausbaus und des Bebauungsplanes ist, ist ein Ausbau nach RAL 2012 nicht erforderlich.</p> <p>Die Führung von Rad- und Fußwegen, die Einhaltung von Sichtfeldern und die Durchführung eines Sicherheitsaudits müsste im Rahmen der Planung und Genehmigung des Kreisverkehrsplatzes i.Z.d. OU Bargau erfolgt sein.</p> <p>Wird beachtet.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>	
--	--	--	--

		<p>Hauptverkehrswege etc.) auf der einen Seite und einem Betriebsbereich auf der anderen Seite, angemessene Abstände eingehalten werden, um schädliche Umwelteinwirkungen sowie die von Störfällen hervorgerufenen Auswirkungen so weit wie möglich zu vermeiden.</p> <p>Der nächstgelegene Punkt des Vorhabens zur Wasserstofferzeugungsanlage ist der Anschlusspunkt der Lise-Meitner-Straße an die geplante Ortsumfahrung im Osten des Gewerbegebietes Gügling. Dieser Anschlusspunkt befindet sich in einer Entfernung von circa 180 m östlich der geplanten und immissionsschutzrechtlich genehmigten Wasserstofferzeugungsanlage der Lhyfe Schwäbisch Gmünd GmbH.</p> <p>Im Betriebsbereich der Lhyfe Schwäbisch Gmünd GmbH wird mit gasförmigem Wasserstoff bei einem Betriebsdruck von maximal 380 bar umgegangen.</p> <p>Bezüglich der Umsetzung der Anforderungen des § 50 BImSchG ist für den gehandhabten Stoff der sogenannte Achtungsabstand aus dem Leitfaden der Kommission für Anlagensicherheit KAS-18 heranzuziehen. Für gasförmigen Wasserstoff wird der Leitfaden KAS-18 durch den Leitfaden KAS-63 (Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands für Anlagen mit gasförmigem Wasserstoff) ergänzt.</p> <p>Auf Grundlage des Leitfadens KAS-63 wird für die Wasserstofferzeugungsanlage der Lhyfe Schwäbisch Gmünd GmbH ein angemessener Sicherheitsabstand von 140 m vorgeschlagen. Da die Wasserstofferzeugungsanlage noch nicht errichtet ist, wird von einem Pessimalfall ausgegangen (Rohrleitungen mit Innendurchmessern von größer als 15 mm, bzw. Leckagefläche: 490 mm<sup>2</sup>).</p> <p>Hieraus ergibt sich, dass das Vorhaben mit einem Abstand von circa 180 m zum zur Wasserstofferzeugungsanlage der Lhyfe Schwäbisch Gmünd GmbH außerhalb des pauschalen Achtungsabstandes liegt.</p> <p>Das geplante Vorhaben stellt unserer Einschätzung nach ohnehin kein Schutzobjekt im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG in Verbindung mit dem § 55 LBO dar, da es sich unseres Erachtens nach</p>		
--	--	--	--	--

		<p>nicht um einen wichtigen Verkehrsweg gemäß der Richtlinie 96/82/EG (Seveso II) oder einen Hauptverkehrsweg gemäß Art. 13 Abs. 2 lit. a der Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU) handelt.</p> <p>Insofern bestehen von hieraus keine Bedenken gegen das Vorhaben.</p>	Kenntnisnahme.	
3	<p><b>Regionalverband Ostwürttemberg</b> (Anlage 6.3)</p>	<p>vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Planverfahren. Der Planungsausschuss hat die vorliegende Stellungnahme zu dem Bebauungsplanentwurf „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ sowie die damit in Verbindung stehende 12. Flächennutzungsplanänderung des VVG Schwäbisch Gmünd - Waldstetten in seiner Sitzung vom 21.02.2024 wie dargestellt beschlossen. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegenüber dem Vorhaben „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ sowohl im Rahmen des derzeit rechtskräftigen Regionalplans 2010 als auch der Gesamtfortschreibung 2035. Dennoch hat die Stadt Schwäbisch Gmünd den Begründungsteil des Bebauungsplanentwurfs um eine fundierte Auseinandersetzung mit den berührten Zielen und Grundsätzen der Raumordnung zu ergänzen.</p> <p><b>Ziel- und Grundsatzbetroffenheit im Regionalplan 2010</b> Ausgehend von dem derzeit rechtskräftigen Regionalplan sieht der Regionalverband eine durch die Planung ausgehende Betroffenheit von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ weist im südlichen Teilbereich, bis auf ein Angrenzen an eine Grünzäsur (Regionalplan 2010 PS 3.1.2 (Z)), keine Ziel- oder Grundsatzbetroffenheit auf.</p> <p><b>3.1.2 (Z) Grünzäsuren</b> <i>Die in der Raumnutzungskarte dargestellten Grünzäsuren sollen im Zusammenwirken mit den regionalen Grünzügen ausreichende Freiräume zwischen aufeinanderfolgenden Siedlungsbereichen sichern. Sie dienen gleichzeitig der Vernetzung der regionalen Grünzüge und sollen die ökologischen Ausgleichsfunktionen der wohnungsnahen Landschaftsbereiche erhalten und verbessern. In den Grünzäsuren finden daher keine Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen oder sonstige Beeinträchtigungen dieser Funktionen statt. Die parzellenscharfe Abgrenzung der Grünzäsuren gegen</i></p>	<p>Kapitel 3.2 der Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	

		<p>die Siedlungsbereiche erfolgt in der kommunalen Landschafts- und Bauleitplanung.</p> <p>Der nördliche Teil des Geltungsbereichs hingegen tangiert einen Schutzbedürftigen Bereich für Landwirtschaft und Bodenschutz (Regionalplan 2010 PS 3.2.2.1 (G)), einen Schutzbedürftigen Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege (Regionalplan 2010 PS 3.2.1 (Z)) sowie einen Regionalen Grünzug (Regionalplan 2010 PS 3.1.1).</p> <p><b>3.1.1 (Z) Regionale Grünzüge</b>  <i>Die in der Raumnutzungskarte dargestellten regionalen Grünzüge längs der Entwicklungsachsen bilden ein zusammenhängendes regionales Grünsystem. Ihre in der Regel landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen sind als ökologische Ausgleichsflächen und zur Pflege des für Ostwürttemberg typischen Landschaftsbildes zu erhalten. Sie dürfen daher keiner weiteren Beeinträchtigung dieser Funktionen, insbesondere durch eine Siedlungs- und Gewerbeentwicklung, ausgesetzt werden. Gleichzeitig soll vor allem einer Beeinträchtigung des Bodens, des Wassers, der Luft und der Tier- und Pflanzenwelt sowie einer Minderung ihrer Erholungsfunktion entgegengewirkt werden. Die parzellenscharfe Abgrenzung der Regionalen Grünzüge erfolgt in der kommunalen Landschafts- und Bauleitplanung.</i></p> <p><b>3.2.1 (Z) Schutzbedürftige Bereiche für Naturschutz und Landschaftspflege</b>  <i>Die in der Raumnutzungskarte dargestellten schutzbedürftigen Bereiche für Naturschutz und Landschaftspflege ergänzen das Netz der Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete sowie der flächenhaften Naturdenkmale und der geschützten Biotope. Sie sollen insbesondere die landschaftlichen Voraussetzungen für das Weiterbestehen der Artenvielfalt unserer Tier- und Pflanzenwelt sichern und gleichzeitig dem Erhalt der Bodenfunktion als Standort für die natürliche Vegetation und landschaftsgeschichtliche Urkunde dienen. Durch Erhalt und sorgsame Pflege der natürlichen landschaftlichen Gegebenheiten und Eigenarten wie Talauen, Feuchtgebiete, Gewässer und Waldgebiete sowie durch Schutz und Pflege der landschaftsprägenden Kulturdenkmale (Bau- und Bodendenkmale) sollen sie gleichzeitig auch einen Beitrag zur Erhaltung und Pflege des historischen Kulturlandschaftsbildes der</i></p>	Kenntnisnahme.	
--	--	---	----------------	--

Region Ostwürttemberg leisten und so den Erholungswert der Landschaft erhalten. Dem Schutzzweck entgegenwirkende Vorhaben und Maßnahmen sollen in diesen Gebieten vermieden, die Erholungsnutzung soll auf eine schonende, die Natur nicht beeinträchtigende Art und Weise beschränkt werden.

**PS 3.2.2.1 (G) Schutzbedürftige Bereiche für Landwirtschaft und Bodenschutz**

Die aufgrund ihrer natürlichen Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung und als Filter und Puffer sowie als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf geeigneten Böden und Flächen der Region, insbesondere die in der Raumnutzungskarte besonders gekennzeichneten schutzbedürftigen Bereiche für die Landwirtschaft, sollen als natürliche Grundlage für eine verbrauchernahe Lebensmittel- und Rohstoffproduktion und zur Bewahrung und zur Entwicklung der ostwürttembergischen Kultur- und Erholungslandschaft erhalten werden. Hierbei sollen auch Bonitätsunterschiede innerhalb der schutzbedürftigen Bereiche berücksichtigt werden.

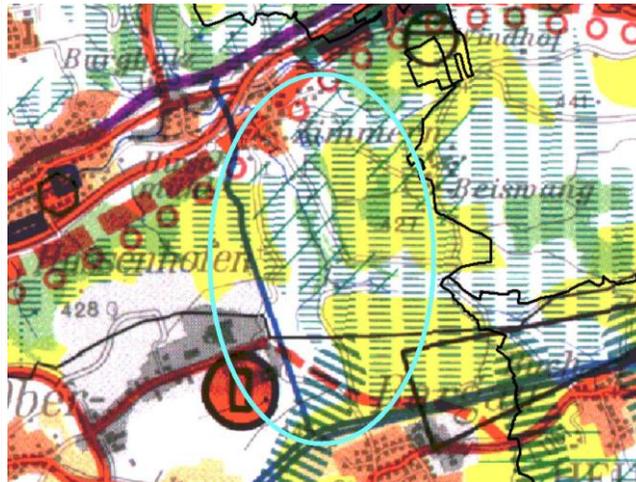


Abb. 2: Lage des Plangebiets „Anbindung Güding an die OU Bargau“ im Regionalplan 2010

Wie zuvor bereits dargestellt, tangiert der nördliche Teil des Bebauungsplans „Anbindung Güding an die OU Bargau“ im Rahmen

		<p>des rechtskräftigen Regionalplans 2010 einen Regionalen Grünzug (Regionalplan 2010 PS 3.1.1 (Z)), einen Schutzbedürftigen Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege (Regionalplan 2010 PS 3.2.1 (Z)) sowie einen Schutzbedürftigen Bereich für Landwirtschaft und Bodenschutz (Regionalplan 2010 PS 3.2.2.1 (G)). Die Planung sieht vor die Verbindungsstraße ab Höhe der Lise-Meitner-Straße in Richtung Zimmern in einen Landwirtschafts-, Rad- und Fußverkehrsweg umzuwidmen. Dadurch kann davon ausgegangen werden, dass hierbei keine neuen Flächen in Anspruch genommen werden. Der Regionalverband Ostwürttemberg sieht demgemäß die Belange der eben genannten Ziele und des Grundsatzes nicht verletzt.</p> <p>Im Rahmen des Regionalplans 2010 grenzt die vorliegende Planung im südlichen Teilbereich der Flächenkulisse an eine Grünzäsur (Regionalplan 2010 PS 3.1.2 (Z)). Die Funktionen der betroffenen Grünzäsur bestehen darin, die Siedlungsbereiche zwischen Oberbettringen und Bargau zu gliedern, die Funktion der landwirtschaftlichen Vorranggebiete zu erhalten und eine Grünbrücke innerhalb des Regionalen Grünzugs zu schaffen. Angesichts der Tatsache, dass der Regionalverband die genannten Funktionen durch die Herstellung einer Erschließungsstraße nicht für verletzt sieht und der, dass das Vorhaben nur an die Grünzäsur grenzt, kann davon ausgegangen werden, dass die Belange des genannten Ziels der Raumordnung durch die vorliegende Planung nicht beeinträchtigt werden.</p> <p><b>Ziel- und Grundsatzbetroffenheit im Regionalplan 2035 (Entwurf)</b> Im Rahmen des zukünftigen und derzeit noch nicht rechtskräftigen Regionalplanentwurfs 2035 befindet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ vollständig innerhalb eines Vorbehaltsgebiets für Naturschutz und Landschaftspflege und grenzt gleichzeitig an ein Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege;</p> <p><b>3.2.1.1 Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege</b> <i>(1) Z Zur Sicherung und Entwicklung funktional zusammenhängender, intakter, resilienter Lebensräume durch Vernetzung von Schutzgebieten und durch weitere Ausformung des landesweiten</i></p>	<p>Kenntnisnahme. Es werden im nördlichen Bereich keine neuen Flächen in Anspruch genommen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	
--	--	--	---	--

		<p><i>Biotopverbunds sowie weiterer für die biologische Vielfalt wertvoller Gebiete in der Region sind Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege festgelegt und in der Raumnutzungskarte dargestellt. In den Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege sind funktionswidrige Nutzungen, insbesondere Siedlungsentwicklungen, ausgeschlossen.</i></p> <p><i>(2) Z In den Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege sind ausnahmsweise zulässig:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- kleinteilige Erweiterungen von bestehenden standortgebundenen technischen Infrastrukturen der öffentlichen Versorgung,</i></li> <li><i>- Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen der linienhaften Verkehrsinfrastruktur sowie Erschließungsstraßen und Radwege,</i></li> <li><i>- Straßen- und Schienenneubaumaßnahmen für den regionalen Verkehr, die nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt sind,</i></li> <li><i>- Maßnahmen, die zum naturnahen Hochwasserschutz, zur naturnahen Gewässerentwicklung oder zur Renaturierung von Mooren dienen,</i></li> <li><i>- naturnahe Erholungsnutzungen samt zugehörigen Einrichtungen, soweit diese von untergeordneter baulicher Ausprägung sind,</i></li> </ul> <p><i>soweit keine freiraumschonendere Alternative besteht, die Funktionsfähigkeit der Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege gewährleistet bleibt.</i></p> <p><b>3.2.1.2 Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaftspflege</b></p> <p><i>(1) G Gebiete, die der Ergänzung von der Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege und der Aufwertung von Landschaftsräumen dienen können und sich besonders zur Entwicklung der Landschaftsfunktionen durch Kompensationsmaßnahmen eignen, sind als Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaftspflege festgelegt und in der Raumnutzungskarte dargestellt. In ihnen ist dem Umsetzungspotenzial von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen v.a. für den Biotopverbund bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen.</i></p> <p>zweitens ein Vorrang- sowie Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft;</p> <p><b>3.2.3.2 Vorranggebiete für die Landwirtschaft</b></p>		
--	--	---	--	--

		<p>(1) Z Flächen, die sich aufgrund ihrer Bodengüte sowie infrastruktureller und betrieblicher Gegebenheiten im regionalen Vergleich besonders gut für die landwirtschaftliche Produktion von Lebensmitteln, Futtermitteln und Rohstoffen eignen, sind als natürliche Grundlage für eine verbrauchernahe Versorgung mit landwirtschaftlichen Produkten sowie zur Bewahrung und zur Entwicklung der ostwürttembergischen Kultur- und Erholungslandschaft zu erhalten. Sie sind als Vorranggebiete für die Landwirtschaft festgelegt und in der Raumnutzungskarte dargestellt. In den Vorranggebieten für die Landwirtschaft sind bauliche Anlagen sowie andere raumbedeutsame Nutzungen, ausgeschlossen, soweit sie mit dieser landwirtschaftlichen Nutzung der Flächen nicht vereinbar sind.</p> <p>(2) Z In den Vorranggebieten für die Landwirtschaft sind ausnahmsweise zulässig, sofern keine Alternative außerhalb der Vorranggebiete für die Landwirtschaft besteht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bauliche Anlagen und Nutzungen, die aufgrund ihrer besonderen Standortanforderungen nach § 35 (1) 1.- 4. BauGB im Außenbereich zulässig sind,</li> <li>- Regionalbedeutsame Windenergieanlagen innerhalb und außerhalb von Vorranggebieten für regionalbedeutsame Windkraftanlagen, sofern bei der Standortwahl der Flächenzuschnitt berücksichtigt wird,</li> <li>- Freiflächen-Photovoltaikanlagen unter 4 ha mit funktionaler Zuordnung zu einem landwirtschaftlichen oder gewerblichen Betrieb,</li> <li>- Produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen,</li> <li>- Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen der linienhaften Verkehrsinfrastruktur, sowie Erschließungsstraßen und Radwege,</li> <li>- Straßen- und Schienenneubaumaßnahmen für den regionalen Verkehr, die nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt sind.</li> </ul> <p>Agri-Photovoltaik als Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie, unter denen eine acker- und gartenbauliche Nutzung zur Produktion von Lebens- oder Futtermitteln sowie landwirtschaftlichen Rohstoffen möglich ist, ist zulässig, sofern kein Landschaftsraum mit besonders hochwertigem Landschaftsbild betroffen ist.</p> <p><b>3.2.3.3 Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft</b></p>		
--	--	--	--	--

(1) G Flächen, die aufgrund ihrer Bodengüte und der Bewirtschaftbarkeit gut geeignet sind für eine Produktion von Lebensmitteln und landwirtschaftlichen Rohstoffen, sind als Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft festgelegt und in der Raumnutzungskarte dargestellt. Die Flächen der Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft sowie landwirtschaftliche Flächen mit vergleichbarer Eignung, gemäß Wirtschaftsfunktionskarte, sollen der landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten werden.

(2) G Eine Inanspruchnahme der Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft für andere Zwecke soll im Falle fehlender Alternativen nur im unbedingt notwendigen Fall Umfang erfolgen. Bei der Ausweisung von Siedlungsflächen sollen bevorzugt Flächen mit ungünstigen natürlichen Ertragsbedingungen in Anspruch genommen werden, sofern sie nicht aufgrund ihrer ökologischen Funktionen von Bedeutung sind.

und drittens einen Regionalen Grünzug (VRG).

### **3.1.1 Regionale Grünzüge**

(1) Z Die Regionalen Grünzüge bilden ein großräumiges, zusammenhängendes Freiraumnetz, das zur langfristigen Sicherung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts (Klima, Luft, Boden, Wasser), der biologischen Vielfalt, der Siedlungsgliederung, der landschaftsbezogenen Erholung, des Landschaftsbilds sowie der nachhaltigen land- und forstwirtschaftlichen Bodennutzung dient. Die Regionalen Grünzüge sind in der Raumnutzungskarte als Vorranggebiete festgelegt. In ihnen sind andere raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen soweit sie mit den Funktionen der Regionalen Grünzüge nicht vereinbar sind.

(2) Z In den Regionalen Grünzügen sind ausnahmsweise zulässig:

- Vorhaben, die einem land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb oder einem Betrieb der gartenbaulichen Erzeugung dienen.
- Vorhaben, die der öffentlichen Versorgung mit Elektrizität, Gas, Telekommunikationsdienstleistungen, Wärme und Wasser, der Abwasserwirtschaft oder einem ortsgebundenen gewerblichen Betrieb dienen,
- privilegierte Vorhaben der energetischen Nutzung von Biomasse gem. § 35 (1) Nr. 6,
- Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen der linienhaften Verkehrsinfrastruktur sowie Erschließungsstraßen und Radwege,

- Straßenneubaumaßnahmen für den überregionalen Verkehr nach Plansatz 4.1.3 Abs. 5 und Schienenneubaumaßnahmen,
- die Erneuerung bzw. die kleinräumige Erweiterung vorhandener Anlagen für Erholung, Freizeit und Sport,
- Aufschüttung und Abgrabungen, die zur Erweiterung von bestehenden Deponien, zur naturnahen Gewässerentwicklung oder zum Schutz vor Hochwasser dienen,
- eine vorübergehende Nutzung durch den Abbau oberflächennaher Rohstoffe,

soweit keine freiraumschonendere Alternative besteht und die Funktionsfähigkeit der Regionalen Grünzüge nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

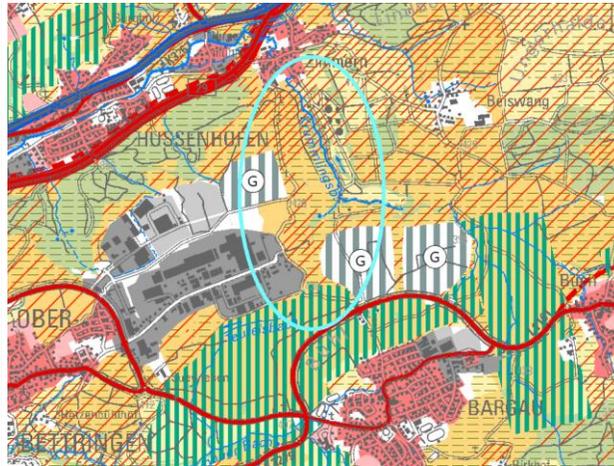


Abb. 3: Lage des Plangebiets im Rahmen der Regionalplan-Gesamtfortschreibung 2035

Im Rahmen der laufenden Regionalplanfortschreibung des Regionalplans 2035 ist eine Aufstellung und voraussichtliche Genehmigung des Bebauungsplans „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ im Zuge der in den Plansätzen 3.1.1 Abs. 2, 3.2.1.1 Abs. 2 und 3.2.3.2 Abs. 2 formulierten Ausnahmen der linienhaften Erschließungsstraßen regionalplanerisch gesichert. Dennoch ist im Zuge des Regionalplans 2035 eine dezidierte Auseinandersetzung mit den o.g. Freiraumzielen wünschenswert. Demnach ist im

Kenntnisnahme. Kapitel 3.2 der Begründung wurde entsprechend ergänzt.

		weiteren Verfahren darzulegen wie mit dem Vorrang- und Vorbehaltsgebiet Naturschutz und Landschaftspflege, dem Vorrang- und Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft sowie dem Regionalen Grünzug umgegangen wird.		
4	<b>Regierungspräsidium Freiburg, LGRB</b> (Anlage 6.4)	<p>Im Rahmen seiner fachlichen Zuständigkeit für geowissenschaftliche und bergbehördliche Belange äußert sich das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) auf der Grundlage der ihm vorliegenden Unterlagen und seiner regionalen Kenntnisse zum Planungsvorhaben.</p> <p><b>Geotechnik</b> Das LGRB weist darauf hin, dass im Anhörungsverfahren als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgt. Das Plangebiet befindet sich auf Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodäten im Ausstrichbereich der Gesteine der Amaltheenton-, der Angulatensandstein-, der Arietenkalk-, der Numismalimergel-, der Obtususton- und der Psilonotenton-Formation aus dem Unterjura sowie der Gesteine der Löwenstein-Formation (Stubensandstein) und der Trossingen-Formation aus dem Mittelkeuper. Die genauen lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können unter <a href="http://maps.lgrb-bw.de/">http://maps.lgrb-bw.de/</a> abgerufen werden. Mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind sowie mit einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens ist zu rechnen. Bei den Gesteinen der Arietenkalk-Formation ist mit Ölschiefergesteinen zu rechnen. Auf die bekannte Gefahr möglicher Baugrundhebungen nach Austrocknung bzw. Überbauen von Ölschiefergesteinen durch Sulfatneubildung aus Pyrit wird hingewiesen. Die Ölschiefer können betonangreifendes, sulfathaltiges Grund- bzw. Schichtwasser führen. Eine ingenieurgeologische Beratung durch ein in der Ölschieferthematik erfahrenes privates Ingenieurbüro wird empfohlen. Die anstehenden Gesteine der Trossingen-Formation neigen teilweise in Hanglage bzw. im Bereiche von Baugrubenböschungen /-wänden zu Rutschungen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Im Textteil zum Bebauungsplan findet sich unter Ziffer 3 der Hinweise eine Beschreibung der Baugrundverhältnisse.</p>	

		<p>Wegen der Gefahr einer Verschlechterung der Baugrundeigenschaften sollte in Gebieten mit Rutschungen und auch Rutschungsanzeichen/-gefährdung von der Errichtung technischer Versickerungsanlagen (z. B. Sickerschächte, Sickerbecken, Mulden-Rigolen-Systeme zur Versickerung) Abstand genommen werden.</p> <p>Ferner sind in der ingenieurgeologischen Gefahrenhinweiskarte von Baden-Württemberg Hinweisflächen für Massenbewegungen eingetragen, die sich aus der Auswertung des hochauflösenden Digitalen Geländemodells ergeben. Das Plangebiet liegt im nördlichen Bereich innerhalb einer solchen Hinweisfläche für Massenbewegungen. Die Lage kann dem als Anhang beigefügten Plan entnommen werden. Über den genauen Umfang und die Aktivität der hiermit zusammenhängenden Massenbewegung ist nichts Näheres bekannt. Bereits kleinere Eingriffe in das Hanggleichgewicht (Aufschüttungen/Abgrabungen vor allem im Bereich von Baugruben etc.) können zu einer Reaktivierung alter Gleitflächen bzw. zur Bildung neuer Gleitflächen führen.</p> <p>Die ingenieurgeologische Gefahrenhinweiskarte von Baden-Württemberg (insbesondere bezüglich eventueller Massenbewegungen) kann unter <a href="https://geogefahren.lgrb-bw.de/">https://geogefahren.lgrb-bw.de/</a> bzw. <a href="https://maps.lgrb-bw.de/">https://maps.lgrb-bw.de/</a> abgerufen werden.</p> <p>Das LGRB geht davon aus, dass im Vorfeld der geplanten Baumaßnahmen objektbezogene Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden/wurden und dass eine den Baumaßnahmen angemessene ingenieurgeologische Betreuung (inkl. der Ingenieurbauwerke) während der Bauzeit stattfinden wird.</p> <p><b>Boden</b></p> <p>Die bodenkundlichen Verhältnisse sowie Bewertungen der Bodenfunktionen nach § 2 Abs. 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) können unter <a href="https://maps.lgrb-bw.de/">https://maps.lgrb-bw.de/</a> in Form der Bodenkundlichen Karte 1: 50.000 (BK50) abgerufen werden. Des Weiteren sollte die Bodenfunktionsbewertung vorzugsweise auf Grundlage der Bodenschätzungsdaten auf ALK und ALB Basis (2010, vom LGRB vertrieben) herangezogen werden, da diese Informationen zu den örtlichen Bodeneigenschaften auf Flurstückebene enthalten. Damit sind detailliertere bodenkundliche Informationen als mit der BK50 verfügbar.</p> <p>Generell ist bei Planungsvorhaben entsprechend § 2 Abs. 1 Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz (LBodSchAG) auf den</p>	<p>Ein Geotechnisches Gutachten wurde erstellt, es liegt als Anlage 3 der Begründung bei. Wird beachtet.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Möglichkeit der Bodenfunktionsbewertung auf Grundlage der Bodenschätzungsdaten auf ALK und ALB wird für das weitere Verfahren geprüft.</p>	
--	--	--	--	--

		<p>sparsamen und schonenden Umgang mit Boden zu achten. Die bundes- und landesweiten gesetzlichen Bodenschutzvorgaben sind einzuhalten, v.a. BBodSchG, BBodSchV, LBodSchAG, LKreiWiG und die gesetzlich verankerten DINs 18915, 19639 und 19731. Mit der zuständigen Bodenschutzbehörde sollte abgestimmt werden, welche konkreten bodenschutzfachlichen Vorgaben umzusetzen sind.</p> <p>Generell der Hinweis, dass nach § 2 Abs. 3 Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz (LBodSchAG) bei geplanten Vorhaben, die auf nicht versiegelte, nicht baulich veränderte oder unbebaute Flächen von mehr als 0,5 Hektar einwirken werden, ein Bodenschutzkonzept zur Gewährleistung des sparsamen, schonenden und haushälterischen Umgangs mit dem Boden im Rahmen der weiteren Vorhabensplanung bzw. -durchführung zu erstellen ist. Eine Erstellung des Bodenschutzkonzepts nach DIN 19639 wird dringend empfohlen.</p> <p>Des Weiteren ist nach § 3 Abs. 4 LandesKreislaufwirtschaftsgesetz (LKreiWiG) bei einem zu erwartenden Anfall von mehr als 500 m<sup>3</sup> Bodenaushub der verfahrensführenden Behörde ein Abfallverwertungskonzept vorzulegen. Der Bodenaushub ist hierbei möglichst hochwertig zu verwerten (§ 3 Abs. 2 LKreiWiG).</p> <p><b>Grundwasser</b>          Das LGRB weist darauf hin, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belange von Seiten der Landeshydrogeologie und -geothermie (Referat 94) keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgt. Sofern für das Plangebiet ein hydrogeologisches Übersichtsgutachten, Detailgutachten oder hydrogeologischer Bericht vorliegt, liegen die darin getroffenen Aussagen im Verantwortungsbereich des gutachtenden Ingenieurbüros.          Das Planungsvorhaben liegt nach Kenntnis des LGRB außerhalb von bestehenden oder geplanten Wasserschutzgebieten oder sonstigen Bereichen sensibler Grundwassernutzungen.          Aktuell findet im Plangebiet keine hydrogeologische Bearbeitung durch das LGRB statt.</p> <p><b>Bergbau</b>          Die Planung liegt nicht in einem aktuellen Bergbaugebiet. Nach den beim Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau vorliegenden Unterlagen ist das Plangebiet nicht von Altbergbau</p>	<p>Wird beachtet.</p> <p>Es wurde mittlerweile ein Bodenschutzkonzept erarbeitet und in die Begründung zum Bebauungsplan integriert.</p> <p>Ein Abfallverwertungskonzept wird erstellt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	
--	--	---	---	--

		<p>oder künstlich geschaffenen Althohlräumen (bspw. Stollen, Bunker, unterirdische Keller) betroffen.</p> <p><b>Geotopschutz</b> Im Bereich der Planfläche sind Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes nicht tangiert.</p> <p><b>Allgemeine Hinweise</b> Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk, eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten der Homepage des LGRB (<a href="https://www.lgrb-bw.de">https://www.lgrb-bw.de</a>) entnommen werden. Des Weiteren verweisen wir auf unser Geotop-Kataster, welches im Internet unter der Adresse <a href="https://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope">https://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope</a> (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden kann.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	
5	<p><b>Regierungspräsidium Freiburg, Ref. Waldpolitik</b> (Anlage 6.5)</p>	<p>vielen Dank für die Beteiligung im o. g. Verfahren. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, baten Sie um Stellungnahme der höheren Forstbehörde am Regierungspräsidium Freiburg zum Entwurf des Bebauungsplans sowie örtlicher Bauvorschriften Nr. 540 „Anbindung Gügling an die OU Bargau“.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes des o. g. Vorhabens liegt kein Wald im Sinne von § 2 LWaldG. Dies wurde mit der zuständigen unteren Forstbehörde am Landratsamt Ostalbkreis abgestimmt und von dieser vor Ort überprüft. Darüber hinaus ist eine indirekte Betroffenheit von Waldflächen (z. B. Ausgleichsmaßnahmen) anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen derzeit nicht erkennbar. Insofern sind forstrechtliche/-fachliche Belange von dem im Betreff bezeichneten Vorhaben nicht berührt.</p> <p>Im weiteren Verfahren ist eine Beteiligung der Forstverwaltung nur dann erforderlich, wenn mögliche Planänderungen in ihren Auswirkungen Waldflächen betreffen können (z. B. externe Ausgleichsmaßnahmen im Wald).</p> <p>Die zuständige untere Forstbehörde am Landratsamt Ostalbkreis erhält Kenntnis hiervon.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	

		Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.		
6	<b>Telekom GmbH</b> (Anlage 6.6)	<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Wir bitten, die Verkehrswege so an die vorhandenen umfangreichen Telekommunikationslinien der Telekom anzupassen, dass diese Telekommunikationslinien nicht verändert oder verlegt werden müssen.</p>	Kenntnisnahme. Dies wird bei der Umsetzung beachtet.	
7	<b>Landesbauernverband</b> (Anlage 6.7)	<p>für die Übersendung der Unterlagen zu obigem Vorhaben und die Möglichkeit zur Stellungnahme möchten wir uns zunächst herzlich bedanken.</p> <p>Das Plangebiet umfasst ca. 10,7 ha, davon sind überwiegend landwirtschaftliche Nutzfläche betroffen.</p> <p>Darüber hinaus befindet sich die überplante Fläche in einem Gebiet, das bereits in den vergangenen Jahren durch hohen Verlust von gerade landwirtschaftlicher Fläche geprägt ist. Hier sind zu nennen die Erweiterung des Gewerbegebiets Gügling, die Ortsumgehung Bargau und eben auch das geplante Industriegebiet Aspen. Die Landwirtschaft hat für diese Vorhaben schon einiges an Fläche einbüßen müssen und soll nun erneut mit einer großen</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das Plangebiet hat sich durch eine Änderung in der Straßenplanung gegenüber dem Vorentwurf des Bebauungsplanes (Absenkung der Trasse zwischen Lise-Meitner-Straße und Güglingstraße) etwas verkleinert: von ca. 10,7 ha auf ca. 9,2 ha. In dieser Gesamtfläche sind auch Flächen im Bereich der Verbindungsstraße vom Gügling nach Zimmern enthalten, die baulich nicht verändert werden. Von der Gesamtfläche des Geltungsbereiches entfallen ca. 3,2 ha intensiv genutzter landwirtschaftlicher Fläche, davon ist der Großteil Grünland (ca. 2,6 ha). Demgegenüber steht ein Plus von ca. 0,75 ha neu zu entwickelnde Magerwiesen (größtenteils als öffentliche Grünflächen festgesetzt).</p> <p>Die persönlichen und betrieblichen Einschränkungen der Landwirte werden hier mitberücksichtigt und mit entsprechenden Gegenmaßnahmen (bspw. Tauschflächen) abgedeckt, um die Beeinträchtigungen für die Landwirte in einem geringen, zumindest jedoch erträglichen Maße, zu halten.</p>	

		<p>Flächenzahl erhalten. Diese Entwicklung sehen wir als Vertreter der Landwirtschaft äußerst kritisch und tragen diese in keinem Fall mit. Der Flächendruck in dieser Region ist enorm. In unmittelbarer Nähe befinden sich außerdem mehrere landwirtschaftliche Betriebe, die auf die Flächen angewiesen sind um Lebensmittel zu erzeugen, oder nachwachsende Rohstoffe für die Energiegewinnung anzubauen. Grund und Boden sind keine beliebige Ware und nicht vermehrbar.</p> <p>Auch die Abriegelung des Vorhabens damit, dass nicht mehr benötigte Abschnitte der bestehenden Trasse entsiegelt und renaturiert werden und so dann teilweise wieder der landwirtschaftlichen Produktion zur Verfügung stehen, u.a. als Streuobstwiesen, entschärfen das Vorhaben in keiner Weise. Unterm Strich bleibt es nichtsdestotrotz bei einem massiven Flächenverlust in der Region. Die Renaturierung durch die Anlage von Streuobstwiesen bringt hierbei kein Gewinn.</p> <p>Eine Flächengröße von 10,7 ha sehen wir darüber hinaus für eine Verkehrsanbindung als nicht verhältnismäßig an. Die Flächen auf denen geplant werden sollen, sind im Flächennutzungsplan zum einen als Flächen für die Landwirtschaft ausgewiesen. Zum anderen ergibt sich aus der Flurbilanz 2022, dass es sich bei allen betroffenen Flächen um Flächen der Vorbehaltsflur 1 handelt.</p> <p>Die Vorbehaltsflur 1 umfasst landbauwürdige Flächen (gute Böden) und Flächen, die wegen ihrer ökonomischen Standortgunst für den Landbau wichtig und deshalb der landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten sind. Fremdnutzungen sollen ausgeschlossen bleiben.</p> <p>Die Topografie und die Bodenverhältnisse eignen sich gut für die landwirtschaftliche Produktion und somit für die Erzeugung von Lebensmitteln, sodass sie aus unserer Sicht geschützt werden müssen.</p> <p>Deshalb können wir als Bauernverband diese Planung nicht mittragen.</p>	<p>Siehe oben. Es handelt sich nicht um 9,2 ha reine Verkehrsfläche.</p> <p>Es wird auf Kapitel 3.3 der Begründung verwiesen. Im Flächennutzungsplan 2020 „Schwäbisch Gmünd – Waldstetten“ ist eine neue kurvenbereinigte Trasse der Ortsverbindungsstraße von der Lise-Meitner–Straße bis zur Ortsumfahrung von Bargau ist ebenfalls dargestellt. Das Vorhaben ist daher aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.</p> <p>Da die geplante Ortsverbindungsstraße einen Ringschluss von vorhandenen Straßen herstellen soll und gleichzeitig als Anschluss für das neu geplante Industriegebiet „Nachhaltiger Technologiepark Aspen“ dient, ist nur ein Korridor zwischen Krümmlingsbach und dem Gewerbegebiet Gügling für die Straßenplanung möglich. Dieser gesamte Bereich ist in der Flurbilanz 2022 als Vorbehaltsflur I eingestuft. Ein Ausweichen auf weniger landbauwürdige Flächen ist daher nicht möglich.</p> <p>Siehe oben. So weit wie möglich werden nicht mehr benötigte Abschnitte der bestehenden Trasse entsiegelt und renaturiert und stehen dann teilweise wieder der landwirtschaftlichen Produktion zur Verfügung, z.B. als neu angelegte Streuobstwiese. Es wird auch auf die Stellungnahme des Landratsamtes – Geschäftsbereich Landwirtschaft verwiesen. Dieser sieht die Verbesserung des ÖPNV-Angebots und das weiter ausgebaut Radwegenetz sowie die geplante Fahrbahnbreite positiv (siehe Stellungnahme Nr. 1).</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	
--	--	---	--	--

<p>8</p>	<p><b>Terranets bw</b> (Anlage 6.8)</p>	<p>wir bestätigen Ihnen hiermit den Eingang Ihrer Aufforderung zur Stellungnahme zu o.g. Verfahren vom 27.11.2023. Wie bereits bekannt ist und Sie den beigefügten Plänen entnehmen können, verlaufen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ folgende Gashochdruckanlagen und parallel dazu verlegte Telekommunikationsanlagen:</p> <table border="1" data-bbox="593 319 1209 383"> <thead> <tr> <th>Betreiber</th> <th>Leistungsbezeichnung</th> <th>DN</th> <th>MOP</th> <th>Schutzstreifen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>terranets bw GmbH</td> <td>Telekommunikationsleitung</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>terranets bw GmbH</td> <td>STF Staufenleitung</td> <td>250</td> <td>67,5 bar</td> <td>6,00 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>Außerdem weisen wir darauf hin, dass im angefragten Bereich neben der Gashochdruckleitung und Telekommunikationskabel auch umfangreiche Drainagen verlegt sind, die funktionsfähig bleiben müssen. Die Erdgashochdruckleitungen unseres Unternehmens sowie die parallel dazu verlegten Telekommunikationskabel sind gemäß den Vorschriften über Gashochdruckleitungen zur Sicherung ihres Bestandes, des Betriebes und der Instandhaltung sowie gegen Einwirkungen von außen in einem Schutzstreifen (symmetrisch beiderseits der Rohrachse) verlegt. Der Schutzstreifen ist grundsätzlich durch die Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch dinglich gesichert. Im Schutzstreifen dürfen für die Dauer des Bestehens der Gasfernleitung keine Gebäude oder baulichen Anlagen errichtet werden. Auch Dachvorsprünge oder sonstige An- und Aufbauten sowie Schachtbauwerke dürfen nicht in den Schutzstreifenbereich hineinragen. Jegliche Inanspruchnahme des Schutzstreifens der Anlagen der terranets bw GmbH bedarf im Vorfeld einer Regelung in technischer und rechtlicher Hinsicht mit dem Vorhabenträger in Form eines Gestattungsvertrages. Aus dem uns übersandten Bebauungsplan lassen sich folgende Berührungspunkte/Betroffenheiten zu unseren Anlagen erkennen:</p> <p><b>1. Verkehrsflächen im Schutzstreifen (Geh-, Rad- und Wirtschaftsweg)</b> Der Überbau mit (asphaltierter) Verkehrsfläche der Anlagen der terranets bw GmbH ist grundsätzlich möglich. Die Erdgashochdruckleitung und die Kabel wurden zum Zeitpunkt der Leitungsverlegung unter Berücksichtigung der damaligen, landwirtschaftlichen Nutzung, gebaut und verlegt. Für die geplante</p>	Betreiber	Leistungsbezeichnung	DN	MOP	Schutzstreifen	terranets bw GmbH	Telekommunikationsleitung				terranets bw GmbH	STF Staufenleitung	250	67,5 bar	6,00 m	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Wird bei der Ausführung beachtet.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	
Betreiber	Leistungsbezeichnung	DN	MOP	Schutzstreifen															
terranets bw GmbH	Telekommunikationsleitung																		
terranets bw GmbH	STF Staufenleitung	250	67,5 bar	6,00 m															

		<p>Nutzungsänderung müssen nun in den Überbauungsbereichen zusätzliche Schutzmaßnahmen nach dem heutigen Stand der Technik getroffen werden, damit ein sicherer und ordnungsgemäßer Betrieb sichergestellt ist.</p> <p>Hierfür müssen die Erdgashochdruckanlagen und Kabel für die Überbauung gesichert und geschützt werden. Der Umfang der Schutzmaßnahmen hängt von den geologischen Verhältnissen im Untergrund sowie der geplanten Lastabwicklung über den Schutzstreifen ab. Die Art und Weise der Bauausführung sowie notwendige Sicherungs- und Schutzmaßnahmen werden vom verantwortlichen Betriebsbeauftragten der terranets bw GmbH Betriebsanlage Mitte vorgegeben. Der genaue Umfang dieser Sicherungs- und Schutzmaßnahmen kann jedoch erst bestimmt werden, wenn die Hochdruckgasleitung an mehreren Stellen freigelegt und begutachtet wird.</p> <p>Der Aufbau des Untergrundes muss in Anlehnung an das beigefügte Typenblatt T2.22 erfolgen. Nach Erstellung der Verkehrsfläche muss im betroffenen Bereich eine Lichte-Überdeckung von mindestens 1,5 m über unseren Anlagen vorhanden sein.</p> <p>Die Kosten der an den Erdgashochdruckanlagen und Telekommunikationskabeln notwendigen Erkundungs-, Sicherungs- und Schutzmaßnahmen sind in vollem Umfang vom Bauherrn zu tragen.</p> <p><b>2. Böschung, Wassermulden im Schutzstreifen</b></p> <p>Es dürfen keine Gelände- Ab- und Auftragungen im Schutzstreifen erfolgen.</p> <p>Die geplanten Versickerungsmulden werden direkt im 6,0 m breiten Schutzstreifen errichtet. Dies ist nicht mit den Vorgaben in der Gashochdruckleitungs-Verordnung vereinbar. Die uneingeschränkte Zugänglichkeit zu den Anlagen der terranets bw GmbH für die regelmäßig stattfindenden Instandhaltungsmaßnahmen nach DVGW Arbeitsblatt G 466/1 GmbH muss jederzeit gewährleistet bleiben.</p> <p>Die Standsicherheit der Böschungen muss gewährleistet sein. Darüber ist gegebenenfalls ein Gutachten zu erstellen</p> <p><b>3. Parallelverlauf im Schutzstreifen (betrifft Flst.: 229 und 225/1 Gemarkung Herlikofen)</b></p> <p>Der Schutzstreifen ist von Be – und Überbauungen jeglicher Art absolut freizuhalten.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Wird beachtet.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Versickerungsmulden werden so geplant, dass diese nicht in den Schutzstreifen eingreifen.</p> <p>Wird beachtet.</p> <p>Wird beachtet, die Planung wurde entsprechend angepasst.</p>	
--	--	---	--	--

		<p>Aus diesem Grund legen wir Widerspruch gegen diesen Teil des Bebauungsplanes ein. Wir können die Rücknahme des Widerspruchs in Aussicht stellen, wenn die parallelverlaufende Straße so weit zurückgenommen wird, dass der gesamte Schutzstreifen von paralleler Überbauung frei bleibt.</p> <p><b>4. Flächen für die Erhaltung von Bäumen im Schutzstreifen</b> Laut DVGW-Merkblatt GW 125 müssen neu zu pflanzende Bäume und tiefwurzelnde Sträucher einen Mindestabstand von 2,5 m zu Erdgashochdruckanlagen aufweisen. Wir empfehlen jedoch im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Stammdurchmessers, im 6 m breiten Schutzstreifen keine Bäume zu pflanzen. Zur Durchführung regelmäßiger Kontrollmaßnahmen ist es außerdem notwendig, einen 2 m breiten Streifen (je 1 m beiderseits der Rohrachse) von Bewuchs komplett freizuhalten. Rasen ist selbstverständlich möglich.</p> <p>Für eine Einweisung in unsere Anlagen vor Ort sowie für die Überwachung Ihrer Baumaßnahmen im Schutzstreifenbereich der Anlagen der terranets bw GmbH ist im Vorfeld (mindestens 3 bis 4 Arbeitstage vorher) die Betriebsanlage Mitte terranets bw GmbH Betriebsanlage Mitte Industriestraße 9 74589 Satteldorf Telefon 0711 7812-2322 Mobiltelefon 0172 7435192 (Herr von Gati) telefonisch zu verständigen. Die an der Geländeoberfläche befindlichen Leitungseinrichtungen geben nicht unbedingt den exakten Leitungsverlauf wieder. Bei Maßnahmen bei denen Erschütterungseinwirkungen auf die Gashochdruckanlagen nicht ausgeschlossen werden können (z.B. Spundungen, Rammungen, dynamisch wirkende Verdichtungs- maschinen), darf die maximal zulässige Schwinggeschwindigkeit an der Gasfernleitung von 30 mm/sec. nicht überschritten werden. Gegebenenfalls ist die Unbedenklichkeit solcher Maßnahmen durch einen Gutachter schriftlich zu bestätigen. Das Befahren des Schutzstreifens mit schweren Fahrzeugen aller Art in unbefestigtem Gelände ist nur nach vorheriger Einweisung und unter Einhaltung besonderer Sicherheitsvorkehrungen, die</p>	<p>Wird beachtet.</p> <p>Kenntnisnahme, wird beachtet.</p> <p>Wird beachtet.</p> <p>Wird beachtet.</p>	
--	--	---	--	--

		<p>mit dem Beauftragten der terranets bw GmbH abzustimmen sind, erlaubt.</p> <p>Bei einem nicht abgestimmten Eingriff in den Schutzstreifen, der unter sehr hohem Innendruck stehenden Gasfernleitungsanlagen, kann eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und der vor Ort beschäftigten Personen nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass bei einer Neuaufteilung der betroffenen Flurstücke vorhandene Dienstbarkeiten auf die neu entstehenden Flurstücke übertragen werden müssen.</p> <p>Bei der Abwicklung von Bautätigkeiten im Nahbereich von Gas-hochdruckanlagen ist grundsätzlich besondere Vorsicht geboten. Bei einem nichtabgestimmten Eingriff in den Schutzstreifen kann eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und der vor Ort beschäftigten Personen nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Bei den weiteren Planungen und bei allen Arbeiten im Nahbereich der Anlagen der terranets bw GmbH müssen die in der Anlage beigefügten Auflagen und Technische Bestimmungen beachtet und eingehalten werden.</p> <p>Für Rückfragen bezüglich unserer Anlagen stehen wir Ihnen unter der oben genannten Telefondurchwahl gerne zur Verfügung. Bitte beteiligen Sie uns weiterhin an diesem Verfahren</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Technischen Bestimmungen werden beachtet und eingehalten.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	
9	<b>Handwerkskammer Ulm</b> (Anlage 6.9)	die Handwerkskammer Ulm hat zum aktuellen Verfahrensstand keine Bedenken und Anregungen vorzutragen.	Kenntnisnahme.	
10	<b>Ericsson GmbH</b> (Anlage 6.10)	<p>Die Firma Ericsson wurde von der Deutschen Telekom Technik GmbH beauftragt, in ihrem Namen, Anfragen zum Thema Trassenschutz zu bearbeiten.</p> <p>Bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben.</p> <p>Diese Stellungnahme gilt für Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes und für Richtfunkverbindungen des Netzes der Deutschen Telekom.</p>	Kenntnisnahme.	
11	<b>LANDESAMT FÜR GEOINFORMATION UND LANDENTWICKLUNG</b> (Anlage 6.11)	<p>vielen Dank für die Beteiligung am Verfahren.</p> <p>Laufende oder geplante Flurneuordnungsverfahren sind von der Planung nicht berührt. Es werden keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich.</p>	Kenntnisnahme.	



		<p>keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p> <p>Vorfahrtsänderungen gehen immer einher mit einer erhöhten Unfallgefahr einher. Daher sollte die Vorfahrtsänderung an der Dreiecksinsel genau überdacht und ggf. zum Nachteil der Leistungsfähigkeit verworfen werden (Grundsatz Verkehrssicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs).</p> <p>Um Beteiligung im weiteren Verfahren wird gebeten.</p>	<p>Eine Vorfahrtsänderung wurde überprüft. Die Vorfahrtsänderung wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart, Baureferat Ost geprüft und könnte entsprechend der Planung von BS Ingenieure umgesetzt werden.</p> <p>Wird veranlasst.</p>	
15	<b>TransnetBW</b> (Anlage 6.15)	<p>wir haben Ihre Unterlagen dankend erhalten und mit unserer Leitungsdokumentation abgeglichen.</p> <p>Im geplanten Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Anbindung Gügling an die OU Bargau " in Schwäbisch Gmünd, Bettringen. betreibt und plant die TransnetBW GmbH keine Höchstspannungsfreileitung.</p> <p>Daher haben wir keine Bedenken und Anmerkungen vorzubringen. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich.</p>	Kenntnisnahme.	
16	<b>Zweckverband Landeswasserversorgung</b> (Anlage 6.16)	<p>Betroffene LW-Anlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ZL Mutlangen DN 400 GGG einschl. Schacht 8.264 mit Entleerungsleitung DN 150 KG und Schacht 8.266 mit Entleerungsleitung DN 150 PVC.</li> <li>• ehem. ZL Mutlangen 1 (zw. den Schächten 8.2001 und 8.204 im Eigentum der Stadtwerke Schwäbisch Gmünd)</li> </ul> <p>Zur Instandhaltung der Wasserversorgungsanlagen sowie zum Schutz der angrenzenden Bauwerke und Bäume gelten folgende Mindestabstände:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Achse Trinkwasserversorgungsleitungen – Außenhülle unterkellertes Bauwerk: 8 m</li> <li>• Achse Trinkwasserversorgungsleitungen – Außenhülle unbedeutendes, nicht unterkellertes Bauwerk: 6 m</li> <li>• Außenhülle Trinkwasserversorgungsleitungen zu kleinkronigen Bäumen oder Bäumen mit Höhe von <math>\leq 6</math> m im ausgewachsenen Zustand: 2,5 m</li> <li>• Außenhülle Trinkwasserversorgungsleitungen zu großkronigen Bäumen oder Bäumen mit einer Höhe von <math>&gt; 6</math> m im ausgewachsenen Zustand: 4 m</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Mindestabstände wurden geprüft und werden eingehalten. Die entsprechenden Leitungsrechte sind im Bebauungsplan und Textteil festgesetzt.</p>	

		<p>Über die weiteren Detailplanungen im Bereich unserer Anlagen sind wir rechtzeitig zu informieren.</p> <p>Zudem füge ich Ihnen in der Anlage den eingereichten Plan mit eingezeichneten LW-Anlagen bei.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	Kenntnisnahme.	
--	--	---	----------------	--



STADT : SCHWÄBISCH GMÜND  
GEMARKUNG UND : BARGAU, BETTRINGEN, HERLIKOFEN FLUR ZIMMERN  
FLUR  
PROJEKT : BEBAUUNGSPLAN "ANBINDUNG GÜGLING AN DIE OU BARGAU"  
NR. : 540

## ABWÄGUNG DER STELLUNGNAHMEN DER ÖFFENTLICHKEIT

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG
1	Stellungnahme 1	<p>Von dem Stadtteil Zimmern besteht bereits eine vorhandene Fahrradverbindung zur Hochebene nach Bargau. Eine weitere Anbindung ausschließlich für Fahrräder ist daher aus unserer Sicht nicht notwendig, zumal diese Verbindung erst kürzlich auch für den Autoverkehr ausgebaut wurde.</p> <p>fAls direkte Auswirkung der Schließung dieser Straße für den Autoverkehr erhöht sich das Verkehrsaufkommen in dem Stadtteil Hussenhofen enorm vor allem in der Durchfahrt an der Hauptstraße. Dort sind die Anwohner jetzt schon mit hohem Lärm und Emissionsaufkommen stark belastet. Auch der Verkehr der B 29 bei einer Vollsperrung der Umfahrung ist für die Hauptstraße kaum zumutbar und für viele Bewohner, vor allem Schüler die zu den Bushaltestellen müssen mitunter sehr gefährlich.</p> <p>Warum sollte der Verkehr im Stadtteil Zimmern nach Bargau über den Stadtteil Hussenhofen umgeleitet werden wenn da eh schon eine sehr hohe Belastung herrscht. Eine in Zukunft geplante Bahnhaltestelle im Westen von Hussenhofen belastet das Verkehrsaufkommen dann nöchmals zusätzlich stärker.</p>	<p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen.</p> <p>Baustellen- oder unfallbedingte Vollsperrungen sind unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können. Das Polizeipräsidium Aalen bevorzugt die Planungsvariante mit Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Zimmern um die Verkehrsmenge in Zimmern nachhaltig zu reduzieren. Zimmern verfügt über gar keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Hussenhofen ist als Kreisstraße Bestandteil des klassifizierten (übergeordneten) Straßennetzes. Der Ausbauzustand der Straße ist vor allem seit</p>

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		Um eine Belastungsaufteilung des Verkehrsaufkommens sind offene Straßen zwingend notwendig und daher die Verbindung Zimmern – Bargau nicht zu schließen.	<p>der umfassenden Sanierung der Ortsdurchfahrt im Jahr 2022 für den dort fahrenden Verkehr geeignet. Der Verkehr wird zudem über die Buchauffahrt bzw. Heubach in Richtung B29 geleitet werden.</p> <p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltestelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für den Bahnhof konkretisiert werden sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten.</p> <p>Die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit ergab (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 7), dass für die betrachteten Straßenabschnitte die Werte der RAST 06 eingehalten werden und somit als mit dem Umfeld verträglich einzustufen sind. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die maßgebenden Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet ergaben, dass diese mit Ausnahme des Knotenpunktes L 1161/ Lise-Meitner-Straße mindestens die Qualitätsstufe C nach dem HBS 2015 aufweisen. Mit der minimalen Änderung der Vorfahrtregelung an der Dreiecksinsel der Einmündung wird am Knotenpunkt L 1161/Lise-Meitner-Straße bereits eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D nach dem HBS 2015) mit den Belastungswerten des Szenario 1 – Prognose 2035 erzielt.</p> <p>Zur Reduktion des Straßenverkehrs gibt es eine Vielzahl an möglicher Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch das verstärkte Angebot von Homeoffice werden Fahrten z. B. zum Arbeitsplatz vermieden.</li> <li>• Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit durch die Erhöhung des Besetzungsgrades wird es möglich, die Anzahl der Kfz auf einem Straßenzug zu verringern.</li> <li>• Ein gut ausgebautes Angebot an ÖPNV-Verbindungen sowie an attraktiven Rad- und Fußwegen kann Verkehrsteilnehmer motivieren, den Umweltverbund anstatt des Kfz zu nutzen.</li> </ul> <p>Zur Reduktion der Verkehrsbelastung und zur Minderung von Stauzeiten sind also keineswegs (nur) offene Straßen erforderlich.</p>	
2	Stellungnahme 2 17.12.2023	Stellungnahme gegen die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und der örtlichen Bauvorschriften Nr. 540 „Anbindung Gügling und die OU Bargau“, Gemarkungen Bettringen, Bargau und Flur Zimmern		

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>In der Ortschaft Zimmern existiert bereits eine vorhandene Fahrradverbindung zur Hochebene. Eine weitere Fahrradbindung, die ausschließlich für Fahrräder genutzt wird, ist nicht notwendig, zumal diese Verbindungsstraße nach Bargau erst kürzlich, auch für den Autoverkehr, ausgebaut wurde.</p> <p>Als direkte Auswirkung dieser Schließung für den Autoverkehr, erhöht sich das Verkehrsaufkommen in der Ortschaft Hussenhofen, vor allem in der Ortsdurchfahrt an der Hauptstraße. Die Anwohner dort sind bereits durch erhöhte Lärm- und Emissionsaufkommen belastet. Und es stellt sich die Frage, weshalb in einer Ortschaft diese Belastungen reduziert, dafür einer anderen, wesentlich bevölkerungsstärkeren Ortschaft, dies zugemutet wird.</p> <p>Ein weiterer Punkt sind die vorkommenden Vollsperrungen der B29 durch Verkehrsunfälle. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten werden die Fahrzeuge über die Ortsdurchfahrt Hussenhofen geleitet. In solchen Fällen und vor allem zu Stoßzeiten, ist die Verkehrsbelastung an der Hauptstraße kaum zumutbar und für viele Bewohner z.B. Schüler, mitunter sehr gefährlich.</p> <p>Eine in der Zukunft angedachte Bahnhaltestelle am Ortseingang Hussenhofen, könnte das Verkehrsaufkommen in Hussenhofen zusätzlich weiter belasten.</p> <p>Um eine Aufteilung der Belastung beider Ortschaften zu gewährleisten und um unnötige Stauzeiten für Berufspendler zu ersparen, sind offenen Straßen zwingend erforderlich.</p>	<p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p> <p>Baustellen- oder unfallbedingte Vollsperrungen sind unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können. Das Polizeipräsidium Aalen bevorzugt die Planungsvariante mit Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Zimmern um die Verkehrsmenge in Zimmern nachhaltig zu reduzieren. Zimmern verfügt über gar keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p> <p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltestelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für den Bahnhof konkretisiert werden sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten.</p> <p>Die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit ergab (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 7), dass für die betrachteten Straßenabschnitte die Werte der RAS 06 eingehalten werden und somit als mit dem Umfeld verträglich einzustufen sind. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen der maßgebenden Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet ergab, dass diese mit Ausnahme des Knotenpunktes L</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
			<p>1161/Lise-Meitner-Straße mindestens die Qualitätsstufe C nach dem HBS 2015 aufweisen. Mit der minimalen Änderung der Vorfahrtregelung an der Dreiecksinsel der Einmündung wird am Knotenpunkt L 1161/Lise-Meitner-Straße bereits eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D nach dem HBS 2015) mit den Belastungswerten des Szenario 1 – Prognose 2035 erzielt.</p> <p>Zur Reduktion des Straßenverkehrs gibt es eine Vielzahl an möglicher Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch das verstärkte Angebot von Homeoffice werden Fahrten z. B. zum Arbeitsplatz vermieden.</li> <li>• Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit durch die Erhöhung des Besetzungsgrades wird es möglich, die Anzahl der Kfz auf einem Straßenzug zu verringern.</li> <li>• Ein gut ausgebautes Angebot an ÖPNV-Verbindungen sowie an attraktiven Rad- und Fußwegen kann Verkehrsteilnehmer motivieren, den Umweltverbund anstatt des Kfz zu nutzen.</li> </ul> <p>Zur Reduktion der Verkehrsbelastung und zur Minderung von Stauzeiten sind also keineswegs (nur) offene Straßen erforderlich.</p>	
3	Stellungnahme 3 10.12.2023	<p>Durch den hier vorliegenden Bebauungsplan lege ich Widerspruch ein da in Hussenhofen im Bereich der Hauptstraße eine erhebliche Erhöhung der Emissionen, in Bezug auf Lärm, Verkehr und Staub zu erwarten ist.</p> <p>Durch die Teileinziehung der Straße kommt es für bestimmte Verbindungen zu einem Umweg und einer Verlängerung der Fahrzeit was aus Sicht des Klimaschutzes nicht nachvollziehbar ist. Die Sperrung verlagert den Verkehr auf die bis jetzt schon stark frequentierten Straßen der Umgebung. Aus meiner Sicht und langjähriger Anwohner der Ortsdurchfahrt Hussenhofen werden die meisten Autofahrer aus Iggingen und dem Umland nicht die von Ihnen angegebene Strecke über die B29 fahren, sondern die Ortsdurchfahrt durch Hussenhofen favorisieren. Die von Ihnen durchgeführte Verkehrszählung im Bereich der Hauptstraße 6/2022, spiegelt nicht den tatsächlichen Verkehr wider. Viele Verkehrsteilnehmer waren zu dieser Zeit gezwungen andere Routen zu wählen da die Ortsdurchfahrt Hussenhofen gesperrt war. Auch wurden</p>	<p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner. Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>die Schichtarbeitszeiten der Firmen auf dem Gügling nicht mit einbezogen. Die Schichtzeiten mit den damit verbundenen Fahrzeiten, sind in der Messung die ab 6.00 sowie am Nachmittag ab 15:00 durchgeführt wurden, nicht enthalten. Zwischen 5:00 und 5:45 findet der Schichtwechsel statt, sowie nachmittags zwischen 13:00 und 13:45. Der Wechsel der Spät/Nachtschicht wird auch in der Messung nicht beachtet. Ab 5.00 wird der Verkehr jetzt schon unerträglich und man kann im Sommer nicht mit offenem Fenster schlafen. Die Lärmbelästigung ist trotz Sanierung der Durchfahrtsstraße nach unserem Empfinden nicht gesenkt worden. Durch den Schwenker von Zimmern kommend konnte die Geschwindigkeit verringert werden, in die gegengesetzte Richtung wird die Geschwindigkeit schon vor der Einmündung Mozartschule beschleunigt und übersteigt die 50kmh deutlich.</p> <p>Durch die neu geplanten Gewerbeflächen ist mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens und des Verkehrsflusses zu rechnen. Der Beginn des Ausbaus der B29 im Bereich Mögglingen-Schwäbisch Gmünd, der laut Ihnen zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt sowie der Panoramastraße führen soll, hat noch nicht begonnen und kann daher noch nicht beurteilt werden. Laut der letzten Pressemitteilung kann nicht vor 2035 mit der Eröffnung des Teilabschnittes der B29 Mögglingen – GD gerechnet werden.</p> <p>Ein weiterer Punkt sind die vorkommenden Vollsperrungen der B29 durch Verkehrsunfälle. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten werden die Fahrzeuge über die Ortsdurchfahrt Hussenhofen geleitet. In solchen Fällen und vor allem zu Stoßzeiten, ist die Verkehrsbelastung an der Hauptstraße kaum zumutbar und für viele Bewohner z.B. Schüler, mitunter sehr gefährlich.</p>	<p>Es ist korrekt, dass zum Zeitpunkt der Verkehrserhebungen im Juli 2022 eine Vollsperrung der Hauptstraße in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen bestand (siehe Anlage 2 der Begründung, Seite 7). Im Kapitel 3.5 der Verkehrsuntersuchung wird dargelegt, dass die auf den Plänen 6598-04 bis 6598-07 dargestellten Analysebelastungswerte 2022 den Verkehrszustand <b>ohne</b> Baustelle darstellen. Mittels einer gesondert durchgeführten Umlegungsberechnung wurde unter Einbezug der Ergebnisse der Referenzerhebungen, der Verkehrszustand ohne Baustelle kalibriert und validiert.</p> <p>Am Knotenpunkt L 1161/Güglingstraße erfolgte eine Erfassung der Verkehrsmengen über 24 Stunden (Zeitbereich von 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr – Dauerzählung). Weiterhin wurde am Querschnitt L 1161 zwischen Lise-Meitner-Straße und Güglingstraße eine Querschnitterhebung über 7 Tage im Zeitbereich von jeweils 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr durchgeführt. Somit sind die Schichtarbeitszeiten der Firmen auf dem Gügling in der Verkehrsuntersuchung enthalten und berücksichtigt. Die Verkehrsprognose wurde mit dem Zieljahr 2035 entwickelt (siehe Anlage 2 der Begründung).</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Hussenhofen ist als Kreisstraße Bestandteil des klassifizierten (übergeordneten) Straßennetzes. Der Ausbauzustand der Straße ist vor allem seit der umfassenden Sanierung der Ortsdurchfahrt im Jahr 2022 für den dort fahrenden Verkehr geeignet. Die attraktivere Route aus z.B. Iggingen führt über die B29, wo ohne Streckenbeschränkungen gefahren werden kann. Entlang der Ortsdurchfahrt Hussenhofen ist die Durchfahrt nicht reizvoll. Neben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist die Durchfahrt entlang der Ortsdurchfahrt Hussenhofen durch einen Fahrradschutzstreifen bzw. alternierend parkende Fahrzeuge unattraktiv gestaltet und allein aufgrund dieser Faktoren länger als über die B29 zu fahren, zumal das Ziel (Buchauffahrt) dasselbe ist.</p> <p>Baustellen- oder unfallbedingte Vollsperrungen sind unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können. Das Polizeipräsidium Aalen bevorzugt die Planungsvariante mit Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Zimmern um die Verkehrsmenge in Zimmern nachhaltig zu reduzieren. Zimmern verfügt über gar keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Eine in der Zukunft angedachte Bahnhofststelle am Ortseingang Hussenhofen, könnte das Verkehrsaufkommen in Hussenhofen zusätzlich weiter belasten.</p> <p>Um eine Aufteilung der Belastung beider Ortschaften zu gewährleisten und um unnötige Stauzeiten für Berufspendler zu ersparen, sind offene Straßen zwingend erforderlich.</p>	<p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhofststelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für den Bahnhof konkretisiert werden sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten. Zukünftige Verkehrsentwicklungen werden mit Hilfe von Verkehrsmodellen errechnet, wobei in der Regel mehrere bzw. verschiedene Szenarien als mögliche zukünftige Verkehrsentwicklung geprüft werden.</p> <p>S.o. Die Leistungsfähigkeit aus allen Straßen wird entsprechend der Richtlinien als verträglich bewertet.</p> <p>Die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit ergab (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 7), dass für die betrachteten Straßenabschnitte die Werte der RAST 06 eingehalten werden und somit als mit dem Umfeld verträglich einzustufen sind. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die maßgebenden Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet ergaben, dass diese mit Ausnahme des Knotenpunktes L 1161/ Lise-Meitner-Straße mindestens die Qualitätsstufe C nach dem HBS 2015 aufweisen. Mit der minimalen Änderung der Vorfahrtregelung an der Dreiecksinsel der Einmündung wird am Knotenpunkt L 1161/Lise-Meitner-Straße bereits eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D nach dem HBS 2015) mit den Belastungswerten des Szenario 1 – Prognose 2035 erzielt.</p> <p>Zur Reduktion des Straßenverkehrs gibt es eine Vielzahl an möglicher Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch das verstärkte Angebot von Homeoffice werden Fahrten z. B. zum Arbeitsplatz vermieden.</li> <li>• Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit durch die Erhöhung des Besetzungsgrades wird es möglich, die Anzahl der Kfz auf einem Straßenzug zu verringern.</li> <li>• Ein gut ausgebautes Angebot an ÖPNV-Verbindungen sowie an attraktiven Rad- und Fußwegen kann Verkehrsteilnehmer motivieren, den Umweltverbund anstatt des Kfz zu nutzen.</li> </ul> <p>Zur Reduktion der Verkehrsbelastung und zur Minderung von Stauzeiten sind also keineswegs (nur) offene Straßen erforderlich.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
4	Stellungnahme 4 13.12.2023	<p>in Zimmern besteht derzeit eine Fahrradverbindung zur Hochebene. Eine weitere Fahrradstrecke, mit Verbot für Autos, ist demnach nicht notwendig, zumal diese Verbindungsstraße nach Bargau erst kürzlich für den Autoverkehr ausgebaut wurde.</p> <p>Eine Schließung hätte die Folge, dass sich das Verkehrsaufkommen in der Ortschaft Hussenhof, überwiegend auf der Hauptstraße, massiv erhöhen wird. Dadurch wird das Zufahren von Nebenstraßen auf die Hauptstraße deutlich erschwert.</p> <p>Die Anwohner der Haupt- und Nebenstraßen Hussenhofens sind bereits durch erhöhte Lärm- und Emissionsaufkommen stark belastet. Es stellt sich daher die Frage, warum einer kleineren Ortschaft dieses Belastungen genommen wird, dafür einer anderer bevölkerungsreicheren Ortschaft noch mehr zugemutet werden soll?</p> <p>Hinzukommend sind auch die bei Vollsperrungen der B29 umgeleiteten Kraftfahrzeuge durch Hussenhofen. In diesen Fällen und zu Stoßzeiten ist die Verkehrsbelastung in Hussenhofen bereits aktuell kaum zumutbar und für viele Bewohner, wie bspw. Schüler, sehr gefährlich.</p>	<p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Baustellen- oder unfallbedingte Vollsperrungen sind unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können. Das Polizeipräsidium Aalen bevorzugt die Planungsvariante mit Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Zimmern um die Verkehrsmenge in Zimmern nachhaltig zu reduzieren. Zimmern verfügt über gar keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p> <p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltestelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für den</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Eine in der Zukunft angedachte Bahnhofststelle am Ortseingang Hussenhofen würde zudem das Verkehrsaufkommen und die daraus entstehenden Folgen weiter vorantreiben.</p> <p>Um eine Aufteilung der Belastung beider Ortschaften (Zimmern/Hussenhofen) zu gewährleisten und um unnötige Stauzeiten für Berufspendler zu ersparen, sind offenen Straßen zwingend erforderlich.</p>	<p>Bahnhof konkretisiert werden sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten.</p> <p>Die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit ergab (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 7), dass für die betrachteten Straßenabschnitte die Werte der RAST 06 eingehalten werden und somit als mit dem Umfeld verträglich einzustufen sind. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die maßgebenden Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet ergaben, dass diese mit Ausnahme des Knotenpunktes L 1161/ Lise-Meitner-Straße mindestens die Qualitätsstufe C nach dem HBS 2015 aufweisen. Mit der minimalen Änderung der Vorfahrtregelung an der Dreiecksinsel der Einmündung wird am Knotenpunkt L 1161/Lise-Meitner-Straße bereits eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D nach dem HBS 2015) mit den Belastungswerten des Szenario 1 – Prognose 2035 erzielt.</p> <p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die Leistungsfähigkeiten auf allen Straßen durch die Planung verträglich.</p> <p>Zur Reduktion des Straßenverkehrs gibt es eine Vielzahl an möglicher Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch das verstärkte Angebot von Homeoffice werden Fahrten z. B. zum Arbeitsplatz vermieden.</li> <li>• Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit durch die Erhöhung des Besetzungsgrades wird es möglich, die Anzahl der Kfz auf einem Straßenzug zu verringern.</li> <li>• Ein gut ausgebautes Angebot an ÖPNV-Verbindungen sowie an attraktiven Rad- und Fußwegen kann Verkehrsteilnehmer motivieren, den Umweltverbund anstatt des Kfz zu nutzen.</li> </ul> <p>Zur Reduktion der Verkehrsbelastung und zur Minderung von Stauzeiten sind also keineswegs (nur) offene Straßen erforderlich.</p> <p>Die „enge Führung“ der Hauptstraße Hussenhofen macht diese als Durchfahrtsstraße unattraktiv, vor allem im Vergleich zur B29. Eine Vollsperrung der B29 ist absolut nicht die Regel.</p> <p>Die Hauptstraße Hussenhofen weist im Bereich der Gehwegparkplätze eine Restfahrbahnbreite von ca. 5,5 m auf. Diese Breite erlaubt nach der RAST 06 eine</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Ich weise hiemit auch darauf hin, dass es bereits jetzt, durch die enge Führung der Hauptstraße Hussenhofen, keinen flüssigen Durchgangsverkehr gibt. Bedenkt man nur das Aufeinendertreffen zweier Kraftfahrzeuge, wie Bus und LKW, auf der Hauptstraße mit den seitlich gekennzeichneten Parkplätzen, ist ein stockender Verkehr vorprogrammiert.</p>	<p>Lkw-Pkw-Begegnung, eine Lkw-Lkw-Begegnung ist laut der vorher genannten Richtlinie nicht möglich. Einschränkungen des Fahrbahnquerschnittes haben eine Verkehrssteuernde Wirkung im Sinne der Beruhigung des Verkehrs. Sie werden im Rahmen der Verkehrsplanung bewusst an ausgesuchten Stellen eingesetzt. Sonst wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>	
5	Stellungnahme 5 12.12.2023	<p>Widerspruch gegen die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und der örtlichen Bauvorschriften Nr. 540 „Anbindung Gügling und die OU Bargau“, Gemarkungen Bettringen, Bargau und Flur Zimmern</p> <p>Die Verbindungsstraße nach Bargau wurde erst kürzlich komplett instand gesetzt und ausgebaut um dem Verkehrsaufkommen gerecht zu werden Jetzt soll daraus ein Radweg werden. Warum ? Was hat sich geändert ? Was wird besser ? War das Verschwendung von Steuergeldern ?</p> <p>In der Ortschaft Zimmern existiert bereits eine Fahrradverbindung zur Hochebene Richtung Bargau. Eine weitere Fahrradverbindung, welche mehr oder weniger parallel zur Vorhandenen verläuft ist völlig unnötig zumal mit größerer Steigung behaftet und damit wahrscheinlich dann wenig frequentiert.</p> <p>Als direkte Auswirkung dieser geplanten Schließung für den Autoverkehr, erhöht sich das Verkehrsaufkommen in der Ortschaft Hussenhofen, vor allem in der Ortsdurchfahrt an der Hauptstraße und in der Panoramastraße aus Richtung Herlikofen. Die Belastung der Panoramastraße wird erheblich steigen weil dies dann die kürzeste Verbindung in Richtung Buchauffahrt / Gügling darstellt. Damit erfährt die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Herlikofen und Hussenhofen eine Belastung für die sie zweifellos nicht gebaut wurde. Die Belastung ist heute schon immens der Zustand der Straße ist bei weitem schlechter wie der der Straße zwischen Zimmern und Bargau .</p>	<p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p> <p>Durch die steigende Anzahl an E-Rädern stellt ein großes Gefälle immer weniger einen Hinderungsgrund dar.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p> <p>Die Nutzung der Panoramastraße bzw. der Ortsdurchfahrt Hussenhofen erscheint im Vergleich zur Nutzung der Landesstraße über Herlikofen zur Buchauffahrt aufgrund der geschilderten Faktoren unattraktiv. Die kürzeste Verbindung in Richtung Buchauffahrt/Gügling führt zukünftig nur für Bewohner aus dem südlichen</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Es wird wesentlich stärkerer Verkehr durch ein Wohngebiet geführt welches dafür auch aufgrund der Parkplatzsituation entlang der Straße nicht ausgelegt ist. Hier kommt es heute schon täglich zu gefährlichen Situationen wenn KFZ über die Gehwege fahren Die Anwohner dort sind bereits durch erhöhte Lärm- und Emissionsaufkommen stark belastet. Es stellt sich die Frage, weshalb ein verteiltes Verkehrsaufkommen jetzt konzentriert werden muss und welche Vorteile sich für die betroffenen Ortsteile bzw. die Gesamtgemeinde dadurch ergeben. Ein weiterer Punkt sind die vorkommenden Vollsperrungen der B29 durch Verkehrsunfälle. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten werden die Fahrzeuge über die Ortsdurchfahrt Hussenhofen geleitet. In solchen Fällen und vor allem zu Stoßzeiten, ist die Verkehrsbelastung an der Hauptstraße kaum zumutbar und für viele Bewohner z.B. Schüler, mitunter sehr gefährlich.</p> <p>Eine in der Zukunft angedachte Bahnhaltestelle am Ortseingang Hussenhofen, würde das Verkehrsaufkommen in Hussenhofen zusätzlich weiter belasten.</p> <p>Es gibt aus heutiger Sicht keine nachvollziehbare Verbesserung für die Gesamtgemeinde, weder für den KFZ - noch für den Fahrradverkehr deshalb ist diese Planung abzulehnen.</p>	<p>Herlikofen über die Panoramastraße. Das ist heute schon so mit dem Unterschied, dass man in Hussenhofen heute in Richtung Zimmern und zukünftig in Richtung Buchauffahrt abbiegt. Die Panoramastraße besitzt eine Fahrbahnbreite von ca. 6,0 m. Damit liegt ein Straßenquerschnitt zwischen dem RQ 7,5 und RQ 9,5 vor. Dieser kann somit zwischen 3.000 und 15.000 Kfz pro Tag bewältigen (siehe: Richtlinien für die Anlage von Straßen – Querschnitt – Wikipedia) und damit mehr als 2.150 Kfz pro Tag (vgl. Anlage 2 zur Begründung).</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Baustellen- oder unfallbedingte Vollsperrungen sind unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können. Das Polizeipräsidium Aalen bevorzugt die Planungsvariante mit Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Zimmern um die Verkehrsmenge in Zimmern nachhaltig zu reduzieren. Zimmern verfügt über gar keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p> <p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltestelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für den Bahnhof konkretisiert werden sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
6	Stellungnahme 6 17.12.2023	<p>Ich widerspreche fristgerecht der Änderung am Bebauungsplan vom November 2023 mit folgender Begründung: Als Eigentümer des Flurstücks [REDACTED] bin ich Direkter Anlieger an der Ortsverbindungsstraße. Bei einer Teilendwidmung wie vorgesehen kann ich das Grundstück nicht mehr mit dem PKW anfahren, da keine andere Straßenanbindung vorhanden ist und ich nicht im Besitz eines landwirtschaftlichen Fahrzeugs bin.</p> <p>Ich widerspreche fristgerecht der Änderung am Bebauungsplan vom November 2023 mit folgender Begründung: Eine Teilendwidmung der Ortsverbindungsstraße Zimmern/Bargau würde das jetzt schon sehr hohe Verkehrsaufkommen in der Hauptstraße in Hussenhofen noch weiter erhöhen</p> <p>In Ihren Ausführungen wird immer von der Entlastung von ca. 2750 Fahrzeugen in Zimmern gesprochen (ermittelt, während die Ortsdurchfahrt von Hussenhofen gesperrt war). Von der Teilendwidmung ist zu 95 % die Hauptstraße in Hussenhofen betroffen, die zurzeit schon von ca. 12000 Fahrzeugen befahren wird. Dies würde eine enorme zusätzliche Belastung mit sich bringen. Eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Hauptstraße bringt das geplante Möbelhaus sowie der von Schwäbisch Gmünd gewünschte Bahnhof Ost (Hussenhofen West) mit sich.</p>	<p>Anlieger und Grundstückseigentümer von Grundstücken entlang der Gemeindeverbindungsstraße soll weiterhin eine Zufahrtmöglichkeit geschaffen werden. Sobald das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen ist, wird dies im Detail geregelt.</p> <p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RASt 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p> <p>Im Szenario 1 – Prognose 2035 wird für die Gemeindeverbindungsstraße eine Entlastung um -2.300 Kfz/24 h bis -2.400 Kfz/24 h im Vergleich zum Bezugsfall – Prognose 2035 ermittelt. In der Analyse 2022 wird für die Gemeindeverbindungsstraße Verkehrsbelastungen von 2.750 Kfz/24 h bis 3.000 Kfz/24 h ausgewiesen. Es ist korrekt, dass zum Zeitpunkt der Verkehrserhebungen im Juli 2022 eine Vollsperrung der Hauptstraße in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen bestand (siehe Anlage 2 der Begründung, Seite 7). Im Kapitel 3.5 der Verkehrsuntersuchung wird dargelegt, dass die auf den Plänen 6598-04 bis 6598-07 dargestellten Analysebelastungswerte 2022 den Verkehrszustand <b>ohne</b> Baustelle darstellen. Mittels einer gesondert durchgeführten Umlegungsberechnung wurde unter Einbezug der Ergebnisse der Referenzerhebungen, der Verkehrszustand ohne Baustelle kalibriert und validiert. In den Prognosebelastungswerten 2035 ist die Ansiedlung eines Möbelhauses im geplanten Gewerbegebiet „Am Gaskessel“ berücksichtigt. Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltestelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für dieses Projekt konkretisiert werden, sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Der OB sagte, laut Zeitungsbericht vom 23.05.2022 bei der Einweihung der Bargauer Ortsmitte 12000 Fahrzeuge am Tag sind unerträglich.</p> <p>Man bekommt den Eindruck, in Schwäbisch Gmünd gibt es Menschen erster und zweiter Klasse. Den einen sind X Fahrzeuge zu viel. Dann verlegt man diesen Verkehr auf eine andere Ortsstraße, die schon mit 12000 Fahrzeugen belastet ist, und alles ist in Ordnung, denn da kommt es ja auf ein paar Hundert oder Tausend Fahrzeuge mehr oder weniger nicht mehr an. Hauptsache, die anderen haben ihre Ruhe.</p> <p>Eigentlich sagt man immer, dass die Lasten auf allen Schultern verteilt sein sollten, denn wenn es ums Geld geht, wollen auch alle, ob mit oder ohne Verkehr. Das trifft für Schwäbisch Gmünd leider nicht zu.</p> <p>Die für diesen Vorgang versprochene Verkehrserhebung wurde im Zeitraum vom 15. Juli bis zum 21. Juli 2022 durchgeführt. In diesem Zeitraum war die Hauptstraße in Hussenhofen gesperrt. Es gab keinen Durchgangsverkehr durch Hussenhofen und dadurch ist auch keine Aussage zu dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen und Verkehrsfluss möglich. Ebenso überwiegen immer die positiven Effekte der Teilendwidmung. Die negativen werden nur kurz erwähnt.</p> <p>In Ihren Ausführungen der Verkehrserhebung wird immer vom Jahr 2035 geschrieben, aber wir haben den jetzigen Zustand. Das Jahr 2035 ist Kaffeesatzleserei. Im jetzigen Zustand würden die Anwohner der Haupt- und Panoramastraße noch stärker belastet werden, damit die anderen ihre Ruhe haben.</p> <p>Die geplant Teilendwidmung dient nicht privaten Interessen, sondern dem Wohl von Zimmern zulasten der Anwohner an der Hauptstraße in Hussenhofen!!</p> <p>Weitere Anmerkungen zu der Verkehrserhebung: Im Vorfeld wurde versprochen, eine Verkehrserhebung mit den Verkehrsströmen auf das Industriegebiet Gügling/Aspen zu erstellen. Die Erhebung wurde im Zeitraum vom 15. Juli bis zum 21. Juli 2022 durchgeführt.</p> <p>Nebenbei wird erwähnt, dass zu diesem Zeitpunkt die Ortsdurchfahrt in Hussenhofen wegen Sanierungsarbeiten gesperrt war.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Es ist korrekt, dass zum Zeitpunkt der Verkehrserhebungen im Juli 2022 eine Vollsperrung der Hauptstraße in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen bestand (siehe Anlage 2 der Begründung, Seite 7). Im Kapitel 3.5 der Verkehrsuntersuchung wird dargelegt, dass die auf den Plänen 6598-04 bis 6598-07 dargestellten Analysebelastungswerte 2022 den Verkehrszustand <b>ohne</b> Baustelle darstellen. Mittels einer gesondert durchgeführten Umlegungsberechnung wurde unter Einbezug der Ergebnisse der Referenzerhebungen, der Verkehrszustand ohne Baustelle kalibriert und validiert.</p> <p>Da sich das Verkehrsgutachten auf das Vorhaben Aspen bezieht, welches erst in den nächsten Jahren umgesetzt wird, ist es notwendig, dass mit einer Prognose mit einem bestimmten Zieljahr – hier 2035 – gerechnet wird. Dabei sind Prognosebedingungen wie klimapolitische Ziele, Strukturentwicklungen sowie Straßennetzmaßnahmen zu berücksichtigen.</p> <p>Es ist korrekt, dass zum Zeitpunkt der Verkehrserhebungen im Juli 2022 eine Vollsperrung der Hauptstraße in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen bestand (siehe Anlage 2 der Begründung, Seite 7). Im Kapitel 3.5 der Verkehrsuntersuchung wird dargelegt, dass die auf den Plänen 6598-04 bis 6598-07 dargestellten Analysebelastungswerte 2022 den Verkehrs-</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Wie verteilt sich der Verkehrsfluss aus Richtung Iggingen, Herlikofen und Böbingen ohne die Sperrung?          Woher kommen die dargestellten Zahlen für die Ortsdurchfahrt in Hussenhofen, wenn wegen der Sperrung keine Erhebung durchgeführt wurde?          Wie kann ein Verkehrsfluss dargestellt werden, der nur auf Annahmen beruht, da wegen Sperrung keine Zählung möglich ist?          Wie hoch ist die tatsächliche Anzahl von KFZ über Zimmern auf den Gügling ohne die Sperrung der Ortsdurchfahrt?          Wie wird der Verkehr bewertet, der während der Sperrung eine andere Route als über Zimmern auf den Gügling gefahren ist (sonst durch Hussenhofen)?          Diese Verkehrserhebung ist objektiv gesehen nutzlos, da sie nicht den normalen Gegebenheiten entspricht.          In der Verkehrserhebung wird von einem 4-spurigen Ausbau der B29 bis 2035 gesprochen. Dieses Datum wird wohl ein Traum bleiben, und sollte der Ausbau kommen, hat dies in der Praxis keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen aus dem nördlichen Bereich aus Richtung Leinzell, Herlikofen und Iggingen auf den Gügling.          In der Durchführung sind folgende Zeiträume angegeben. Von 6.00 Uhr bis 10.00 und von 15.00 bis 19.00 Uhr.          Die Frühschicht im Industriegebiet beginnt um 5.30, um 13.30 ist Schichtwechsel und um 21.30 endet die Spätschicht. Wurde während diesen Zeiten keine Verkehrserhebung durchgeführt?          Aufstellung Fahrzeiten:          In der Aufstellung ist als Endpunkt immer Bettringen aufgeführt. Ich denke, relevant als Ziel ist das Industriegebiet Gügling und Aspen.          Kreisverkehr Hirschmühlenstraße Hauptstraße          ==&gt; Hirschmühle --&gt; Zimmern ==&gt; Gügling Parkplatz Bosch- 2,8 km          === Hussenhofen ==&gt; Buchauffahrt Gügling Parkplatz Bosch= 7,2 km          Das ergibt bei 220 Arbeitstagen eine zusätzliche Strecke von 1936 km           Das Gleiche ergäbe sich beim Industriegebiet Aspen.</p>	<p>zustand <b>ohne</b> Baustelle darstellen. Mittels einer gesondert durchgeführten Umlageberechnung wurde unter Einbezug der Ergebnisse der Referenzerhebungen, der Verkehrszustand ohne Baustelle kalibriert und validiert.</p> <p>Der 4-spurige Ausbau der B 29 wird im Kapitel „Verkehrsplanung“ (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 5.2) und nicht im Kapitel „Verkehrserhebungen“ thematisiert. Bei der Erstellung einer Verkehrsprognose sind entsprechend der TVB-Verkehrsuntersuchung alle im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgeführten Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs sowie fest disponierte Maßnahmen als realisiert anzunehmen. Die Maßnahme 4-streifiger Ausbau B 29 Abschnitt Schwäbisch Gmünd – Mögglingen ist im vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes.</p> <p>In der Abbildung 07 der Verkehrsuntersuchung (siehe Anlage 2 der Begründung) sind die Kommunen dargestellt, bei denen aktuelle Erhebungen der Strukturdaten und der Entwicklungsabsichten durchgeführt wurden. Diese beinhalten auch die genannten Kommunen Iggingen, Leinzell, Göggingen, Böbingen und Mögglingen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Auflistung der geplanten Wohn- und Gewerbebauflächen auf der Seite 32 der Verkehrsuntersuchung exemplarisch ist.</p> <p>Am Knotenpunkt L 1161/Güglingstraße erfolgte eine Erfassung der Verkehrsmengen über 24 Stunden (Zeitbereich von 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr – Dauerzählung). Weiterhin wurde am Querschnitt L 1161 zwischen Lise-Meitner-Straße und Güglingstraße eine Querschnitterhebung über 7 Tage im Zeitbereich von jeweils 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr durchgeführt. Somit sind die Schichtarbeitszeiten der Firmen auf dem Gügling in der Verkehrsuntersuchung enthalten und berücksichtigt.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Das ergibt einen zusätzlichen CO<sub>2</sub>- Ausstoß bei einem Durchschnitt von 120 g/km und angenommen 900 PKW von ca. 210 Tonnen pro Jahr.</p> <p>Ist das der Beitrag von Schwäbisch Gmünd zur Klimawende?</p> <p>Nahverkehr:          Von Schechingen aus Linie 73 Schechingen - Schwäbisch Gmünd beträgt die Fahrzeit durchschnittlich 35 Min.          Linie XX Schwäbisch Gmünd - Gügling: ca. 15 min          Umsteigen bei einem optimalen Anschluss 5 Min.          Das ergibt eine Fahrzeit von 55 Min. im Optimalfall.          Fahrzeit mit dem PKW: 17-19 Min., im Schnitt 37 Min. mehr mit dem Nahverkehr.</p> <p>Von Iggingen aus          Linie 73 Iggingen Schwäbisch Gmünd beträgt die Fahrzeit durchschnittlich 20 Min. Linie XX Schwäbisch Gmünd Gügling ca. 15 min          Umsteigen bei einem optimalen Anschluss 5 Min. Das ergibt eine Fahrzeit von 40 Min. im Optimalfall.          Fahrzeit mit dem PKW: 7 Min. im Schnitt, 33 Min. mehr mit dem Nahverkehr. Gehzeit vom Haus zur Bushaltestelle ist nicht berücksichtigt.</p> <p>Ich bin überzeugt, dass auch bei einem Halbstundentakt durch die Fahrzeitverlängerung der öffentliche Nahverkehr nicht angenommen wird. Das nächste Problem ist, dass für Schichtarbeiter die Arbeitszeiten fix sind. Würden dann auf den Gügling Zubringerbusse von anderen Orten zum Schichtbeginn fahren wie Schulbusse, mehrere hintereinander, um das mögliche Aufkommen zu bewältigen, sodass eine Entlastung des PKW-Verkehrs einträte?</p> <p>Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung sind die Orte z. B. Iggingen, Leinzell, Göggingen sowie aus Böbingen und Mögglingen ohne Ausbau der B29, die für die Verkehrsentwicklung in Richtung Hussenhofen Zimmern nicht aufgeführt.</p> <p>Mit einem größeren Zeitaufwand würde man sicherlich noch mehrere Ungereimtheiten feststellen.</p>	<p>Durch den mit dem Ausbau der „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ möglichen Ringschluss kann der ÖPNV deutlich verbessert werden. Dies ist im weiteren Verfahren mit den Verkehrsverbänden abzustimmen.</p> <p>Zur Reduktion des Straßenverkehrs gibt es eine Vielzahl an möglicher Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch das verstärkte Angebot von Homeoffice werden Fahrten z. B. zum Arbeitsplatz vermieden.</li> <li>• Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit durch die Erhöhung des Besetzungsgrades wird es möglich, die Anzahl der Kfz auf einem Straßenzug zu verringern.</li> <li>• Ein gut ausgebautes Angebot an ÖPNV-Verbindungen sowie an attraktiven Rad- und Fußwegen kann Verkehrsteilnehmer motivieren, den Umweltverbund anstatt des Kfz zu nutzen.</li> </ul> <p>Zur Reduktion der Verkehrsbelastung und zur Minderung von Stauzeiten sind also keineswegs (nur) offene Straßen erforderlich.</p> <p>In der Abbildung 07 der Verkehrsuntersuchung (siehe Anlage 2 der Begründung) sind die Kommunen dargestellt, bei denen aktuelle Erhebungen der Strukturdaten und der Entwicklungsabsichten durchgeführt wurden. Diese beinhalten auch die genannten Kommunen Iggingen, Leinzell, Göggingen, Böbingen und Mögglingen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Auflistung der geplanten Wohn- und Gewerbebauflächen auf der Seite 32 der Verkehrsuntersuchung exemplarisch ist.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
7	Stellungnahme 7 21.12.2023	<p>Stellungnahme gegen die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und der örtlichen Bauvorschriften Nr. 540 „Anbindung Gügling und die OU Bargau“, Gemarkungen Bettringen, Bargau und Flur Zimmern</p> <p>In der Ortschaft Zimmern existiert bereits eine vorhandene Fahrradverbindung zur Hochebene. Eine weitere Fahrradbindung, die ausschließlich für Fahrräder genutzt wird, ist nicht notwendig, zumal diese Verbindungsstraße nach Bargau erst kürzlich, auch für den Autoverkehr, ausgebaut wurde.</p> <p>Als direkte Auswirkung dieser Schließung für den Autoverkehr, erhöht sich das Verkehrsaufkommen in der Ortschaft Hussenhofen, vor allem in der Ortsdurchfahrt an der Hauptstraße. Die Anwohner dort sind bereits durch erhöhte Lärm- und Emissionsaufkommen belastet. Und es stellt sich die Frage, weshalb in einer Ortschaft diese Belastungen reduziert, dafür einer anderen, wesentlich bevölkerungsstärkeren Ortschaft, dies zugemutet wird.</p> <p>Ein weiterer Punkt sind die vorkommenden Vollsperrungen der B29 durch Verkehrsunfälle. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten werden die Fahrzeuge über die Ortsdurchfahrt Hussenhofen geleitet. In solchen Fällen und vor allem zu Stoßzeiten, ist die Verkehrsbelastung an der Hauptstraße kaum zumutbar und für viele Bewohner z.B. Schüler, mitunter sehr gefährlich.</p> <p>Eine in der Zukunft angedachte Bahnhaltestelle am Ortseingang Hussenhofen, könnte das Verkehrsaufkommen in Hussenhofen zusätzlich weiter belasten.</p>	<p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p> <p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06 als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist. Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Baustellen- oder unfallbedingte Vollsperrungen sind unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können. Das Polizeipräsidium Aalen bevorzugt die Planungsvariante mit Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Zimmern um die Verkehrsmenge in Zimmern nachhaltig zu reduzieren. Zimmern verfügt über gar keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p> <p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltestelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für den Bahnhof konkretisiert werden sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten.</p> <p>Die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit ergab (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 7), dass für die betrachteten Straßenabschnitte die Werte der</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		Um eine Aufteilung der Belastung beider Ortschaften zu gewährleisten und um unnötige Stauzeiten für Berufspendler zu ersparen, sind offenen Straßen zwingend erforderlich.	RASt 06 eingehalten werden und somit als mit dem Umfeld verträglich einzustufen sind. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die maßgebenden Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet ergaben, dass diese mit Ausnahme des Knotenpunktes L 1161/ Lise-Meitner-Straße mindestens die Qualitätsstufe C nach dem HBS 2015 aufweisen. Mit der minimalen Änderung der Vorfahrtregelung an der Dreiecksinsel der Einmündung wird am Knotenpunkt L 1161/Lise-Meitner-Straße bereits eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D nach dem HBS 2015) mit den Belastungswerten des Szenario 1 – Prognose 2035 erzielt.	
8	Stellungnahme 8 04.01.2024	<p>ausweislich der anliegenden Vollmachten zeige ich an, dass [REDACTED]</p> <p>[REDACTED] jeweils wohnhaft in [REDACTED] und die Firma [REDACTED] -vertreten durch ihren Geschäftsführer [REDACTED] von mir anwaltlich vertreten werden.</p> <p>Namens und in Vollmacht meiner Mandanten erhebe ich nachfolgende Einwendungen im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan Nr. 540 "Anbindung Gügling an die OU Bargau", Gemarkungen Bettringen, Bargau und Flur Zimmern: Sie planen dabei die Teileinziehung der Ortsverbindungsstraße nach Zimmern, die in einen Geh- und Radweg umgewandelt werden soll, auf dem nur noch landwirtschaftlicher Verkehr zugelassen sein wird. Dieser Planung wird vehement widersprochen. Meine Mandanten wohnen am Ortsteileingang von Zimmern in der [REDACTED] des Plangebiets:</p>	Kenntnisnahme.	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		 <p>Meine Mandanten betreiben dort auch eine Forstwirtschaft im Nebenerwerb. Es existiert ein Feldweg auf ihrem Grundstück. Die landwirtschaftliche Nutzung würde durch die geplante Teileinziehung erheblich beeinträchtigt werden.</p> <p>Außerdem lagern dort auch Holz und Maschinen der [REDACTED]. Ihr Betrieb liegt auf kürzester Fahrstrecke etwa 3 km von der [REDACTED] entfernt:</p>		<p>Anlieger und Grundstückseigentümer von Grundstücken entlang der Gemeindeverbindungsstraße soll weiterhin eine Zufahrtmöglichkeit geschaffen werden. Sobald das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen ist, wird dies im Detail geregelt.</p>

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		 <p>Der Geschäftsführer [REDACTED] und seine Mitarbeiter müssen diese Fahrtstrecke mehrmals täglich zurücklegen. Durch die geplante Teileinziehung der Bargauer Str. müsste zukünftig eine mehr als doppelt so lange Fahrtstrecke von etwa 7 km zurückgelegt werden.</p> 	<p>Anlieger und Grundstückseigentümer von Grundstücken entlang der Gemeindeverbindungsstraße soll weiterhin eine Zufahrtmöglichkeit geschaffen werden. Sobald das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen ist, wird dies im Detail geregelt.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Ein Geh- und Radweg könnte dabei auch neben der Bargauer Straße installiert werden, ohne dass eine Teileinziehung der Bargauer Straße notwendig wäre:</p>  <p>Dieser Weg ist für landwirtschaftliche Fahrzeuge frei und führt direkt zum Industriegebiet und kann heute schon von den Fahrradfahrern genutzt werden, zumal er sogar nach dem Anstieg eben zum Gügling (Industriegebiet) führt, was auf der Bargauer Straße nicht gegeben ist. Sie begründen die geplante Teileinziehung mit dem vermeintlichen Wohl der Allgemeinheit.</p> <p>Zum einen werde hierdurch der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen würden die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet.</p> <p>Der angestrebte Mobilitätswandel kann durch die geplante Teileinziehung jedoch bereits im Ansatz nicht gelingen. Der Mobilitätswandel von</p>	<p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Durch den mit dem Ausbau der „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ möglichen Ringschluss kann der ÖPNV deutlich verbessert werden. Dies ist im weiteren Verfahren mit den Verkehrsverbänden abzustimmen. Es wird auf Anlage 2 der Begründung (Verkehrsuntersuchung) verwiesen. Ein verbesserter ÖPNV führt auch zu einer Veränderung des Modal Split (Prozentuale Anteil einzelner Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsleistung).</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Kfz zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist aufgrund der Lage und der Topografie der Bargauer Straße untauglich. Zwischen dem Ortsende von Zimmern und der Lise-Meitner-Straße auf dem "Gügling" besteht ein Gefälle von ca. 15 % und eine Höhendifferenz von etwa 63 Metern. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner. In Zimmern wurden laut der Verkehrsuntersuchung 1.400 Kfz/24 h (Böbinger Straße) bis 3.000 Kfz/24 h (Bargauer Straße) im durchschnittlich täglichen Verkehr an Werktagen ermittelt. Diese Verkehrsteilnehmer mit Hilfe der Teileinziehung zukünftig zur Nutzung zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen zu wollen ist realitätsfremd. Die Strecke benutzen derzeit nur 1 bis 2 Fahrradfahrer täglich, was der Lage und der Topografie der Bargauer Straße geschuldet ist, an der sich durch die Teileinziehung nichts ändern würde.</p> <p>So verbleibt nur der Belang, die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlasten zu wollen. Diese Entlastung ist jedoch nicht bzw. nicht von sämtlichen Einwohnern gewünscht, zumal der Durchgangsverkehr so bereits seit Jahrzehnten - in erträglichem Maße - existiert und reinem Durchgangsverkehr durch andere - wenig einschneidendere - verkehrliche Maßnahmen begegnet werden könnte. Bei der Bargauer Straße handelt es sich um eine sogenannte historische Straße als Ortsverbindungsstraße zwischen Zimmern und Bargau, die seit etwa dem Jahr 1860 existiert.</p> <p>Die Erreichbarkeit des Grundstücks meiner Mandanten wird durch die geplante Teileinziehung in schwerwiegender Weise eingeschränkt und sie werden dadurch gravierend betroffen (BayVGH, U.v. 17.5.2011 -8 B 10. 1653-juris Rn. 15; Häußler in Zeltler, a.a.O., Art. 8 Rn. 51). In diesen Fällen können sie sich auf den als Institut des einfachen Rechts gewährleisteten Anliegergebrauch berufen (vgl. BayVGH, U.v. 31. 5.2011 - 8 B 10. 1653-juris Rn. 15).</p> <p>Das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs vermittelt dem Anlieger einer öffentlichen Straße eine besondere Stellung und namentlich dem Grunde nach einen Anspruch auf Zugang zu dieser Straße. Wird dem</p>	<p>Zur Reduktion des Straßenverkehrs gibt es eine Vielzahl an möglicher Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch das verstärkte Angebot von Homeoffice werden Fahrten z. B. zum Arbeitsplatz vermieden.</li> <li>• Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit durch die Erhöhung des Besetzungsgrades wird es möglich, die Anzahl der Kfz auf einem Straßenzug zu verringern.</li> <li>• Ein gut ausgebautes Angebot an ÖPNV-Verbindungen sowie an attraktiven Rad- und Fußwegen kann Verkehrsteilnehmer motivieren, den Umweltverbund anstatt des Kfz zu nutzen.</li> </ul> <p>Zur Reduktion der Verkehrsbelastung und zur Minderung von Stauzeiten sind also keineswegs (nur) offene Straßen erforderlich.</p> <p>Durch die steigende Anzahl an E-Rädern stellt ein großes Gefälle immer weniger einen Hinderungsgrund dar.</p> <p>Siehe oben. Die geplante Teilentziehung soll Zimmern mit seinen rund 450 Einwohner vom Durchgangsverkehr entlasten.</p> <p>Anlieger und Grundstückseigentümer von Grundstücken entlang der Gemeindeverbindungsstraße soll weiterhin eine Zufahrtsmöglichkeit geschaffen werden. Sobald das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen ist, wird dies im Detail geregelt.</p> <p>Anlieger und Grundstückseigentümer von Grundstücken entlang der Gemeindeverbindungsstraße soll weiterhin eine Zufahrtsmöglichkeit geschaffen werden. Sobald das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen ist, wird dies im Detail geregelt.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Anlieger unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls dieser Zugang wesentlich erschwert oder durch eine Straßeneinziehung unmöglich gemacht, kann ihm der Anliegergebrauch grundsätzlich ein Abwehrrecht vermitteln (BayVGH, U.v. 31. 5.2011 -8 B 10. 1653-juris Rn. 15). Bei einer solchen Betroffenheit braucht der Anlieger oder Nutzer nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 CG und dem ihm innewohnenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nur solche Einschränkungen der Nutzbarkeit seines Grundstücks hinnehmen, die nach Verfassungs und/oder Straßenrecht in jeder Hinsicht rechtmäßig sind, insbesondere die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Satz 2 StrG vorliegen, d.h. wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungskreise oder Benutzungszwecke vorliegen. Das ist vorliegend nicht der Fall.</p> <p>Zunächst ist eine Erforderlichkeit für die geplante Teileinziehung zum Schutze der Nachbarschaft vor Immissionen nicht ersichtlich. Der Durchgangverkehr verhält sich in vertretbaren Rahmen, insbesondere gibt es kaum Schwerlastverkehr. Auf der anderen Seite werden die Einwohner von Zimmern am stärksten durch Umwege und längere Fahrzeiten betroffen und beeinträchtigt, so dass überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit bereits hiernach nicht vorliegen.</p> <p>Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass eine "Entlastung" der Einwohner von Zimmern zu einer zusätzlichen Belastung für die Einwohner von Hussenhofen in gleichem Maße führen würde. Hierdurch würden somit die Einwohner von Zimmern zulasten und auf Kosten der Einwohner aus Hussenhofen privilegiert werden. Bereits heute gibt es schon hohe Knotenpunktbelastungen an der Verknüpfung der L 1161 mit der B 29 (AS Hussenhofen) mit 4.503 Kfz/4 h (Rampe Süd - KP 14) und mit 3.845 Kfz/4 h. Die Hauptstraße (K 3267) in Hussenhofen ist mit einem Gesamtverkehr von 11. 150 Kfz/24 h belastet wohingegen die Einwohner von Zimmern lediglich mit 1.400 Kfz/24 h (Böbinger Straße) bis 3.000 Kfz/24 h (Bargauer Straße) mit durchschnittlich täglichem Verkehr belastet sind. Zudem verdoppelt sich bei der Hauptverkehrszeit der Ver-</p>	<p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung (Verkehrsuntersucung) verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>kehr über Hussenhofen - somit ist auch die Anfahrtszeit zum Industriegebiet Gügling (Bettringen) doppelt so lang. Von Zimmern bis Gügling über Hussenhofen, verdreifachen sich die Kilometer.</p> <p>Für meine [REDACTED] würde die mehr als doppelt so lange Fahrstrecke erhebliche Betriebsseinbußen, sowie eine gravierende Beeinträchtigung ihrer Betriebsabläufe, bedeuten. Auch für meine anderen Mandanten hätte eine Teileinziehung zur Konsequenz, wie für viele andere auch, ca. 5000 km im Jahr mehr zu fahren, mit der damit einhergehenden zusätzlichen Umwelt-Belastung. Sie würden die geplante Teileinziehung deshalb nicht akzeptieren und sämtliche Rechtsmittel ausschöpfen.</p>	Kenntnisnahme. Siehe oben.	
9	Stellungnahme 9	<p>Hiermit stell ich einen Widerspruch gegen die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und der örtlichen Bauvorschriften Nr. 540 „Anbindung Gügling und die OU Bargau“, Gemarkungen Bettringen, Bargau und Flur Zimmern</p> <p>Eine Straße, die nur für Fahrräder genutzt wird, ist nicht notwendig. Es gibt bereits mehrere Fahrradwege Richtung Gügling, Bettringen (in Hussenhofen) und Bargau.</p> <p>Besonders da diese Straße erst vor kurzem saniert und für den Autoverkehr ausgebaut wurde. Wäre dies ebenso eine große Steuerverschwendung!</p> <p>Als direkte Auswirkung dieser Schließung für den Autoverkehr, erhöht sich das Verkehrsaufkommen in der Ortschaft Hussenhofen, vor allem in der Ortsdurchfahrt an der Hauptstraße.</p> <p>Die Bewohner in Hussenhofen sind aktuell schon deutlich mehr belastet durch den Durchgangsverkehr als die Anwohner in Zimmern.</p> <p>Beim zukünftigen Ausbau der B29 soll zudem die Anschlussstelle Böbingen auf die B29 wegfallen. Dadurch wird Hussenhofen noch mehr Durchgangsverkehr abbekommen.</p> <p>zusammen mit dem Wegfall der Straße in Zimmern auf den Gügling, ist diese eine erhebliche mehr Belastung, für die Ortschaft Hussenhofen.</p>	<p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Ver-</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Warum sollte hier Hussenhofen als einziger Ort diese Belastung hinnehmen müssen? Zudem sollte beachtet werden, dass bei einem Unfall der komplette Verkehr über Hussenhofen umgeleitet wird. Was aktuell schon zu einem Verkehrschaos führt. Hier sollten definitiv weitere Ausfallstraßen offen bleiben, um die Situation zu entspannen.</p>	<p>kehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist. Baustellen- oder unfallbedingte Vollsperrungen sind, ebenso wie Unfälle generell, unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können.</p>	
10	Stellungnahme 10 20.12.2023	<p>Mein Widerspruch richtet sich an Punkt 10 im Bebauungsplan Nr.540 10. Teileinziehung der Ortsverbindungsstraße nach Zimmern Es kann nicht sein das die Straße nach Zimmer zum Rad und Fußweg umgewidmet wird. Und somit der gesamte Verkehr aus nördlicher Richtung über die Buchauffahrt erfolgen soll. Die Bewohner von Bettringen sind jetzt schon von großer Verkehrsbelastung wegen des Industriegebietes Gügling betroffen und jetzt soll es noch mehr werden. Und in Zimmer soll ein ruhiges und beschauliche Wohngegend entstehen.</p> <p>Ich möchte damit auch feststellen das die Stadt Schwäbisch Gmünd das Gewerbegebiet möchte und nicht die Bewohner von dem Stadtteil Bettringen und mit den Argumenten der Arbeitsplätze finde ich es schade das Überwiegend Logistig auf dem Gügling angesiedelt ist, und somit keine lukrativen Arbeitsplätze entstehen. Da der Gügling für alle Gmünder gebaut worden ist sollte auch Solidarität bei der Verkehrsführung vorhanden sein und die Straße nach Zimmern für den allgemeinen Autoverkehr bis 3,5t offen bleiben.</p> <p>Es darf nicht heißen: Zimmern bekommt "ruhige Wohnlage" Wetzgau bekommt "Naheerolungsgebiet" Bettringen bekommt "Verkehr" Ich als Bettringer Bürger möchte auch weiterhin durch Zimmern Richtung Iggingen Fahren!</p>	<p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner. Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen.</p> <p>Kenntnisnahme. Der Aufstellungsbeschluss des Gemeinderates wurde einstimmig (mit einer Enthaltung) gefasst.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Kenntnisnahme. S.o.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
11	Stellungnahme 11 02.01.2024	<p>Widerspruch gegen die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und der örtlichen Bauvorschriften Nr. 540 „Anbindung Gügling und die OU Bargau“, Gemarkungen Bettringen, Bargau und Flur Zimmern</p> <p>In der Ortschaft Zimmern existiert bereits eine vorhandene Fahrradverbindung zur Hochebene (Am Krümlingsbach). Eine weitere Fahrrad-anbindung, die ausschließlich für Fahrräder genutzt wird, ist nicht notwendig, zumal diese Verbindungsstraße nach Bargau erst kürzlich, auch für den Autoverkehr, ausgebaut wurde.</p> <p>Als direkte Auswirkung dieser Schließung für den Autoverkehr, erhöht sich das Verkehrsaufkommen in der Ortschaft Hussenhofen, vor allem in der Ortsdurchfahrt an der Hauptstraße. Wir Anwohner sind bereits durch erhöhte Lärm- und Emissionsaufkommen belastet. Und es stellt sich die Frage, weshalb in einer Ortschaft diese Belastungen reduziert, dafür einer anderen, wesentlich bevölkerungsstärkeren Ortschaft, dies zugemutet wird.</p> <p>Ein weiterer Punkt sind die vorkommenden Vollsperrungen der B29 durch Verkehrsunfälle. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten werden die Fahrzeuge über die Ortsdurchfahrt Hussenhofen geleitet. In solchen Fällen und vor allem zu Stoßzeiten, ist die Verkehrsbelastung an der Hauptstraße kaum zumutbar und für viele Bewohner z.B. Schüler, mitunter sehr gefährlich.</p> <p>Eine in der Zukunft angedachte Bahnhaltestelle am Ortseingang Hussenhofen, könnte das Verkehrsaufkommen in Hussenhofen zusätzlich weiter belasten.</p>	<p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner. Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p> <p>Baustellen- oder unfallbedingte Vollsperrungen sind, ebenso wie Unfälle generell, unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können.</p> <p>Das Polizeipräsidium Aalen bevorzugt die Planungsvariante mit Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Zimmern um die Verkehrsmenge in Zimmern nachhaltig zu reduzieren. Zimmern verfügt über gar keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p> <p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltestelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für den Bahnhof konkretisiert werden sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Um eine Aufteilung der Belastung beider Ortschaften zu gewährleisten und um unnötige Stauzeiten für Berufspendler zu ersparen, sind offene Straßen zwingend erforderlich.</p>	<p>Die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit ergab (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 7), dass für die betrachteten Straßenabschnitte die Werte der RAST 06 eingehalten werden und somit als mit dem Umfeld verträglich einzustufen sind. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die maßgebenden Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet ergaben, dass diese mit Ausnahme des Knotenpunktes L 1161/ Lise-Meitner-Straße mindestens die Qualitätsstufe C nach dem HBS 2015 aufweisen. Mit der minimalen Änderung der Vorfahrtregelung an der Dreiecksinsel der Einmündung wird am Knotenpunkt L 1161/Lise-Meitner-Straße bereits eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D nach dem HBS 2015) mit den Belastungswerten des Szenario 1 – Prognose 2035 erzielt.</p> <p>Zur Reduktion des Straßenverkehrs gibt es eine Vielzahl an möglicher Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch das verstärkte Angebot von Homeoffice werden Fahrten z. B. zum Arbeitsplatz vermieden.</li> <li>• Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit durch die Erhöhung des Besetzungsgrades wird es möglich, die Anzahl der Kfz auf einem Straßenzug zu verringern.</li> <li>• Ein gut ausgebautes Angebot an ÖPNV-Verbindungen sowie an attraktiven Rad- und Fußwegen kann Verkehrsteilnehmer motivieren, den Umweltverbund anstatt des Kfz zu nutzen.</li> </ul> <p>Zur Reduktion der Verkehrsbelastung und zur Minderung von Stauzeiten sind also keineswegs (nur) offene Straßen erforderlich.</p>	
12	Stellungnahme 12 16.12.2023	<p>Stellungnahme gegen die Neuaufstellung des Bebauungsplanes und der örtlichen Bauvorschriften Nr. 540 „Anbindung Gügling und die OU Bargau“, Gemarkungen Bettringen, Bargau und Flur Zimmern</p> <p>In der Ortschaft Zimmern existiert bereits eine vorhandene Fahrradverbindung zur Hochebene. Eine weitere Fahrradverbindung, die ausschließlich für Fahrräder genutzt wird, ist nicht notwendig, zumal diese Verbindungsstraße nach Bargau erst kürzlich, auch für den Autoverkehr, ausgebaut wurde.</p>	<p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Als direkte Auswirkung dieser Schließung für den Autoverkehr, erhöht sich das Verkehrsaufkommen in der Ortschaft Hussenhofen, vor allem in der Ortsdurchfahrt an der Hauptstraße. Die Anwohner dort sind bereits durch erhöhte Lärm- und Emissionsaufkommen belastet. Und es stellt sich die Frage, weshalb in einer Ortschaft diese Belastungen reduziert, dafür einer anderen, wesentlich bevölkerungsstärkeren Ortschaft, dies zugemutet wird.</p> <p>Ein weiterer Punkt sind die vorkommenden Vollsperrungen der B29 durch Verkehrsunfälle. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten werden die Fahrzeuge über die Ortsdurchfahrt Hussenhofen geleitet. In solchen Fällen und vor allem zu Stoßzeiten, ist die Verkehrsbelastung an der Hauptstraße kaum zumutbar und für viele Bewohner z.B. Schüler, mitunter sehr gefährlich.</p> <p>Eine in der Zukunft angedachte Bahnhaltestelle am Ortseingang Hussenhofen wird das Verkehrsaufkommen in Hussenhofen zusätzlich weiter belasten.</p> <p>Um eine Aufteilung der Belastung beider Ortschaften zu gewährleisten und Berufspendlern unnötige Stauzeiten zu ersparen, sind offenen Straßen zwingend erforderlich.</p>	<p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner. Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p> <p>Baustellen- oder unfallbedingte Vollsperrungen sind, ebenso wie Unfälle generell, unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können.</p> <p>Das Polizeipräsidium Aalen bevorzugt die Planungsvariante mit Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Zimmern um die Verkehrsmenge in Zimmern nachhaltig zu reduzieren. Zimmern verfügt über gar keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p> <p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltestelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für den Bahnhof konkretisiert werden sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten.</p> <p>Die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit ergab (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 7), dass für die betrachteten Straßenabschnitte die Werte der RAS 06 eingehalten werden und somit als mit dem Umfeld verträglich einzustufen sind. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die maßgebenden Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet ergaben, dass diese mit Ausnahme des Knotenpunktes L 1161/ Lise-Meitner-Straße mindestens die Qualitätsstufe C nach dem HBS 2015 aufweisen. Mit der minimalen Änderung der Vorfahrtregelung an der Dreiecksinsel der Einmündung wird am Knotenpunkt L 1161/Lise-Meitner-Straße bereits eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D nach dem HBS 2015) mit den Belastungswerten des Szenario 1 – Prognose 2035 erzielt.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
13	Stellungnahme 13 20.12.2023	<p>1. Es gibt zu wenige Verbindungsstraßen im Ostalbkreis von Süd nach Nord. Im Bebauungsplan soll die Verbindungsstraße von Zimmern bis zur Lise-Meitner-Straße für PKW gesperrt werden.</p> <p>2. In der Vorlage fehlen Daten zu einer Verkehrszählung zum Abschnitt Zimmern – Güglingstraße. (PKW, Transporter über 2,8 t, Landwirtschaftliche Fahrzeuge)</p> <p>3. Die Straße ist auf 2,8 t beschränkt. Für landwirtschaftliche Fahrzeuge gibt es keine Gewichtsbeschränkung</p> <p>4. Die Straße ist neu ausgebaut. Die weiteren Ortsverbindungsstraßen um Zimmern und Hussenhofen sind oft schmaler und in schlechtem Zustand. (Zimmern/Beißwang, Beißwang/Böbingen, Beißwang/Buch, Lange Gasse, Panoramastraße, Burgholz/Herlikofen)</p> <p>5. Mit der Bebauung „Aspen“ wird diese Fläche nicht mehr von der Landwirtschaft angefahren. Ebenso ist während der Vegetationsruhe keine landwirtschaftliche Bewegung.</p> <p>6. Von Zimmern nach Bargau und Gügling gibt es bereits Rad- und Fußwege. Niemand wird sich als Radfahrer oder Fußgänger auf diesen Weg begeben. Wohin sollen sie ausweichen, wenn so ein Traktorengespann die Straße befährt? Für mich ist es unverantwortlich eine solche Gefahrensituation zu planen.</p> <p>7.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das Erhebungskonzept der Verkehrsuntersuchung beinhaltet Knotenpunktzählungen (KP 6, KP 18) sowie Kennzeichenerhebungen (KE 6) im Abschnitt Zimmern – Güglingstraße (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 2 (Verkehrserhebungen) und Plan 6598-01). Die Erhebungsergebnisse sind auf Plan 6598-02.1 und auf Plan 6598-02.2 für den Gesamtverkehr und für den Schwerverkehr &gt; 3,5 t dargestellt. Bezüglich der Ergebnisse der Kennzeichenerhebungen wird auf das Kapitel 3.7 (Verkehrsbeziehungen) der Anlage 2 der Begründung verwiesen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p> <p>Im Bereich der Verbindungsstraße zwischen Zimmern und dem Gügling sind weiterhin landwirtschaftliche Flächen, die angefahren werden müssen.</p> <p>Bei gegenseitiger Rücksichtnahme ist nicht davon auszugehen, dass sich Gefahrensituationen ergeben. Dies funktioniert auch auf anderen landwirtschaftlichen Wegen in der Regel ohne Probleme.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Der Verkehr wird auf die Hauptstraße durch Hussenhofen verlagert. Dort gibt es schon genügend Belastungen durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärm und Emissionen (Stopp and Go) - Umleitung bei Sperrung der B29.</li> <li>- Gefährdung der Schulkinder (Hauptstraße ist auch Schulweg, nördlicher Gehweg wurde vor Jahren extra für Schulkinder gebaut).</li> <li>- Omnibusse müssen von der Böhmerwaldstraße bis Haltestelle Bezirksamt mehrfach anhalten. Dort ist die Hauptstraße nur einspurig befahrbar.</li> <li>- örtliche Landwirte berichten von Wartezeiten (Kaufland bis Mozarthalle) bis zu 10 Minuten, weil die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer auf ihrer Vorfahrt bestehen. Folge: Rückstau bis zum Kreisverkehr Kaufland.</li> </ul> <p>8. Den Landwirten ist auf dieser Verbindungsstraße Zimmern/Bargau etwas Rücksichtnahme bei Gegenverkehr zuzumuten. Neue Ausweichstellen könnten die Situation entspannen. Der nachfolgende Verkehr muss sich anpassen denn Traktoren fahren ja auch schneller als 20 km/h.</p> <p>9. Mit dem geplanten Bahnhalt in Hussenhofen wird sich die Verkehrsbelastung in Hussenhofen verschärfen.</p> <p>10. Es fehlt ein Gesamtverkehrsplan für Hussenhofen und Umgebung (auch nach dem mehrspurigen Ausbau der B29 bei Vollsperrung)</p> <p>11. Bürger sprechen mich an: „Warum wird ein „Gässchen“ (Bahnhofgässchen) geschlossen oder eine Straße soll (Zimmern/Gügling) zukünftig gesperrt werden, wenn zeitnah Grundstücksverhandlungen stattfinden?“</p> <p>12. Bürger fragen mich: "Werden demnächst die Burgholzstraße, die Straße nach Beißwang, die Lange Gasse, die Panoramastraße gesperrt, weil irgendein Grundstücksbesitzer sperrt oder das Verkehrsaufkommen auf diesen Ausweichstrecken (die Autos kommen dann halt über Buch/Beißwang nach</p>	<p>Die Hauptstraße von Hussenhofen ist als K 3267 klassifiziert und damit Bestandteil des klassifizierten, übergeordneten Straßennetzes. Die Straße ist nicht zuletzt durch die Sanierung im Jahr 2022 geeignet, ein höheres Verkehrsaufkommen aufzunehmen.</p> <p>Der ÖPNV-Verkehr entschleunigt entlang der Ortsdurchfahrt den Verkehr. Des Weiteren machen sonstige Gestaltungen der Ortsdurchfahrt (Fahrradschutzstreifen, Parkplätze) die Durchfahrt im Vergleich zur B29 unattraktiv.</p> <p>Ein Rückstau bis zum Kaufland konnte von Seiten des Ordnungsamtes noch nie festgestellt werden.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner. Die Straße soll nicht aufgrund des landwirtschaftlichen Verkehrs in diesem Bereich teileingezogen werden.</p> <p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltstelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Derzeit wird ein intermodales Verkehrsnachfragemodell (Gesamtverkehrskonzept) für die gesamte Stadt erstellt.</p> <p>Dies ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans.</p> <p>Dies ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Zimmern) zunimmt?" Über diese schmälere Straßen werden auch landwirtschaftliche Flächen bedient.</p> <p>13. Die Lärm- und Emissionsbelastung durch Hussenhofen im Vergleich zu Zimmern/Hirschmühle sollte den Befürwortern der Sperrung Zimmern/Gügling aufgezeigt werden. Eine aktuelle Verkehrszählung könnte bestätigen, dass es nach dem Pendlerverkehr morgens und abends in Zimmern und Hirschmühle ruhiger wird.</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist.</p>	
14	Stellungnahme 14 23.12.2023	<p>In Zimmern befindet sich bereits eine vorhandene Fahrradverbindung zur Hochebene. Eine weitere Fahrradverbindung ist nicht notwendig, zumal diese Verbindungsstrasse nach Bargau erst kürzlich, auch für den Autoverkehr, ausgebaut wurde.</p> <p>Als direkte Auswirkung dieser geplanten Schließung für den Autoverkehr, erhöht sich das Verkehrsaufkommen in Hussenhofen, vor allem in der Ortsdurchfahrt, der Hauptstrasse. Die Anwohner dort sind bereits durch erhöhte Lärm- und Emissionsaufkommen extrem belastet. Es stellt sich die Frage, weshalb in einer Ortschaft diese Belastungen reduziert werden sollen, während einer anderen, wesentlich bevölkerungsstärkeren Ortschaft diese Belastungen zusätzlich aufgebürdet werden.</p> <p>Ein weiterer Punkt sind die vorkommenden Vollsperrungen der B 29 durch mögliche Verkehrsunfälle. Um den Verkehrsfluss dort zu gewährleisten wird der Verkehr über die Ortsdurchfahrt Hussenhofen geleitet. In solchen Fällen und vor allem zu Stoßzeiten, ist die Verkehrsbelastung an der Hauptstrasse kaum zumutbar. Durch die Tatsache, dass von Westen her keine Geschwindigkeitsüberwachung (Blitzer) eingerichtet, und auch keine Tempo 30er Zone vorhanden ist, stellt dies für die Anwohner und auch Schüler auf dem Weg zu und von den Bushaltestellen eine Gefahr dar.</p>	<p>Bei der Verbindungsstraße nach Zimmern wurde 2019 die Oberfläche erneuert, dies war für die Nutzung sowohl von Autos als auch für landwirtschaftlichen Fahrzeuge notwendig. Zudem werden auch von Fahrradfahrer gut befahrbare Straßen besser angenommen. Die Sanierung fand vor Beginn diesem Bebauungsplanverfahren und bevor die Überlegungen zum Technologiepark Aspen aufgestellt wurden, statt.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p> <p>Es wird auf Anlage 2 der Begründung verwiesen. Entsprechend dem Verkehrsgutachten sind die ermittelten Belastungswerte in der Ortsdurchfahrt Hussenhofen im Szenario 1 (mit Sperrung Gemeindeverbindungsstraße Gügling – Zimmern) gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße – RAS 06“ als mit dem Umfeld verträglich einzustufen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Hussenhofen im Szenario 1 – Prognose 2035 mit 5.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h deutlich geringer als in der Analyse 2022 (6.400 Kfz/24 h bis 11.150 Kfz/24 h) ist. Verkehrsunfälle bzw. Vollsperrungen sind unvorhersehbare Ereignisse, die nicht in die Betrachtungen und Bewertungen mit einbezogen werden können.</p> <p>Das Polizeipräsidium Aalen bevorzugt die Planungsvariante mit Sperrung der GVS in Richtung Zimmern um die Verkehrsmenge in Zimmern nachhaltig zu reduzieren. Zimmern verfügt über gar keine oder nur bedingt breite Gehwege, wo schon jahrelang Gefahren für Fußgänger (u.a. auf dem Schulweg) bestehen.</p> <p>Die Hauptstraße von Hussenhofen ist als K 3267 klassifiziert und damit Bestandteil des klassifizierten, übergeordneten Straßennetzes. Die Straße ist nicht zuletzt</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Zusätzlich in der Planung ist auch noch eine Bahnhaltestelle am westlichen Eingang von Hussenhofen. Dies würde die Verkehrsbelastung an der Ortsdurchfahrt noch weiter erhöhen.</p> <p>Um eine Aufteilung der Belastung beider Ortschaften zu gewährleisten, sind offene, allerdings geschwindigkeitsreduzierte Straßen zwingend erforderlich.</p>	<p>durch die Sanierung im Jahr 2022 geeignet, ein höheres Verkehrsaufkommen aufzunehmen.</p> <p>Eine Verkehrsbelastung für eine mögliche Bahnhaltestelle in Hussenhofen ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Sollte die Planung für den Bahnhof konkretisiert werden sind die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehr zu untersuchen und entsprechend zu gestalten.</p> <p>Die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit ergab (siehe Anlage 2 der Begründung, Kapitel 7), dass für die betrachteten Straßenabschnitte die Werte der RAS 06 eingehalten werden und somit als mit dem Umfeld verträglich einzustufen sind. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die maßgebenden Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet ergaben, dass diese mit Ausnahme des Knotenpunktes L 1161/ Lise-Meitner-Straße mindestens die Qualitätsstufe C nach dem HBS 2015 aufweisen. Mit der minimalen Änderung der Vorfahrtregelung an der Dreiecksinsel der Einmündung wird am Knotenpunkt L 1161/Lise-Meitner-Straße bereits eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D nach dem HBS 2015) mit den Belastungswerten des Szenario 1 – Prognose 2035 erzielt.</p>	
15	Stellungnahme 15 01.01.2024	<p>zu dem sich in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit befindlichen B-Plan Nr. 540 möchten wir Einwände gegen die Herunterstufung der bisherigen Verbindungsstraße vom Gügling nach Zimmern zu einem „Geh- und Radweg, landwirtschaftlicher Verkehr frei“ (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) vorbringen. Es sprechen mehrere Gründe gegen die Sperrung dieser Straße für PKWs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die bisher gefährlichste Kurve auf Höhe des zukünftigen RÜBs ist im Bereich des Ausbaus und wird dadurch entschärft.</li> <li>- Der Radverkehr auf diesem Streckenabschnitt ist aufgrund des großen Gefälles nur eingeschränkt für den Radverkehr geeignet.</li> <li>- Durch die Sperrung würde sich der Fahrweg für die Strecke von Bargau/ Gügling nach Zimmern/ Iggingen/ Hussenhofen/ Herlikofen deutlich erhöhen, da ein Umweg über die Buchauffahrt oder</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Durch die steigende Anzahl an E-Rädern stellt ein großes Gefälle immer weniger einen Hinderungsgrund dar.</p> <p>Die geplante Teileinziehung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Zum einen wird hier der Mobilitätswandel gefördert und zum anderen die Einwohner von Zimmern vom Durchgangsverkehr entlastet. Zimmern hat derzeit ca. 450 Einwohner.</p>	

NR.	Stellungnahme vom / DATUM	STELLUNGNAHMEN - Inhalt	ABWÄGUNGSVORSCHLAG	BEMERKUNGEN
		<p>Buch/Beißwang nötig wäre. Dies würde zu einer deutlich höheren Belastung der Umwelt sowie der betroffenen Autofahrer führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Da bisher auf diesem Weg ein gutes Miteinander von Radfahrern, landwirtschaftlichem Verkehr sowie Autofahrer besteht, gibt es keine Notwendigkeit dies zu ändern.</li> <li>- Die bisher bereits vorbotenweise auf dieser Strecke befindlichen LKWs können auch durch eine Sperrung für Fahrzeuge unter 3,5t nicht unterbunden werden, da baulich aufgrund des zugelassenen landwirtschaftlichen Verkehrs keine Einengungen möglich sind.</li> </ul> <p>Die Anbindung des Industriegebietes Gügling an die OU Bargau wird ausdrücklich befürwortet.</p> <p>Aufgrund der oben aufgeführten Gründe sollte aus unserer Sicht jedoch beim Bebauungsplan Nr. 540 „Anbindung Gügling an die OU Bargau“ auf die Sperrung des Weges vom Gügling nach Zimmern für den motorisierten Individualverkehr verzichtet werden.</p>	<p>Anlieger und Grundstückseigentümer von Grundstücken entlang der Gemeindeverbindungsstraße soll weiterhin eine Zufahrtmöglichkeit geschaffen werden. Sobald das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen ist, wird dies im Detail geregelt.</p> <p>S.o.</p> <p>S.o.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. S.o.</p>	