



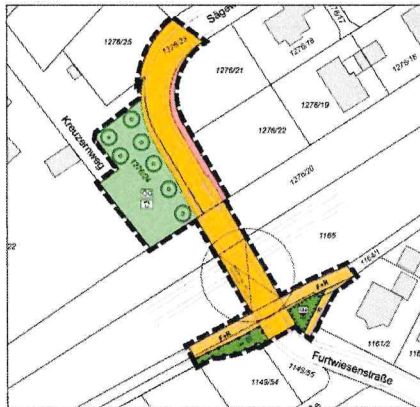
Balingen, 24.03.2025

Begründung

Bebauungsplan und Örtliche Bauvorschriften

in Balingen-Engstlatt

„Brücke Hürsten“



BEGRÜNDUNG

INHALTSVERZEICHNIS

1	Umfang des Bebauungsplanes.....	3
2	Ausgangssituation/ Erforderlichkeit der Planung und Planungsziele	3
3	Bebauungsplanverfahren	6
4	Raumordnungsplan Hochwasserschutz	7
5	Regionalplan	8
6	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (FNP).....	8
7	Derzeitiger Bestand an planungsrechtlichen Festsetzungen und Örtlichen Bauvorschriften sowie anderweitigen Planungen	9
8	Erschließung des Bebauungsplangebietes	9
9	Städtebauliche Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen / Gewichtung der Belange	9
9.1	Verkehrsflächen	9
9.2	Flächen und Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen/ Schallschutzmaßnahmen.....	10
9.3	Öffentliche Grünfläche mit Spielplatz.....	10
9.4	Pflanzgebote	10
9.5	Maßnahmen sowie Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.....	11
9.6	Art und Maß der baulichen Nutzung - Allgemeines Wohngebiet WA.....	11
10	Städtebauliche Begründung der Örtlichen Bauvorschriften / Gewichtung der Belange ..	11
11	Belange des Umweltschutzes	12
11.1	Artenschutz	12
11.2	Starkregen.....	12

1 Umfang des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan umfasst den Geltungsbereich mit den Grundstücken Flst.Nrn. 1149/55 (Furtwiesenstraße, teilweise), 1164/1 (Weg, teilweise), 1165 (Bahnfläche, teilweise), 1276/20 (teilweise), 1276/23 (Sägewerkstraße, teilweise), 1276/24 (teilweise) und 1149/54 (teilweise).

Die Gesamtgröße des Plangebietes beträgt ca. 2.305 qm.

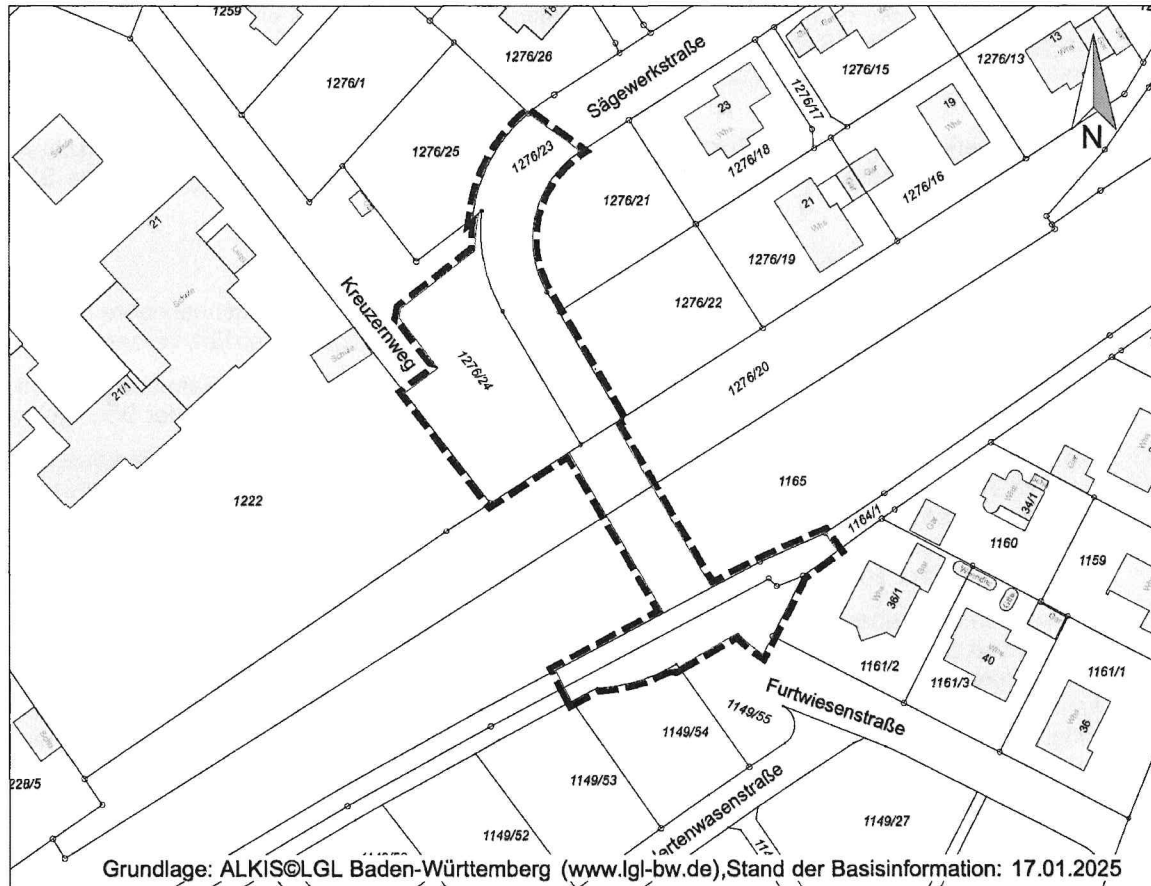


Abbildung 1: Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Brücke Hürsten“

Die Abgrenzung des Geltungsbereiches erfolgte anhand der geplanten Brücke und der dafür benötigten Bereiche der Brückenanschlüsse an die bestehenden Erschließungsstraßen.

2 Ausgangssituation/ Erforderlichkeit der Planung und Planungsziele

Ausgangssituation

Der Stadtteil Engstlatt wird insbesondere durch die Bundesstraße 27 im Westen und die Bahntrasse im Osten, welche beide in Nord-Süd Richtung verlaufen, begrenzt. Südöstlich der Bahn entstanden im Laufe der letzten Jahrzehnte mehrere Wohngebiete welche derzeit nur über zwei Straßen mit dem Altort Engstlatts verbunden sind. Hierbei handelt es sich um einen beschränkten Bahnübergang in der Meisterstraße und eine weiter südlich liegende Unterführung der Furtwiesenstraße. Um die beiden jeweils nur mit Einschränkungen nutzbare Zufahrtsmöglichkeiten an die Ortsdurchfahrt, über welche die B27 und die B463 auf kurzem Wege erreichbar sind, zu entlasten, soll zukünftig eine Brücke die Bahntrasse und den parallel verlaufenden „Hohenzollernradweg“, welcher überregionale Bedeutung hat, überqueren.

BEGRÜNDUNG

Bereits bei der Aufstellung der Bebauungspläne „Hertenwasen – Teil 1“ (rechtskräftig seit 20.01.2005) und Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung“ (rechtskräftig seit 08.07.2021) wurde die Brückenplanung berücksichtigt. Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans wurde im Wohngebiet Hertenwasen die innere Erschließung neu organisiert. Aufgrund von Vorgaben der Bahn musste die Straße im Bereich des geplanten Brückenanschlusses geringfügig verschoben werden.

Auf der gegenüberliegenden Seite, nordwestlich der Bahntrasse, schließt der Bebauungsplan „Hürsten“ an, welcher seit dem 06.03.2008 rechtskräftig ist. Hier wurde aus einer Gewerbebrache (ehemaliges Sägewerk) ein Wohngebiet geschaffen. Der Bebauungsplan „Hürsten“ sah ebenfalls eine Verbindung über eine Brücke der Wohnbaugebiete südöstlich der Bahn mit dem Ortskern sowie der Schule vor.

Die Sägewerkstraße sowie die Furtwiesenstraße sind heute soweit hergestellt, dass die Erschließung der bebauten Grundstücke gesichert ist. Im Bereich der geplanten Brückenköpfe sind die Straßen nicht hergestellt.

Ziel und Zweck der Bebauungsplanänderung

Durch das Bebauungsplanverfahren soll die Verkehrssituation in Engstlatt, insbesondere für die südöstlich der Bahntrasse liegenden Wohnquartiere, aber auch für den gesamten Ort, verbessert werden.

Der Stadtteil Engstlatt wird durch die von Nordost nach Südwest verlaufende Bahnstrecke Stuttgart-Aulendorf in den westlich der Bahn gelegenen Altort und die Wohngebiete östlich der Bahn geteilt.

Die beiden Bereiche sind lediglich über zwei Punkte miteinander verbunden. Die Überquerung der Bahn im Verlauf der Meisterstraße bringt teilweise lange Wartezeiten mit sich. Die Unterführung in der Furtwiesenstraße, etwas weiter südlich, ist die einzige Alternative der Anwohner die Bahntrasse zu unterqueren. Beide Straßen sind zudem schmal oder schlecht einsehbar, was die Gefahr für Fußgänger und Radfahrer erhöht.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens soll die Straßen- sowie die Brückenplanung im Schlüsselbereich und somit die Vernetzung der südlich und nördlich der Bahnlinie befindlichen bebauten Bereiche entsprechend den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen geregelt werden. Durch die Brücke kann die Anbindung an den Ortskern und seine Infrastruktur mit Schule, Kita, Bahnhof und Einkaufsmöglichkeiten insbesondere auch für Fußgänger und Radfahrer, aber auch für den innerörtlichen Verkehr, verbessert werden.

Ziel der Bebauungsplanänderung ist die Ausweisung einer öffentlichen Verkehrsfläche nebst zugehörigem Straßenverkehrsgrün unter Beibehaltung der Grundzüge der Planung der geltenden Bebauungspläne.

Bebauungsplanänderung

Durch die Neuaufstellung des Bebauungsplans „Brücke Hürsten“ werden die drei rechtsverbindlichen Bebauungspläne nördlich „Hürsten“ und südlich „Hertenwasen – Teil 1“ sowie „Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung“ miteinander verbunden. Im Bereich der Brückenanschlüsse sollen die drei Bebauungspläne entsprechend der nun vorliegenden Brückenplanung geändert werden.

Bebauungsplan „Hürsten“

Der Bereich des Plangebiets nördlich der Bahngleise liegt im Bebauungsplan „Hürsten“ mit Rechtskraft 06.03.2008.

Dieser Bebauungsplan setzt für den Bereich zum Einen eine öffentliche Grünfläche ÖF4 mit der Zweckbestimmung Spielplatz samt einem Pflanzgebot für Einzelbäume auf dieser Fläche fest. Südlich der öffentlichen Grünfläche ÖF4 ist eine öffentliche Grünfläche ÖF3 Bahn-Anger mit Pflanzgebot festgesetzt. Die ÖF3 Bahn-Anger mit Pflanzgebot wird durch die Festsetzung der Straßenverkehrsflächen, den konkretisierten Straßenverlauf samt Brückenplanung, geringfügig überplant.

Zum Anderen ist die Sägewerkstraße im Bebauungsplan als Straßenverkehrsfläche (Planstraße A) festgesetzt. Der Verlauf der Sägewerkstraße im Bereich der geplanten Brücke muss im Rahmen dieses Bebauungsplans angepasst werden, da die geplante Brücke nicht direkt an die im Bebauungsplan

BEGRÜNDUNG

vorgesehene Verkehrsfläche anschließt. Hierbei werden die Teilflächen, die ursprünglich als Straßenverkehrsflächen festgesetzt wurden, den östlich angrenzenden künftigen Baugrundstücken zugeschrieben und somit als Allgemeine Wohngebietsflächen festgesetzt.

Hertenwasen – Teil 1

Südlich der Bahnlinie liegt das Flurstück Nr. 1164/1 innerhalb des Bebauungsplans „Hertenwasen – Teil 1“ mit Rechtskraft vom 20.01.2005.

Dieser Bebauungsplan setzt für den Bereich eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg / landwirtschaftlicher Weg“ fest. Die Zweckbestimmung landwirtschaftlicher Weg entfällt zukünftig für diesen Teilbereich.

Aufgrund der topografischen Gegebenheiten wird die Unterführung der Brücke für den Fuß- und Radverkehr mit einer lichten Höhe von ca. 2,5 m hergestellt werden. Diese Höhe ist für den bisherigen landwirtschaftlichen Verkehr voraussichtlich nicht geeignet. Im Rahmen der Umsetzung wird hier über eine verkehrsrechtliche Anordnung die künftige Nutzung als Fuß- und Radweg geregelt werden. Die anschließenden landwirtschaftlichen Flächen im Gewann „Langwiesen“ können weiterhin über das umliegende städtische Straßennetz erreicht werden. Die Erschließung dieser Flächen ist somit weiterhin gesichert.

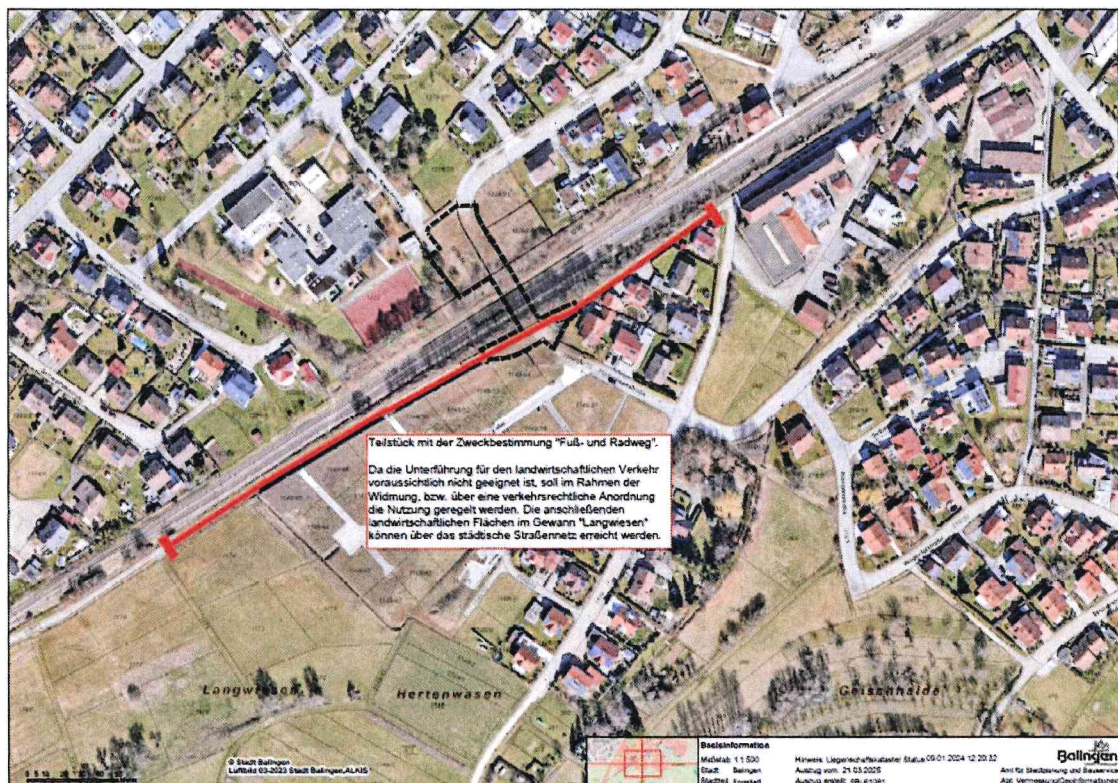


Abbildung 2: Teilstück des Weges, welches künftig nicht mehr für die Landwirtschaft befahrbar ist

Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung

Der weiter südlich anschließende Teil des Plangebiets liegt innerhalb des Bebauungsplans „Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung“ mit Rechtskraft vom 08.07.2021.

Dieser Bebauungsplan setzt für den Bereich zum Einen eine Straßenverkehrsfläche mit begleitendem Fußweg und Sicherheitsstreifen fest. Der Verlauf der Furtwiesenstraße im Bereich der geplanten Brücke muss im Rahmen dieses Bebauungsplans angepasst werden, da die geplante Brücke nicht direkt

BEGRÜNDUNG

an die im Bebauungsplan vorgesehene Verkehrsfläche anschließt. Parallel der Bahngleise sind Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt.

Zum Anderen sind Flächen für Straßenverkehrsgrün festgesetzt. Entlang der Bahnlinie wird das Straßenverkehrsgrün mit einer Fläche für eine Lärmschutzwand Lsw2 sowie einem Pflanzgebot Pfg1 überlagert. Östlich und Westlich der Furtwiesenstraße wird das Straßenverkehrsgrün von einer Maßnahmenfläche M4 überlagert.

Süd-Südöstlich des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes schließt ein Allgemeines Wohngebiet an.

Eigentumsverhältnisse

Der Großteil der Flächen befindet sich im Eigentum der Stadt Balingen. Bei Flurstück Nr. 1165 handelt es sich um Bahngelände. Daher haben bereits in der Phase der Brückenplanung entsprechende Abstimmlungen mit der Bahn stattgefunden.

Bahnflächen und planfeststellungersetzender Bebauungsplan

Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Planung berührt, da die Bahnstrecke 4630 überquert werden soll.

Der gesetzliche Vorrang der Planfeststellung (bzw. Plangenehmigung) gemäß § 38 BauGB gilt nicht für Verfahren von lediglich örtlicher Bedeutung, die damit an Festsetzungen in Bebauungsplänen gebunden bleiben. Der vorliegende Bebauungsplan dient der planungsrechtlichen Grundlage für den Bau einer kommunalen Brücke über eine Gemeindestraße zur zusätzlichen Verbindung zweier Ortsteile. Die Brücke stellt eine innerörtliche infrastrukturelle Maßnahme dar, um die verkehrliche Anbindung innerhalb der Gemeinde zu verbessern, bestehende Verkehrsströme zu entlasten und die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen zu optimieren. Bei der Brückenquerung werden keine Flächen, die dem Eisenbahnbetrieb gewidmet sind, bebaut oder beeinträchtigt. Die Ausgestaltung der Festsetzungen für die Anlage ist im Einvernehmen mit der Fachplanungsbehörde herzustellen. Die Brückenplanung wurde im Vorfeld mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Im Zuge der weiteren Umsetzungsplanung sind hierbei die Vorgaben der DB Immobilien zur Bauaus- und Durchführung zu beachten, alle geltenden Vorschriften zum Arbeitsschutz einzuhalten und eine Beeinträchtigung der stattfindenden Eisenbahnverkehrs während der Bauausführung zu minimieren.

Ferner ist eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zwischen der DB InfraGO AG und der Gemeinde abzuschließen.

Des Weiteren beabsichtigt das Land Baden-Württemberg die Elektrifizierung der Allgäu - Zollernbahn mittels Oberleitung und 15.000 V Fahrspannung. Die Planungen wurden berücksichtigt, die entsprechenden Vorgaben, auch während der Bauphase werden berücksichtigt und eingehalten.

3 Bebauungsplanverfahren

Das Bebauungsplanverfahren für die Umsetzung des örtlichen Infrastrukturvorhabens wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB durchgeführt. Die Anwendungsvoraussetzungen gemäß § 13 BauGB, den Bebauungsplan im vereinfachten Verfahren durchzuführen sind gegeben.

Die Grundzüge der Planung der Bebauungspläne „Hertenwasen – Teil 1“ mit Rechtskraft vom 20.01.2005, „Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung“ mit Rechtskraft vom 08.07.2021 sowie „Hürsten“ mit Rechtskraft vom 06.03.2008 werden durch die Änderung nicht berührt.

Die zur Änderung anstehenden Bebauungspläne setzen innerhalb des Geltungsbereiches bereits Erschließungs- bzw. Verkehrsflächen fest, welche nunmehr entsprechend der Brückenplanung konkretisiert ausgewiesen werden sollen.

Gemäß § 13 Abs. 1 BauGB kann die Gemeinde das vereinfachte Verfahren anwenden, da durch die Änderung und Ergänzung der Bauleitpläne die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.

Die Überplanung des Bereichs trägt zu einer geordneten Weiterentwicklung des innerörtlichen Zusammenhangs bereits bebaubarer Grundstücke bei.

BEGRÜNDUNG

Auch die weiteren Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 BauGB sind erfüllt. Von einer Umweltprüfung wird abgesehen.

- Es wird keine Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen vorbereitet oder begründet.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b genannten Schutzgüter und
- es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.

Ein Ausgleich für Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes ist nach § 1a Absatz 3 Baugesetzbuch rechtlich nicht erforderlich.

Trotz der Möglichkeit auf Verzicht wurde im Verfahren eine frühzeitige Unterrichtung nach § 3 Abs.1 und § 4 Abs.1 BauGB durchgeführt.

4 Raumordnungsplan Hochwasserschutz

Um vor dem Hintergrund des Klimawandels und der damit verbundenen zunehmenden Überschwemmungs- und Starkregenereignisse die Belange des Hochwasserschutzes in der Planung stärker zu berücksichtigen ist im September 2021 der länderübergreifende „Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz“ (BRPH) in Kraft getreten. Der BRPH hat das Ziel, länderübergreifend die von Hochwasser und Starkregen ausgehenden Gefahren stärker in der Raumordnung zu beachten und so Hochwasserrisiken zu minimieren.

Die städtebauliche Entwicklung erfolgt im Einklang mit den Vorgaben des Bundesraumordnungsplans (BRPH), der den Schutz vor Hochwassergefahren als eine zentrale Planungsgrundlage definiert. Der BRPH fordert, dass bei der Aufstellung von Bebauungsplänen in potenziellen Hochwasserrisikogebieten präventive Maßnahmen getroffen werden. Ziel ist es, Schäden für Mensch, Umwelt und Sachwerte zu reduzieren.

Die Ziele des BRPH werden im Rahmen der Bauleitplanung wie folgt beachtet:

Im Bereich der geplanten Brücke Hürsten sind keine direkten Fließgewässer vorhanden. Das Plangebiet und sein Umfeld befinden sich nicht in direktem Einflussgebiet eines Risikogewässers. Ein Hochwasser- und Überschwemmungsrisiko (HQ_{extrem} , HQ_{100}) besteht demnach nicht (I.1.1 (Z) Hochwasserrisikomanagement). Ebenso befindet sich das Plangebiet nicht in einem Einzugsgebiet gem. § 3 Nr. 13 WHG sowie nicht in einem Überschwemmungsgebiet gem. § 76 WHG (II.1.2 (Z), II.1.3 (Z) Einzugsgebiet nach § 3 WHG und II.2.3 (Z) Überschwemmungsgebiet nach § 76 WHG).

Die Häufigkeit von Starkregenereignissen nimmt bedingt durch den Klimawandel zu, so dass der Vor-Ort-Versickerung sowie der Rückhaltung und geordneten Ableitung von Regenwasser eine zunehmende Bedeutung zukommt (I.2.1 (Z) Klimawandel und Klimaanpassung). Innerhalb des Geltungsbereiches sind aufgrund der topografischen Gegebenheiten Überschwemmungen durch Starkregenereignisse nur im Bereich der Bahnlinie, topographisch unterhalb der geplanten Brücke, zu erwarten (siehe Ziff. 11.2 Starkregen).

Bei der Erschließungsplanung werden folgende Maßnahmen integriert:

- Anpassung der Oberflächenniveaus: Verkehrsflächen werden so gestaltet, dass sie Wasser gezielt ableiten und eine unkontrollierte Überflutung angrenzender Grundstücke vermeiden.
- Sicherstellung der Entwässerung: Entwässerungsrinnen und Regenwasserschächte werden entlang der Abflussbahnen verstärkt und optimiert.

BEGRÜNDUNG

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Anforderungen des Bundesraumordnungsplans Hochwasserschutz in umfassender Weise. Die geplanten Maßnahmen gewährleisten eine nachhaltige, wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets und minimieren gleichzeitig die Risiken durch Hochwasserereignisse.

5 Regionalplan

Die Stadt Balingen ist im Regionalplan des Regionalverbandes Neckar-Alb von 2013 als Mittelzentrum im ländlichen Verdichtungsraum ausgewiesen. Aufgabenschwerpunkt ist in den Siedlungsbereichen (Mittelzentrum Kernstadt) Wohnbauflächen und/ oder gewerbliche Bauflächen für den überörtlichen Bedarf zu konzentrieren und auszuweisen.

Der Regionalplan weist in der Raumnutzungskarte für den Geltungsbereich im nördlichen und südlichen Bereich bestehende sowie geplante Siedlungsflächen für Wohnen und Mischgebiete aus. Zentral im Geltungsbereich gelegen, weist der Regionalplan eine Trasse für den Ausbau der Schieneninfrastruktur (VRG) gemäß PS 4.1.2 Z (4) aus. (s. *Abbildung 3*).

Der Bebauungsplanentwurf erfolgt in Abstimmung mit dem Vorhabenträger des Ausbaus der Schieneninfrastruktur, dem Zweckverband Regional-Stadtbahn, sodass sichergestellt ist, dass der Bebauungsplan mit den Ausbauplänen vereinbar ist.

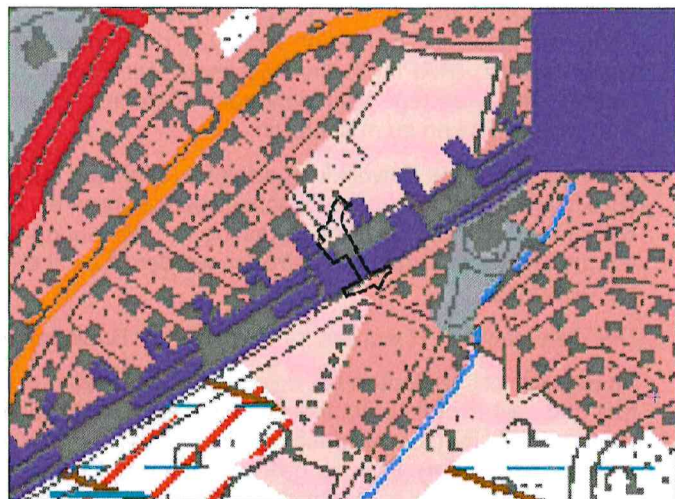


Abbildung 3: Auszug aus dem Regionalplan Neckar-Alb 2013, 5. Änderung

6 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (FNP)

Der rechtsgültige Flächennutzungsplan (FNP) der Verwaltungsgemeinschaft Balingen/ Geislingen, mit der für diesen Bereich relevanten 36. Änderung (Stand 22.09.2015), stellt für den Geltungsbereich im nordöstlichen Bereich eine bestehende Wohnbaufläche sowie im nordwestlichen Bereich eine Erschließungsstraße dar. Südlich schließt eine bestehende Bahnanlage an. Im südlichen Bereich des Geltungsbereichs ist eine geplante Wohnbaufläche dargestellt.

Die bestehenden Verkehrsflächen sind, mit Ausnahme des explizit dargestellten Kreuzernwegs innerhalb des Geltungsbereichs, in ihrer Ausweisung den Wohnbauflächen zugeordnet und nicht als eigenständige öffentliche Verkehrsfläche definiert.

Die Wahrung des Entwicklungsgebotes aus den FNP ist hierbei gegeben. Der Flächennutzungsplan gibt eine grobmaschige Struktur vor, welche im Bebauungsplan aufgegriffen wird und in eine höhere Konkretisierungsstufe überführt wird. Der FNP, als vorbereitender Bauleitplan ist nicht „parzellenscharf“. Der Bebauungsplan ist nach § 8 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

BEGRÜNDUNG

7 Derzeitiger Bestand an planungsrechtlichen Festsetzungen und Örtlichen Bauvorschriften sowie anderweitigen Planungen

Überlagernde Bebauungspläne

Innerhalb des Geltungsbereiches liegen folgende rechtskräftige Bebauungspläne vor:

- **Qualifizierter Bebauungsplan „Hürsten“** mit Rechtskraft vom 06.03.2008.
- **Qualifizierter Bebauungsplan „Hertenwasen – Teil 1“** mit Rechtskraft vom 20.01.2005.
- **Qualifizierter Bebauungsplan „Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung“** mit Rechtskraft vom 08.07.2021.

Siehe hierzu weiter unter Ziff. 2 Unterkapitel „Bebauungsplanänderung“.

Angrenzende Bebauungspläne

An das Planungsgebiet grenzen nachfolgende rechtskräftigen Bauleitpläne unmittelbar an:

- Qualifizierter Bebauungsplan „Hürsten“ mit Rechtskraft vom 06.03.2008.
- Qualifizierter Bebauungsplan „Hertenwasen – Teil 1“ mit Rechtskraft vom 20.01.2005.
- Qualifizierter Bebauungsplan „Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung“ mit Rechtskraft vom 08.07.2021.

8 Erschließung des Bebauungsplangebietes

Das Plangebiet, welches vorrangig die Errichtung einer Brücke vorsieht, ist über die Sägewerkstraße von Norden sowie die Furtwiesenstraße von Süden an das innerörtliche sowie überörtliche Hauptverkehrsnetz angebunden. Durch den Brückenbau wird die Verkehrssituation in Engstlatt verbessert.

Die bisher rechtskräftigen Bebauungspläne innerhalb des Geltungsbereichs sehen jeweils eine Verbindung über eine Brücke in die angrenzenden Wohnbaugebiete vor. Im Bereich der Brückenanschlüsse werden die rechtskräftigen Bebauungspläne geändert.

Zur Bestandssituation sowie den Zielen der Planung siehe hierzu unter Ziff. 2 „Ausgangssituation/ Erforderlichkeit der Planung und Planungsziele“.

Entwässerung

Die Entwässerung der Brücke erfolgt über die Straßenanschlüsse, im Süden über den Anschluss an die Furtwiesenstraße und im Norden über die Sägewerkstraße.

Die Entwässerung des Geh- und Radwegs, der die Brücke kreuzt, erfolgt analog der Bestandssituation.

Leitungen

Im Bereich der geplanten Brücke liegen Versorgungsleitungen, die im Zuge des Neubaus der Brücke teilweise umverlegt und auch über die Brücke in Leerrohren gelegt werden. Abstimmungen mit den entsprechenden Ver- und Entsorgern sind bereits erfolgt.

9 Städtebauliche Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen / Gewichtung der Belange

9.1 Verkehrsflächen

Straßenverkehrsflächen, Flächen mit besonderer Zweckbestimmung

Entsprechend der vorliegenden Brückenplanung und den Anschlüssen an die bestehenden Straßenverkehrsflächen der Furtwiesenstraße und der Sägewerkstraße werden die dafür benötigten Straßenverkehrsflächen entsprechend festgesetzt. Die Brückenbreite über die Bahnflächen beträgt 10,45 m. Die Fahrbahnbreite ist hierbei mit 6,0 m geplant, welche durch beidseitige Gehwege von 1,5 m bzw. im Brückenbereich von 2,0 m Breite begleitet wird.

BEGRÜNDUNG

Entsprechend der Bestandssituation wird der Fuß- und Radweg entlang der Bahn als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Fuß- und Radweg festgesetzt. Die Zweckbestimmung für den landwirtschaftlichen Verkehr entfällt für diesen Teilbereich, da die Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Maschinen nicht mehr gewährleistet ist. Die Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ist jedoch über das umliegende städtische Straßennetz gewährleistet. Die Erschließung dieser Flächen ist somit weiterhin gesichert (siehe *Abbildung 2: Teilstück des Weges, welches künftig nicht mehr für die Landwirtschaft befahrbar ist*).

Straßenverkehrsgrünflächen

Die Straßenverkehrsgrünflächen als Bestandteil der Verkehrsflächen, tragen zu einer Verbesserung der Verkehrsraumgestaltung bei und leisten einen Beitrag zur Umweltqualität. Die Fläche wurde aus dem bisher rechtsgültigen Bebauungsplan „Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung“ übernommen und entsprechend der vorliegenden Brückenplanung geringfügig modifiziert. Der Flächenumfang hat sich nicht verkleinert.

9.2 Flächen und Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen/ Schallschutzmaßnahmen

Im Rahmen der Bebauungsplan-Änderung „Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung“ wurden die Lärmeinwirkungen der Bahnlinie auf das geplante Baugebiet erneut ermittelt und beurteilt.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros für Schallimmissionen (ISIS) vom Februar 2021 sind sowohl tags als auch nachts Überschreitungen der des schalltechnischen Orientierungswertes für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts zu verzeichnen.

Zur Verbesserung der Lärmsituation und zur Vermeidung passiver Lärmschutzmaßnahmen wurde unter anderem die Wirksamkeit von aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden an der Bahnlinie untersucht. Hierbei wurde eine Wand dimensioniert, welche die Einhaltung des Orientierungswertes von 55 dB(A) im Zeitbereich tags in der Erdgeschosslage ermöglicht. Mit dieser Maßnahme wird auch eine Verbesserung in den Außenwohnbereichen erzielt. Für weitere Details wird auf das Schallgutachten verwiesen.

Innerhalb des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans wird die dafür vorgesehene Fläche für eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,0 m übernommen und entsprechend der geplanten Dimensionierung (Planungsstand 13.11.24) geringfügig angepasst.

9.3 Öffentliche Grünfläche mit Spielplatz

Die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz wird aus dem Bebauungsplan „Hürsten“ übernommen und weiterhin festgesetzt. Ziel ist die Anlage eines Spielplatzes/Spielpunktes für Kleinkinder (0-3 Jahre) beim Schulsportgelände als Abschluss des Kreuzernweges.

9.4 Pflanzgebote

Die Festsetzungen zu Pflanzgeboten dienen der grünordnerischen Gliederung und einer qualitätvollen Gestaltung der Frei- und Grünräume sowie Straßenräume. Ebenso erfüllen sie ökologische Funktionen. Sie dienen einer Mindestdurchgrünung im Gebiet.

Die auf der öffentlichen Grünfläche vorgesehenen **Einzelpflanzgebote** dienen der allgemeinen Durchgrünung und Beschattung der Frei- und Spielfläche. Sie leisten einen ökologisch-klimatischen Beitrag und wirken sich positiv auf das Mikroklima aus. Die Baumpflanzungen sind straßenbegleitend festgesetzt und dienen der Eingrünung der Fläche. Von den festgesetzten Standorten kann im Verlauf der Ausführungsplanung geringfügig abgewichen werden. Die Anzahl der zu pflanzenden Bäume ist gegenüber dem bisher rechtsgültigen Bebauungsplan gleich.

Die Festsetzung zur **Begrünung der Lärmschutzwand** dient der Mindestdurchgrünung der Flächen entlang des Fuß- und Radweges. Sie leistet einen ökologisch-klimatischen Beitrag und wirkt sich positiv auf das Mikroklima aus.

BEGRÜNDUNG

Analog zu den Festsetzungen der Bebauungspläne Hürsten und Hertenwasen, ist eine Pflanzliste von Baum- und Straucharten beigefügt, die hinsichtlich der Artenauswahl eine empfehlende Funktion hat.

9.5 Maßnahmen sowie Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Die Maßnahmenfläche M4 wurde aus dem bisher rechtsgültigen Bebauungsplan „Hertenwasen – Teil 1, 1. Änderung“ übernommen und entsprechend der vorliegenden Brückenplanung geringfügig modifiziert. Der Flächenumfang ist gleichgeblieben.

9.6 Art und Maß der baulichen Nutzung - Allgemeines Wohngebiet WA

Die Brückenplanung wurde bereits mit ihren Anschlüssen an die angrenzenden Erschließungsstraßen in den jeweiligen Bebauungsplänen Hürsten und Hertenwasen, Teil 1, 1. Änderung berücksichtigt.

Aufgrund der topografischen Gegebenheiten wurde im Zuge der konkreten Brückenplanung eine geringfügige Verschiebung des Brückenbaus um ca. 1,5 m Richtung Westen notwendig. Der Verlauf der Sägewerkstraße im Bereich der geplanten Brücke muss im Rahmen dieses Bebauungsplans angepasst werden, da die geplante Brücke nicht direkt an die im Bebauungsplan vorgesehene Straßenverkehrsfläche anschließt. Die dadurch entstehenden Restflächen, die im Bebauungsplan Hürsten ursprünglich als Straßenverkehrsflächen festgesetzt wurden, werden nunmehr den östlich angrenzenden künftigen Baugrundstücken zugeschlagen. Diese Flächen werden konform der angrenzend festgesetzten Baugebietsflächen des Bebauungsplanes Hürsten als Allgemeines Wohngebiet mit einer GRZ von 0,4 sowie GFZ von 0,8 festgesetzt. Somit entsteht ein adäquater Straßenraum mit direkten Grundstücksanschluss. Ungenutzte Restflächen werden vermieden.

10 Städtebauliche Begründung der Örtlichen Bauvorschriften / Gewichtung der Belange

Konform des Bebauungsplanes Hürsten werden für die Gestaltung und Nutzung der unbebauten Teilflächen des WA die Festsetzungen zu Einfriedungen, Vorgartenzonen und der Ausführung zu Stellplätzen und Zufahrten übernommen und festgesetzt.

Die Festsetzungen zu Einfriedungen sollen ein zu starkes visuelles Abschotten der Baugrundstücke gegenüber dem öffentlichen Raum vermeiden. Es soll somit gestalterisch eine Offenheit und Transparenz sowie ein einheitliches Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes innerhalb des Baugebietes gesichert werden. Um das Erscheinungsbild nicht negativ zu beeinträchtigen werden ebenfalls Einfriedungen aus Stacheldraht ausgeschlossen. Das Plangebiet soll nicht durch wandartige Einfriedungen abgeschottet werden. Daher sind geschlossene Einfriedungen in Form von Mauern unzulässig.

Stellplätze und Zufahrten sind mit wasserdurchlässigen Materialien zu errichten, so dass der Versiegelungsgrad der Grundstücke so gering wie möglich gehalten wird. Die Maßnahme dient der grünordnerisch - gestalterischen Gliederung sowie dem Schutz der Natur und Landschaft.

Zur grünordnerischen Einbindung der Vorzonen werden Festsetzungen getroffen, die eine Begrünung der Vorgartenfläche vorschreibt und großflächige, unbegrünte Flächen reduziert. Sie dient einer Mindestdurchgrünung entlang der Erschließungsstraßen und trägt dazu bei das Plangebiet in das Orts- und Straßenbild einzubinden.

BEGRÜNDUNG

11 Belange des Umweltschutzes

Der Bebauungsplan wird im vereinfachten Verfahren aufgestellt. Die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 BauGB sind erfüllt. Von einer Umweltprüfung wird abgesehen.

Das Vorhaben begründet keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Anhaltspunkte für eine erhebliche Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Schutzgüter z.B. aufgrund besonderer, überdurchschnittlicher Eigenschaften oder einem besonderen Schutzstatus wie bspw. NATURA 2000-Gebiete (§ 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB) bestehen nicht. Ebenso bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Abs.1 BImSchG zu beachten sind.

Unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zum Artenschutz (siehe Ziff. 11.1) sind keine erheblichen Auswirkungen auf den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Der Eingriff in die Schutzgüter Boden/ Fläche, Wasser, Klima/ Luft und Landschaftsbild ist aufgrund des geringen Planungsumfangs als unerheblich zu bewerten. Für das Schutzgut Mensch/ Gesundheit ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen durch Lärmimmissionen. Die Lärmauswirkungen wurden bereits in den Bebauungsplänen Hürsten und Hertenwasen untersucht und berücksichtigt. Entlang der Bahnlinie werden aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand) vorgesehen.

Die Belange des Denkmalschutzes werden durch die Planung nicht tangiert.

11.1 Artenschutz

Das Plangebiet stellt ein Habitatpotenzial für Vögel, Fledermäuse und Reptilien dar. Im Zuge der angrenzenden Bebauungspläne „Hertenwasen-Teil 1, 1. Änderung“ und „Hürsten“ fanden umfangreiche artenschutzrechtliche Untersuchungen statt. In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde sind für den Bebauungsplan „Brücke Hürsten“ keine weiteren Erhebungen oder die Erstellung einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung erforderlich.

Da die Gehölzstruktur entlang der Bahngleise als Leitstruktur für Fledermäuse in Frage kommt, wurde vorab geprüft, ob durch den Eingriff eine Beeinträchtigung der Leitstruktur und somit ein Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG vorliegt. Im Ergebnis ist durch die Unterbrechung der Leitlinie mit keinen erheblichen Auswirkungen auf die Fledermausvorkommen zu rechnen (FRITZ & GROSSMANN UMWELTPLANUNG GMBH, 18.02.2025).

Das Vorkommen von Zauneidechsen entlang der Bahnböschung ist bekannt, ebenso ist ein Vorkommen weiterer Reptilien (v.a. Schlingnatter) nach Einschätzung der UNB grundsätzlich möglich. Um den Eintritt von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG ausschließen zu können, sind im Rahmen der Ausführungsplanung und des Bauantrags zum Brückenneubau entsprechende Vermeidungs- und Vergrämuungsmaßnahmen zu planen.

11.2 Starkregen

Aufgrund der Empfehlung der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz hat die Stadt Balingen ein Starkregenrisikomanagement mit dem Ziel in Auftrag gegeben, nach einem landesweit einheitlichen Verfahren Gefahren und Risiken zu analysieren und darauf aufbauend ein kommunales Handlungskonzept zu erstellen. Mit Hilfe von "Starkregengefahrenkarten" kann dann örtlich abgeschätzt werden, wo sich Oberflächenwasser sammelt, und wo es abfließt. Ebenfalls können Maßnahmen ausgearbeitet werden, wie im Ernstfall Schäden vermieden oder zumindest verringert werden können.

Das Starkregenrisikomanagement befindet sich zum Zeitpunkt des Bebauungsplanverfahrens noch in Erstellung, erste Ergebnisse liegen bereits als Vorabzug vor. Überschwemmungen durch Starkregenereignisse sind aufgrund der topografischen Gegebenheiten nur unterhalb der geplanten Brücke, im Bereich der Gleisanlagen, zu erwarten. Die Entwässerung des Brückenbauwerks sowie der Straßenverkehrsflächen erfolgen jeweils über die Straßenanschlüsse, im Süden über den Anschluss an die Furtwiesenstraße und im Norden über die Sägwerkstraße.