

2. FERTIGUNG

ZWECKVERBAND INTERKOMUNALES INDUSTRIE- UND GEWERBE GEBIET ZIMMERN o.R. - ROTTWEIL

BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan
"Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet"

20.12.2001
08.03.2001

Sitz Zweckverband:
Gemeinde Zimmern o.R.
Rathausstraße 2
78658 Zimmern o.R.
Tel.: 0741/92 91-0
Fax: 0741/92 91-34

INHALT

1. ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG
 - 1.1 Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen auf der "Stettener Höhe"
 - 1.2 Bereich mit verstärkter gewerblicher Nutzung - zentralörtliche Funktion

2. DEFINITION DES PLANUNGSBEREICHES
 - 2.1 Lage im Raum
 - 2.2 Abgrenzung des Geltungsbereiches

3. EINORDNUNG IN ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN
 - 3.1 Flächennutzungsplanung
 - 3.2 Verkehrsplanung

4. BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE

5. BESTAND INNERHALB DES PLANUNGSGEBIETES
 - 5.1 Topographie
 - 5.2 Baubestand
 - 5.3 Vegetation
 - 5.4 Eigentumsverhältnisse - erforderlicher Grunderwerb

6. STÄDTEBAULICHES KONZEPT - PLANUNGSZIELE

7. ERSCHLIESSUNGSKONZEPT
 - 7.1 Überörtliche Anbindung an das Hauptverkehrssystem
 - 7.1.1 Verkehrsanalyse 2000
 - 7.1.2 Verkehrsprognose 2015
 - 7.1.3 Untersuchte Lösungsansätze

- 7.1.4 Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeiten
- 7.1.5 Zusammenfassung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

- 7.2 Innere Erschließung des Plangebietes
 - 7.2.1 Fahrverkehr
 - 7.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr
 - 7.2.3 Fußgänger / Radverkehr
 - 7.2.4 Erschließung der Grundstücke
 - 7.2.5 Ruhender Verkehr

8. VER- UND ENTSORGUNG

- 8.1 Entwässerung
 - 8.1.1 Rechtsgrundlagen
 - 8.1.2 Ökonomische / ökologische Gesichtspunkte
 - 8.1.3 Entwässerungskonzeption
 - 8.1.4 Anschluß an die Verbandskläranlage

- 8.2 Wasserversorgung
 - 8.2.1 Bemessungsgrundlagen
 - 8.2.2 Versorgungskonzeption
 - 8.2.3 Bezugsrecht

9. LANDSCHAFT / ÖKOLOGIE

- 9.1 Rechtsgrundlagen
- 9.2 Kurzbeschreibung der Landschaft
- 9.3 Vorgaben aus anderen Fachplanungen
- 9.4 Bewertung von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholungseignung
 - 9.4.1 Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften
 - 9.4.2 Schutzgut Boden
 - 9.4.3 Schutzgut Wasserhaushalt
 - 9.4.4 Schutzgut Klimatisches Regenerationspotential
 - 9.4.5 Schutzgut Landschaftsbild
 - 9.4.6 Erholungseignung der Landschaft
- 9.5 Übersichten über Vermeidung und Ausgleich
- 9.6 Maßnahmen zur Erholungsvorsorge
- 9.7 Zusammenfassende Gesamtbeurteilung

10. BEGRÜNDUNG DER BAULICHEN NUTZUNG

10.1 Art der baulichen Nutzung

10.2 Maß der baulichen Nutzung

11. HUBSCHRAUBER - SONDERLANDEPLATZ

12. FLÄCHENBILANZ

1.

ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG

1.1

Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen auf der "Stettener Höhe"

Nach der Aufgabe der militärischen Nutzung auf der "Stettener Höhe" in Zimmern ob Rottweil durch die kanadischen Streitkräfte beabsichtigt die Gemeinde Zimmern o.R. und die Große Kreisstadt Rottweil die Ausweisung eines gemeinsamen Interkommunalen Industrie- und Gewerbegebietes.

Vor diesem Hintergrund wurde zur Erfüllung dieser Aufgabe die kommunale Zusammenarbeit der Gemeinde Zimmern o.R. und der Großen Kreisstadt Rottweil vereinbart und ein Zweckverband mit Sitz in Zimmern o.R. gegründet.

Dabei sollen in dem gemeinsamen Interkommunalen Industrie- und Gewerbegebiet in besonderer Weise die Belange der Umwelt berücksichtigt werden.

1.2

Bereich mit verstärkter gewerblicher Nutzung - zentralörtliche Funktion

Die Große Kreisstadt Rottweil ist im Landesentwicklungsplan im Netz der zentralen Orte als Mittelzentrum ausgewiesen, dem die Nahbereiche Dornhan, Oberndorf, Sulz und Rottweil zugeordnet sind.

Desweiteren liegt die Stadt Rottweil und die Gemeinde Zimmern o.R. an den Landesentwicklungsachsen Oberndorf - Tuttlingen bzw. Villingen-Schwenningen - Balingen und der regionalen Entwicklungsachse Rottweil - Dunningen - Schramberg - Schiltach.

Entsprechend der Zielsetzung der Landes- und Regionalplanung sollen Standorte für das produzierende Gewerbe insbesondere an zentralen Orten sowie Orten mit besonderer Standortgunst berücksichtigt werden.

Da in der Kernstadt Rottweil kaum noch die Möglichkeit besteht, neue Gewerbe- und Industrieflächen auszuweisen und die Gemeinde Zimmern o.R. aufgrund ihrer Nähe zur Bundesautobahn A81 Stuttgart - Singen eine hinsichtlich der Verkehrserschließung besondere Standortgunst aufweist, bietet es sich aus Sicht der Gemeinde Zimmern o.R. und der Großen Kreisstadt Rottweil an, gemeinsam im Bereich der "Stettener Höhe" (Gemarkung Zimmern o.R. / Flözlingen / Horgen) ein Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet auszuweisen.

Durch die interkommunale Zusammenarbeit der Gemeinde Zimmern o.R.

und der Großen Kreisstadt Rottweil werden die Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach verstärkter Ausweisung von Flächen zur gewerblichen Nutzung im Bereich der Großen Kreisstadt Rottweil unterstützt und erfüllt.

Die Erfordernis nach Ausweisung neuer gewerblicher Bauflächen dokumentiert sich auch durch die vorhandene Interessenlage ansässiger und auswärtiger Betriebe an künftigen Gewerbeflächen.

2.

DEFINITION DES PLANUNGSBEREICHES

2.1

Lage im Raum

Das geplante Interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet befindet sich unmittelbar westlich der Gemeinde Zimmern o.R..

Das Plangebiet wird im Osten durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bundesautobahn A81 begrenzt. Im Norden bildet die K 5540 / Flözlinger Straße, im Süden der bestehende Aussiedlerhof die räumliche Eingrenzung des Gebiets. Die Ausdehnung Richtung Westen orientiert sich insbesondere an den topographischen Gegebenheiten und der beabsichtigten Eingrünung bzw. Entwässerungskonzeption.

Nach der naturräumlichen Gliederung befindet sich das Plangebiet in der naturräumlichen Haupteinheit der Neckar- und Tauber-Gäuplatten und hierin in der Untereinheit "Obere Gäue".

2.2

Abgrenzung des Geltungsbereich

Das Plangebiet umfaßt die Grundstücke mit folgenden Nummern:

Gemarkung Zimmern o.R.:

1726 (teilweise), 1728, 1730, 1731, 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795, 1797, 1799, 1800, 1801, 1802, 1803, 1805, 1807, 1808, 1809, 1810, 1811, 1812, 1814, 1816, 1817, 1818, 1819, 1820,

Gemarkung Horgen:

338 und Teilweise: 334, 335, 336, 337, 339, 345

Gemarkung Flözlingen:

1777, 1778, 1782, 1783, 1784, 1785, 1786/1, 1786/2, 1786/3, 1787, 1788, 1794, 1795, 1796, 1797, 1797/1, 1825, 1826, 1827, 1828, 1829, 1830, 1831, 1832, 1833, 1834/1, 1834/2, 1834/4, 1834/5,

1834/6, 1834/7, 1834/8, 1834/9, 1834/10, 1834/11, 1834/12, 1835, 1836, 1837, 1838/1, 1838/2, 1839/1, 1839/2, 1840/1, 1840/2, 1841, 1844/2, 1845/1, 1846, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1856, 1857, 2004, 2006, 2007, 2009, 2012, 2013, 2015, 2020, 2021, 2022, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030/1, 2030/2, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2050, 2052, 2053, 2053/1, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2061, 2062, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068

Teilweise: 550, 1779, 1780, 1843, 2014/12

3.

EINORDNUNG IN ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

3.1

Flächennutzungsplanung

Der vorliegende Bebauungsplan ist aus dem Entwurf der parallel verlaufenden FNP-Fortschreibung entwickelt worden. Die Genehmigung des Flächennutzungsplans ist zwischenzeitlich erfolgt.

3.2

Verkehrsplanung

Parallel zur Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs wurde vom Planungsbüro Kölz, Stuttgart, eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung durchgeführt, die einerseits die verkehrliche Anbindung des Industrie- und Gewerbegebietes an das überörtliche Verkehrsnetz (A 81/B 462/B 14/B 27/...) und andererseits die verkehrlichen Auswirkungen auf die benachbarten Ortslagen zum Inhalt hatte. Die Ergebnisse und Schlußfolgerungen dieser Untersuchung werden nachfolgend in Kapitel 7 näher dargelegt.

4.

BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE

Für die gesamte Fläche des Bebauungsplan-Geltungsbereiches bestehen derzeit keine planungsrechtlichen Festsetzungen.

Die Flächen werden z. Zt. überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die ehemals militärisch genutzten Gebäude und Hallen sind größtenteils mit befristeten Übergangsnutzungen belegt und zwischenzeitlich gekündigt.

Nordwestl. des Plangebietes befindet sich ein Hubschrauber-Sonderlande-

platz. Die daraus resultierenden Vorschriften werden in Kapitel 11 behandelt.

5.

BESTAND INNERHALB DES PLANUNGSGEBIETES

5.1

Topographie

Das geplante Industrie- und Gewerbegebiet befindet sich in einem mäßig deklinierten Landschaftsraum mit ausgeprägten Sichtweiten. Der Geländeverlauf ist in westlicher und südlicher Richtung leicht abfallend - in westlicher Richtung zum Eschachtal eher muldenartig und in südlicher Richtung eher hangartig ausgeformt.

Der Geländehochpunkt befindet sich im zentralen Planungsgebiet (Ortsmitte) mit einer Höhe von ca. 734,00 m üNN. Der Geländetiefpunkt liegt am westlichen Gebietsrand (ca. 713,00 m üNN).

5.2

Baubestand

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich ehemals militärisch genutzte bauliche Anlagen (Lagergebäude mit Übergangsnutzungen / Kümmerernutzungen, ...), deren Erhalt weitgehend nicht anzustreben ist (Gebäudezustand, Dimension, Orientierung, ...). Lediglich das bestehende kompakte Hallengebäude im nordwestlichen Planbereich bildet hier eine Ausnahme, das im Rahmen der Bebauungsplanung berücksichtigt wurde.

Südlich des Plangebietes befindet sich in unmittelbarer Nähe ein Aussiedlerhof.

5.3

Vegetation

Innerhalb des eingezäunten ehemaligen Militärgeländes haben sich Magerrasen, durchsetzt von einigen Bäumen, entwickelt. Sie stellen die ökologisch wertvollsten Flächen im Plangebiet dar.

Im Umfeld des ehemaligen Militärgeländes ist eine intensive ackerbauliche Nutzung verbreitet. In die strukturarme Feldflur sind einzelne Grünlandparzellen eingestreut.

5.4

Eigentumsverhältnisse - erforderlicher Grunderwerb

Die ehemals militärischen Flächen befinden sich noch im Bundesbesitz, das öffentliche Wegesystem und einzelne Grundstücke im kommunalen Besitz. Die restlichen Flächen sind Privatbesitz.

Die Realisierung des angestrebten Interkommunalen Industrie- und Gewerbegebiets erfordert den vollständigen Flächenankauf durch den Zweckverband.

Den Ankauf unterstützende und absichernde rechtliche Instrumente, wie Umlegungsverfahren oder städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen nach BauGB scheiden - insbesondere vor dem Hintergrund der spezifischen Nutzungsausrichtung - aus bzw. sind hier nicht praktikabel.

Aus diesem Grund werden auf freiwilliger Basis bereits Verhandlungen mit den entsprechenden Eigentümern geführt.

6.

STÄDTEBAULICHES KONZEPT - PLANUNGSZIELE

Auf der Grundlage der städtebaulichen Analyse und den daraus abgeleiteten Randbedingungen waren für die städtebauliche Gesamtkonzeption folgende Ziele von besonderer Bedeutung:

- Möglichst direkte Anbindung des Standortes an das überörtliche Hauptverkehrssystem.
- Anbindung des Plangebiets an den bereits bestehenden Knotenpunkt K 5540 - Flözlingen / K 5543 - Stetten / Zufahrt ehemaliges Militärgelände.
- Städtebauliche Betonung des Einganges in das Industrie- und Gewerbegebiet mit guter Orientierbarkeit für zufahrende Verkehre.
- Schaffung einer funktionsgerechten und räumlich qualitätvollen Haupterschließungsstraße in Form einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden "Hauptachse" durch das Interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet. Die Hauptachse orientiert sich weitgehend an der historischen Römerstraße, die das Gebiet durchquert.
- Städtebauliche und verkehrliche Berücksichtigung einer künftigen Straßenquerverbindung zwischen der K 5540 - Flözlingen und der K 5541 - Horgen durch das Gebiet im Zuge der vorgenannten Hauptachse.

- Konzipierung eines Haupterschließungssystems, das hierarchisch abgestuft den jeweiligen Verkehrsfunktionen im Straßenraumquerschnitt und in der Linienführung entspricht.
- Der Raumqualität des öffentlichen Raumes wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Insbesondere für die den Gebietscharakter prägende Nord-Süd-Achse wurde ein alleinartiges Baumkonzept mit großkronigen straßenbegleitenden Baumreihen gewählt.
- Definition privater Grünbereiche zur Attraktivierung des öffentlichen Raumes (Pflanzgebote).
- Berücksichtigung zentraler Fuß- und Radwegeverbindungen durch das Planungsgebiet sowohl in Nord-Süd-Richtung (Hauptachse) als auch in Ost-West-Richtung, wobei insbesondere für die Ost-West-Achse die Möglichkeit eines Brückenschlages über die A81 und damit die direkte Vernetzung mit der Ortsstruktur von Zimmern o.R. anzustreben ist.
- Städtebauliche Integration naturräumlicher Gliederungselemente und Flächen zur Regenwasserrückhaltung und -behandlung (Retentionsflächen).
- Differenzierte und kleinteiligere Betrachtung insbesondere des westlichen Gebietsrandes hinsichtlich der Maßstäblichkeit und Gebietseingrünung.
- Sicherung der Zugänglichkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen durch die Einbindung des vorhandenen Wirtschaftswegesystems.
- Gleichzeitig Schaffung von Möglichkeiten, das benachbarte Steinbrucharreal der Bauunion über das Erschließungssystem des geplanten Industrie- und Gewerbegebietes neu anzubinden.
- Gliederung des Gesamtareals in flexibel nutz- und aufteilbare Flächenzuschnitte, so daß auf künftige Ansiedlungsinteressen nachfrageorientiert reagiert werden kann.
- Höhenmäßige Gliederung der Baukörper, die im Randbereich niedriger zu definieren sind als im Kernbereich des Gebiets.

7.

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

7.1

Überörtliche Anbindung an das Hauptverkehrssystem

Wie unter Pkt. 3.2 bereits angedeutet, wurden hinsichtlich der verkehrlichen Anbindung des geplanten Industrie- und Gewerbegebietes an das überörtliche Verkehrsnetz umfangreiche Verkehrsuntersuchungen durchgeführt.

Dabei ist es das Ziel der Planungen, ein Verkehrssystem zu entwickeln, das in Kombination mit der Optimierung der überörtlichen Verkehrserschließung des Industrie- und Gewerbegebietes gleichzeitig zu einer Minimierung der örtlichen Verkehrsbelastung in der Gemeinde Zimmern o.R. mit beiträgt.

7.1.1

Verkehrsanalyse 2000

Damit im Sinne der Aufgabenstellung der Verkehrsuntersuchung quantitative Beurteilungskriterien für die verkehrliche und städtebauliche Abwägung möglicher Lösungsansätze erarbeitet werden konnten, wurden in einem ersten Schritt zielgerichtet Verkehrserhebungen durchgeführt.

Die methodischen Ansätze konzentrierten sich dabei auf die

- analytische Erfassung der Absolutmengen und der Verkehrsverflechtungen (Querschnitte, Knotenpunkte, Dauerzählungen) im relevanten Untersuchungsbereich, getrennt nach Fahrtrichtungen / -beziehungen und Verkehrsmitteln und auf
- mündliche Befragungen der Verkehrsteilnehmer an allen Ein- und Ausfallstraßen zur Erfassung des Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrs der Gemeinde Zimmern o.R..

Die gewählten Zählintervalle erstreckten sich auf den gesamten Tagesbereich (06.00-22.00 Uhr), vorrangig jedoch auf die hochbelasteten Spitzenzeiten (15.00-19.00 Uhr). Die Zählung erfolgte an sog. "Normalwerktagen", Di. 18. Juli und Do. 20. Juli 2000.

Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse lassen sich wie folgt stichwortartig zusammenfassen:

- Die Verkehrszählungen machen deutlich, daß das innerörtliche Hauptstraßennetz im Zuge der Ortsdurchfahrt K 5540 / Hauptstraße / Rottweiler Straße teilweise hochbelastet ist.

Einige Querschnitte im einzelnen:

o K 5540 westl. A 81	ca.	9.300 Kfz/24h
o K 5540 Hauptstraße östl. Stettener Straße	ca.	10.900Kfz/24h
o K 5540 Hauptstraße westl. Horgener Straße	ca.	13.400 Kfz/24h
o K 5540 Rottweiler Straße östl. Horgener Straße	ca.	14.000 Kfz/24h
o K 5540 Rottweiler Straße westl. B 14	ca.	15.600 Kfz/24h
o K 5540 Stettener Straße südl. Hauptstraße	ca.	7.800 Kfz/24h
o K 5540 westl. A81 (Flözlingen)	ca.	3.500 Kfz/24h
o K 5541 westl. A81 (Horgen)	ca.	2.500 Kfz/24h
o B 462 westl. A81	ca.	15.500 Kfz/24h
o B 462 nördl. Zimmern	ca.	14.300 Kfz/24h
o B 14 nordöstl. Zimmern	ca.	16.100 Kfz/24h

Es zeigt sich, daß die bestehende Ortsdurchfahrt K 5540 ähnliche Belastungen aufweist wie die nordöstliche Umfahrung der Bundesstraße B 462 / B 14.

- Durch die umfassenden Verkehrsbefragungen liegen konkrete Erkenntnisse über die aktuellen Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsverflechtungen vor:
 - o Trotz der nordöstlichen Umgehungsstraße hat die bestehende Ortsdurchfahrt Zimmerns im Zuge der K 5540 - Hauptstraße - Rottweiler Straße immer noch einen relativ hohen Durchgangsverkehrsanteil von ca. 25% - 35% (je nach Straßenquerschnitt) zu bewältigen, wobei sich die einzelnen Durchgangsverkehrsbeziehungen Dunningen - Rottweil, Stetten / Flözlingen - Rottweil und Horgen - Rottweil in ähnlichen Größenordnungen bewegen.
 - o Bemerkenswert ist auch die starke Verkehrsverflechtung zwischen der Großen Kreisstadt Rottweil und der Gemeinde Zimmern o.R., die die jeweiligen zentralörtlichen Verflechtungen deutlich wiedergeben.
 - o In diesem Zusammenhang ist auch in besonderem Maße auf die verkehrlich hohe Bedeutung des Gewerbe- und Einkaufsschwerpunktes "Steinhäuslebühl" / Robert-Bosch-Straße nordwestl. Zimmerns hinzuweisen, der alleine ca. 38 % des gesamten örtlichen Ziel- und Quellverkehrsaufkommens der Gemeinde Zimmern o.R. auf sich zieht.

Daraus wird ersichtlich, daß die innerörtliche Verkehrsproblematik der Gemeinde Zimmern o.R. sowohl durch den noch im Ort verbliebenen Durchgangsverkehr als auch durch überörtliche Ziel- und Quellverkehre zum Gewerbe- und Einkaufsschwerpunkt nordwestl. Zimmerns geprägt ist.

Deshalb sollte bei der künftigen Netzkonzeption primär erreicht werden, daß neben der direkten Anbindung des neuen Standortes an das überörtliche Netz eine Auslagerung der bereits heute ortsfremden Verkehre, und damit eine Verkehrsberuhigung der Ortskernlage ermöglicht wird.

Inwieweit im Zuge der zu untersuchenden überörtlichen Anbindung des geplanten Interkommunalen Industrie- und Gewerbegebietes an das überörtliche Hauptverkehrsnetz je nach Plankonstellation positive oder negative Konsequenzen zu erwarten sind, wird nachfolgend dargestellt.

7.1.2

Verkehrsprognose 2015

Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erarbeitete Verkehrsprognose wurde auf Grundlage analytischer Erkenntnisse sowie folgender prognostischer Bestimmungsfaktoren abgeleitet:

- Strukturelle Entwicklung
(Flächennutzungsplanung Rottweil / Zimmern o.R.; Regionalplanung; ...)
- Abschätzung der Motorisierungsentwicklung
- Veränderung des Mobilitätsverhaltens
- Alternative Verkehrsmittelwahl

Als Bezugszeitraum für die nachfolgenden Prognosefälle wurde das Planjahr 2015 gewählt.

Auf der Grundlage der Verkehrsanalyse 2000 und den vorgenannten Bestimmungsfaktoren ergibt sich für den Untersuchungsbereich eine künftig zu erwartende Verkehrszunahme bis zum Planjahr 2015 in einer Größenordnung von insgesamt

ca. + 28 %.

Es ist jedoch in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinzuweisen, daß die Prognose auf differenzierten Annahmen beruht, bei denen jeweils die strukturellen Entwicklungen berücksichtigt sind, und sich deshalb - je nach Streckenabschnitt - unterschiedliche Prognosewerte ergeben.

Dabei wurde speziell für das Industrie- und Gewerbegebiet selbst ein Fahrtenaufkommen von ca. 8.500 Kfz/24h ermittelt.

7.1.3

Untersuchten Lösungsansätze

Folgende Planfälle wurden nach Abstimmung mit dem Zweckverband definiert und auf ihre zu erwartende "verkehrliche Wirksamkeit" untersucht:

– **Planfall 0 - "Status Quo"**

- Prognose 2015
- Beibehaltung des heutigen Verkehrssystems in unveränderter Form, d. h. keine Netzergänzungen.
- Anbindung des Interkommunalen Industrie- und Gewerbegebietes an die K 5540 im Bereich des Knotenpunkts K 5540 / K 5539 / Zufahrt ehemaliges Militärgelände.

– **Planfall 1A - Querspange K 5540 / B 462**

- Prognose 2015
- Neues Netzelement zwischen der K 5540 im Bereich der geplanten Anbindung des Industrie- / Gewerbegebietes und der B 462 westlich des Autobahnanschlusses AS Rottweil an die A 81.
- Übriges Netz analog Planfall 0.

– **Planfall 1B - Querspange K 5540 / B 462**

- Prognose 2015
- Netzkonstellation analog Planfall 1A.
- Zusätzlich verkehrliche Restriktionen im Zuge der OD Zimmern - K 5540.

– **Planfall 1C - Verbindung K 5540 - K 5541**

- Prognose 2015
- Analog Planfall 1B.
- Ergänzend Verlängerung der durch das geplante Industrie- / Gewerbegebiet verlaufenden Haupterschließungsachse bis zur K 5541 (Hörger Straße) Richtung Süden.

– **Planfall 2 - Südumfahrung Zimmern**

- Prognose 2015

- Möglichst autobahnparallele Querverbindung zwischen der B 462 und der K 5540 westlich der A 81.
- Weiterführung Richtung Süden und Abschwenken des Netzelementes Richtung B 14 vorbei an südlichen Ortsrand der Gemeinde Zimmern o.R..
- Fiktive Verknüpfung der Südumgehung mit der Rottweiler Straße / Schramberger Straße westl. der B 14.

Auf der Grundlage der ermittelten künftigen Verflechtungen und der definierten Planfälle wurde untersucht, welche Verkehrsverteilung durch die jeweiligen Netzkonstellationen zu erwarten sind und inwieweit sich daraus Be- und Entlastungseffekte für das örtliche Verkehrssystem ableiten lassen.

7.1.4

Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeiten

Die Ergebnisse der Verkehrsumlegungen lassen sich folgendermaßen stichwortartig beschreiben und bewerten:

– Planfall 0

- Wie durch die bereits erwähnte Prognosezunahme zu erwarten, ist bei einer unveränderten Beibehaltung des heutigen Netzes mit einer deutlichen Mehrbelastung insbesondere im Zuge der heutigen Ortsdurchfahrt (K 5540 - Hauptstraße - Rottweiler Straße) der Gemeinde Zimmern o.R. zu rechnen (ca. + 3.000 + 6.000 Kfz/24h).
- Dabei ist zwar insbesondere das geplante Industrie- / Gewerbegebiet für diesen Entwicklungstrend relevant, jedoch muß darauf hingewiesen werden, daß auch ohne Industrie- / Gewerbegebiet eine deutliche Verkehrszunahme in der OD zu erwarten wäre.

Dadurch läßt sich eindeutig die Schlußfolgerung ableiten, daß die unveränderte Beibehaltung des heutigen Systems alleine keine Problemlösung darstellt und deshalb die Aufsiedlung des geplanten Industrie- und Gewerbegebiets eine ergänzende Anbindung an das übergeordnete Hauptverkehrssystem zwingend erforderlich macht.

– Planfall 1A

- Die bei diesem Planfall vorgesehene neue Verbindung in Richtung B 462 / A 81 zeigt einerseits zwar einen begrenzten Bündelungs- und Lenkungseffekt von ca. 6.000 Kfz/24h,
- macht jedoch andererseits deutlich, daß ohne unterstützende "re-

strikative Maßnahmen" in der heutigen OD Zimmern o.R. gegenüber Planfall 0 keine entlastende Verkehrsberuhigung erreicht werden kann.

- Dies hängt primär damit zusammen, daß sowohl die bereits heute vorhandenen Durchgangsverkehre als auch beträchtliche Teile des Ziel- / Quellverkehrs des neuen Industrie- / Gewerbestandorts die Ortsmitte durchfahren würden.

Deshalb muß es ein planerisches Oberziel sein, mit der Realisierung einer neuen Verbindungsstraße zur B 462 / A 81 ein paralleles Maßnahmenpaket zur Verkehrsberuhigung der Ortsmitte im Zuge der OD K 5540 (Hauptstraße / Rottweiler Straße) zu entwickeln und zwingend umzusetzen.

- Planfall 1B

- Der aus diesen Erkenntnissen abgeleitete Planfall 1B zeigt insgesamt die erwünschten verkehrskonzeptionellen Wirkungen.
- Hoher Bündelungseffekt (ca. 9.500 Kfz/24h) der geplanten Verbindungsstraße vom neuen Standort / K 5540 zur B 462 / A 81.
- Gleichzeitig gravierende Verkehrsentslastung im Zuge der heutigen OD / Ortsmitte gegenüber Planfall 0 um ca. -50 %.
- Die Verkehrsumlegungen machen deutlich, daß die verbleibenden Verkehrsmengen nahezu ausschließlich die Ziel- / Quell- und Binnenverkehre der Ortslage Zimmern o.R. sind und Fremdverkehre lediglich aus / in Richtung Horgener Straße bestehen bleiben.
- Die verbleibenden ca. 8.000 - 11.000 Kfz/24h (je nach Querschnitt) lassen genügend Spielraum für eine deutliche Verbesserung in der Ortsmitte der Gemeinde Zimmern.
- Zwangsläufig führt diese grundsätzlich neue Verkehrskonzeption im Umfeld der Ortslage Zimmerns dazu, daß die vorhandene Umfahrung der B 462 / B 14 zusätzliche Verkehrsfunktionen und damit eine Mehrbelastung übernehmen muß.
- Die ermittelten Querschnittbelastungen zwischen 25.000 - 30.000 Kfz/24h zeigen, daß insbesondere die Verknüpfungsbereiche (vorrangig A 81 / Verbindungsstraße / B 462) detailliert untersucht und in ihrem Ausbaugrad den neuen Bedingungen angepaßt werden müssen.

- Planfall 1C

- Eine Querverbindung durch das geplante Industrie- und Gewerbege-

biet zwischen der K 5540 und der K 5541 zeigt für die Ortslage Zimmerns weitere, wenn auch begrenzte, verkehrliche Verbesserungen.

- Reduktion der Verkehrsbelastung im Zuge der Horgener Straße.
- Weitere Reduktion im Zuge der heutigen OD / Hauptstraße zwischen Stettener Straße und Adlereck auf Querschnittbelastungen von ca. 6.000 - 11.000 Kfz/24h.
- Dementsprechend erhöht sich die verkehrliche Wirksamkeit der geplanten Verbindungsstraße nochmals auf ca. 10.500 Kfz/24h.
- Die bei diesem Planfall 1C vorgesehene Querverbindung durch das Planungsgebiet läßt eine Querschnittbelastung von knapp ca. 3.000 Kfz/24h erwarten.
- Aufgrund der detaillierten durchgeführten Analysen, der Berücksichtigung regionaler Netzstrukturen und der Kenntnis der örtlichen Verkehrsverflechtungen kann nach eingehender Prüfung nicht abgeleitet werden, daß eine zusätzliche Querverbindung K 5540 - K 5541 durch das Industrie- und Gewerbegebiet zusätzliche Verkehre aus dem Hinterland anzieht und dadurch zu einer überproportionalen Zunahme des Durchgangsverkehrs in der Ortslage Horgens führt. Daß mit einer generellen Zunahme zu rechnen ist, wird aus dem Vergleich der Analyse 2000 (ca. 2.500 Kfz/24h) mit dem Prognosefall 0 (ca. 3.700 Kfz/24h) deutlich.

Insgesamt ist deshalb festzustellen, daß dieser Planfall 1C ein Planungsszenario darstellt, das die verkehrlichen und städtebaulichen Zielsetzungen im umfassendsten Sinne integriert.

- Planfall 2

Bei diesem Lösungsansatz wurde eine prinzipielle Verkehrslinie im Westen und Süden der Ortslage Zimmern zwischen der B 462 und der B 14 eingebunden und zusätzlich eine Verknüpfung mit den weiteren Radiallinien (K 5540 / K 5541 / Hausener Straße) gesucht.

- Das Belastungsergebnis zeigt durchaus eine durchgängige und teilweise hohe verkehrliche Wirksamkeit dieser Umfahungskonzeption.
- Im Westen ca. 8.000 Kfz/24h.
- Im Süden ca. 13.000 - 14.500 Kfz/24h.
- Dementsprechend günstig würde die Entlastung der Ortsmitte Zimmern im Zuge der heutigen OD aussehen (ca. 4.000 - 8.000 Kfz/24h).

Dieses vordergründig positive Ergebnis der verkehrlichen Wirksamkeit

ist jedoch aus gesamtplanerischer Sicht kritisch zu hinterfragen:

- Das Belastungsbild macht deutlich, daß eine neue Südumfahrung konkurrierend zur vorhandenen Umfahrung B 462 / B 14 wirken würde, d. h.
- eine neue Straße mit beträchtlichen Eingriffen auf großer Länge (Städtebau, Landschaft, Ökologie) würde realisiert werden, um ein bereits vorhandenes Angebot durch B 462 und B 14 zu entlasten.
- Die der Verkehrsumlegung zu Grunde gelegte Netzverknüpfung, insbesondere die Anbindung an die B 14 erscheint aus baulicher Sicht gar nicht möglich, so daß hier nur Lösungen denkbar wären, die gravierende städtebauliche Eingriffe auf Rottweiler Markung zur Folge hätten.
- Hoher technischer und finanzieller Aufwand (z. B. Querung A 81, ...).

Zusammenfassend kann deshalb der Ansatz einer großräumigen Umfahrungskonzeption entsprechend Planfall 2 nicht empfohlen werden.

7.1.5

Zusammenfassung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Der Vergleich der untersuchten Planfälle 0, 1A, 1B, 1C und 2 und ihre Abwägung unter insbesondere verkehrlichen, aber auch städtebaulich-konzeptionellen Kriterien führt zur Schlußfolgerung und Empfehlung, ein Planungsszenario entsprechend

PLANFALL 1B/1C

weiterzuverfolgen und dem Planungskonzept für das neue Interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet zu Grunde zu legen.

Im wesentlichen bedeutet dies folgende planerische Eckpunkte:

- Realisierung einer neuen Verbindungsstraße zwischen dem neuen Standort / K 5540 und dem Verknüpfungsbereich B 462 / A 81.
- Option für eine künftige Querverbindung zwischen K 5540 und K 5541 durch das neue Industrie- und Gewerbegebiet im Verlauf der geplanten Hauptachse.
- Schaffung einer Möglichkeit, Lieferverkehre des Steinbruches auch an das Industrie- und Gewerbegebiet anzubinden.
- Formulierung und Umsetzung eines Maßnahmenpaketes zur Verkehrsberuhigung in der Ortsmitte Zimmern, insbesondere im Zuge der heuti-

- gen OD K 5540, wobei aus jetziger Sicht vorrangig folgende Lösungsansätze zu nennen sind:
- Untergeordnete Anbindung sowohl der Hauptstraße als auch der Stettener Straße an die geplante Verbindungsstraße K 5540 / B 462.
 - Tempolimitierung im Zuge der gesamten Ortslage (z. B. 30km/h), insbesondere in der heutigen OD, um die Zeit-Weg-Widerstände für potentielle Durchgangsverkehre entscheidend zu verändern.
 - Verbot für ortsfremde Schwerlastverkehre und Lenkungssystem über das vorhandene Umfahungskonzept.
 - Eventuelle Umgestaltung des vorhandenen Verknüpfungsbereiches B 14 / Rottweiler Straße durch Änderung der Vorfahrtsprioritäten.
 - Verkehrsberuhigung durch bauliche Umgestaltung des heutigen Straßenraums der OD K 5540 / Hauptstraße / Rottweiler Straße (Querschnitt, Querungshilfen, Vegetation, Aufenthaltsqualität, Seitenbereiche, Materialien, ...).
- Im vorigen Kapitel wurde bei der Beurteilung des Planfalles 1B bereits erwähnt, daß diese Verkehrskonzeption dazu führt, daß die B 462 / B 14 künftig weitere Verkehrsfunktionen übernehmen muß. Vor diesem Hintergrund zeigt die Verkehrsuntersuchung erwartungsgemäß eine deutliche Mehrbelastung im gesamten Streckenverlauf zwischen der Verbindungsstraße im Westen und der Rottweiler Straße im Osten.
- Daß sich daraus verkehrstechnische Konsequenzen für die Dimensionierung und Verkehrsregelung der Verknüpfungsbereiche ergeben, ist nachvollziehbar. Allerdings haben überschlägliche Leistungsfähigkeitsberechnungen ergeben, daß der Knotenpunkt B 462 / K 5540 schon heute zwingend signalisiert werden müßte. Dies gilt auch für die Folgeknoten im Zuge der B 462 (Rampen A81). Zusätzlich zur Signalisierung wäre zudem anzustreben, eine getrennte Aufstellmöglichkeit für Links- und Rechtseinbieger aus der K 5540 in die B 462 zu schaffen.

7.2

Innere Erschließung des Plangebietes

7.2.1

Fahrverkehr

Das dem Bebauungsplanentwurf zu Grunde liegende Erschließungskonzept ist das Ergebnis einer Untersuchung und Abwägung zahlreicher alternativer Erschließungsvarianten

- Sticherschließung in Nord-Süd-Richtung
- Sticherschließung in Ost-West-Richtung
- Kombination aus Ring- und Sticherschließung
- Ringerschließung

Dem Bebauungsplanentwurf wurde dann ein Erschließungssystem zugrunde gelegt, das folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Zentrale Haupterschließungsachse in Nord-Süd-Richtung mit Anbindung an die K 5540 in Höhe der bestehenden Verknüpfung mit der K 5539/ Zufahrt ehemaliges Militärgelände.
- Haupterschließung über einen innenliegenden Ring mit stichförmigen Erschließungselementen in die Außenquartiere und ergänzende Querspannen im Innenbereich. Die Lage des Ringes ist so gewählt, daß sowohl nach innen als auch nach außen gleiche Erschließungstiefen entstehen und sich dadurch homogene Quartierszuschnitte ergeben.
- Sofern die Erschließung der Grundstücke der Außen- bzw. Randquartiere aufgrund von privaten Grundstückszufahrten vom inneren Ring aus gesichert ist, kann auf einzelne Stichbereiche auch verzichtet werden.
- Ausbildung einer zentralen Ost-West-Achse primär für Fußgänger und Radfahrer mit potentieller Anbindung der Ortsstruktur Zimmerns über die A 81 hinweg. In Teilbereichen kann dieses Element auch in untergeordneter Form zur Erschließung der Grundstücke herangezogen werden bzw. für Notverkehre dienen (Feuerwehr, ...).
- Der einzige Bereich, der aus topografischen Gründen nicht direkt vom Haupterschließungsring aus erschlossen wird, befindet sich im Nordwesten des Plangebietes entlang der K 5540 / Flözlingen und ist räumlich durch den geplanten Grünzug etwas abgesetzt. Dieser Bereich wird über eine schleifenförmige Erschließung um das zu erhaltende Hallengebäude in Verbindung mit Stichelementen angebunden.

Die Wahl der Straßenquerschnitte und die jeweiligen funktionalen Anforderungen orientieren sich an der verkehrlichen Hierarchie des Erschließungssystems:

- Zentrale Haupterschließungsachse:
 - o Gehweg 1,50 m
 - o Vegetation / Parkierung 3,00 m
 - o Fahrbahn 6,50 m
 - o Vegetation / Parkierung 3,00 m
 - o Kombiniertes Geh- / Radweg 2,50 m

- **Haupterschließungsring / Querstraßen / Stichelemente**
 - o Gehweg 2,00 m
 - o Fahrbahn 6,50 m
 - o Schrammbord 0,50 m

- **Zentrale Ost-West-Wegeachse**
 - o Schrammbord 0,50 m
 - o Verkehrsfläche 6,00 m
 - o Schrammbord 0,50 m

Die Ausbildung der Knotenpunkte erfolgt in der Regel in konventioneller Form. Im Zuge der zentralen Nord-Süd-Achse werden jedoch Kreisverkehre vorgeschlagen:

- **Anbindung Industrie- / Gewerbegebiet an K 5540 / K 5539.**
Die Anbindung des Gebietes über einen Kreisverkehr ist insbesondere aus verkehrssicherheitsrelevanten Gesichtspunkten von Vorteil (keine querenden bzw. abbiegenden Schwerlastverkehre, ...). Der Außendurchmesser beträgt 35 m.

- **Im Gebiet sind die Verknüpfungsbereiche des Haupterschließungsring mit der Haupterschließungsachse ebenfalls als Kreisverkehre mit jeweils 35 m Außendurchmesser vorgesehen. Linksabbiegespuren sind in der Hauptachse somit nicht erforderlich, zudem ermöglichen diese Elemente Wendevorgänge im Zuge der Hauptachse (Orientierbarkeit / Wirtschaftlichkeit / ...).**

Insgesamt wurde bei den Planungen der Erschließung hoher Wert auch auf die Aspekte Wirtschaftlichkeit, Orientierbarkeit und Flexibilität gelegt.

7.2.2

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr ist sowohl durch Haltepunkte im Zuge der zentralen Nord-Süd-Hauptachse als auch im Haupterschließungsring möglich. Dabei zeigt sich, daß die Realisierung von Kreisverkehren im Zuge der Nord-Süd-Achse für die Wahl der Buslinienführung eine hohe Flexibilität ergibt (Minimierung von Mehrwegfahrten, ...).

Auf die Ausweisung von Bushaltebuchten wurde bewußt verzichtet, um auch hier ein hohes Maß an Flexibilität offenzuhalten (Ein- und Ausstieg evtl. je nach Bedarf, "Winkbus", ...).

7.2.3

Fußgänger / Radverkehr

Das Gesamtkonzept mißt der Vernetzung des bestehenden Wegesystems mit dem Gewerbegebiet selbst große Bedeutung zu.

- Hervorzuheben ist an dieser Stelle nochmals die Absicht, eine potentielle Verbindung der bestehenden Ortsstruktur Zimmerns mit dem Industrie- und Gewerbegebiet anzustreben und die geplante zentrale Ost-West-Achse mit einer Brücke über die A 81 Richtung Zimmern zu verlängern.
- In Nord-Süd-Richtung wird durch Anlage eines kombinierten Geh- und Radweges die kulturhistorisch bedeutsame Wegebeziehung der Römerstraße aufgenommen und durch das Plangebiet geführt.
- Aufgrund des relativ gering zu erwartenden Fußgängerverkehrs entlang der HAUPTerschließungsstraßen / Querstraßen / Stichstraßen wurde auf beidseitige Gehwege bewußt verzichtet (Wirtschaftlichkeit).

7.2.4

Erschließung der Grundstücke

- Die Erschließung der Grundstücke des Industrie- und Gewerbegebietes kann nur vom inneren Erschließungssystem aus erfolgen. Zufahrten zu Grundstücken von der Kreisstraße sind nicht möglich.
- Da die anzusiedelnden Gewerbebetriebe und damit deren Flächenbedarf noch nicht bekannt sind, kann die exakte Lage der Grundstückszufahrten noch nicht definiert werden. Deshalb müssen im einzelnen Festsetzungen dieses Bebauungsplanes (z. B. Pflanzgebot, ...) auf den tatsächlichen Bedarf abgestimmt werden.

7.2.5

Ruhender Verkehr

- Der Querschnitt der zentralen Nord-Süd-Achse ist so ausgelegt, daß beidseitige Längsparkflächen entlang der Straße realisiert werden können. Der Baumbestand entlang dieser Straße und die Breite der Stellflächen (3,00 m) ist so gewählt, daß auch Lastkraftwagen den Parkstreifen benutzen können.
- Im Zuge des HAUPTerschließungsringes und der Querstraßen / Stichelemente sind keine Parkierungsflächen vorgesehen, d. h. der Eigenbedarf der angrenzenden Nutzungen ist in vollem Umfang im Bereich der privaten Grundstücke zu lösen.

8.

VER- UND ENTSORGUNG

8.1

Entwässerung

Für die Erschließung des Interkommunalen Industrie- und Gewerbegebiets Zimmern-Rottweil sind neben den üblichen Ver- und Entsorgungseinrichtungen innerhalb des Erschließungsgebiets auch erhebliche Aufwendungen außerhalb des Plangebiets erforderlich.

Die Innere Erschließung beinhaltet die für Ver- und Entsorgung notwendigen Leitungen und Schächte.

Die Äußere Erschließung erfasst die Rückhalte- und Reinigungseinheiten für das Niederschlagswasser, die Ableitung des Schmutzwassers zum Verbandssammler des Zweckverbands Abwasserreinigung Eschachtal und die Ableitung des Niederschlagswassers zur Eschach.

8.1.1

Rechtsgrundlagen

In § 45 b, Abs 3 des Wassergesetzes (WG) für Baden-Württemberg vom 01.01.1999 ist folgende Verpflichtung eingeführt worden:

"Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01. Januar 1999 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, sollen durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist."

Mit Rechtsverordnung vom 22.03.1999 definiert das Ministerium für Umwelt und Verkehr die "Dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser" und führt ein Anforderungsprofil für erlaubnisfreie und erlaubnispflichtige Beseitigung von Niederschlagswasser ein.

Eine Entwässerung im herkömmlichen Mischsystem, also der gemeinsamen Ableitung von Schmutzwasser und Niederschlagswasser in einer Röhre, ist nur im Sonderfall (z.B. Nachverdichtung im Bestand) vorzusehen.

8.1.2

Ökonomische/ ökologische Gesichtspunkte

- Regenüberlauf, Regenüberlaufbecken nicht erforderlich
- Kleinere Kanalquerschnitte nach Retention
- Zwei Kanalnetze im Erschließungsgebiet erforderlich

- Höherer Flächenbedarf, teilweise anrechenbar bei Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz
- Entlastung von Mischwasser in Bäche und Flüsse entfällt
- Verbesserung der Grundwasserneubildung
- Beitrag zum Hochwasserschutz
- Verträgliche Bauweisen für Natur und Landschaftsbild

8.1.3

Entwässerungskonzeption

Innere Erschließung

Das Entwässerungsgebiet ist wegen der Topographie in 2 Einzugsgebiete aufzuteilen. Das anfallende Schmutzwasser wird in 2 Hauptsträngen für die beiden Einzugsgebiete in vergleichsweise kleinen Kanälen bis ca. \varnothing 300 mm gesammelt und an der Westgrenze des Erschließungsgebiets zusammengeführt.

Das Niederschlagswasser wird in einem getrennten Kanalnetz mit ebenfalls 2 Hauptsträngen in Nennweiten zwischen \varnothing 300 und \varnothing 900 mm für das nördliche und zwischen \varnothing 300 und \varnothing 1200 mm für das südliche Einzugsgebiet aufgenommen.

Äußere Erschließung

Das Schmutzwasser wird in Kanälen \varnothing 400 bzw. \varnothing 300 dem Verbandsammler im Eschachtal zugeführt. Auf der Verbandskläranlage Horgen wird das anfallende Schmutzwasser, ca. 50 - 75 l/s gereinigt.

Das Niederschlagswasser wird einem 3-stufigen Reinigungs- und Rückhaltesystem mit den Komponenten Sediment- und Schwimmstoffretention, Filtration über die belebte Bodenzone und Retention zugeführt. Die Reinigungseinheit Sediment- und Schwimmstoffretention mit nachgeschalteter Filtration über die belebte Bodenzone und die Rückhalteeinheit mit einem Gesamtvolumen von ca. 9.500 m³ werden in voraussichtlich 3 Bauabschnitten in naturnaher Bauweise unter Nutzung der topographischen Randbedingungen hergestellt. Aus den Retentionsräumen fließt das Niederschlagswasser nach Drosselung auf unter 700 l/s in die Eschach.

Durch die abschnittsweise Gliederung des Reinigungs- und Rückhaltesystems ist eine am Bedarf orientierte Herstellung möglich. Praxiserfahrungen über die tatsächliche Sickerfähigkeit des Bodens können ggf. in die detaillierte Bemessung späterer Abschnitte einfließen.

8.1.4

Anschluß an die Verbandskläranlage

Der Anschluß an die Anlagen des Zweckverbands Abwasserreinigung Eschachtal ist am bestehenden Verbandssammler ca. 500 m südlich von Flözlingen vorgesehen. Mit dem Zweckverband Abwasserreinigung Eschachtal sind die Anschlußbedingungen im Detail noch zu vereinbaren.

8.2

Wasserversorgung

8.2.1

Bemessungsgrundlagen

Der Trinkwasserbedarf ist in Gewerbegebieten je Hektar mit ca. 0,5 - 1,0 l/s anzusetzen. Das Versorgungsnetz für das Einzugsgebiet mit einer Größe von ca. 50 ha ist somit auf einen Bedarf von ca. 25 - 50 l/s auszulegen.

Der Löschwasservorrat ist auf einen Bedarf von 53,3 l/s (192 m³/h) zu bemessen (DVGW Arbeitsblatt W 405). Die maßgebliche Bemessungsgröße ist also der Löschwasserbedarf.

8.2.2

Versorgungskonzeption

Innere Erschließung

Bei einem Durchfluss von max. 53,3 l/s sollte in die in Nordsüd Richtung verlaufende Hauptachse (Straßentyp A) ein Leitungsquerschnitt \varnothing 250 mm und in die Ringstraße ein Leitungsquerschnitt \varnothing 150 mm eingelegt werden. Die Feingliederung wäre in NW 100 auszuführen.

Äußere Erschließung

Am jetzigen Zugang zum Flakgelände ist eine Druckerhöhungsanlage mit Vorratsbehälter, Fassungsvermögen 250 m³, installiert. Eine Weiternutzung der ca. 10 Jahre alten Druckerhöhungsanlage ist fraglich, der Vorratsbehälter sollte möglichst in das Versorgungssystem eingebunden werden.

8.2.3

Bezugsrecht

Ein besonderes Bezugsrecht ist nach Auskunft des Zweckverbands Eschachwasserversorgung nicht erforderlich. Beim Zweckverband ist das Bezugsrecht über die Abnahme, also den Verkaufspreis an die Mitgliedsgemeinden geregelt.

9.

LANDSCHAFT / ÖKOLOGIE

Das Kapitel 9 stellt eine Zusammenfassung des Gutachtens gemäß § 8a BNatSchG zur Eingriffs- und Ausgleichsregelung und des Textteils zum Grünordnungsplan dar.

9.1

Rechtsgrundlagen

Für die Träger der Bauleitplanung ergibt sich aus § 1 Abs. 5 BauGB eine der baulichen und sonstigen Entwicklung gleichzusetzende Verpflichtung zur Berücksichtigung von Umweltschutz, Naturschutz und Landschaftspflege. Im Rahmen der Bauleitplanung sollen u. a. die natürlichen Lebensgrundlagen geschützt und entwickelt und eine menschenwürdige Umwelt gesichert werden. Zur Berücksichtigung der Belange des Naturhaushaltes und der Landschaftspflege, sowie der Erholungsnutzung wurde für das Planvorhaben ein Grünordnungsplan erarbeitet.

Die Eingriffs- und Ausgleichsregelung nach den §§ 8a - 8c BNatSchG regelt das Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zur Bauleitplanung. Eine naturschutzrechtliche Prüfung des Vorhabens ist erforderlich, weil das geplante Interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet

- zu einer Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen führen wird und
- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich und nachhaltig beeinträchtigen wird.

Die Kompensation des Eingriffs ist eine Verpflichtung des Vorhabenträgers. § 1a BauGB schreibt vor, dass umweltschützende Belange als gewichtiger Faktor in die Abwägung einzustellen und gegenüber anderen öffentlichen und privaten Belangen gerecht untereinander und gegeneinander abzuwägen sind.

Die Bewertung der zu erwartenden Eingriffsfolgen wird auf die Schutzgüter

- Arten und Lebensgemeinschaften,
- Boden,
- Oberflächengewässer,
- Bodenwasserhaushalt,
- Klimatisches Regenerationspotential und
- Landschaftsbild

abgestellt.

9.2

Kurzbeschreibung der Landschaft

Das Plangebiet ist Teil einer von Norden nach Süden wellig ausgeprägten Hochfläche oberhalb des Eschachtals. Ein Seitental erstreckt sich als flache Geländemulde von Westen her bis in das nördliche Plangebiet hinein. Im zentralen Bereich des Plangebietes befindet sich bei 734 m üNN ein Geländehochpunkt. Von dieser Anhöhe aus fällt das Gelände leicht in südlicher und westlicher Richtung ab. Der Tiefpunkt im Plangebiet liegt bei ca. 713 m üNN.

Eine Reihe landwirtschaftlicher Wege dienen der Erschließung angrenzender Grundstücke. Als übergeordnete Wegeverbindung durchzieht eine alte Römerstraße (Römerweg) den Landschaftsraum und das Plangebiet. Große Teile des Plangebietes wurden ehemals militärisch genutzt. An die ursprüngliche Nutzung erinnern eine Reihe großvolumiger und langgezogene Gebäude, Lagerhallen und Schuppen sowie ein hoher gesicherter Drahtzaun.

Innerhalb des umzäunten ehemaligen Militärgeländes haben sich Magerrasen verschiedenster Ausprägung, durchsetzt von einigen Bäumen, entwickelt. Sie stellen die ökologisch wertvollsten Flächen im Plangebiet dar. Im Umfeld des ehemaligen Militärgeländes ist intensive ackerbauliche Nutzung verbreitet.

Getrennt durch die K 5540 liegt nordnordwestlich des Plangebietes ein auf den 2. Weltkrieg zurückgehendes Flak-Gelände. Großflächig hat sich hier ein Magerrasen entwickelt. Im Norden bilden Bäume einen dichten, waldartigen Abschluß zur K 5539. Die überwiegenden Flächen des ehemaligen Flak-Geländes sind als besonders geschützte Biotop nach § 24a NatSchG ausgewiesen.

9.3

Vorgaben aus anderen Fachplanungen

In der Raumnutzungskarte des Regionalplan-Entwurfs ist im Bereich des Plangebiets bereits ein "Interkommunaler Gewerbepark" verzeichnet. Das ehemalige Militärgelände ist als "Siedlungsfläche" dargestellt.

Im Landschaftsplan der VG Rottweil wird das Plangebiet als eine der wenigen geeigneten Flächen für eine gewerbliche Entwicklung angesehen. Dennoch sieht der Landschaftsplan in der geplanten Industrie- und Gewerbeentwicklung einen "neuen Siedlungsansatz". Auf eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird hingewiesen.

Der Landschaftsplan regt für den Fall einer industriell-gewerblichen Ent-

wicklung folgende Möglichkeiten zur Eingriffsminimierung an:

- Erstellung eines Grünordnungsplans
- vorgezogene grünordnerische Einbindung der Flächen
- Einbeziehung der Römerstraße in das grünordnerische Konzept
- Höhenbegrenzung der Gebäude auf 12 m, in den Muldentälern auf max. 22 m
- bauliche Entwicklung des Gebietes in Bauabschnitten von der Autobahn nach Westen

9.4

Bewertung von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholungseignung

9.4.1

Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften

Hochintensive ackerbauliche Nutzungen, vereinzelt Wirtschaftsgrünland, sowie stark durch die Landbewirtschaftung belastete Graswege und Wegraine nehmen 70,2 % des Plangebietes ein. Bereits heute sind weitere 9,3 % der Flächen des Plangebietes versiegelt oder überbaut. Die naturfernen, monoton strukturierten Ökotope sind Teil einer weithin ausgeräumten Landschaft und weisen einen geringen Artenreichtum auf. Die ökologische Bedeutung der intensiv genutzten Flächen liegt in ihrem Entwicklungspotential.

Von hohem Wert für den Naturschutz sind die extensiven Wiesenflächen und Magerrasen im Bereich des umzäunten Militärgeländes. Einige Bäume und Strauchgruppen reichern die halbnatürlichen Ökotope an. Bei den Flächen handelt es sich um den seltenen Fall von Magerrasengesellschaften auf nährstoffreichen, tiefgündigen Standorten.

Durch weitere Magerrasen und durch Trockenvegetation in aufgelassenen Steinbrüchen ist im Untersuchungsgebiet ein verstreutes Biotopmosaik entstanden. Einige dort beheimatete Tierarten nutzen die angrenzende Ackerflur als Teillebensräume.

Im Plangebiet kommen zwei gehölzbestimmte, kleinflächige nach § 24a NatSchG besonders geschützte Biotope vor. Ein Vollaussgleich ist für diese leicht wiederherstellbaren Lebensräume möglich. Wegen des Vorkommens einer nach der FFH-Richtlinie prioritär geschützten Muschelart (*Unio crassus*) ist die Eschach als FFH-Lebensraum ausgewiesen.

9.4.2

Schutzgut Boden

Das Plangebiet liegt im Verbreitungsgebiet des Oberen Muschelkalks. Der größte Flächenanteil wird von der obersten dolomitischen Region des Muschelkalks, dem Trigonodusdolomit, einem porös verwitternden, etwas drusig, hellgrauen Dolomit in kompakten Bänken, eingenommen.

Im Allgemeinen bestehen die Böden des Oberen Muschelkalks aus steinigen Kalkböden mit klüftigem, durchlässigem Grund. Dabei sind die Plateauflächen und Mulden des Trigonodusdolomit tiefgründig verwittert. Günstige Eigenschaften des auch absorptionskräftigen Verwitterungsbodens ermöglichen hohe landbauliche Erträge. Die Sorptionseigenschaften der Böden bewegen sich im oberen Bereich. Das Grobporenvolumens liegt in den oberen 30 cm bei 7- 12 Vol.-%. In tieferen Schichten nimmt die Luftkapazität schnell ab. Die Feldkapazität erreicht im Untersuchungsgebiet mit 260 - 390 mm (l/m²) mittlere Werte. In den oberen 30 cm ist die Wasserdurchlässigkeit in gesättigtem Zustand, mit Werten zwischen 100 - 300 cm/d, sehr hoch. Rasch nimmt jedoch in tieferen Schichten die Durchlässigkeit ab und erreicht im Profil bis 1 m nur noch Werte zwischen 1 bis 40 cm/d. Die Böden kennzeichnet eine mittlere Erosions- und Verschlammungsneigung.

9.4.3

Schutzgut Wasserhaushalt

Der wichtigste Wasserhorizont liegt an der Basis des Oberen Muschelkalks, genau über den geringdurchlässigen Lagen des Mittleren Muschelkalks. Einige der starken Karstquellen sind die Versorgungsbasis der Oberen Neckargruppe und des Zweckverbandes Keckquellen. Verschiedentlich wurde das Karstwasser auch im Stadtgebiet Rottweil erbohrt.

Im Plangebiet bestehen allgemein gute Voraussetzungen zur Neubildung von Grundwasser. Die hohe Durchlässigkeit der oberen Bodenschicht ermöglicht eine hohe Wasseraufnahme. Nach Passage der weniger durchlässigen tieferen Bodenschichten gelangt ein großer Teil der Jahresniederschlagsmenge in die klüftigen Bänke des Oberen Muschelkalks. Als Grundwasserleiter besitzt der Obere Muschelkalk kein Reinigungsvermögen. Grundwasservorkommen und Quellen sind deshalb hygienisch anfällig. Das Plangebiet leistet aufgrund der flachen Hangneigung und der hohen Infiltrationskapazität in den oberen 30 cm des Bodens einen positiven Beitrag zur Regulation des Abflusses von Niederschlägen.

Im Plangebiet verlaufen keine natürlichen oder künstlichen Oberflächengewässer. Anfallendes Niederschlagswasser, das nicht zurückgehalten werden kann, soll der Eschach zugeleitet werden.

9.4.4

Schutzgut Klimatisches Regenerationspotential

Den Kaltluftentstehungsflächen im Plangebiet kommt keine unmittelbare siedlungsklimatische Bedeutung zu.

9.4.5

Schutzgut Landschaftsbild

Das Plangebiet stellt einen Ausschnitt aus einer mäßig vielfältigen Kulturlandschaft dar, ohne besondere landschaftliche Höhepunkte zu bieten. Überwiegend landwirtschaftliche Nutzungen bestimmen den Landschaftseindruck und vermitteln dabei wenig Naturnähe. Bereits in der Vergangenheit haben erhebliche bauliche Veränderungen und Nutzungen die Eigenart der Landschaft verändert.

Als Teil einer kaum durch Waldungen geschützten, offenen Flur präsentiert sich das Plangebiet mit der Kuppe des Herrenbühl als weithin einsehbar.

9.4.6

Erholungseignung der Landschaft

Das Untersuchungsgebiet besitzt keine besondere Eignung für landschaftsbezogene Erholungsnutzungen. Lediglich der Römerweg ist als überörtlicher Radweg hervorzuheben.

9.5

Übersichten über Vermeidung und Ausgleich

Schutzgut	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen		Ausgleichsmaßnahmen		Ersatzmaßnahmen	Erläuterungen
	V	A	A	A		
ARTEN- UND LEBENS- GEMEIN- SCHAFTEN	V1	Bauarbeiten nur außerhalb der Fortpflanzungszeit der Bachmuschel	A1	Anlage öffentlicher Grünflächen - ca. 13.300 m ²	E1 Steinbruch an der L 423 - Grunderwerb - Altlasten prüfen - Renaturierung auf der Grundlage eines Biotop-gestaltungsplans	Zur Durchführung naturschutzrechtlich notwendiger Ersatzmaßnahmen bietet sich der Steinbruch an der L 432 an. Eine Abbautätigkeit findet dort nicht mehr statt. Im Rahmen eines zu erstellenden <u>Biotop-gestaltungsplans</u> soll das hohe Biotopotential des Steinbruchs ausgeschöpft werden.
	V2	Absammeln und Umsetzen der Bachmuschel im betroffenen Eschachabschnitt	A2	Anlage von Flächen für Maßnahmen... Natur und Landschaft - öffentlich - ca. 71.400 m ²		
	V3	Verhinderung des Eintrags wassergefährdender Stoffe während der Bauzeit	A3	Anlage von verkehrsbegleitenden Grünflächen öffentlich - ca. 1400 m ²		
	V4	Anschluß von Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, an die Schmutzwasserleitungen	A4	Anlage von privaten Grünflächen am Ortsrand - ca. 31.200 m ²		
	V5	Becken zur Sediment- und Schwimmstoffrückhaltung	A5	Anlage von sonstigen privaten Grünflächen - ca. 41.000 m ²		
	V6	Retentions- und Versickerungsbecken				
	V7	offene Retentions- und Ableitungsgräben innerhalb des Grünzuges als Abfolge naturnaher Staumulden				
	V8	ständige Kontrolle der Einleitungen in den Regenwasserkanal				
	V9	sachgerechter Ausbau, Lagerung und ggf. Wiedereinbau von Oberboden und kulturfähigem Unterboden	A1	Anlage öffentlicher Grünflächen - ca. 13.300 m ²		

Schutzgut	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	Ausgleichsmaßnahmen	Ersatzmaßnahmen	Erläuterungen
BODEN	V 10 Schutz nicht überbaubarer Grundstücksflächen	A2 Anlage von Flächen für Maßnahmen... Natur und Landschaft - öffentlich - ca. 71.400 m ²		
		A3 Anlage von verkehrsbegleitenden Grünflächen öffentlich - ca. 1400 m ²		
		A4 Anlage von privaten Grünflächen am Ortsrand - ca. 31.200 m ²		
		A5 Anlage von sonstigen privaten Grünflächen - ca. 41.000 m ²		
	V4 Anschluß von Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, an die Schmutzwasserleitungen	A6 Herstellung offener Versickerungs- und Retentionsbecken mit hoher Versickerungsleistung		
WASSER-HAUSHALT	V5 Becken zur Sediment- und Schwimmstoffrückhaltung	A7 Herstellung offener Retentions- und Ableitungsgräben als Abfolge kurzer Staumulden mit Versickerungsfunktion		
	V6 Retentions- und Versickerungsbecken			
	V7 offene Retentions- und Ableitungsgräben innerhalb des Grünzuges als Abfolge naturnaher Staumulden			
	V8 ständige Kontrolle der Einleitungen in den Regenwasserkanal			
	V 11 Regelmäßige Kontrolle der Sedimente im Bodenfilter der Entwässerungsanlagen			

Schutzgut	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	Ausgleichsmaßnahmen	Ersatzmaßnahmen	Erläuterungen
KLIMATISCHES REGENERATIONSPOTENTIAL		<p>A1 Schaffung kleinklimatischer Ausgleichsflächen durch öffentliche Grünflächen - ca. 13.300 m²</p> <p>A3 Schaffung kleinklimatischer Ausgleichsflächen durch verkehrsbegeleitenden Grünflächen öffentlich - ca. 1400 m²</p> <p>A5 Schaffung kleinklimatischer Ausgleichsflächen durch private Grünflächen - ca. 41.000 m²</p>		<p>Siedlungsrelevante Auswirkungen des geplanten Industrie- und Gewerbegebietes auf lokalklimatische Austauschprozesse in Zimmern o.R. oder in benachbarten Gemeinden sind aufgrund der <u>allgemeinen Standorteinschätzung</u> nicht zu erwarten.</p>
LANDSCHAFTSBILD	<p>V 12 Städtebauliche Ordnung des Gebietes, indem industrielle Nutzungen mit voluminösen Baukörpern und hohen Gebäuden im Zentrum und entlang der Autobahn angesiedelt werden. In den nördlichen, westlichen und südlichen Randbereichen soll das Maß der baulichen Nutzung (Grundflächenzahl, Baumassenzahl, Bauhöhen) eher eingeschränkt werden.</p>	<p>A1 Innere Durchgrünung des Baugebietes durch die Anlage öffentlicher Grünflächen - ca. 13.300 m²</p> <p>A2 Eingrünung des westlichen Ortsrandes auf ausgewiesenen Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" - öffentlich - ca. 71.400 m²</p> <p>A3 Innere Durchgrünung des Baugebietes durch verkehrsbegleitende Grünflächen - öffentlich - ca. 1400 m², ca. 69 großkronige Straßenbäume</p> <p>A4 Eingrünung des nördlichen, westlichen und südlichen Ortsrandes im Bereich privater Grünflächen - ca. 31.200 m²</p> <p>A5 Innere Durchgrünung des Baugebietes auf sonstigen privaten Grünflächen - ca. 41.000 m², ca. 310 großkronige Bäume, sowie je angefangene 2000 m² Grundstücksfläche ein großkroniger Baum</p>		<p>Durch die Pflanzbindungen im Plangebiet kann das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt werden.</p>

9.6

Maßnahmen zur Erholungsvorsorge

Das Plangebiet erfährt aufgrund seiner "Brückenlage" zwischen den Orten Zimmern o.R. und Hausen und dem Eschachtal eine gewisse Bedeutung für die Erholungsnutzung. Empfohlen werden

- die Aufrechterhaltung der Radwegverbindung über den *Römerweg* von der Gemeinde Hausen zur K 5540 durch eine attraktive Radwegführung entlang der Haupterschließungsstraße.
- die Schaffung einer Ost-West-Verbindung vom Ortsgebiet Zimmern o.R. (Sportanlagen), durch das geplante Interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet, mit Anbindung an den geplanten Grünzug in Richtung Eschachtal.
- die Gestaltung des Grünzuges mit Pausenarealen, hoher Erholungsqualität durch Wasserflächen und einem durchgängigen Fuß- und Radweg.
- die Verknüpfung der Flurwege mit dem Erschließungssystem des geplanten Industrie- und Gewerbegebietes.

9.7

Zusammenfassende Gesamtbeurteilung

Kernaussagen des Gutachtens zur gesetzlichen Eingriffs- und Ausgleichsregelung - § 8a BNatSchG	
Arbeitsschritte	Ergebnisse
Eingriffserheblichkeit	Mit den Planungen für das INTERKOMMUNALE INDUSTRIE- UND GEWERBEGEBIET ZIMMERN O.R. - ROTTWEIL werden erhebliche und nachhaltige Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vorbereitet. Die Eingriffsregelung nach § 8a Bundesnaturschutzgesetz ist somit anzuwenden.
Untersuchungsgebiet und Plangebiet	Das Untersuchungsgebiet wurde entsprechend den vom Vorhaben zu erwartenden Wirkungen festgelegt. Die Abgrenzung wurde im Laufe der Erstellung des Gutachtens überprüft.
Bestandsanalyse	Eignung und Empfindlichkeit der biotischen und abiotischen Schutzgüter ARTEN UND LEBENSGEMEINSCHAFTEN, BODEN, GRUNDWASSER, OBERFLÄCHENGEWÄSSER, KLIMA und LANDSCHAFTSBILD wurden ermittelt und unter Berücksichtigung bestehender Vorbelastungen dargestellt. Potentiell entstehende Nutzungskonflikte wurden analysiert und dargestellt.
Generelle Vermeidbarkeit des Vorhabens	Aus kommunalpolitischer Sicht ist das Vorhaben nicht zu vermeiden, da die Stadt Rottweil als Mittelzentrum und die Gemeinde Zimmern o.R. zusammenhängende Industrie- und Gewerbeflächen zur Ansiedlung neuer Unternehmen benötigen. Eine generelle

	<p>Standortprüfung fand, unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und des Landschaftsbildes, im Rahmen der Erarbeitung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplans statt. Andere alternative Standorte mit geringeren Raumwiderständen stehen nicht zur Verfügung.</p>
<p>Minimierung des Eingriffs durch eine technische Optimierung des Vorhabens</p>	<p>Planungsziel ist ein kompakt bebautes Industrie- und Gewerbegebiet mit optimaler Flächenausnutzung und rationeller Erschließung. Unter dieser Prämisse sind im Bebauungsplan Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vermieden und minimiert worden.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen verbleiben:</p>
	<p>keine erheblichen Beeinträchtigungen beim: <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut Oberflächengewässer</p>
	<p>erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen beim: <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut Arten- und Lebensgemeinschaften <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut Boden <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut Bodenwasserhaushalt <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut Klimat. Regenerationspotential <input checked="" type="checkbox"/> Landschaftsbild</p>
<p>Ausgleich von Eingriffen</p>	<p>Innerhalb der Baugrundstücke und im sonstigen Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Maßnahmen zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe vorgeschlagen worden. Unter Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahmen ergibt sich:</p>
	<p>Eingriff ausgeglichen beim: <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut Bodenwasserhaushalt <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut klimat. Regenerationspotential <input checked="" type="checkbox"/> Landschaftsbild</p>
	<p>Eingriff nicht ausgleichbar beim: <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut Arten- und Lebensgemeinschaften <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut Boden</p>
<p>Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle</p>	<p>Mit der Renaturierung des Steinbruchs an der L 423 wurde eine Ersatzmaßnahme aufgezeigt, mit der ein vollständiger Ausgleich der Eingriffe in das Schutzgut ARTEN- UND LEBENSGEMEINSCHAFTEN und ein Teilausgleich der Eingriffe in das Schutzgut BODEN zu erreichen ist.</p> <p>Ein vollständiger Ausgleich des Eingriffs in das Schutzgut BODEN ist auf den Markungen Zimmern o.R. und Rottweil nicht möglich. Die Extensivierung weiterer, über den Grünzug hinausgehender landwirtschaftlicher Flächen zur Verbesserung der Bodenfunktionen wird als möglicher Teilausgleich nicht weiter verfolgt, da geeignete Grundstücke nicht zur Verfügung stehen und in der Abwägung den Belangen der Landwirtschaft Vorrang eingeräumt wird.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Ersatzmaßnahmen ergibt sich:</p>
	<p>Eingriff ausgeglichen beim: <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut klimat. Regenerationspotential</p>
	<p>Eingriff nicht ausgleichbar beim: <input checked="" type="checkbox"/> Schutzgut Boden</p>

Prüfung der Vorrangigkeit des geplanten Eingriffs gegenüber den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege	Der Zweckverband "Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Zimmern o.R.-Rottweil" ist Träger der Planungshoheit. Im Rahmen einer naturschutzrechtlichen (§ 8 Abs. 3 BNatSchG) und bauplanungsrechtlichen Abwägung (§ 1a BauGB) hat er abzuwägen, ob aufgrund der Nichtausgleichbarkeit des Eingriffs in das Schutzgut BODEN das öffentliche Interesse an der Entwicklung des geplanten Interkommunalen Industrie- und Gewerbegebietes gegenüber den öffentlichen Belangen des Bodenschutzes im Range vorgeht.
--	---

10.

BEGRÜNDUNG DER BAULICHEN NUTZUNG

Das Interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet Zimmern o.R. / Rottweil gliedert sich unter Berücksichtigung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und der spezifischen Standortqualität hinsichtlich Art und Maß der Nutzung in Bereiche mit unterschiedlichen Festsetzungen:

10.1

Art der baulichen Nutzung

- Festsetzung von gewerblichen Bauflächen entspr. § 8 BauNVO (GE1, GE2)
 - o Im Süden des Plangebiets im Übergangsbereich zum bestehenden Aussiedlerhof
 - o und im Nordwesten entlang der K 5540, angrenzend an den geplanten Motel-Standort.

Die Untergliederung der Gewerbeflächen in die Bereiche GE1 und GE2 ergibt sich insbesondere aus der Zielsetzung einer Konzentration möglicher Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude entlang der geplanten zentralen Nord-Süd-Haupterschließungsachse.

Um der spezifischen Nutzungsausrichtung und Standortqualität Rechnung zu tragen, sind einzelne Nutzungsarten nur ausnahmsweise zulässig oder gänzlich ausgeschlossen.

- Festsetzung eines Standorts für ein Motel im Eingangsbereich des Plangebietes als "Sondergebiet Motel", § 11 BauNVO. In Ergänzung der Motel-Nutzung sind auch Schank- und Speisewirtschaften, Einzelhandelsbetriebe, die lediglich der Versorgung des Gebietes dienen und Geschäfts- / Büro- und Verwaltungsnutzungen denkbar.

- Festsetzung eines eingeschränkten Industriegebietes GI(E) (§ 9 BauNVO) in den an die gewerblichen Flächen angrenzenden Bereichen.

Anlagen, die im förmlichen Verfahren nach der 4. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (4. BImSchV) im Anhang, Spalte 1 genannt sind, sind unzulässig.

- Festsetzung eines Industriegebietes GI (§ 9 BauNVO) im nordöstlichen Plangebiet entlang der K 5540 und der A 81.

Anlagen, die im förmlichen Verfahren nach der 4. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (4. BImSchV) im Anhang, Spalte 1 genannt sind, sind nur ausnahmsweise zulässig.

- Im gesamten Bebauungsplangebiet sind grundsätzlich keine Vergnügungsstätten (z. B. Spielhallen, Billiard-Cafés, Nachtbars, u. ä.) zulässig.

10.2

Maß der baulichen Nutzung

- Um das angestrebte Ziel einer höhenmäßig homogenen Einbindung in die vorhandene Topographie zu erhalten, wurden für die Gebäude maximale Trauf- und Firsthöhen festgesetzt und das Plangebiet höhenmäßig gestaffelt:
 - o Die Gebäude mit der höchsten zulässigen Gebäudehöhe befinden sich im Eingangsbereich des Plangebietes und entlang der Nord-Süd-Haupterschließungsachse. Die maximale Traufhöhe beträgt hier 18,00 m, die max. Firsthöhe 21,00 m. Überschreitungen der maximalen Höhen sind nicht zulässig.
 - o Der überwiegende Teil des Gebietes erlaubt eine maximale Traufhöhe $TH_{MAX} = 15,00$ m und Firsthöhe $FH_{MAX} = 18,00$ m. Bei Gebäuden, deren TH_{MAX} mit 15,00 m festgesetzt ist, dürfen maximal 50% der Baukörperfläche um maximal 4 m Traufhöhe überschritten werden.
 - o Im Übergangsbereich zur Landschaft im südwestlichen Plangebiet ist die maximale Traufhöhe auf $TH_{MAX} = 12,00$ m und die Firsthöhe auf $FH_{MAX} = 15,00$ m begrenzt. In diesem Bereich dürfen 50% der Baukörperfläche die maximale Traufhöhe um 3,00 m überschreiten.
- Entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung einer baulichen Verdichtung im Kernbereich des Plangebiets und einer Abstufung zum angrenzenden Landschaftsraum im Süd-Westen ist auch die Dichte (GRZ -

Grundflächenzahl / BMZ - Baumassenzahl) differenziert festgesetzt worden.

- GRZ: 0,7 / 0,8
- BMZ: 6,0 / 8,0

11

HUBSCHRAUBER - SONDERLANDEPLATZ

Der überwiegende Teil des Bebauungsplangebietes befindet sich innerhalb des durch das Regierungspräsidium Freiburg am 22. Mai 1995, AZ.: 24/52/5027 festgestellten "beschränkten Bauschutzbereiches" nach § 17 LuftVG des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Zimmern ob Rottweil.

Im Nord-Westen des Bebauungsplangebietes wird eine relativ begrenzte Teilfläche durch den "engeren beschränkten Bauschutzbereich" sowie die seitliche Übergangsfläche überlagert. Die "innere Schutzzone" wird nicht tangiert.

Folgende besondere Bestimmungen der Luftfahrtsbehörde sind in den Textteil und die örtlichen Bauvorschriften aufgenommen worden:

- Industrie- und Gewerbebetriebe, die Immission der Gestalt verursachen, daß mit Sichtbehinderungen für den Flugbetrieb am Hubschrauber-Sonderlandeplatz zu rechnen ist (Kamine o. ä.) dürfen nicht errichtet werden.
- An den baulichen Anlagen kann an bzw. auf diesen eine Hinderniskennzeichnung (Tag- und Nachtkenntzeichnung) erforderlich werden.
- Dachabdeckungen und Außenwände sind so zu gestalten, daß eine Blendung der am Flugverkehr des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes teilnehmenden Luftfahrzeugführer nicht eintreten kann.
- Innerhalb der im Bebauungsplan dargestellten Zone des "engeren beschränkten Bauschutzbereiches" ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörde (Regierungspräsidium Freiburg) für die Errichtung von Bauwerken generell erforderlich.

Innerhalb des "beschränkten Bauschutzbereiches" bedürfen der Zustimmung der Luftfahrbehörde nur die Einrichtung von Sendemasten, Hochspannungsleitungen und ähnliches.

Soweit zur Errichtung von Bauwerken die Zustimmung der Luftfahrbehörde erforderlich ist, können Einzelzustimmungen beantragt werden.

Diese werden erteilt, soweit nicht Belange der Sicherheit des Luftverkehrs oder der öffentlichen Sicherheit und Ordnung entgegen stehen.

12.

FLÄCHENBILANZ

- GELTUNGSBEREICH PLANGEBIET (BRUTTO-BAULAND)	ca. 60,89 ha	100,0 %
- ÖFFENTLICHE VERKEHRSFLÄCHEN	ca. 6,41 ha	10,5 %
o Straßenfläche	ca. 41.219 m ²	
o Geh- / Radwege	ca. 10.845 m ²	
o Öffentliche Parkierung	ca. 1.720 m ²	
o Verkehrsgrün / Vorhalte- flächen Ver- und Entsor- gung	ca. 10.331 m ²	
- ÖFFENTLICHE GRÜN-/FREIFLÄCHEN	ca. 7,00 ha	11,5 %
- RETENTIONSBECKEN	ca. 1,89 ha	3,1 %
- NETTOBAULAND	ca. 45,59 ha	74,9 %

Ausgefertigt:

Zimmern o. R., 29. Oktober 2003




Wolfgang Nessler
Bürgermeister und Geschäftsführer

Erlangen der Rechtskraft:

Mit der öffentlichen Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses trat der **Bebauungsplan „Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Zimmern o. R. – Rottweil“ mit Örtlichen Bauvorschriften**

am **05.11.2003** in Kraft.

Zimmern o. R., 07.11.2003




Wolfgang Nessler
Bürgermeister und Geschäftsführer