

Inhalt:

0.	ANLASS DES ERGÄNZUNGSVERFAHRENS	2
1.	ANLASS, ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG	2
2.	LAGE UND UMFANG DES PLANGEBIETS, GELTUNGSBEREICH	2
3.	ÜBERGEORDNETE PLANAUSSAGEN / PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION	2
3.1	Regionalplan Verband Region Stuttgart	2
3.2	Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan 2010)	2
3.3	Flächen für Bahnbetriebszwecke	3
4.	RAHMENBEDINGUNGEN	3
4.1	Städtebauliche Struktur und Nutzungen	3
4.2	Verkehrliche Erschließung	3
4.3	Altlastensituation	4
4.4	Wasserschutzgebiete/Grundwasserschutz	4
5.	PLANUNGSZIELE UND UMSETZUNGSKONZEPT	4
5.1	Bedarf gewerblicher Flächenentwicklung	4
5.2	Erschließungskonzept und -maßnahmen	4
5.3	Nutzungs- und Bauungskonzept	5
6.	AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	5
6.1	Untersuchungen / Fachgutachten / Stellungnahmen	5
6.2	Verkehrstechnische Untersuchungen	6
6.3	Kanal- und Wasserversorgungsnetz	9
6.4	Geologische und hydrogeologische Rahmenbedingungen	11
6.5	Naturschutzfachliche Einschätzung / Artenschutz	11
6.6	Klima	14
6.7	Lärmschutzkonzept	16
7.	BEGRÜNDUNG DER PLANUNGSRECHTLICHEN FESTSETZUNGEN	19
8.	KENNZEICHNUNG VON FLÄCHEN	19
9.	BEGRÜNDUNG DER ÖRTLICHEN BAUVORSCHRIFTEN	19
10.	VERFAHRENSVERMERKE	19

0. Anlass des Ergänzungsverfahrens

Der vorliegende Bebauungsplan „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ wurde mit den hierzu aufgestellten Örtlichen Bauvorschriften am 11.12.2014 durch den Gemeinderat der Stadt Kornwestheim gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzungen beschlossen.

Die Genehmigung des Bebauungsplans und der Örtlichen Bauvorschriften durch das Regierungspräsidium Stuttgart gemäß § 10 Abs. 2 BauGB erfolgte durch Bescheid mit Schreiben vom 24.03.2015.

Der Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften traten am 14.04.2015 durch öffentliche Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses sowie der Genehmigung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Gegen den Bebauungsplan „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ wurde beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg Antrag auf Normenkontrolle gestellt. Möglichen Mängeln des Aufstellungsverfahrens soll mit einem Ergänzungsverfahren nach § 214 Abs. 4 BauGB begegnet werden.

Diese Begründung stellt die ergänzende Planbegründung vom 01.12.2014 dar. Sie beinhaltet den aktuellen Sachstand einschließlich der Erkenntnisse der ergänzenden gutachterlichen Stellungnahmen.

Der Gemeinderat der Stadt Kornwestheim hat in seiner öffentlichen Sitzung am 29.06.2017 den Einleitungs- und Auslegungsbeschluss für das Ergänzungsverfahren gemäß § 214 Abs. 4 BauGB zum Bebauungsplan „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ gefasst.

1. Anlass, Ziele und Zwecke der Planung

Bei dem Plangebiet handelt es sich um Teilflächen des Containerbahnhofsareals in Kornwestheim, die als ungeordnete Abstellflächen untergenutzt, beziehungsweise brach gefallen waren. Zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung war die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Die Flächen wurden mittlerweile einer baulichen Nutzung zugeführt.

2. Lage und Umfang des Plangebiets, Geltungsbereich

Der Geltungsbereich bleibt unverändert. Die Abgrenzung war und ist geeignet, die vorgesehene Entwicklung zu steuern und die städtebauliche Ordnung dabei zu sichern.

3. Übergeordnete Planaussagen / Planungsrechtliche Situation

3.1 Regionalplan Verband Region Stuttgart

Gegenüber den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans ergeben sich keine Veränderungen.

3.2 Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan 2010)

Im weiterhin gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Kornwestheim ist das Plangebiet als bestehende Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Diese Flächenwidmung ist durch das Eisenbahnbundesamt in Teilen bereits aufgehoben.

Eine Flächennutzungsplananpassung erfolgt im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans. Dieses Verfahren wurde im April 2014 durch den Gemeinderat der Stadt Kornwestheim eingeleitet. Im Vorentwurf des Flächennutzungsplans zur Gesamtfortschreibung mit Stand vom 06.07.2015 ist der Bereich „Containerbahnhof Süd“ als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die frühzeitige Beteiligung mit dem Planvorentwurf nach §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB ist abgeschlossen. Die Stadt Kornwestheim beabsichtigt, den Planentwurf in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik im Juli 2017 zu beraten und durch den Ausschuss billigen zu lassen. Hierauf würde die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB folgen.

Die Bebauungsplanziele stehen der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung des Gemeindegebiets damit weiterhin nicht entgegen, sie formulieren vielmehr die konkrete Umsetzung in der verbindlichen Bauleitplanung.

3.3 Flächen für Bahnbetriebszwecke

Innerhalb des Geltungsbereichs dienen die Flurstücke Nr. 6387/12, 6387/15 und 6387/18 weiterhin Bahnbetriebszwecken und sind nicht freistellungsfähig, da sie eine Entwässerungsleitung aus dem Bereich der DB Netz AG enthalten.

Die Parzellen bahnbetriebsnotwendigen Anlagen bleiben nachrichtlich gekennzeichnet (§ 9 Abs. 6 BauGB).

Mit Freistellungsbescheid vom 16.07.2012 des Eisenbahnbundesamts wurden die Flächen auf den Flurstücken 6387/14, 6387/16, 6387/17 sowie 6387/19 von bahnbetrieblichen Zwecken gemäß § 23 AEG freigestellt. Für die Flurstücke Nr. 6387/11 und 6387/13 ist die Freistellung durch das Eisenbahnbundesamt EBA mit Bescheid vom 28.10.2014 erfolgt.

Diese Flächen werden dauerhaft nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt und auf bzw. in den Flächen befinden sich keine für den Bahnbetrieb notwendigen Eisenbahnbetriebsanlagen mehr.

Voraussetzung hierfür war, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen als öffentliche Straße gewidmet werden und damit ihre Erschließungsfunktion gesichert ist. Dies erfolgte bereits durch Übernahme und Widmung gemäß §§ 10 und 11 des Erschließungsvertrags vom 05.10.2015 zwischen der Stadt Kornwestheim und der Aurelis Asset GmbH, vertreten durch die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Region Mitte.

4. Rahmenbedingungen

4.1 Städtebauliche Struktur und Nutzungen

Das Plangebiet wurde zum Bebauungsplanaufstellungszeitpunkt als ungeordnete Abstellflächen genutzt beziehungsweise war in Teilen Brachfläche. Im Jahr 2015 wurden innerhalb des Geltungsbereichs die Erschließungsanlagen, die öffentlichen Parkplatzflächen und eine Multifunktionshalle mit Frei- und Betriebsflächen gemäß Bebauungsplan erstellt. Von Norden führt ein Rangiergleis östlich an das Plangebiet. Direkt östlich hiervon liegen ein Retentionsbecken sowie ein Kleingartenbereich mit leerstehenden Hütten.

4.2 Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung des Plangebiets erfolgt planmäßig von der B 27a über den westlichen Knoten mit Anbindung an die Erschließungsstraßen ‚Weststrandstraße‘ nach Norden und ‚Am Containerbahnhof‘ nach Osten. Die Straße ‚Am Containerbahnhof‘ (Planstraße A) ist im Geltungsbereich gemäß Planung hergestellt.

4.3 Altlastensituation

Auf Basis ihrer gutachterlichen Bewertung, dass im Plangebiet überwiegend unbelastetes bzw. nur gering belastetes Auffüllmaterial vorhanden ist, wurde von BoSS consult ein Bodenverwertungskonzept mit dem Landratsamt Ludwigsburg abgestimmt und zur Herstellung des Planums für den Bau der Multifunktionshalle umgesetzt.

Im Rahmen der Bebauung sollte nach den Berechnungen von Geoteam Ingenieuren eine Geländemodellierung mit einem Bodenab- und -auftrag in der Größenordnung von rund 23.000 m³ durchgeführt werden. Der Fachbereich Umwelt, Boden und Abfallrecht im Landratsamt Ludwigsburg hat mit Schreiben vom 14.07.2015 dem Bodenverwertungskonzept von BoSS consult zugestimmt, wonach das im Zuge der Erdarbeiten anfallende Aushubmaterial auf der Fläche umgelagert werden kann.

[BoSS Consult GmbH, Stuttgart,

- Bodenverwertungskonzept vom 12.06.2015;

Landratsamt Ludwigsburg, Kreishaus, Fachbereich Umwelt, Boden und Abfallrecht,

- Zustimmung zum Bodenverwertungskonzept, Schreiben vom 14.07.2015]

4.4 Wasserschutzgebiete/Grundwasserschutz

Zum Wasser- und Grundwasserschutz liegen keine neuen Erkenntnisse vor; die Planungsziele und Bebauungsplanfestsetzungen bleiben unverändert.

5. Planungsziele und Umsetzungskonzept

5.1 Bedarf gewerblicher Flächenentwicklung

In der Stadt Kornwestheim besteht weiterhin konstante Nachfrage von Betrieben nach geeigneten Gewerbeflächen. Die Stadt Kornwestheim verfügt weiterhin über wenige verfügbare Gewerbeflächen. Aus den im rechtsgültigen FNP 2010 dargestellten geplanten Gewerbeflächen besteht weiterhin keine kurzfristige Entwicklungsmöglichkeit.

Die Plangebietsfläche stellt aufgrund ihrer Lage im bereits gewerblich genutzten Umfeld, der vorhandenen Erschließung und der Flächenverfügbarkeit ein Flächenpotenzial im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Gegensatz zur Außenentwicklung dar. Die kurzfristige Umsetzung der Baumaßnahme bestätigt den gewerblichen Flächenbedarf.

5.2 Erschließungskonzept und -maßnahmen

Die innere Gebietserschließung wurde neu geordnet und ist hergestellt.

Die Straße ‚Am Containerbahnhof‘ wird am Nordrand des Plangebiets / südlich des bestehenden Logistikzentrums nach Osten bis zum Rangiergleis geführt und endet dort mit einer Wendemöglichkeit.

Der Straßenbau ist einschließlich der Gehwege mit Straßenbeleuchtung und einschließlich des LKW-Stellplatzes entsprechend der Planung vollständig hergestellt. Auch die Markierungsarbeiten sind bereits abgeschlossen. In diesem Zusammenhang wurde südlich des LKW-Stellplatzes im westlichen Bebauungsplangebietsteil eine Lärmschutzwand (gemäß Zulässigkeit im Bebauungsplan) hergestellt und eine Grünfläche angelegt.

Die im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte B 27a / Am Containerbahnhof und B 27a / Rampe B 27a sind in Abstimmung mit der für Planung, Bau, Unterhaltung und Betrieb der B 27a zuständigen Behörde im Regierungspräsidium Stuttgart. Zur Errichtung und Betrieb der notwendigen Signalanlagen und Fahrspurergänzung werden die Planungs- und Ausschreibungsunterlagen erstellt, so dass mit einer Umsetzung im Lauf des Jahres 2018

gerechnet werden kann und die bestehende ungenügende Bestandssituation beseitigt werden kann (vgl. hierzu auch Ziffer 6.2). Mit der Signalisierung des Knotenpunkts B 27a / Am Containerbahnhof wird der bereits im Bestand überlastete Knotenpunkt so weit ertüchtigt, dass zukünftig eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung gewährleistet ist. Der Planfall 2030 berücksichtigt dabei neben der allgemeinen Verkehrszunahme die prognostizierten Verkehre aus allen in der Verkehrsuntersuchung dargestellten Planvorhaben im Einwirkungsbereich des Planbereichs.

5.3 Nutzungs- und Bauungskonzept

Das Plangebiet wird durch die Straße 'Am Containerbahnhof' und die 'Planstraße A', die nach Osten führt und mit der Wendeplatte endet, erschlossen und gleichzeitig geteilt.

Der größere östliche Teilbereich bietet eine flexibel gewerblich nutzbare Fläche.

Das Gelände wurde mit dem Ziel einer Gesamtfläche durch Geländeänderungen auf ein ebenes Höhenniveau eingeebnet (vgl. Bodenverwertungskonzept, BoSS Consult i.V.m. Vermaschungsplan, Geoteam Ingenieure, Ziffer 4.3). Die Höhenlage liegt unterhalb der nördlich liegenden Planstraße A, nach Süden besteht durch Geländeanschüttung eine Geländekante. Die Zufahrt auf die Fläche erfolgt von der Straße Am Containerbahnhof von Westen im nordwestlichen Baugebietsbereich. Der Plangebietsbereich ist mit einer Multifunktionshalle bebaut.

Die Fläche westlich der Straße Am Containerbahnhof ist geteilt: im nördlichen Bereich ist eine gewerbliche Nutzung vorgesehen, wie zum Beispiel die Anlage einer Tankstelle. Der starke Logistik Bezug der im gesamten über das Plangebiet hinausreichende Umfeld ansässigen Unternehmen erfordert weiterhin auch entsprechende Versorgungsinfrastruktur am Standort. Bisher entsteht unter anderem auch aufgrund fehlender Tankmöglichkeiten ein hoher Verkehrsdruck von Schwerlastverkehr in den Stadtbereich nach Kornwestheim und Stammheim.

Der südliche Teilbereich wird durch LKW-Stellplätze ergänzt. Ein entsprechendes Flächenangebot ist im Bereich Containerbahnhof noch nicht vorhanden und soll dem Abstellen des Schwerverkehrs am Fahrbahnrand der Erschließungsstraßen mit entsprechenden Einschränkungen für die Erschließungsqualität im gesamten Containerbahnhofareal entgegenwirken. Das Flächenangebot lässt ein LKW-Stellplatzangebot von bis zu ca. 10 Stellplätzen zu.

Die LKW-Stellplatzfläche und die angrenzend vorgesehene Lärmschutzwand sind bereits realisiert. Die Baugebietsfläche (GI2 im Bebauungsplan) ist noch unbebaut, abgesperrt und damit ungenutzt.

6. Auswirkungen der Planung

6.1 Untersuchungen / Fachgutachten / Stellungnahmen

Zum hier vorliegenden Ergänzungsverfahren wurden Fachgutachten soweit erforderlich überarbeitet und ergänzt. Im Folgenden sind ausschließlich die aktualisierten Fachgutachten aufgeführt:

In der Begründung zur Bebauungsplanaufstellung "Im Bereich Containerbahnhof Süd", Planstand 01.12.2014, (in Kraft getreten am 14.04.2015), die dieser Ergänzungs-begründung als Anlage beiliegt, sind die weiteren bisherigen Untersuchungen und Gutachten dargestellt.

Folgende Stellungnahmen, Untersuchungen und Gutachten liegen zum Ergänzungsverfahren vor:

- 6.1.1 Erschließungssituation / Verkehrsnetz
 - 6.1.1.1 Verkehrstechnische Untersuchung zum ergänzenden Bebauungsplanverfahren „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ in Kornwestheim, 12.05.2017, Karajan-Ingenieure, Stuttgart
- 6.1.2 Kanal und Erschließungsnetz
 - 6.1.2.1 „Erschließung Güterbahnhofsgelände Kornwestheim, Statusbericht, 30.11.2016, ISTW Planungsgesellschaft mbH, Ludwigsburg
- 6.1.3 (nicht belegt)
- 6.1.4 Altlastensituation / Bodenverwertungskonzept
 - 6.1.4.1 Bodenverwertungskonzept „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ in Kornwestheim, 12.06.2015, BoSS Consult GmbH, Stuttgart
 - 6.1.4.2 Stellungnahmen zum Bodenverwertungskonzept von Boss Consult, 14.07.2015, Landratsamt Ludwigsburg, Fachbereich Umwelt, Boden und Abfallrecht
- 6.1.5 Naturschutz / Artenschutz / Umweltprognose
 - 6.1.5.1 „Stand der Maßnahmenumsetzung und Monitoring der CEF-Maßnahmen zum Bebauungsplan „Am Containerbahnhof Süd“ in Kornwestheim, 20.03.2017, Büro aglR angewandte geographie und landschaftsplanung, Rastatt, in Kooperation mit ILN Institut für Landschaftsökologie und Naturschutz, Bühl
 - 6.1.5.2 Umweltbericht und Grünordnungsplan zum ergänzenden Verfahren für den Bebauungsplan „Im Bereich Containerbahnhof Süd“, Kornwestheim, 22.06.2017, Büro aglR angewandte geographie und landschaftsplanung, Rastatt, in Kooperation mit ILN Institut für Landschaftsökologie und Naturschutz, Bühl
- 6.1.6 Klima
 - 6.1.6.1 „Klimagutachten zum Bebauungsplan „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ in Kornwestheim, 07.03.2016, Ökoplana, Mannheim
 - 6.1.6.2 Untersuchung zum Ausmaß der zu erwartenden CO₂-Emissionen, 16.06.2017, ebök Planung und Entwicklung Gesellschaft mbH, Tübingen
- 6.1.7 Schalltechnische Untersuchungen / Lärmschutz
 - 6.1.7.1 Schalltechnische Untersuchungen zum ergänzenden Verfahren zum Bebauungsplan „Im Bereich Containerbahnhof Süd“, Stadt Kornwestheim, 12.05.2017, GSA Ziegelmeyer GmbH, Limburg an der Lahn
 - 6.1.7.2 Messtechnische Untersuchungen zur Ermittlung der Gesamtgeräuschbelastung in Höhe der Wohnbebauung „Ehniweg/Walter-Sigel-Straße in Stuttgart-Stammheim“, 25.02.2015
 - 6.1.7.3 Messtechnische Untersuchungen zur Ermittlung der Gesamtgeräuschbelastung in Höhe der Wohnbebauung „Ehniweg in Stuttgart-Stammheim“, 08.04.2016, GSA Ziegelmeyer GmbH, Limburg an der Lahn
 - 6.1.7.4 Schalltechnische Stellungnahme „Containerbahnhof Süd“, Auswirkungen des geplanten Hallengebäudes auf die Geräuschbelastungssituation der Bebauung Ehniweg; Abschirmende Wirkungen gegenüber Geräuschentwicklungen aus dem Bereich des Umschlagbahnhofs / Reflexionswirkungen Straßenverkehr B 27a, Mai 2017, GSA Ziegelmeyer GmbH, Limburg an der Lahn

6.2 Verkehrstechnische Untersuchungen

- 6.2.1 Das Büro Karajan Ingenieure, Stuttgart, hat zum ergänzenden Bebauungsplanverfahren die verkehrstechnische Untersuchung den aktuellen Rahmenbedingungen angepasst, die

Bestandsbelastung erneut erhoben (Analyse 2016) und die Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 fortgeschrieben. Um eine abgesicherte Lösung über die geplante Entwicklung hinaus zu erreichen, wurde die Verkehrsuntersuchung insgesamt für das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben.

Die zu erwartenden Verkehrsmengen nach Realisierung des Bebauungsplans „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ wurden unter Berücksichtigung der zum jetzigen Zeitpunkt bekannten Nutzungsänderungen abgeschätzt. Aus der Überlagerung mit den Bestandsbelastungen 2016 wurde die maßgebende Prognosebelastung 2030 während der werktäglichen Abendspitzenstunde abgeleitet.

Mit Ansatz der Prognosebelastung erfolgte die Berechnung der Leistungsfähigkeit der Anschlussknotenpunkte Am Containerbahnhof / Westrandstraße und B 27a / Am Containerbahnhof. Die ermittelten Verkehrsqualitäten wurden im Bestand und im Planfall beschrieben und dargestellt.

Im Gutachten ist dargestellt, dass die Anbindung der Straße Am Containerbahnhof an die übergeordnete B 27a bereits mit den Verkehrsbelastungen Bestand 2016 rechnerisch an der Grenze der Leistungsfähigkeit ist bzw. diese für einzelne Ströme überschritten hat. Kapazitätsreserven zur Abwicklung der zusätzlichen Verkehrsmengen des Planfalls sind nach der gutachterlichen Bewertung nicht vorhanden. Das Bebauungsplangebiet „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ beziehungsweise die gebaute Multifunktionshalle ist danach nicht Auslöser der ermittelten Qualitätsstufe „F“. Im Gutachten wird festgestellt, dass bereits für den Bestand 2016 auch ohne den Bebauungsplan „Im Containerbahnhof Süd“ an den Knotenpunkten B 27a / Am Containerbahnhof und B 27a / B 27a Rampe Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit zu entwickeln sind.

Mit einer Signalanlage am Knotenpunkt B 27a / Am Containerbahnhof und den dargestellten baulichen Maßnahmen ließen nach einer ersten Prüfung auch die Verkehrsbelastungen des Planfalls mit einer mindestens befriedigenden Verkehrsqualität abwickeln. Mit einem mittleren Auslastungsgrad der Signalanlage des Knotenpunkts B 27a / Am Containerbahnhof von 57% (bestehende Fahrstreifenaufteilung) stehen auch für verkehrintensivere Nutzungen des Bebauungsplangebiets „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ ausreichende Kapazitäten zur Verfügung.

Durch die verkehrstechnische Untersuchung zeigt sich, dass die unmittelbare Erschließung des Bebauungsplangebiets über die Westrandstraße und die Straße Am Containerbahnhof ohne weitere Maßnahmen mit guter Verkehrsqualität möglich ist. Für eventuelle zusätzliche Entwicklungen stehen am Knotenpunkt Am Containerbahnhof / Westrandstraße noch ausreichende Kapazitäten zur Verfügung. Auch verkehrintensivere Nutzungen als die im Gutachten angenommene Logistikknutzung könnten danach angesiedelt werden.

Bei der Abfahrt des Quellverkehrs in Richtung B 27a ist aufgrund der beschriebenen Leistungsfähigkeitsprobleme am Knotenpunkt B 27a / Am Containerbahnhof ohne den vorgeschlagenen Änderungen mit sehr hohen Wartezeiten zu rechnen.

Die Gutachter schlagen, auch im Hinblick auf eventuell geplante zusätzliche Nutzungserweiterungen im Gebiet rund um den Containerbahnhof, in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger leistungssteigernde Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität vor, um die bisher bereits bestehende ungenügende Verkehrssituation an den Knotenpunkten der B 27a zu beseitigen. Die Gutachter ermitteln, dass sowohl die Anbindung der Straße Am Containerbahnhof an die übergeordnete B 27a wie auch der Rampe B 27a an die B 27a mit den Verkehrsbelastungen Bestand 2016 rechnerisch an der

Grenze der Leistungsfähigkeit ist bzw. diese für einzelne Ströme bereits überschritten ist. Zur leistungsfähigen Abwicklung der prognostizierten Verkehrsbelastung ist danach der Knotenpunkt B 27a / Rampe B 27a ebenfalls zu signalisieren, wobei ein zusätzlicher Fahrstreifen in Richtung Möglingen anzuordnen ist.

Die aufgezeigten Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit werden durch den Baulastträger derzeit geplant und umgesetzt. Das Regierungspräsidium Stuttgart als Vertreter der Bundesrepublik Deutschland, dem Straßenbaulastträger der Straße B 27 a, beabsichtigt die bestehenden Mängel der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts B27a / Rampe B 27a durch die in dem Verkehrsgutachten des Büros Karajan vorgeschlagenen Maßnahmen auf eigene Kosten zu beseitigen. Die Umsetzung der Maßnahmen soll möglichst zeitnah erfolgen. Entsprechende Planungsschritte sind eingeleitet beziehungsweise bereits durchgeführt.

Das Ergänzungsgutachten zeigt im Ergebnis auf, dass die im Aufstellungsverfahren mit Stand 01.12.2014 aufgezeigten Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts B 27a / Am Containerbahnhof durch eine Signalanlage sowie des Knotenpunkts B 27a / Rampe B 27a durch eine Signalanlage mit zusätzlichem Fahrstreifen auch im Prognosefall mit der Fortschreibung auf das Prognosejahr 2030 ausreichende Wirkung entfalten und in den Knotenpunkten jeweils eine befriedigende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C) im Planfall 2030 erreicht werden kann. Auch für verkehrintensivere Nutzungen des Bebauungsplangebiets „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ stehen gemäß Gutachten ausreichende Kapazitäten zur Verfügung.

Mit der Signalisierung des Knotenpunkts B 27a / Am Containerbahnhof kann der bereits im Bestand überlastete Knotenpunkt also so weit ertüchtigt werden, dass zukünftig eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung gewährleistet ist. Die Berechnungen der verkehrstechnischen Untersuchungen (Karajan, Mai 2017) zeigen, dass mit der bestehenden Spuraufteilung und der Signalisierung im Festzeitprogramm (Umlaufzeit 80s) im Planfall 2030, unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme sowie der prognostizierten Verkehre aus allen in der Verkehrsuntersuchung dargestellten Planvorhaben, eine befriedigende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C) erreicht wird.

Mit der Signalisierung und einem zusätzlichen Fahrstreifen am Knotenpunkt B 27a / Rampe B 27a kann auch dieser bereits im Bestand überlastete Knotenpunkt so weit ertüchtigt werden, dass zukünftig eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung gewährleistet ist. Das Gutachten kommt auch hier zum Ergebnis, dass im Planfall eine befriedigende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C) erreicht wird.

Es erfolgt zudem im Gutachten der Nachweis, dass die zukünftig zusätzlichen Verkehre aus Flächenentwicklungen im räumlichen Umfeld mit Einfluss auf die betroffenen Verkehrsnetzelemente bewältigt werden können. Berücksichtigung finden hierbei eine Nachnutzung des ehemaligen Containerumschlags und die Umsetzung der Flächen der Bebauungspläne „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ und „Sigelstraße“ als gewerbliche Flächenentwicklungen sowie eine Konversion/Erweiterung des Salamander-Areals mit einer Wohnbauentwicklung und Einzelhandel für die Nahversorgung.

Zum Nachweis der Leistungsfähigkeit wurden im Gutachten die Verkehrsbelastungen des Planfalls durch Überlagerung der induzierten Verkehrsmengen aus den genannten Entwicklungen mit den Verkehrsbelastungen des Bestands ermittelt. In einem Maximalansatz wurden hierbei die Verkehrsmengen während der Spitzenstunden abends des induzierten Verkehrs mit den Verkehrsmengen der erhobenen Spitzenstunde überlagert.

- 6.2.2 Auf der Grundlage der erhobenen Verkehrsbelastungen (Erfassung der Querschnittsbelastung über mehrere Tage mit einer automatischen Dauerzählung im Dezember 2016 und April 2017) wurde der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) für den Fall vor der Bebauung des Plangebiets (Fall 1) und für den Fall nach vollständiger Bebauung (Fall 2) mit entsprechenden Hochrechnungsfaktoren ermittelt.

Da das Plangebiet schon vollständig bebaut wurde, mussten für Fall 1 die erhobenen Bestandsbelastungen der Zählungen 2016 und 2017 durch den Gutachter um diejenigen Verkehrsbelastungen verringert werden, die durch die neue Bebauung der Multifunktionshalle hervorgerufen werden. Zusätzlich wurden die LKW-Bewegungen des Parkplatzes im westlichen Bereich des Bebauungsplangebiets (10 Stellplätze) unter Verwendung der Parkplatzlärmstudie (PLS, Bayerisches Landesamt für Umwelt, 6. überarbeitete Auflage, August 2007) von der Bestandsbelastung abgezogen, da diese in der erhobenen Bestandsbelastung schon enthalten sind.

Für den Fall 2 mit vollständiger Bebauung des Plangebiets wurden die Fahrbewegungen des Parkplatzes und die Fahrbewegungen des Bebauungsplangebiets zu dem Fall ohne Bebauung des Plangebiets (Fall 1) hinzugerechnet. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen des neu entstehenden Gewerbegebiets wurde mit Programmhilfe abgeschätzt, die empirisch ermittelte Richtwerte des Verkehrsaufkommens verwendet.

Die Verkehrsbelastungen der Untersuchungsfälle 1 und 2 sind Grundlage der ergänzenden schalltechnischen Untersuchungen (vgl. Ziffer 6.7).

[Karajan-Ingenieure, Stuttgart, Verkehrstechnische Untersuchung zum ergänzenden Bebauungsplanverfahren „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ in Kornwestheim, 12.05.2017]

6.3 Kanal- und Wasserversorgungsnetz

Die ISTW Planungsgesellschaft mbH führte für die zukünftige Ver- und Entsorgung des Untersuchungsbereichs und weiterer Entwicklungsflächen im Umfeld eine hydraulische Überrechnung des Kanal- und Wasserversorgungsnetzes sowie eine Ermittlung des notwendigen Rückhaltevolumens für verschiedenen Zustände durch und erstellte eine Konzeption zur Umsetzung.

6.3.1 Stadttechnische/infrastrukturelle Erschließung

Die überwiegenden Flächen des betrachteten Untersuchungsbereichs waren bisher an das bestehende Rückhaltebecken angeschlossen. Das Becken wurde über zwei Zuläufe gespeist und nimmt den Niederschlagsabfluss sowie einen Teil des Mischwasserabflusses auf.

Die Neuordnung der Kanalisation und Wasserversorgung erfolgte nun im Rahmen der neu geplanten Erschließungsanlagen. Das anfallende Niederschlagswasser wird weiter überwiegend über das bestehende RRB geleitet und gedrosselt an das Stuttgarter Kanalnetz abgegeben. Das Schmutzwasser wird in der Kornwestheimer Straße an das Stuttgart Kanalnetz angebunden.

Ein Vorfluter ist in unmittelbarer Nähe nicht vorhanden, daher erfolgt weiterhin die Einleitung in das Mischwassernetz der Stadt Stuttgart.

[ISTW Planungsgesellschaft mbH, Ludwigsburg, Erschließung Güterbahnhofgelände in Kornwestheim, Vorentwurf Dezember 2012 / Vorplanung, letzter Stand 02.04.2014]

In einem Statusbericht vom 30.11.2016 teilt die ISTW Planungsgesellschaft mit, dass die Bauarbeiten für die Erschließungsmaßnahme im Geltungsbereich des Bebauungsplans "Im Bereich Containerbahnhof Süd" weitestgehend abgeschlossen sind. Lediglich noch kleinere Restarbeiten im Zusammenhang mit dem Rückbau der ehemaligen Umfahrung des Ausziehgleises und geringfügige Nacharbeiten an den Grünflächen stehen noch aus. Die Abnahme der Gesamtmaßnahme erfolgte am 29.11.2016.

6.3.2 Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen im Bereich des Geltungsbereichs umgesetzt:

Entwässerung:

In der Planstraße A wurde ein Schmutzwasserkanal für die Hausanschlüsse der angrenzenden Grundstücke sowie ein Straßenentwässerungskanal verlegt. Die vorhandenen Schmutzwasserleitungen angrenzender Flächen sind mit angeschlossen.

Für die beiden Kanäle wurde in geschlossener Bauweise eine Gleisquerung unter dem Ausziehgleis zur Ableitung der anfallenden Wassermengen in Richtung Osten hergestellt. Der Straßenentwässerungskanal wird dem Regenrückhaltebecken östlich des Ausziehgleises zugeleitet, das Schmutzwasser wird zur Kornwestheimer Straße abgeleitet.

Die Oberflächenentwässerung des Geländes der neu hergestellten Multifunktionshalle sowie die Regenwasserableitung aus dem Bereich "Intermodal" erfolgt über den bestehenden Regenwasserkanal, welcher unverändert geblieben ist und unter der neuen Multifunktionshalle verläuft.

Versorgung Gas, Wasser, Strom, Telekommunikation:

Für das Plangebiet ist die Erschließung aller Medien abgeschlossen.

Für die Versorgung des Erschließungsgebietes mit Gas- und Wasser wurden in der Westrandstraße im Norden neue Anschlusspunkte geschaffen. Die Stromversorgung und die Anbindung für die Telekommunikation des Gebiets erfolgt aus südlicher Richtung. Hier wurden die notwendigen Abzweige an den vorhandenen Versorgungsleitungen geschaffen und die neuen Leitungstrassen im Gehwegbereich hergestellt.

Eine Gleisquerung dieser Versorgungsmedien nach Osten wurde ebenfalls in geschlossener Bauweise bereits hergestellt.

Maßnahmen im Zusammenhang, jedoch außerhalb des Geltungsbereichs

Das neue Drosselbauwerk am Regenrückhaltebecken ist versetzt, der Lückenschluss der Drosselleitung erfolgt dann in das Netz der Stadtentwässerung Stuttgart.

[ISTW Planungsgesellschaft mbH, Ludwigsburg, Erschließung Güterbahnhofgelände in Kornwestheim, Statusbericht, 30.11.2016]

Die Erschließung stellt sich in dargestellter Komplexität dar, da für die bisher überwiegend als Bahnflächen gewidmeten Flächen erstmalig eine öffentliche Erschließung hergestellt wird. Die Erschließung umfasst neben den öffentlichen Straßen- und Wegeflächen auch die notwendigen öffentlichen Entwässerungsanlagen, die Schmutzwasserableitung und die Grundstücksentwässerung nebst einem Grundstücksanschluss.

Hierzu schlossen die Stadt Kornwestheim und die Aurelis Asset GmbH, vertreten durch die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Region Mitte, einen Erschließungsvertrag mit Datum vom 05.10.2015. Hierin überträgt die Stadt Kornwestheim der Aurelis die Erschließung des Bebauungsplangebiets gemäß vereinbarten Umfangs einschließlich der Erstellung des

öffentlichen Kanalnetzes. Die Stadt übernimmt nach abgeschlossener Realisierung die gemäß des Vertrags hergestellten Erschließungsanlagen.

6.4 Geologische und hydrogeologische Rahmenbedingungen

Zu den Baugrundbedingungen, der Grundwassersituation sowie der Versickerungsfähigkeit des Bodens liegen zum Ergänzungsverfahren keine neuen Erkenntnisse vor.

6.5 Naturschutzfachliche Einschätzung / Artenschutz

Für das Plangebiet wurden durch das Büro agIR angewandte geographie und landschaftsplanung, Rastatt, in Kooperation mit ILN Institut für Landschaftsökologie und Naturschutz, Bühl, umfangreiche Untersuchungen durchgeführt:

Gegenüber dem Aufstellungsverfahren liegt nun ein Bericht zum Monitoring vor.

- 6.5.1 Um den artenschutzrechtlichen Vorgaben bezüglich der im Gebiet nachgewiesenen Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie, der Zauneidechse, zu genügen, wurden im Jahr 2014 funktionserhaltende vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen, Continuous Ecological Functionality Measures) umgesetzt.

Zur Beurteilung des Erfolgs dieser Maßnahmen und um bei ungünstiger Entwicklung der Flächen eingreifen zu können, ist für die Folgejahre (2015 und 2016) ein Monitoring dieser CEF-Flächen vorgesehen. Hierbei werden die Maßnahmeflächen zweimal jährlich begangen und nach Zauneidechsen abgesucht. Zudem wird der Zustand der Flächen hinsichtlich ihrer Eignung als Eidechsenhabitat bewertet.

Der Bericht stellt die Ergebnisse dieses Monitorings für das Jahr 2016/2017 dar.

Im Jahr 2016 wurden zwei Begehungen zum Monitoring der CEF-Flächen im Bereich Containerbahnhof Kornwestheim durchgeführt. Hierbei wurde der Zustand der Flächen begutachtet und der Zustand der Zauneidechsenpopulation auf den Maßnahmeflächen untersucht.

Insbesondere die CEF-Flächen im Bereich des ehemaligen Asphalt-Wegs (Fläche M1 und südwestlicher Bereich von Fläche M4) sind in einem sehr guten Entwicklungszustand und bieten Eidechsen ebenso wie vielen Insekten gute Lebensraumbedingungen. Hier wurden sechs von 11 nachgewiesenen Zauneidechsen beobachtet.

Auf Fläche M4/M5 sind weiterhin Pflegemaßnahmen nötig, damit sie sich deren Eignung als Eidechsenhabitat verbessert. Die Maßnahmenvorschläge sind im Bericht genannt.

Bei der Begehung 2016 wurde eine juvenile (diesjährige) Zauneidechse nachgewiesen, dies deutet darauf hin, dass die Zauneidechsenpopulation auf den Flächen in einem guten Zustand ist und sich erfolgreich reproduziert.

Die Ausgleichsmaßnahmen M1 bis M7 wurden bis März 2017 vollständig ausgeführt.

[Kooperation agIR/ILN, Rastatt, Stand der Maßnahmen und Monitoring der CEF-Maßnahmen zum Bebauungsplan "Am Containerbahnhof Süd" in Kornwestheim, 20.03.2017]

6.5.2 Umweltbericht

Der Umweltbericht und Grünordnungsplan mit Stand vom 15.08.2014 wird durch eine Ergänzungsfassung mit Stand vom 12.06.2017 aktualisiert. Aus den ergänzenden Fachgutachten wurden die Erkenntnisse sowohl in die Bestandsdarstellung eingearbeitet wie auch zur Bewertung der Auswirkungen durch die Planung herangezogen.

Die Bestandsbewertung zum Umweltbericht, die sich auf die Erhebung von Vegetation und Fauna des Büro ILN aus den Jahren 2012 und 2013 bezieht, wurde im Mai 2017 nochmals auf Aktualität überprüft. Innerhalb der Bauflächen finden sich keine artenschutzrechtlich relevanten Tierarten mehr, die Vorkommen wurden auf die dafür vorgesehenen Ausgleichsflächen / CEF-Flächen umgesiedelt. Änderungen bzgl. der Bewertung, auch unter Berücksichtigung der Prognosen zum Bau, ergeben sich nicht.

Für die Ausgangslage bleiben gemäß Allgemeinverständlicher Zusammenfassung die Bedeutung der Schutzgüter für den Naturhaushalt mit 'sehr gering' bis 'mittelwertig' eingestuft. Die Eingriffe bedürfen weiterhin der Minderung und des Ausgleichs in damals festgesetztem Umfang. Hieraus ergibt sich keine Änderung.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden gemäß Umweltbericht wie folgt beschrieben:

- In Bezug auf die Böden erfolgen Eingriffe überwiegend in stark beeinträchtigte Böden der Ortslagen durch Versiegelung und Beanspruchung sowie in schon versiegelte oder teilversiegelte Böden. Ausgleichsmaßnahmen wie Entsiegelungen werden festgesetzt, ein Bodenverwertungskonzept wird empfohlen (und wurde umgesetzt; vgl. Ziffer 4.3 dieser Begründung). Die Auswirkungen werden aufgrund der hohen Vorbelastung als gering bis mittel eingestuft.
- Veränderungen beim Schutzgut Wasser resultieren aus der zusätzlichen Bodenversiegelung. Das Oberflächenwasser des versiegelten Gesamtgebiets (mit Ausnahme der Dachwässer) wird über ein Kanalnetz in ein Rückhalte/Versickerungsbecken überführt, so dass der anfallende Oberflächenabfluss verzögert wird. Die Dachflächenwässer sind unter Auflagen zu versickern. Die Auswirkungen werden insgesamt als gering bewertet.
- Die Hauptauswirkung beim Schutzgut Flora/Fauna besteht – wie bei den anderen Schutzgütern – in der Bebauung bzw. Versiegelung der Flächen. Aufgrund der angedachten gewerblich-industriellen Nutzung ist auf der Fläche mit einem hohen Versiegelungsgrad von ca. 80 % zu rechnen. Von der Versiegelung betroffen sind überwiegend „Gestrüpp/ Gebüsche mittlerer Standorte“ und „Ruderalvegetation“. Durch Versiegelung und Überbauung gehen Lebensräume (für Vögel, Reptilien und Wildbienen) verloren, welche durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden müssen.
- Im Hinblick auf die streng geschützte Art Zauneidechse sowie auf nach Vogelschutzrichtlinie geschützte europäische Vogelarten wurden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen notwendig (diese wurden zwischenzeitlich erfolgreich umgesetzt; vgl. Ziffer 6.5.1 dieser Begründung). Die Auswirkungen werden als gering bis mittel eingestuft.
- Das Gebiet erfährt durch die geplante Bebauung eine Veränderung des Landschaftsbilds, in der Form, dass im Nahbereich die möglichen neuen hohen Gebäude prägend in Erscheinung treten. Aufgrund der derzeit schon vorhandenen hohen Bebauung im Hintergrund, der schon industriell und verkehrstechnisch geprägten Umgebung und der Lage wird dies allerdings stark abgeschwächt. Die Auswirkungen werden als gering eingestuft.
- Beim Schutzgut Klima ergibt sich durch die angestrebte Bebauung eine geringfügige Reduktion eines Kaltluftvolumenstromes gegenüber dem Ist-Zustand. Vermehrte Luftschadstoffakkumulationen entlang der Hauptverkehrsachse sind in nicht erheblichen Maße zu erwarten. Die Belüftung der Ortslage Stammheim und der Bebauung Kornwestheim bleibt in ausreichendem Maße gewährleistet (vgl. Ziffer 6.6.1 dieser Begründung). Treibhausgase entstehen durch das Vorhaben in einem für Logistikbetriebe/ Lagerhaltung geringen Umfang (vgl. Ziffer 6.5.4 dieser Begründung). Die Auswirkungen werden insgesamt als gering eingestuft.
- Beim Schutzgut Mensch sind bei den Auswirkungen Erholung, Lärmbelastung und klimatische Faktoren (letztere sind schon unter Klima behandelt) zu berücksichtigen. Erhebliche Auswirkungen auf die Erholungsnutzung sind nicht zu erwarten. Für eine

Begrenzung der Lärmbelastung aus dem Vorhabensbereich ist eine Lärmkontingentierung, ausreichend, weitere Maßnahmen sind nicht zwingend erforderlich, jedoch mit dem Bau einer Lärmschutzwand südlich des LKW-Stellplatzes im westlichen Bebauungsplangebietsteil gemäß Zulässigkeit im Bebauungsplan erfolgt. Die Auswirkungen beim Schutzgut Mensch werden insgesamt als gering bis mittel eingestuft.

Da die Eingriffe mit Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Landschaftsbild / Erholung, Boden (nur Teilfunktionen), Klima / Luft und Wasser, die durch den Bebauungsplan zulässig werden, mit den vorgesehenen Maßnahmen auf Gemarkung Kornwestheim nicht vollständig ausgeglichen werden können, wird das verbliebene Defizit durch die zugeordnete Ausgleichsmaßnahme auf der Gemarkung Markgröningen „unterer Wannenberg“ vollständig abgedeckt. Weiterhin sind vorgezogene Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) zur Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes notwendig, diese wurden schon umgesetzt.

In der verbalen Eingriffs- / Ausgleichsbilanz wird unter Ziffer B 7.4 daher das Fazit getroffen, dass die durch den Bebauungsplan verursachten Eingriffe in die Schutzgüter durch die festgesetzten planinternen und planexternen Maßnahmen im Rahmen der Grünordnung ausgeglichen werden können. Das Landschaftsbild wird mit den planinternen Maßnahmen vollständig wiederhergestellt.

Hinsichtlich der Betroffenheit von streng geschützten Arten wird mit den vorgezogenen Maßnahmen weiterhin sichergestellt, dass beim Vollzug des Bebauungsplans keine Eingriffe mehr stattfinden konnten.

[Kooperation agLR/ILN, Rastatt, Umweltbericht und Grünordnungsplan zum ergänzenden Verfahren für den Bebauungsplan „Im Bereich Containerbahnhof Süd“, Kornwestheim, 22.06.2017]

Die grünordnerischen Festsetzungen der Bebauungsplanfassung vom 01.12.2014 sind damit weiterhin sachgerecht und ausreichend. Hieraus ergeben sich keine Änderungen.

6.5.3 Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen

Gemäß dem Ergebnis der faunistischen und floristischen Untersuchungen sind CEF-Maßnahmen zum Schutz der gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Zauneidechse sowie zum Schutz der im Gebiet brütenden europäischen Vogelarten der Vogelschutzrichtlinie als auch zum Schutz der besonders geschützten Wildbienenarten notwendig und umgesetzt. Zudem dienen die Maßnahmen dem Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die Maßnahmen M1 und M2 sind innerhalb des Geltungsbereichs als Teilflächen der Flst.-Nr. 6387/14, 6387/15, 6387/16 und durch Festsetzung gesichert. Die Maßnahmen M3 bis M6 sind im räumlichen Umfeld des Geltungsbereichs, Teilflächen der Flst.-Nr. 6387/20, 6376/13 und 7686, Gemarkung Kornwestheim.

Die Maßnahmen M1 bis M6 sind im Rahmen des Erschließungsvertrags vom 05.10.2015 zwischen der Stadt Kornwestheim und der Aurelis Asset GmbH, vertreten durch die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Region Mitte zur Umsetzung nach Art und Umfang der Erforderlichkeit gemäß Grünordnungsplan/Umweltbericht gesichert.

Im Erschließungsvertrag verpflichtet sich Aurelis die natur- und artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf den Maßnahmenflächen M1 bis M7 unter ökologischer Baubegleitung auf eigene Kosten durchzuführen. Dies ist gemäß obigem Bericht bereits erfolgt. Der Erschließungsvertrag regelt zudem die Erhaltung und Pflege über

25 Jahre und Entwicklungsphase sowie das festgelegte Monitoring der Maßnahmenflächen.

Für die Maßnahmenflächen 1, 4 und 5 übernimmt die Stadt die dauerhafte Erhaltung und Pflege; hierzu zahlt die Aurelis der Stadt einen vereinbarten Ablösebetrag. Die dauerhafte Erhaltung und Pflege der Maßnahmenflächen 2, 3 und 6 verbleibt bei der Aurelis.

Die Maßnahmenflächen 1 bis 6 sollen auch zukünftig im Eigentum von Aurelis oder im Eigentum ihrer Rechtsnachfolger bleiben. Die Möglichkeit des Zutritts der Stadt Kornwestheim zur Erhaltung und Pflege der Maßnahmenflächen wird daher durch Bewilligung einer persönlichen Dienstbarkeit für die betroffenen Grundstücke dinglich gesichert.

Die Maßnahmenfläche M7 liegt auf der Gemarkung Markgröningen Flurstück-Nr. 1421 im Eigentum der Stadt Markgröningen. Mit der Stadt Markgröningen wurde ein Gestattungsvertrag vom 29.08.2014 zur Sicherung des Zugriffs auf die Maßnahmenfläche abgeschlossen. Die Stadt Markgröningen gestattet hierin Aurelis, die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, Sanierung von Trockenmauern inklusive Treppenaufgang, auf dem gemeindlichen Grundstück Flurstück-Nr. 1421 durchzuführen. Die dauerhafte Erhaltung inklusive Unterhaltung übernimmt die Stadt Markgröningen. Die Kosten hierfür sind über den vereinbarten Ablösebetrag durch Aurelis an die Stadt beglichen.

6.6 Klima

6.6.1 Für das Plangebiet liegt gegenüber dem Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan nun ein überarbeitetes und ergänztes 'Klimagutachten zum Bebauungsplan "Im Bereich Containerbahnhof Süd" in Kornwestheim' (07.03.2016) durch das Büro ÖKOPLANA vor. Gegenüber dem früheren Stand wurden die Modellrechnungen im Ergänzungsgutachten auf Grundlage der getroffenen Bebauungsplanfestsetzungen durchgeführt. Damit bilden die Ergebnisaussagen des Gutachtens, die durch den Bebauungsplan tatsächlich realisierbaren Bebauungszustand in Höhe und überbaubarer Grundstücksfläche ab.

Die Aurelis Asset GmbH / Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG beauftragte hierzu ÖKOPLANA, das bisherige Klimagutachten zu überarbeiten und dem aktuellen Stand der Bebauungsplanfestsetzungen anzupassen. Die Modellrechnungen zu den strömungsdynamischen und thermischen Umgebungsbedingungen wurden entsprechend neu durchgeführt und bilden somit den aktuellen Planstand ab.

Im Gutachten wurden mit Hilfe einer Analyse der ortsspezifischen klimaökologischen Funktionsabläufe sowie meso-/mikroskaligen Modellrechnungen die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen im Planbereich auf die angrenzenden Siedlungsflächen von Kornwestheim und Stammheim untersucht und bewertet.

Um die Empfindlichkeit der Strömungsleitbahn zwischen Porschehalle und B27a gegenüber den geplanten baulichen Veränderungen bewerten zu können, wurden auf Grundlage der vorhandenen Messdaten numerische Strömungssimulationen durchgeführt.

Kaltluftsimulationen mit dem Modell KLAM_21 des DEUTSCHEN WETTERDIENSTES belegen, dass in der 1. Nachthälfte die Fließgeschwindigkeit der Kaltluft vor allem im unmittelbaren Nahbereich der geplanten Bauwerke nachlässt. Die aus Westnordwesten zuströmende Kaltluft wird vor den Bauwerken aufgestaut, wodurch in Luv-Lage bis zur Westrandstraße die Strömungsgeschwindigkeit um ca. 0.2 m/s abnimmt. Auch in Lee-Lage sind Windgeschwindigkeitsreduktionen zu bestimmen (0.1 – 0.2 m/s), die jedoch weitgehend auf die Zone bis zur Sigelstraße begrenzt bleiben. Eine weitreichend großflächige Einschränkung der kaltluftbedingten Belüftung im Stadtgebiet von Kornwestheim tritt

nicht ein. Auch der nordöstliche Siedlungsrand von Stammheim wird bezüglich der Kaltluftfließgeschwindigkeit kaum beeinflusst. Hier bildet die Trasse der B27a eine Zäsur. In der 2. Nachthälfte geht der planungsbedingte Einfluss auf die Fließgeschwindigkeit der bodennahen Kaltluftbewegungen zurück, da mit zunehmender Kaltluftmächtigkeit die Anfälligkeit der Lokalströmung gegenüber Strömungshindernissen abnimmt. Der nach Südosten abfließende Kaltluftvolumenstrom zwischen Porschehalle und dem nordöstlichen Siedlungsrand von Stammheim nimmt durch die vorgesehene Bebauung „Multifunktionshalle“ in der 1. Nachthälfte um ca. $110 \text{ m}^3/\text{m}^2 \cdot \text{s}$ ab. Gegenüber dem Ist-Zustand ergibt sich somit eine Reduktion des Kaltluftvolumenstroms (Ist-Zustand: $2.280 \text{ m}^3/\text{m}^2 \cdot \text{s}$) um ca. 4.8%. In der 2. Nachthälfte ergeben sich vergleichbare Ergebnisse. Die Kaltluftvolumenstromdichte nimmt um ca. 4.3% ab.

Zieht man als klimatische Bewertungsgrundlage die VDI-Richtlinie 3787, Blatt 5 (2003) „Lokale Kaltluft“ heran, so ist diese Abschwächung als „geringe klimatische Auswirkung“ zu bewerten. Erst ab einer Verringerung der Abflussvolumina von mehr als 10% gegenüber dem Ist-Zustand sind die klimatischen Folgeerscheinungen als „gravierend“ mit nachteiligen bioklimatischen Folgen im Kaltluftzielgebiet zu bewerten.

Auch tagsüber ist durch die geplante Bebauung keine klimaökologisch relevante Abschwächung der Be- und Durchlüftungsverhältnisse in Stammheim und Kornwestheim zu befürchten. Die gebäudebedingten Lee- und Luv-Effekte bleiben im Wesentlichen auf die Baufelder selbst begrenzt.

Die Modellrechnungen zu den thermischen Umgebungsbedingungen verdeutlichen, dass die geplante Bebauung auf den Baufeldern 2, 7 und 8 (Geltungsbereiche der Bebauungspläne „Im Bereich Containerbahnhof Süd“ und „Im Bereich Sigelstraße“) auch keine auffallenden thermischen Zusatzbelastungen im benachbarten Stammheim bewirken.

Die von der geplanten Bebauung ausgehende „Warmluftfahne“ bleibt bei Winden aus nördlichen Richtungssektoren auf die Bereiche nördlich der B27a begrenzt. Bei vorherrschenden Winden aus westlichen Richtungen wird deutlich, dass durch die zusätzlich bebauten/versiegelten Flächen örtlich thermisch wirksames Ausgleichspotenzial verloren geht. Nicht nur in den Planungsgebieten selbst, sondern auch in den Gewerbeflächen „Lechler Chemie“ und den Gewerbegebieten östlich der Porschehalle wird die Intensität der nächtlichen Abkühlung weiter reduziert (ca. $+1.0^\circ\text{C}$). Kommt es während der Nachtstunden zu großwetterlagenbedingten Windrichtungswechseln zu vermehrt südwestlichen oder nördlichen Richtungen, wird diese Warmluft auch in Richtung Wohnbebauung Kornwestheim (Bolzstraße / Stammheimer Straße) oder Stammheim transportiert. Um diese thermischen Negativeffekte zu minimieren sind in den Planungsgebieten thermisch wirksame Ausgleichsmaßnahmen zu realisieren, die im Bebauungsplan bereits angeführt werden.

So sind die angedachten Baumpflanzungen entlang der Erschließungsstraße und im Bereich der Parkierungsflächen zu realisieren, um über deren Schattenwürfe die Aufheizung befestigter Flächen zu reduzieren. Bei Pflanzung großkroniger Laubbäume (Kronendurchmesser des ausgewachsenen Baums mind. 5 m) sollte ca. ein Laubbaum je 5 Stellplätze vorgesehen werden.

[ÖKOPLANA, Mannheim, Klimagutachten zum Bebauungsplan 'Im Bereich Güterbahnhof Süd' in Kornwestheim, 07.03.2016]

Die aus klimatischer Sicht geforderten Baumpflanzungen sind im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt und damit gesichert.

6.6.2 Ausmaß der zu erwartenden Kohlendioxidemissionen (CO₂)

Im Rahmen der Stellungnahme wurden die Kohlendioxidemissionen aus Verkehr und Gebäudebetrieb prognostiziert. Die durch das Vorhaben ausgelösten Verkehrsbewegungen führen zu einem Emissionsanteil von ca. 38% der Gesamtemissionen aus der Maßnahme. Die CO₂-Bilanz kann insbesondere über den Gebäudestandard zum Verbrauch an Wärme und Strom beeinflusst werden. Mit dem Einsatz marktgängiger Effizienztechniken kann eine Energieaufwandsklasse "gering" nach TEK (Teilenergiekennwerte für Nicht-Wohngebäude, Institut für Wohnen und Umwelt, Darmstadt 2014) erreicht werden. Entsprechend definiert die Stellungnahme diesen Standard als Zielwert.

Der Energieeffizienzstandard wird nach TEK in fünf Energieaufwandsklassen (sehr hoch / hoch / mittel / gering / sehr gering) unterteilt. Die nun realisierte Logistikhalle kann als neues Gebäude durch Einhaltung der entsprechenden EnEV in den Standard "gering", und damit in die zweitniedrigste Kategorie, eingeordnet werden.

Aufgrund der auf dem Bebauungsplan beruhenden CO₂-Emissionen sind keine erheblichen lokalen Auswirkungen im Bebauungsplangebiet oder dessen Umgebung zu erwarten, da CO₂-Emissionen grundsätzlich nur für die globale Klimaerwärmung ausschlaggebend sind.

[ebök Planung und Entwicklung Gesellschaft mbH, Tübingen, Untersuchung zum Ausmaß der zu erwartenden CO₂-Emissionen, 16.06.2017]

6.7 Lärmschutzkonzept

6.7.1 Zur immissionsverträglichen Entwicklung der Industriegebietsflächen und deren Erschließung wurden durch das Büro GSA Ziegelmeyer GmbH schalltechnische Untersuchungen durchgeführt.

Bestehende schützenswerte Bebauung befindet sich südlich der B 27a / L1110 auf Gemarkung Stammheim der Stadt Stuttgart. Für die hier südwestlich gelegene Wohnbebauung "Sieben Morgen" weisen vorliegende Planauszüge der Landeshauptstadt Stuttgart für den an die B 27a herangeführten Plangebietsbereich ein Mischgebiet (MI gemäß BauNVO) und hieran südlich angrenzend ein Allgemeines Wohngebiet (WA gemäß BauNVO) aus. Der Einwirkungsbereich "Ehniweg" ist als WA-Baugebietsfläche ausgewiesen.

Die Entfernung zwischen dem Plangebiet (GI-Baugebietsfläche) und dieser Wohnbebauung beträgt – bezogen auf die Plangebietsmitte – ca. 150 m.

Zur immissionsverträglichen Entwicklung der Industriegebietsfläche mit den Schutzansprüchen dieser Wohnbebauung bleibt die Emissionskontingentierung im Bebauungsplan unverändert festgesetzt.

6.7.2 Im Rahmen des ergänzenden Gutachtens wurden die bisherigen Untersuchungsergebnisse zur Geräuschentwicklung aus dem öffentlichen Straßenraum auf der Grundlage der aktualisierten verkehrstechnischen Untersuchungen für die Situationen

- Verkehrsbelastung vor Bebauung des Bebauungsplangebiets (Fall 1) und
- Verkehrsbelastung nach vollständiger Bebauung des Bebauungsplangebiets (Fall 2)

fortgeschrieben (vgl. Ziffer 6.2).

Die prognostizierten Zusatzverkehre durch die Inanspruchnahme der geplanten GI-Flächen des Bebauungsplans führen nach den Berechnungsergebnissen zu Veränderungen der Geräuschbelastung in Höhe der südlich der B 27a gelegenen Bebauung des Ehniwegs / Sieben Morgen in einer Größenordnung von +0,5 bis 1,5 dB(A) für die Tageszeit. Für die

Nachtzeit betragen die prognostizierten Veränderungen der Geräuschbelastung laut Gutachten +0,3 / +1,0 dB(A). Beurteilungsrelevante Veränderungen der Verkehrsgeräuschbelastung an der Bebauung sind nach den Maßgaben der TA-Lärm [≥ 3 dB(A)] somit nicht zu prognostizieren.

Im Zuge von Baugenehmigungsverfahren für Betriebsanlagen in der GI-Fläche sieht das hierfür anzuwendende Berechnungsverfahren/Beurteilungsverfahren der TA Lärm vor, dass

- bei Veränderungen der Verkehrsgeräuschbelastung durch das Zusatzverkehrsaufkommen von ≥ 3 dB(A) und der Bedingung, dass das Fahrzeugaufkommen "eigenständig" im Gesamtverkehrsaufkommen hervortritt (keine Vermischung) und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung von tags 70 dB(A) / nachts 60 dB(A) an der betroffenen Bebauung erreicht oder überschritten werden,

eine Prüfung "organisatorischer Schallschutzmaßnahmen" zu erfolgen hat. Dieses Prüferfordernis wird dabei nur dann ausgelöst, wenn alle vorgenannten Kriterien "kumulativ" erfüllt sind. Dies ist laut Gutachten im vorliegenden Fall für die zukünftige Genehmigungssituation aufgrund der Veränderungen am Verkehrsaufkommen nicht zu erwarten.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die durch den öffentlichen Straßenverkehr an der Bebauung hervorgerufenen Geräuschbelastungen sowohl vor wie auch nach Umsetzung der Maßnahme der Bauleitplanung die für die Tages- und Nachtzeit geltenden Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung von tags 70 dB(A) / nachts 60 dB(A) in allen Fällen einhalten und unterschreiten.

In den Berechnungen des Ergänzungsgutachten sind die Geräuschimmissionen aus dem im Bebauungsplan ausgewiesenen öffentlichen LKW-Parkplatz mit 10 Stellplätzen enthalten. Die im Bauleitplanverfahren hierfür durch Festsetzung zulässige und bereits realisierte Schallschutzwand im südlichen Bereich der LKW-Stellplätze ist im Rechengang berücksichtigt.

Zusammenfassend kommt das Ergänzungsgutachten zum Ergebnis, dass die zu prognostizierenden Verkehrsgeräuschveränderungen im öffentlichen Straßenraum unterhalb der als "wesentliche Änderung" einzustufenden Pegelveränderung von ≥ 3 dB(A) zum Liegen kommen.

[GSA Ziegelmeyer GmbH, Limburg an der Lahn, Schalltechnische Untersuchungen zum ergänzenden Verfahren zum Bebauungsplan "Im Bereich Containerbahnhof Süd", Stadt Kornwestheim, 12.05.2017]

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass die bisherige Planung des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens 2014 funktions- und sachgerecht erfolgte und es keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen gegenüber den bereits bisher erfolgten Festsetzungen bedarf.

6.7.3 Gesamtgeräuschbelastung

Zu obigem Ergebnis kommen auch die beiden vorliegenden messtechnischen Untersuchungen zur Ermittlung der Gesamtgeräuschbelastung (GSA Ziegelmeyer GmbH vom 25.02.2015 und Prüfbericht vom 08.04.2016). Aufgrund der weiteren im Umfeld vorhandenen gewerblichen Emittenten (Containerbahnhof u.a.) sowie der die südlich liegende Wohnbebauung beaufschlagende Straßenverkehr (B 27a/L1143/Fernlärmeintragungen) wurde die Gesamtgeräuschbelastung messtechnisch bestimmt.

Zur Beurteilung der Geräuschimmissionen wurde die Gesamtgeräuschbelastung in Höhe des Siedlungsbereichs Walter-Sigel-Straße/Ehniweg, Stuttgart-Stammheim, an der dort gelegenen Wohnbebauung ermittelt. Auf die Bebauung wirken die Straßenverkehrsgeräusche der B27a, Fernlärmswirkungen des umliegenden überregionalen Straßennetzes,

Fernlärmeinwirkungen des Bahnverkehrs und gewerbliche Geräuschimmissionen aus dem Bereich Containerbahnhof der Stadt Kornwestheim ein. Hierzu wurden Messstichproben an zwei Messpositionen an mehreren Nächten in Höhe dieser Bebauung durchgeführt.

Die stichprobenhafte Messung als Mittelungspegel in der Nacht 6/7.4.2016 wurde von 22.00 bis 6.00 Uhr durchgeführt. Im Ergebnis lagen die Messwerte gemittelt bei ca. 45,5 dB(A) und somit in der Größenordnung von 45 dB(A) des schalltechnischen Orientierungswertes der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete. Messergebnisse an derselben Stelle aus 2015 (7/8.2.15, 10/11.2.15 und 18/19.2.2015) zeigen eine vergleichbare Größenordnung zwischen 43 und 45 dB(A).

Da zur Beurteilung der „Gesamtgeräuschbelastung“ aus verschiedenen Quellenarten keine Richtwerte zur Verfügung stehen, werden in der gutachterlichen Stellungnahme die „Zielwerte der Lärmbekämpfung“ (www.umweltbundesamt.de Verkehrslärm...) als Empfehlung herangezogen; diese lautet: zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken sollen 65 dB(A) tags, bzw. 55 dB(A) nachts nicht überschritten werden.

Es kann also festgestellt werden, dass die Messwerte die Werte für gesundheitliche Risiken weit unterschreiten und im Rahmen der obigen Orientierungswerte liegen.

6.7.4 Auswirkungen des geplanten Hallengebäudes: Abschirmende Wirkung und Reflexion

Bei Erstellung der Geräuschimmissionsprognosen im Rahmen der Immissionskontingenzierung ist die zu erwartende „Zusatzbelastung“ durch gewerbliche Geräuschimmissionen nach TA Lärm für die Bebauung südlich der B 27a ermittelt. Nicht prüfungsrelevant dabei ist, welche sonstigen Auswirkungen durch das Vorhaben (Festsetzungsrahmen entsprechender Gebäudekubatur) auf die Geräuschimmissionen des öffentlichen Straßenverkehrs oder die Veränderung von bestehenden gewerblichen Schalleinträgen im Bereich dieser Bebauung haben können. Es ist zu erwarten, dass durch die mögliche Gebäudegröße und deren Positionierung auch Abschirmungen der Geräuschimmissionen bestehender Anlagen auftreten – hier insbesondere gegenüber den Portalkrananlagen sowie weiterer „boden-naher“ Geräuschquellen im Bereich des Container-Umschlagbahnhofs. Zur Abschätzung dieser Wirkung wurde vom Gutachter eine Prognoseberechnung durchgeführt, aus der die Pegeldifferenz in Höhe der Bebauung Ehnweg für die Situation vor und nach Umsetzung der Maßnahme gegenüber flächenhaft ausgedehnten Schallquellen im Bereich des Container-Umschlagbahnhofs abgeleitet werden kann.

Abschirmung

Für einen beispielhaften Immissionsort südlich der B 27a werden danach unter Berücksichtigung der Abschirmung (Minderung) sowie der Berücksichtigung zusätzlichen Schalleintrags aus den geplanten Maßnahmen (Zusatzeintrag) eine Veränderung von Abschirmung und Zusatzbeiträgen am Immissionsort von insgesamt ca. -1,5 dB(A) gegenüber der „Ist-Situation“ erwartet.

Reflexion

Geräuschimmissionen, wie sie durch „Reflexionswirkungen“ an der Südwestfassade des durch den Bebauungsplan möglichen Gebäude auftreten, werden von Gutachter aufgrund der abzusehenden Gebäudelage sowie der topografischen „Tiefelage“ der B 27a als nicht relevant eingestuft. In der Stellungnahme erfolgt durch einen Rechengang der entsprechende Nachweis.

[GSA Ziegelmeyer GmbH, Limburg an der Lahn, Schalltechnische Stellungnahme „Containerbahnhof Süd“, Auswirkungen des geplanten Hallengebäudes auf die Geräuschbelastungssituation der Bebauung Ehnweg, Mai 2017]

7. Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen

Die planungsrechtlichen Festsetzungen des rechtsgültigen Bebauungsplans bleiben auch im Ergänzungsverfahren unverändert. Die Darstellung der Festsetzungen erfolgte in der Begründung vom 01.12.2014.

8. Kennzeichnung von Flächen

Die Kennzeichnung bahngewidmeter Flächen für die Flurstücke Nr. 6387/12, 6387/15 6387/18 bleibt unverändert bestehen.

9. Begründung der Örtlichen Bauvorschriften

Die Örtlichen Bauvorschriften zum rechtsgültigen Bebauungsplans bleiben auch im Ergänzungsverfahren unverändert. Die Darstellung erfolgte in der Begründung vom 01.12.2014.

10. Verfahrensvermerke

Einleitungsbeschluss und Auslegungsbeschluss des Gemeinderats	am	29.06.2017
Öffentliche Bekanntmachung des Einleitungs- und Auslegungsbeschlusses sowie über die öffentliche Auslegung durchgeführt	am	21.07.2017
	vom	28.07.2017 bis 30.08.2017
Benachrichtigung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange	am	18.07.2017
Behandlung der Stellungnahmen	am	16.11.2017
Satzungsbeschluss	am	16.11.2017

aufgestellt:

Stuttgart, den 20.01.2017

letztmalig geändert: 02.11.2017

Wick+Partner