



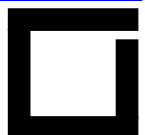
1. Tektur des Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“

Begründung und Umweltbericht
i.d.F. vom 28.09.2017

H. P. Gauff Ingenieure GmbH & Co. KG
Beuthener Straße 41 -43, D-90471 Nürnberg
Tel. (0911) 94 09 – 0, Fax. (0911) 94 09 – 187
<http://www.gauff.com>, E-mail jbgnuernberg@gauff.com

JBG

TEAM 4 Bauernschmitt • Enders
Oedenberger Straße 65, D-90491 Nürnberg
Tel. (0911) 39357-0, Fax. (0911) 39 35 7-99
<http://www.team4-planung.de>





Inhaltsverzeichnis

Teil A, Begründung

1	Planungsanlass	3
2	Abgrenzung des Planungsgebietes	3
3	Vorbereitende Bauleitplanung	3
3.1	Darstellung im Flächennutzungsplan	3
3.2	Variantenuntersuchungen	4
4	Lage und Beschaffenheit des Planungsgebietes	5
4.1	Topographie	5
4.2	Baugrund und Bodenverhältnisse	5
4.3	Kurzbeschreibung des Planungsgebietes aus landespflegerischer Sicht	5
5	Bodenordnende Massnahmen	5
6	Beschreibung des Vorhabens	6
6.1	Ziel der Planung.....	6
6.2	Trassenverlauf und Streckengestaltung.....	6
6.3	Linienführung im Höhenplan.....	7
6.4	Querschnittsgestaltung	7
6.5	Änderungen im Wegenetz	8
6.6	Änderungen der Entwässerung	8
6.7	Ingenieurbauwerke	9
6.7.1	Brückenbauwerk Lichtengrasweg	9
6.7.2	Straßenentwässerung.....	9
6.8	Versorgungsleitungen.....	9
7	Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz	10
8	Immissionsschutz	10
9	Grünordnung	10
9.1	Gestaltung der Grünflächen	10
10	Eingriffsermittlung – Ausgleich und Ersatz	11
11	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	14
12	Altlasten	15
13	Denkmalschutz	15
14	überschlägige Kosten Ermittlung	16



Teil B, Umweltbericht

15	Einleitung	17
15.1	Anlass und Aufgabe.....	17
15.2	Inhalt und Ziele des Plans	17
15.3	Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten	17
16	Vorgehen bei der Umweltprüfung	17
16.1	Untersuchungsraum	17
16.2	Prüfungsumfang und Prüfungsmethoden	18
16.3	Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben.....	19
16.4	Planungsvorgaben.....	19
17	Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustands	19
17.1	Prognose der Umweltauswirkungen der Planung.....	24
17.2	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger	Umweltauswirkungen.....26
17.3	Prognose bei Nichtdurchführung der Planung	27
18	Monitoring	27
19	Zusammenfassung	27

Teil C, Anhang

20	Anhang	28
20.1	Schalltechnische Untersuchung Des Büro Härtfelder.....	28
20.2	Stellungnahme des Büro PB Consult	28
20.3	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung des Büro sbi	28
20.4	Karte zur Eringriffsermittlung	28
20.5	Karte zu den Ausgleichsmaßnahmen	28
20.6	Grünordnung.....	28



Teil A, Begründung

1 PLANUNGSANLASS

Im Jahr 2016 wurden die Planungen für die Süd-Ost Tangente abgeschlossen und das erforderliche Baurecht durch den Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ geschaffen.

Aufgrund konkreter Anfragen eines ansiedlungswilligen Betriebes nach großen zusammenhängenden gewerblichen Bauflächen, wird es jedoch erforderlich, die bisherige Trasse um rund 120 m nach Westen zu verschieben.

2 ABGRENZUNG DES PLANUNGSGBIETES

Von der Änderung betroffen ist der nördliche Teil der Süd-Ost-Tangente von der Ansbacher Straße (ST 2250) bis etwa 90 m südlich des Lichtengrasweges.

Die Grundstücke mit folgenden Flurnummern liegen ganz oder teilweise im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung:

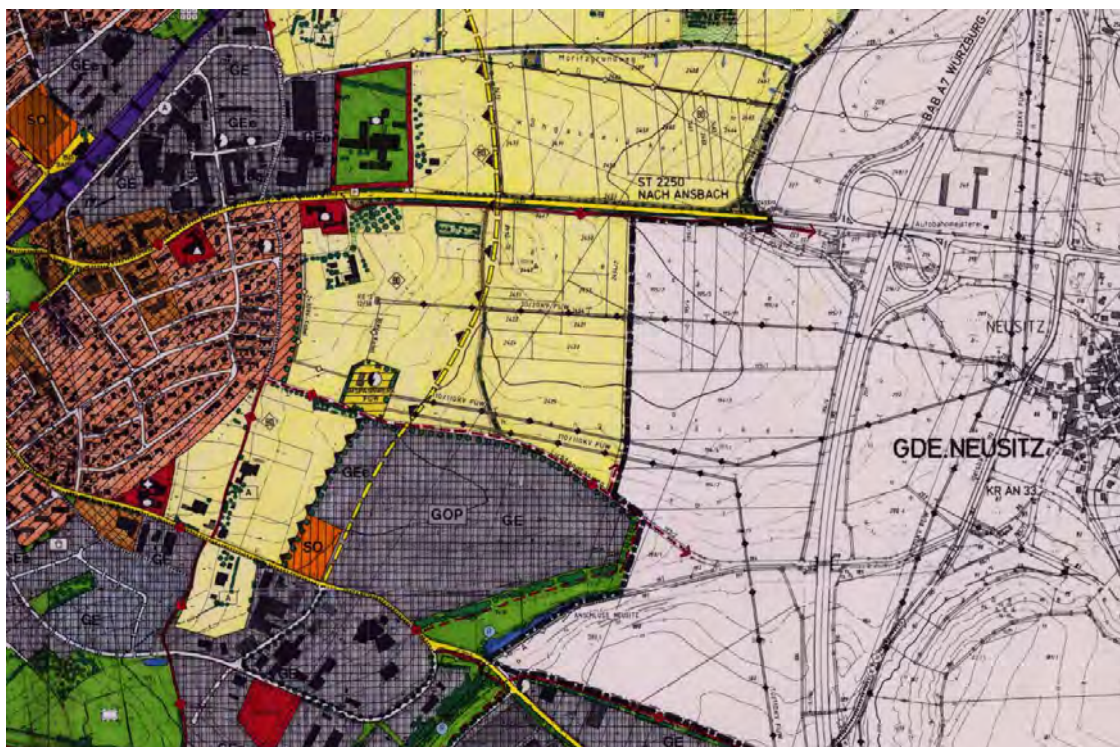
Flur-Nrn. 2409, 2410, 2419, 2426, 2428, 2424, 2425, 2427, 2427/1, 2422, 2447, 2448, 2449, 2451, 2452, 2454, 2455, 2457, 2472, 2473, 2474, 2476/1 der Gemarkung Rothenburg ob der Tauber.

Die Trasse hat eine Länge von ca. 625 m und eine mittlere Breite von ca. 30 m. Die Gesamtgröße des Plangebietes beträgt ca. 3,66 ha.

3 VORBEREITENDE BAULEITPLANUNG

3.1 DARSTELLUNG IM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Im Flächennutzungsplan der Stadt Rothenburg (Tektur 9) ist eine Umgehungsstraße Rothenburgs enthalten. Diese zieht von Nord nach Süd und quert die St 2250 in Höhe des neuen Kreisverkehrsplatzes. Beiderseits der Umgehungsstraße sind neue Gewerbegebiete von Neusitz und Rothenburg o.T. geplant. Dabei verläuft die dargestellte Trasse an der Grenze zwischen den Gemarkungen der Stadt Rothenburg o.T. und der Gemeinde Neusitz, jedoch auf der Gemarkung Rothenburg. Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Neusitz findet man ebenso diese Osttangente Rothenburgs angedeutet.



Trasse der Entlastungsstraße, Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan

Im Zuge der Konkretisierung der Planung haben sich Änderungen in der Linienführung ergeben. Im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplanes wird die Darstellung entsprechend korrigiert.

Die Flächen zwischen der Ansbacher Straße im Norden und dem Lichtengrasweg im Süden sind als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Die südlich angrenzenden Flächen bis zur Erlbacher Straße sind als gewerbliche Baufläche dargestellt.

3.2 VARIANTENUNTERSUCHUNGEN

Im Vorfeld der Planung wurden verschiedene Varianten untersucht, die sich in der Linienführung jedoch nur geringfügig unterscheiden, da durch die Forderung nach möglichst großen zusammenhängenden gewerblichen Bauflächen die Lage der neuen Trasse im Wesentlichen vorgegeben war.

Die nun verfolgte Variante berücksichtigt einerseits den Wunsch nach zusammenhängenden Bauflächen und nutzt andererseits durch die Lage am vorhandenen Lärmschutzwall die örtlichen Gegebenheiten.



4 LAGE UND BESCHAFFENHEIT DES PLANUNGSGEBIETES

Das Plangebiet liegt östlich des Stadtkerns zwischen dem Ortsrand am Kaiserweg und der BAB 7.

4.1 TOPOGRAPHIE

Das Plangebiet ist flach geneigt und fällt von ca. 405 m ü.NN. an der Ansbacher Straße auf ca. 385 m.ü.NN im Süden. Die Trasse quert dabei die Senke am Lichtengrasweg.

4.2 BAUGRUND UND BODENVERHÄLTNISSE

Ein Bodengutachten für die Trasse wird noch erstellt. Baugrundrisiken sind bisher nicht bekannt.

Gemäß den Aussagen des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach liegen keine Angaben über Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen vor.

4.3 KURZBESCHREIBUNG DES PLANUNGSGEBIETES AUS LANDESPFLEGERISCHER SICHT

Das Plangebiet liegt im Naturraum „Neckar- und Tauberland, Gäuplatten“ mit der Untereinheit „Hohenloher und Haller Ebene“, die geprägt ist durch hohe Sichtweiten und gegliedert ist von teils tiefer eingeschnittenen Fluss-Tälern (z.B. Tauber).

Die durch die geplante Süd-Ost-Tangente und das zugehörige Regenrückhaltebecken zu bebauende Fläche liegt im Osten der Gemeinde Rothenburg ob der Tauber, zwischen der Staatsstraße St 2250 und dem südlichen Gewerbegebiet. Der Großteil des Geltungsbereiches beinhaltet intensiv genutzte landwirtschaftliche Fläche (überwiegend Acker) und anteilig bereits vorhandene Verkehrsflächen (St 2250) sowie einen Fuß- und Radweg. Zentral kreuzt ein befestigter Feldweg mit temporär wasserführendem Graben den Geltungsbereich. Die geplante Süd-Ost-Tangente schließt nördlich und südlich durch Kreisverkehre an die bestehenden Verkehrswege an wobei nördlich in bestehende Baum-/Strauchhecken und Einzelbäume im Bereich der St. 2250 und dem Fuß- und Radweg eingegriffen wird.

Der Geltungsbereich liegt im Naturpark „Frankenhöhe“ jedoch außerhalb des zugehörigen Landschaftsschutzgebietes (ehemals Schutzzone). Im direkten Umfeld der geplanten Süd-Ost-Tangente liegen keine weiteren Schutzgebiete.

5 BODENORDNENDE MASSNAHMEN

Vom Bau der Entlastungsstraße sind zahlreiche Grundstücke betroffen, für die Grenzänderungen und Grunderwerb notwendig werden. Verbleibende



landwirtschaftliche Restgrundstücke werden im Zuge der Flurbereinigung sinnvoll verschmolzen.

6 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

6.1 ZIEL DER PLANUNG

In den letzten Jahrzehnten sind die Rothenburger Gewerbegebiete im Westen und Süden der Stadt stark gewachsen, die sowohl das städtischen Straßennetz belasten, als auch Ausweichverkehr von den Gewerbegebieten über das Gemeindegebiet von Neusitz zur BAB A 7 erzeugen.

Durch die innerörtliche Entlastungsstraße ergeben sich für den Innenstadtbereich von Rothenburg Entlastungen. Am deutlichsten wird dies in der Schlachthofstraße. Das Verkehrsgutachten von 2007 und dessen Fortschreibung im Mai 2013 prognostiziert zuletzt eine Verkehrsentslastung von absolut 2400 Kfz/h (15,5%) in der Ansbacher Straße vor der Einmündung der Schlachthofstraße. Der Verkehr verlagert sich dabei auf die neue innerörtliche Entlastungsstraße mit der Anbindung der Gewerbegebiete von Rothenburg und Neusitz. Einhergehend ergibt sich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit an den betroffenen innerstädtischen Knotenpunkten.

Diese Planungsziele werden auch bei der nun durchgeführten Änderung voll erfüllt.

6.2 TRASSENVERLAUF UND STRECKENGESTALTUNG

Die innerörtliche Entlastungsstraße stellt eine direkte Verbindung der Gewerbegebiete zur Anschlussstelle Rothenburg der BAB A 7 dar. Sie ist der Straßenkategorien-Gruppe VS III zuzuordnen.

Die Linienführung wird entsprechend der aktuell gültigen Richtlinien geplant. Die vorgesehene Höhenlage orientiert sich am bestehenden Gelände, berücksichtigt die erforderlichen Anbindungen für das zukünftige Gewerbegebiet und die kreuzenden Hochspannungstrassen.

Die Umgehung beginnt im Norden mit einem neu zu erstellendem Kreisverkehrsplatz D=45m, der in der St 2250 ca. 275 m westlich der Grenzlinie der Gemarkungen Neusitz und Rothenburg ob der Tauber vorgesehen ist. Der Kreisverkehr rückt somit ca. 125 m näher an den Ortsrand von Rothenburg heran.

Auf Grund des zu erwartenden Abbiegeverkehrs ist die bauliche Gestaltung der Einmündung in die Staatsstraße als Kreisverkehr dargestellt. Die Ausgestaltung der Einmündung ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanes und kann aus verkehrlichen Gründen gegebenenfalls auch anders ausgebildet werden.

Die Trasse verläuft zunächst parallel zum bestehenden Wall und schwenkt nach ca. 200 m in einem S-Bogen geringfügig nach Südosten. Die Entlastungsstraße mündet vor der



west-östlich verlaufenden Erlbacher Straße, die das bestehende Gewerbegebiet im Osten Rothenburgs erschließt.

Die Erlbacher Straße verbindet die bestehende AN 33 mit dem Stadtbereich von Rothenburg. Durch einen Kreisverkehrsplatz werden dort die Straßen „Erlbacher Straße“ durch zwei Anschlussäste und die Straße „Am Igelsbach“ durch einen Anschlussast angebunden.

Der Kreisverkehrsplatz an der St 2250 erhält eine Fahrbahnbreite von 7,00 m, der Kreisverkehrsplatz am Igelsbach eine Fahrbahnbreite von 6,50 m. Die Anschlussäste werden bestandsnah ausgebaut.

Parallel zur SOT ist ein mit Grünstreifen abgesetzter Geh- und Radweg vorgesehen. Dieser Geh- und Radweg wird am nördlichen Kreisverkehr an den südl. der St 2250 führenden Rad- und Gehweg angeschlossen. Auf der Westseite führt er entlang der gesamten SOT bis zum südlichen Kreisverkehr, hier erfolgt der Anschluss an das innerstädtische Straßen- und Wegenetz, er dient der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet.

Folgende Planungsparameter sind durch die Straßenkategorie festgelegt:

$V_e = V_{zul} = 70 \text{ km/h}$

Folgende Einmündungen sind für die innerörtliche Entlastungsstraße vorgesehen:

- Einmündung der innerörtliche Entlastungsstraße in die St 2250 (Kreisverkehrsplatz)
- Einmündung Gewerbegebiet Rothenburg ob der Tauber nach Westen und Osten
- Einmündung innerörtliche Entlastungsstraße mit Anbindung Erlbacher Straße/Am Igelsbach (Kreisverkehrsplatz „Am Igelsbach“)

6.3 LINIENFÜHRUNG IM HÖHENPLAN

Die Linienführung im Höhenplan ist weitestgehend durch die Zwangspunkte vorgegeben. Im Bereich der Einmündungen in die Gewerbegebiete ist möglichst wenig Einschnitt anzustreben. Die höhenfreie Kreuzung des Lichtengrasweges erfordert die für die lichte Höhe nötige Dammhöhe in diesem Bereich.

Die Gradienten der SOT ist mit dem Leitungsträger der Hochspannungsleitung abgestimmt, der lichte Sicherheitsabstand von mind. 7 m von Oberkante Straße bis zur Freileitung ist eingehalten.

6.4 QUERSCHNITTSGESTALTUNG

Die Kronenbreite der SOT beträgt im Regelfall 13,75 m und unterteilt sich in:

- 1,50 m Bankett
- 7,00 m Fahrbahn
- 1,75 m Grünstreifen



- 3,00 m Rad- und Gehweg
- 0,50 m Bankett

Gem. Bodengutachten (BFI Zeiser) wurden sowohl Einschnitts- als auch Dammböschungen mit einer Regel-Böschungsneigung von $n = 1 : 1,5$ vorgesehen.

6.5 ÄNDERUNGEN IM WEGENETZ

Südlich, parallel zur St 2250 verläuft ein Rad- und Gehweg, der für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist. Der Rad- und Gehweg wird um den Kreisverkehr der St 2250 geführt und quert hierbei die SOT.

Der bestehende Feldweg mit der FINr.- 2474 wird direkt an den neuen Kreisverkehr angebunden. Der Feldweg mit der FINr.- 2428 wird erhält, ca. 220 m südlich des Kreisverkehrs eine Zufahrt von der SOT aus. Sämtliche Grundstücke bleiben für den landwirtschaftlichen Verkehr, auch mit großem Gerät, erreichbar.

Eine Querung der SOT für den landwirtschaftlichen Verkehr wird nicht gestattet. Der landwirtschaftliche Verkehr wird von Westen aus Richtung Rothenburg kommend auf einem bestehenden öffentlichen Feldweg parallel zur SOT nach Süden geführt, unterquert die SOT im Zuge der Unterführung des Lichtengraswegs und wird dann ebenfalls auf einem bestehenden Weg wieder nach Norden in Richtung ST 2250 geführt, wo er in Richtung Osten wieder den Geh- und Radweg nutzen kann.

Das neue Gewerbegebiet östlich der SOT wird mit Einmündungen angebunden. Wegen der noch nicht feststehenden Lage der Einmündungen wird der Linksabbiegestreifen im Bereich des Gewerbegebietes mit einer Breite von 3,00 m durchgehend geführt.

6.6 ÄNDERUNGEN DER ENTWÄSSERUNG

Die Anwesen Ansbacher Straße 130 und 132 sind Kleineinleiter in den Igelsbach. Das Einleiten von Abwasser in das bestehende Gewässer ist auch nach Durchführung der Bauarbeiten uneingeschränkt möglich. Im Zuge der weiteren Planungen wird geprüft, in wie weit eine technisch und wirtschaftlich sinnvolle Anbindung an das Kanalnetz realisiert werden kann. Sofern die Anwesen nachträglich kanaltechnisch erschlossen werden, ist der Anschluss an die öffentliche Entwässerungseinrichtung sowie eine Befreiung des Anschluss- und Benutzungszwangs nach § 6 der städtischen Entwässerungssatzung zu prüfen.



6.7 INGENIEURBAUWERKE

6.7.1 Brückenbauwerk Lichtengrasweg

Für die Querung des Lichtengrasweges ist ein Brückenbauwerk erforderlich. Die lichte Weite des Bauwerks beträgt 5,5 m die lichte Höhe beträgt 5,6 m und ist in Breite und Höhe für den landwirtschaftlichen Verkehr ausreichend dimensioniert.

6.7.2 Straßenentwässerung

Zur Straßenentwässerung ist vorgesehen, das Oberflächenwasser über Fahrbahnbegleitende Mulden abzuführen. Diese sollen im Bereich zwischen dem nördlichen Kreisverkehr und dem Hochpunkt 1 an das bestehende Kanalnetz angeschlossen. Vom Hochpunkt I bis zum Brückenbauwerk werden die Mulden zum Regenrückhaltebecken im zukünftigen „Gewebegebiet Ansbacher Straße“ geführt. Vom Brückenbauwerk bis zum südlichen Kreisverkehr wird das Wasser zum neuen Regenrückhaltebecken nördlich des Kreisverkehrs an der Erlbacher Straße geführt.

Die Dimensionierung des Beckens wird in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt festgelegt. Die erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse sind rechtzeitig zu beantragen.

Das Becken wird wegen des möglichen Infektions- und Unfallpotenzials gegen unbefugtes Betreten durch eine Umzäunung gesichert.

Hinweis:

Kommt es bei den Bauvorhaben zu einem Aufstauen, Absenken oder Umleiten von Grundwasser (z.B. durch Kellergeschosse oder Gründung), ist für das Vorhaben ein Verfahren nach Art. 15 BayWG i.V.m. § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG durchzuführen. Der natürliche Ablauf wild abfließenden Wassers darf nicht zum Nachteil eines tiefer liegenden Grundstücks verändert werden.

6.8 VERSORGUNGSLEITUNGEN

Die Trasse quert zwei Hochspannungsfreileitungen sowie Erdkabel verschiedener Versorgungsträger. Die einzuhaltenden Schutzabstände und – Bestimmungen werden im weiteren Verfahren in Abstimmung mit den Versorgungsträgern festgelegt.

Für die Hochspannungsleitungen werden Umbaumaßnahmen erforderlich. Mit dem Bau der Straße darf erst nach Umbau der Leitungen begonnen werden. Für die Leitungstrassen sind Bewuchsbeschränkungen in Dienstbarkeiten geregelt. In den Baubeschränkungsbereichen der Freileitungen dürfen Geländeänderungen und Baustelleneinrichtung nur mit Zustimmung erfolgen.

Die Versorgungsträger werden frühzeitig über den Beginn der Bauarbeiten informiert



7 AUSWIRKUNGEN AUF DAS UMGEBENDE STRAßENNETZ

Um die Auswirkungen der Entlastungsstraße und des neuen Gewerbegebietes auf das umgebende Straßennetz beurteilen zu können, wurde ein gutachterlicher Stellungnahme bei der PB-Consult Nürnberg eingeholt (siehe Anhang).

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass aufgrund der geringen Größe und der regionalen untergeordneten Bedeutung dieser Gemeinden, mit einem maximal entstehenden Mehrverkehr von 270 Kfz/24h im Querschnitt zu rechnen ist. Dieser kann mit der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden. Eine Überlastung der Neusitzer Straße ist nicht zu erwarten.

8 IMMISSIONSSCHUTZ

Um die Belange des Schallschutzes fundiert würdigen zu können, wurden die Auswirkungen des durch die Trassenverschiebung zu erwartenden Verkehrslärms in einer Schalltechnischen Betrachtung durch das Büro Härtfelder, Bad Windsheim, ermittelt und entsprechend den Vorgaben der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 bewertet.

Das Ergebnis zeigt, dass die Beurteilungspegel gegenüber der ursprünglichen Planung aufgrund der Trassenverlagerung etwas angestiegen sind. Vergleicht man weiterhin den neu errechneten Nullfall (jetzige Bestandssituation) mit dem neu errechneten Planfall kann festgestellt werden, dass sich die Geräuschsituation vor Ort im Bereich der bestehenden Nutzungen durch die Verlagerung der Südosttangente nicht wesentlich verändert hat. Vielmehr bleibt die Lärmbetroffenheit an diesen Immissionsorten konstant. In Richtung Stadtmitte erfolgt zwar durch die Verkehrsverteilung am neuen Knotenpunkt eine geringfügige verkehrliche Entlastung, welche sich jedoch nicht auf den Geräuschpegel auswirkt. Defakto ist hier gegenüber der Bestandsituation (Nullfall) mit keiner Lärmverschlechterung zu rechnen. Im Bereich der geplanten Nutzungen (Misch- und Gewerbegebiet) werden die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV eingehalten, so dass bezüglich der Südosttangente keine Lärmschutzmaßnahmen ausgesprochen werden müssen.

Das vollständige Gutachten des Büro Härtfelder, Bad Windsheim, vom 13.07.2017 findet sich im Anhang.

9 GRÜNORDNUNG

9.1 GESTALTUNG DER GRÜNFLÄCHEN

Die Festsetzungen zur Gestaltung des Verkehrsgrüns sind erforderlich, um eine Einbindung der Straße in die Landschaft zu gewährleisten und Erfolgen in Anlehnung an den Bau- und Grünordnungsplan Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“.



Zur Eingrünung der Süd-Ost-Tangente und Einbindung in die Landschaft wird für die schmalen Böschungsbereiche und die angrenzenden verkehrsbegleitenden Grünflächen die Ansaat von Landschaftsrasen für Straßenbegleitgrün (z.B. Rieger-Hofmann – Wiesen und Säume für die freie Landschaft, möglichst autochthones Saatgut) festgesetzt. Des Weiteren sind entlang der Trasse mehrere hochstämmige Laubbäume (Mindestqualität Hochstamm, 3xv, StU 16-18, mB, Artauswahl siehe Bebauungsplan) zu pflanzen. Die Darstellung der Einzelbaumstandorte ist als Hinweis zu sehen und ist lagemäßig nicht bindend, geringe Abweichungen sind daher unter Beibehaltung des grundsätzlichen Begrünungskonzepts zulässig. Die Pflanzungen sind dauerhaft gärtnerisch zu unterhalten und bei Verlust durch Ersatzpflanzungen gleicher Qualität zu ersetzen.

(siehe Anhang „Grünordnerische Festsetzungen – Nord“ bzw. „- Süd“)

10 EINGRIFFSERMITTLUNG – AUSGLEICH UND ERSATZ

Gemäß §§ 14 und 15 BNatSchG muss für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft Ausgleich bzw. Ersatz geschaffen werden. Die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden im Folgenden sowie im Umweltbericht dargestellt und wurden im Rahmen der gemeindlichen Abwägung berücksichtigt. Zur Eingriffsminderung werden mehrere Maßnahmen festgesetzt.

Eingriffsminimierung

Neben der Schaffung einer externen Ausgleichsfläche erfolgt die Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege durch folgende Maßnahmen:

- Eingrünung der Böschungen und der verkehrsbegleitenden Grünflächen

Ermittlung des Eingriffs und Bewertung der Eingriffsfläche

Zur Ermittlung der Eingriffsintensität wurde der Vegetationsbestand erhoben (vgl. Anhang) und die Funktionen des Geltungsbereiches für den Schutz der Naturgüter bewertet.

Die Eingriffsbewertung erfolgt gem. Leitfaden zur Eingriffsregelung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“.



Bewertung der Eingriffsfläche

Schutzgüter	Einstufung lt. Leitfaden StMLU
Arten und Lebensräume	intensiv genutzte landwirtschaftliche Fläche, Straßenbegleitgrün als Baum-/Strauchhecke, temporär wasserführender Graben, Kategorie I
Boden	lehmmige Lössböden, mäßig naturnah, keine seltenen Böden, kein besonderes Entwicklungspotential, Kategorie I
Wasser	temporär wasserführende Gräben, mittlerer bis geringer Grundwasserflurabstand, hohes Retentionsvermögen, Kategorie I
Klima und Luft	Flächen mit Kaltluftentstehung ohne Bezug zu Belastungsräumen, Kategorie I
Landschaftsbild	Randbereich zu Wohn- und Gewerbeflächen, intensiv landwirtschaftlich genutzt, Vorbelastung durch Hochspannungsleitungen, Kategorie I
Gesamtbewertung	Kategorie I Flächen mit geringer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild

Durch die geringe Verschiebung des Trassenverlaufs im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans „Süd-Ost-Tangente“ sind die Standortverhältnisse der Eingriffsbereiche des vorherigen und des neu geplanten Trassenverlaufs annähernd gleich, wodurch die Bewertung der Eingriffsflächen zum gleichen Ergebnis führt.

Ermittlung Eingriffsschwere und Ausgleichsfaktor

Die Eingriffsfläche des Änderungsbereichs für den angepassten nördlichen Trassenverlauf der Süd-Ost-Tangente beträgt insgesamt ca. 21.337 m². Ausgenommen von der Eingriffsfläche sind dabei bereits versiegelte Teilbereiche (südlicher Wirtschaftsweg und nördliche Staatsstraße 2250 inkl. Radweg), spätere Grünflächen die nicht im Rahmen des Böschungsbaus überbaut werden und die Flächen der Landwirtschaft, die während der Bauphase vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Bei der Wahl der Eingriffsschwere ist zu berücksichtigen, dass überwiegend in intensiv genutzte landwirtschaftliche Fläche eingegriffen wird, die Planung zur



Eingriffsminimierung nach Möglichkeit bestehende Verkehrsflächen nutzt und ein Großteil der Eingriffsfläche wiederbegrünte Böschungs- oder verkehrsbegleitende Grünfläche darstellt.

Eingriffsfläche Typ A (ca. 21.337 m²), hohe Eingriffsintensität,
 Kategorie I: -> Spanne Faktor 0,3 - 0,6
 Gewählter Ausgleichsfaktor: **0,4**

Ermittlung Ausgleichs- und Ersatzflächenbedarf

Eingriffsbereich	Baufläche	Ausgleichsfaktor	Ausgleichsbedarf
Typ A (Südosttangente)	▪ 21.337 m ²	▪ 0,4	▪ 8.535 m ²
Summe			▪ 8.535 m²

Damit ergibt sich ein Ausgleichsbedarf von **ca. 8.535 m²**.

Im rechtskräftigen Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ wurde der nördliche Trassenverlauf mit einem Eingriffsumfang von ca. 20.478 m² verrechnet. Hierbei wurde ebenfalls, ausgehend von der Bewertung der Eingriffsflächen und der Eingriffsintensität, ein Ausgleichsfaktor von 0,4 angesetzt. Der Ausgleichsflächenbedarf für den ursprünglichen Trassenverlauf lag somit bei 8.191 m². Nach rechnerischer Gegenüberstellung ergibt sich aufgrund der Änderung des Trassenverlaufs ein zusätzlicher Ausgleichsbedarf von 344 m² (8.535 m² – 8.191 m²).

Für den ursprünglichen Trassenverlauf im Rahmen des Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ wurden externe Ausgleichsflächen auf Fl.Nr. 2342, Gmkg. Rothenburg (insgesamt 8.141 m²) und Fl.Nr. 797, Gmkg. Leuzenbronn (insgesamt 8.000 m²) festgesetzt. Diese ergeben einen Ausgleichsumfang von 16.141 m². Ausgehend von dem gesamten Ausgleichsflächenbedarf der ursprünglich geplanten Trasse mit 15.694 m² ergibt sich eine Überkompensation von 447 m² (16.141 m² – 15.694 m²). Diese Überkompensation deckt den durch die Änderung zusätzlich erforderlichen Ausgleichsflächenbedarf von 344 m². Es sind deshalb keine weiteren Ausgleichsflächen erforderlich.

Bilanzierung der Ausgleichsflächen

Ausgleichsflächenbedarf neuer Trassenverlauf:	8.535 m ²
<u>Abzüglich Ausgleichsflächenbedarf vorheriger Trassenverlauf:</u>	<u>8.191 m²</u>
Ausgleichsdefizit	344 m²
Ausgleichsflächenbedarf gesamt ursprünglicher Trassenverlauf:	15.694 m ²
<u>Ausgleichsumfang zum BP Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“</u>	<u>16.141 m²</u>
Überkompensation	447 m²



11 SPEZIELLE ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf den Artenschutz durch die Planung des Bebauungsplans XXVII Süd-Ost-Tangente – Tektur 1 wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP, Stand 18. Juni 2017) vom Silvaea Biome Institut (sbi), Sugenheim-Ullstadt erstellt. Diese gründet sich auf der saP des ursprünglichen Trassenverlaufs (Stand 16. März 2016) des rechtskräftigen Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ und wurde ebenfalls vom Silvaea Biome Institut (sbi), Sugenheim-Ullstadt erstellt.

Nach Angaben der vorliegenden saP sind an feldbrütenden Vogelarten der Ackerflur die Feldlerche und die Wiesenschafstelze als Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie vom Eingriff betroffen. Darüber hinaus ist der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling sowie mehrere Fledermausarten (nachgewiesen: Zwerg-, Mops-, Wasser- und Bartfledermaus sowie Großer Abendsegler) als streng geschützte Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie betroffen.

Insgesamt sind zehn Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 BNatSchG vorgeschrieben. Darunter sind zwei Maßnahmen bzgl. der Kontrolle der fachgerechten Umsetzung. Im Einzelnen sind die Baufeldberäumungen und Erschließungsarbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit (Mitte August bis Ende Februar) und Rodungen ebenfalls außerhalb der Vogelbrutzeit (September bis Ende Februar) festgesetzt (siehe Kap.9). Des Weiteren sind keine Insektenlockenden Beleuchtungsanlagen zu verwenden. Die Pflanzung von Bäumen/Hecken mit einer Wuchshöhe von mind. 4 m sind im Bereich der Reliefumkehr (Schneise ohne Böschung und Damm) vorzusehen, sowie Erhaltungs- und Schutzmaßnahmen bzgl. des Entwässerungsgrabens außerhalb des Eingriffsbereiches und entlang des Lichtengrasweges vorzunehmen. Für den Bereich des Banketts des Lichtengrasweges ist zudem vorgesehen, dass keine infrastrukturelle Nutzung auch nicht als temporärer Lagerplatz erfolgt, auf eine Abschiebung des Oberbodens verzichtet wird und eine Abgrenzung der Bereiche durch Bauzäune während der Bauzeit vorzunehmen ist. Die Maßnahmen sind dabei unter ökologischer Bauleitung bzw. Maßnahmenkontrolle auszuführen. Eine Maßnahme, die Mahd der Bankette des Lichtengrasweges im Eingriffsbereich der Trasse, erfolgt dabei bereits seit 2013.

Des Weiteren sind laut saP drei vorgezogene Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) notwendig, um Beeinträchtigungen lokaler Populationen zu vermeiden. Vor Baubeginn ist von einem Biologen die Funktion der CEF-Maßnahmen der UNB zu bestätigen und nach 2 bzw. 4 Jahren die Flächen nochmals zu kontrollieren (CEF-Maßnahme 3).

Die CEF-Maßnahme 1 umfasst eine Teilfläche von 4.590 m² der Fl.Nr. 2342 Gmkg. Rothenburg o. d. Tauber als Ausgleichsfläche für den Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling. Die Fläche besitzt bereits vorkommen des Dunklen Wiesenknopfs sowie der Wirtsameise (*Myrmica rubra*). Durch eine angepasste Mahd der Fläche (einmal im Frühjahr von Mai bis Mitte Juni und ein zweites Mal im Oktober) kann hierbei



eine ökologische Aufwertung der Fläche erfolgen, wodurch die Fläche zusätzlich als Fläche zur Deckung des Ausgleichsflächenbedarfs verwendet werden kann (siehe vorheriges Kapitel).

Als CEF-Maßnahme 2 ist die Anlage von insg. 8.000 m² Blühackerbrachestreifen von mind. 10 m Breite, möglichst in einer zusammenhängenden Fläche vorgesehen. Hierfür wird eine Teilfläche von ca. 8.000 m² der Fl.Nr. 797, Gmkg. Leuzenbronn, herangezogen, die ebenfalls aufgrund ihrer ökologischen Aufwertung dem Ausgleichsbedarf abgezogen wird. Als Maßnahme hat laut saP vor Baubeginn keine weitere Bodenbearbeitung oder Mahd innerhalb der ersten zwei Jahre zu erfolgen. Zudem ist auf Dünger/PSM zu verzichten. Alle 2 Jahre, außerhalb der Vogelbrutzeit, ist auf 50% der Fläche eine Bodenbearbeitung durch Grubbern auf wechselnden Abschnitten vorzunehmen.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung kommt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zu dem Ergebnis, dass im Planungsbereich für die vom Vorhaben betroffenen Arten unter Einbeziehung der vorgesehenen Maßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt sind.

Die Festsetzungen zum Artenschutz des Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ bleiben unberührt.

12 ALTLASTEN

Altlasten sind im Plangebiet bisher nicht bekannt.

13 DENKMALSCHUTZ

Baudenkmäler sind von der Maßnahme nicht betroffen. Am nördlichen Rand des Plangebietes befindet sich nach Informationen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege das Bodendenkmal mit der Inventarnummer D- 5-6627-0039. Hier werden Reste einer Siedlung des Neolithikums vermutet. Südlich der Ansbacher Straße 2 grenzt die Baufläche unmittelbar an das Bodendenkmal D-5-6627-0022: Mittelalterliche Wüstung Rödlein. Ausläufer dieses Bodendenkmals können sich bis in den Bereich der Baufläche erstrecken.

Die Betroffenheit möglicher Bodendenkmäler sowie Art und Umfang der erforderlichen Maßnahmen werden nach einer Sondierenden Untersuchung im Vorfeld der Baumaßnahmen im Einvernehmen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt. Die Grabungen erfolgen durch eine Qualifizierte Fachfirma in Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde und im Einvernehmen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege.

Für diese Arbeiten und für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7.1 DSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren



Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wird in diesem Verfahren die fachlichen Anforderungen formulieren.

Vorsorglich wird auf die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes (Art. 8 Abs. 1 DSchG) hingewiesen:

„Wer Bodendenkmäler auffindet ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks, sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er durch Anzeige an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit. Art. 8 Abs. 2 DSchG: Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.“

14 ÜBERSCHLÄGIGE KOSTEN ERMITTLUNG

Die Überschlägige Kostenschätzung für die Gesamtmaßnahme erfolgt im weiteren Verfahren

Eine detaillierte Kostenschätzung erfolgt im Zuge der Entwurfsplanung für den Straßenbau.

aufgestellt: Bök

Nürnberg, den 28.09.2017



Teil B, Umweltbericht

15 EINLEITUNG

Der Umweltbericht wird im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung fortgeschrieben. Da durch die Verschiebung der Trasse zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine wesentlichen neuen Betroffenheiten zu erkennen sind, wird für den Vorentwurf der Bebauungsplanänderung auf den Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ aus dem Juli 2016 verwiesen.

Der Umweltbericht wird im weiteren Verfahren insbesondere hinsichtlich des neuen Schallgutachtens und dem Heranrücken an die schutzwürdige Nutzung des Krankenhauses aktualisiert.

15.1 ANLASS UND AUFGABE

Die Umweltprüfung ist ein Verfahren, das die voraussichtlichen Auswirkungen des Bauleitplans auf die Umwelt und den Menschen frühzeitig untersucht.

Die gesetzliche Grundlage liefert das Baugesetzbuch (BauGB) in der novellierten Fassung vom 23.09.2004 (§ 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung, § 1a ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz, § 2, vor allem Abs. 4 – Umweltprüfung)

15.2 INHALT UND ZIELE DES PLANS

Die Gemeinde Rothenburg ob der Tauber plant die Änderung des Bebauungsplanes Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ (siehe Begründung).

15.3 PRÜFUNG ANDERWEITIGER PLANUNGSMÖGLICHKEITEN

Die Planung dient der innerörtlichen Entlastung. Bzgl. der Lage gab es keine flächensparendere Alternative.

16 VORGEHEN BEI DER UMWELTPRÜFUNG

16.1 UNTERSUCHUNGSRAUM

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Geltungsbereich sowie angrenzende Nutzungen im Umfeld um den Geltungsbereich.

Ein größeres Untersuchungsgebiet ist aufgrund der eingeschränkten Wirkungen der Planung nicht erforderlich (vgl. Wirkungsprognose).



16.2 PRÜFUNGSUMFANG UND PRÜFUNGMETHODEN

Geprüft werden gem. BauGB

§ 1 Abs. 6 Nr. 7:

- a) Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt
- b) Erhaltungsziele und Schutzzweck der FFH- und Vogelschutzgebiete
- c) Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt
- d) Umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter
- e) Vermeidung von Emissionen und sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern
- f) Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie
- g) Darstellung von Landschaftsplänen und sonstigen Plänen
- h) Erhaltung bestmöglicher Luftqualität in Gebieten mit Immissionsgrenzwerten, die nach europarechtlichen Vorgaben durch Rechtsverordnung verbindlich festgelegt sind
- i) Wechselwirkungen zwischen den Belangen a), c) und d)

§ 1 a:

- Bodenschutzklausel nach § 1a Abs. 2 Satz 1
- Umwidmungssperrklausel des § 1a Abs. 2 Satz 2
- Berücksichtigung von Vermeidung und Ausgleich nach der Eingriffsregelung gem. § 1a Abs. 3
- Berücksichtigung der Vorgaben der Verträglichkeitsprüfung bei Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten gem. § 1a Abs. 4
- Erfordernisse des Klimaschutzes

Für die Prüfung wurde eine Ortseinsicht vorgenommen und vorhandene Unterlagen ausgewertet (Biotopkartierung, FNP, LP).

Die Umweltprüfung wurde mit der Methodik der ökologischen Risikoanalyse durchgeführt. Sie basiert auf der Bestandsaufnahme der relevanten Aspekte des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale im voraussichtlich erheblich beeinflussten Gebiet. Zentrale Prüfungsinhalte sind die o.g. Schutzgüter. Die einzelnen Schutzgüter wurden hinsichtlich Bedeutung und Empfindlichkeit bewertet, wobei die Vorbelastungen berücksichtigt wurden.

Der Bedeutung und Empfindlichkeit der Schutzgüter wurden die Wirkungen des Vorhabens gegenübergestellt. Als Ergebnis ergibt sich das mit dem Bauleitplan verbundene umweltbezogene Risiko als Grundlage der Wirkungsprognose.



16.3 SCHWIERIGKEITEN BEI DER ZUSAMMENSTELLUNG DER ANGABEN

Es sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

16.4 PLANUNGSVORGABEN

Es wurden insbesondere berücksichtigt:

- Bayer. Naturschutzgesetz (BayNatSchG) durch Anwendung der Eingriffsregelung.

17 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DES DERZEITIGEN UMWELTZUSTANDS

Mensch

Beschreibung und Bewertung

Für die Beurteilung des Schutzgutes Mensch steht die Wahrung der Gesundheit und des Wohlbefindens des Menschen im Vordergrund, soweit diese von Umweltbedingungen beeinflusst werden.

Bewertungskriterien sind:

Bedeutung / Empfindlichkeit	Wohnfunktion
	Funktion für Naherholung

Beim Aspekt "Wohnen" ist die Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse durch Schutz des Wohn- und Wohnumfeldes relevant. Beim Aspekt "Erholung" sind überwiegend die wohnortnahe Feierabenderholung bzw. die positiven Wirkungen siedlungsnaher Freiräume auf das Wohlbefinden des Menschen maßgebend.

Wohnfunktion

Die nächste Wohnbebauung liegt ca. 290 m westlich des Vorhabens. Vorbelastungen bestehen durch die Gewerbegebiete im Nordwesten und Süden sowie durch die A7 im Osten.

Der Geltungsbereich hat damit insgesamt geringe Bedeutung für gesunde Wohnverhältnisse. Gegenüber Immissionen besteht im angrenzenden Wohngebiet eine hohe Empfindlichkeit. Bzgl. des zu erwartenden Verkehrslärms wird im Rahmen des Weiteren Verfahrens ein Schallgutachten erstellt.

Funktionen für die Naherholung

Der Geltungsbereich hat als siedlungsnaher Freifläche allgemeine Bedeutung für die Naherholung, ist allerdings weder mit besonderen Erholungseinrichtungen erschlossen noch grenzt er unmittelbar an Wohngebiete an. Der Bereich ist geprägt durch intensive



landwirtschaftliche Nutzung und ist durch die vorhandenen Freileitungen und die nahe A7 vorbelastet.

Der Geltungsbereich hat insgesamt damit geringe Bedeutung für die Naherholung

Auswirkungen der Planung, Vermeidungsmaßnahmen

Auswirkungen auf die Wohnfunktion

Der Betrieb der Südosttangente verursacht Lärm- und Schadstoffimmissionen. Bzgl. des zu erwartenden Verkehrslärms wird im Rahmen des Weiteren Verfahrens ein Schallgutachten erstellt.

Auswirkungen auf die Naherholung

Mit Errichtung der Südosttangente gehen intensiv landwirtschaftliche genutzte Freiflächen geringer Bedeutung verloren. Siedlungsnahe Freiflächen sind weiterhin im Umfeld der Stadt Rothenburg rasch erreichbar.

**Gesamtbewertung Schutzgut Mensch:
Bewertung aktuell nicht möglich**

Pflanzen, Tiere, Biodiversität

Beschreibung und Bewertung

Zur Bewertung des vorhandenen Biotoppotenzials werden folgende Bewertungskriterien herangezogen:

Bedeutung / Empfindlichkeit	Naturnähe
	Vorkommen seltener Arten
	Seltenheit des Biotoptyps
	Größe, Verbundsituation
	Repräsentativität
	Ersetzbarkeit

Der Geltungsbereich wird überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt, grenzt an mehrere Verkehrsflächen (St 2250 und Erlbacher Straße) an und wird zentral durch einen befestigten Wirtschaftsweg (Lichtengrasweg) geteilt. Höhere Vegetation ist nur im Randbereich der Verkehrsflächen in Form von mehreren Einzelbäume sowie Baum-/Strauchhecken vorhanden. Biotope der Biotopkartierung Bayern sind im Geltungsbereich nicht vorhanden.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf den Artenschutz wurde, auf Grundlage des ursprünglichen Trassenverlaufs, eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Stand 16.



März 2016) vom Silvaea Biome Institut (sbi), Sugenheim-Ullstadt erstellt. Da der Änderungsbereich sich nur in Teilbereichen mit der ursprünglichen Planung deckt sind Aussagen bzgl. des Artenschutzes im Rahmen des Verfahrens zu ergänzen.

Die Bedeutung des Geltungsbereiches für die Pflanzen- und Tierwelt ist daher nicht abschließend zu bewerten und wird im Rahmen des Verfahrens ergänzt.

Auswirkungen der Planung, Vermeidungsmaßnahmen

Durch den geplanten Änderungsbereich der Südosttangente gehen etwa 2,3 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie einzelne Laubbäume und verkehrsbegleitende Heckenstrukturen verloren.

Die Habitatverluste durch Rodung der Gehölzstrukturen werden durch Begrünungsmaßnahmen im Böschungsbereich der Südosttangente bzw. externe Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ kompensiert.

Für den umgebenden Raum sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Der Geltungsbereich hat keine besondere Bedeutung für den Biotopverbund, so dass keine Unterbrechungen von wichtigen Biotopverbund-Leitlinien eintreten.

Zur Minimierung des Eingriffs erfolgt eine Eingrünung der Böschungsbereiche des neuen Trassenverlaufs.

**Gesamtbewertung Schutzgut Pflanzen und Tiere:
Bewertung aktuell nicht möglich**

Boden

Beschreibung und Bewertung

Zur Bewertung des Bodens werden folgende Bewertungskriterien herangezogen:

Bedeutung / Empfindlichkeit	Natürlichkeit
	Seltenheit
	Biotopentwicklungspotenzial
	natürliches Ertragspotenzial

Im Geltungsbereich liegen überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte oder bereits versiegelte lehmige Lößböden in südlicher Hanglage. Diese Böden sind von geringer Naturnähe, haben eine geringe Seltenheit und ein geringes Biotopentwicklungspotential.



Auswirkungen der Planung, Vermeidungsmaßnahmen

Der Wirkraum betrifft ausschließlich den Geltungsbereich. Bodenverunreinigungen angrenzender Flächen sind nicht zu erwarten.

Vermeidungsmaßnahmen sind für ein derartiges Vorhaben nur bedingt möglich. Sie beschränken sich auf die Ausweisung von Flächen mit Begrünungsbindung, innerhalb derer sich Bodenfunktionen regenerieren können.

**Gesamtbewertung Schutzgut Boden:
 Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit**

Wasser

Beschreibung und Bewertung

Bewertungskriterien Teilschutzgut Grundwasser

Bedeutung / Empfindlichkeit	Geschütztheitsgrad der Grundwasserüberdeckung (Empfindlichkeit)
	Bedeutung für Grundwassernutzung
	Bedeutung des Grundwassers im Landschaftshaushalt

Beschreibung und Bewertung

Im Geltungsbereich kommen bis auf temporär wasserführende Gräben keine Oberflächengewässer vor. Aufgrund der leichten Kuppenlage und dem allseitigen Gefälle ist kein hochanstehendes Grundwasser zu erwarten. Auch Wasserschutzzone sind im Geltungsbereich nicht vorhanden. Das Bodengefüge sorgt für ein hohes Retentionsvermögen.

Auswirkungen der Planung, Vermeidungsmaßnahmen

Durch Versiegelung und Flächenbeanspruchung (Verkehrsfläche) kommt es auf ca. 1,1 ha zu einem (Teil-)Verlust von Infiltrationsflächen und damit zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildung.

Die Auswirkungen der Versiegelung auf den Wasserhaushalt werden durch großflächige Eingrünungsmaßnahmen im Randbereich der Trasse gemindert.

**Gesamtbewertung Schutzgut Wasser:
 Auswirkungen geringer bis mittlerer Erheblichkeit**



Luft/Klima

Beschreibung und Bewertung

Bewertungskriterien:

Für die Beurteilung des Schutzgutes Klima sind vorrangig lufthygienische und klimatische Ausgleichsfunktionen maßgeblich. Die lufthygienische Ausgleichsfunktion bezieht sich auf die Fähigkeit von Flächen, Staubpartikel zu binden und Immissionen zu mindern (z.B. Waldgebiete). Die klimatische Ausgleichsfunktion umfasst die Bedeutung von Flächen für die Kalt- und Frischluftproduktion bzw. den Kalt- und Frischluftabfluss.

Bedeutung / Empfindlichkeit	lufthygienische Ausgleichsfunktion für Belastungsgebiete
	klimatische Ausgleichsfunktion für Belastungsgebiete

Beschreibung und Bewertung

Die Stadt Rothenburg ob der Tauber ist aufgrund ihrer Lage in Anschluss an das naturnahe Taubertal kein klimatisches Belastungsgebiet. Die betroffenen Freiflächen haben lediglich örtliche Funktionen als Kaltluftabflussgebiet.

Auswirkungen der Planung, Vermeidungsmaßnahmen

Durch die Bebauung der Freiflächen geht deren örtliche klimatische Ausgleichsfunktion verloren. Aufgrund des Abstandes zur Stadt Rothenburg sind die Auswirkungen auf das Siedungsklima jedoch gering. Als Vermeidungsmaßnahme sind Baumpflanzungen im Böschungsbereich der Trasse festgesetzt.

**Gesamtbewertung Schutzgut Klima und Luft:
 Auswirkungen geringer Erheblichkeit**

Landschaft

Beschreibung und Bewertung

Landschaft und Landschaftsbild wird nach folgenden Kriterien bewertet:

Bedeutung / Empfindlichkeit	Eigenart
	Vielfalt
	Natürlichkeit
	Freiheit von Beeinträchtigungen
	Bedeutung / Vorbelastung

Die Fläche liegt außerhalb des Siedlungsbereiches und grenzt nur an bestehende Verkehrsflächen an. Die Baufläche besitzt durch die intensive landwirtschaftliche



Nutzung sowie die bestehende Vorbelastung durch die Hochspannungsleitungen nur eine geringe Funktion für das Landschaftsbild. Insbesondere nach Osten bestehen ausgeprägte Blickbeziehungen und eine weite Einsehbarkeit. Eine Blickbeziehung zum westlich verlaufenden landschaftsprägenden Taubertal sowie zum prägenden Altstadtensemble von Rothenburg sind nicht gegeben.

Im Geltungsbereich sind keine besonderen landschaftsbildwirksamen Grünstrukturen vorhanden (markante Einzelbäume oder Wälder etc.). Weiterhin besteht bereits eine erhebliche Vorbelastung durch das bestehende südliche Gewerbegebiet, die vorhandenen Freileitungen sowie die östlich verlaufende A7.

Auswirkungen der Planung, Vermeidungsmaßnahmen

Die geplante Südosttangente führt zu einer Veränderung des Landschaftsbildes.

Als Vermeidungsmaßnahme der v.a. nach Osten hin sich ergebenden visuellen Auswirkungen werden in den Randbereichen entsprechende Pflanzungen von Gehölzen zur Gestaltung und zum Sichtschutz vorgesehen.

**Gesamtbewertung Landschaft:
Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit**

Wechselwirkungen

Bereiche mit ausgeprägtem ökologischem Wirkungsgefüge sind im Geltungsbereich und dessen Umfeld nicht vorhanden.

Kultur und Sachgüter

Angrenzend an den Geltungsbereich liegen mehrere Bodendenkmäler, in die jedoch nicht direkt eingegriffen wird. Westlich liegt das Denkmal-Ensemble „Altstadt Rothenburg ob der Tauber“ (E-5-71-193-1) mit mehreren Bau- und Bodendenkmälern. Wertigkeit/Empfindlichkeit: Geltungsbereich gering, Altstadt-Ensemble Rothenburg hoch

17.1 PROGNOSE DER UMWELTAUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Prüfung der Betroffenheit einzelner Belange gem. BauGB:

Schutzgut	Wirkungen/Betroffenheit	Bewertung
Mensch	Verlust siedlungsnaher Freifläche, Immissionen für das angrenzende Wohngebiet aktuell nicht abschätzbar,	Aktuell keine Bewertung möglich



	Schallgutachten wird im Rahmen des Verfahrens ergänzt	
Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt	Verlust von intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Straßenbegleitgrün aus Baum-/Strauchhecken, kleinflächige Habitatverluste	Aktuell keine Bewertung möglich
Boden	Versiegelung und Abböschung von intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen, keine naturnahen oder seltenen Böden betroffen	mittlerer Erheblichkeit
Wasser	verringerte Versickerung, Regenrückhaltung vorgesehen	geringer bis mittlerer Erheblichkeit
Klima	keine wesentlichen Auswirkungen	geringe Erheblichkeit
Landschaft	Überbauung von intensiv landwirtschaftlich genutzter Fläche mit Vorbelastung, teils weit einsehbar	mittlere Erheblichkeit
Wechselwirkungen und Wirkungsgefüge	keine Flächen mit besonderem komplexem ökologischem Wirkungsgefüge betroffen	geringe Erheblichkeit
Kultur- und Sachgüter	Angrenzende Bodendenkmäler ohne direkten Eingriff, Denkmal-Ensemble mehr als 1 km entfernt, keine großen Böschungen bzw. Bauwerke vorgesehen, deshalb keine erhebliche Beeinträchtigung des Ensembles bzw. der Sichtbeziehungen zur Stadtsilhouette Rothenburg	geringe Erheblichkeit

Nach Bebauung des Geltungsbereichs verbleiben mittlere negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Landschaft sowie geringe negative Auswirkungen auf alle übrigen o. g. Schutzgüter. Bewertungen zum Schutzgut Mensch und zu Pflanzen-Tiere-Biologische Vielfalt werden im Rahmen des Verfahrens abschließend bewertet.



Sonstige Belange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 des BauGB:

Erhaltungsziele und Schutzzweck der FFH- und Vogelschutzgebiete

Im Planungsgebiet und der näheren Umgebung sind keine FFH- und Vogelschutzgebiete vorhanden. Das westlich gelegene FFH- und Vogelschutzgebiet des Taubertals liegt in einer Entfernung von mind. 1,4 km. Daher sind keine Ziele zu Erhaltung und Schutz notwendig.

Vermeidung von Emissionen und sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Abfälle fallen nicht an und Abwässern sind durch die Entsorgungseinrichtungen der Gemeinde gesichert. Niederschlagswasser kann nach der aktuellen Planung über Fahrbahnbegleitende Mulden abgeführt und im Bereich des geplanten Regenrückhaltebeckens zurückgehalten werden.

Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie

Die Nutzung erneuerbarer Energien ist im Bereich der Südosttangente nicht vorgesehen.

Bodenschutzklausel und Umwidmungssperrklausel gem. § 1a Abs. 2 BauGB

Durch die 1. Änderung des Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ werden überwiegend landwirtschaftliche Flächen in intensiver Nutzung und bestehende Verkehrsflächen auf einer Größenordnung von ca. 2,1 ha beansprucht, die jedoch vom Flächenausmaß dem ursprünglichen Trassenverlauf entsprechen.

17.2 MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, VERMINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH NACHTEILIGER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die detaillierten Aussagen zur Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen finden sich in den Kapiteln 8 und 9 der Begründung.

Als Eingrünungsmaßnahmen wird die Bepflanzung der verkehrsbegleitenden Grünflächen und Böschungflächen mit standortheimischen Gehölzen sowie mehreren hochstämmigen Laubbaumen festgesetzt.

Der Ausgleichsflächenbedarf für den angepassten Trassenverlauf stellt nach Gegenüberstellung mit dem Ausgleichsflächenbedarf der ursprünglichen Trasse nur einen geringen Flächenbedarf von 295 m² dar. Dieser zusätzliche Ausgleichsflächenbedarf kann durch die geringe Überkompensation der externen Ausgleichsflächen (FI.Nr. 2342, Gmkg. Rothenburg und FI.Nr. 797, Gmkg. Leuzenbronn) des Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. XXVII-„Süd-Ost-Tangente“ kompensiert werden. Es sind deshalb keine weiteren Ausgleichsflächen erforderlich.



17.3 PROGNOSE BEI NICHTDURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

Bei Nichtdurchführung der Planung ist mit der Erhaltung der derzeitigen Nutzung bzw. Brache zu rechnen.

18 MONITORING

Die Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen ist gesetzlich vorgesehen, damit frühzeitig unvorhergesehene Auswirkungen ermittelt werden und geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen werden können.

Da es keine bindenden Vorgaben für Zeitpunkt, Umfang und Dauer des Monitoring bzw. der zu ziehenden Konsequenzen gibt, sollte das Monitoring in erster Linie zur Abhilfe bei unvorhergesehenen Auswirkungen dienen.

Als Monitoringmaßnahme wird die Prüfung der Entwicklung der externen Ausgleichsfläche durch Begehung vorgesehen.

Das Monitoring hat ein Jahr nach Umsetzung der Maßnahme zu erfolgen, weitere Kontrollprüfungen sind im Turnus von 5 Jahren vorzusehen.

19 ZUSAMMENFASSUNG

1. Allgemeines

Der Umweltbericht prüft die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt und den Menschen frühzeitig im Planungs- und Zulassungsverfahren.

2. Auswirkungen des Vorhabens

Durch die Planung sind insgesamt geringe bis mittlere Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Es werden wirksame Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt.

Nürnberg, den 28.10.2017

TEAM 4 Bauernschmitt • Enders
Landschaftsarchitekten + Stadtplaner PartGmbB

Wolfgang Flachhuber, B.Eng. Landschaftsarchitektur (FH), Landschaftsplaner



20 ANHANG

20.1 SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG DES BÜRO HÄRTFELDER

20.2 STELLUNGNAHME DES BÜRO PB CONSULT

20.3 SPEZIELLE ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG DES BÜRO SBI

20.4 KARTE ZUR ERINGRIFFSERMITTLUNG

20.5 KARTE ZU DEN AUSGLEICHSMÄßNAHMEN

20.6 GRÜNORDNUNG

1. Tektur des Bebauungsplanes NR. XXVII „SÜDOSTTANGENTE“ - Stadt Rothenburg o.d. Tauber -

Verkehrslärmgutachten

Auftraggeber:

Stadt Rothenburg o. d. Tauber
Marktplatz 1
91541 Rothenburg o. d. Tauber

Auftragnehmer:



Ing.-Büro Härtfelder
Sebastian-Münster-Straße 6
91438 Bad Windsheim

Telefon: (09841) 68 99 8-0

Telefax: (09841) 68 99 8-8

E-Mail: info@haertfelder-it.de

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	2
1.1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	2
1.2 BEURTEILUNGSGRUNDLAGE	2
1.3 ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN UND IMMISSIONSORTE	3
2. EINGANGSDATEN	6
2.1 BERECHNUNGSMODELL	6
2.2 EMISSIONSANSÄTZE	7
3. BERECHNUNGSERGEBNISSE	12
3.1 BEURTEILUNG DER BERECHNUNGSERGEBNISSE	13
4. ZUSAMMENFASSUNG	14
5. LITERATURVERZEICHNIS	15
6. ANLAGEN	16

1. Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Rothenburg o.d. Tauber beabsichtigte mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. XXVII „Südosttangente“ die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung einer Entlastungsstraße zwischen der Staatsstraße St2250 und der Erlbacher Straße zu schaffen. Die Trasse sollte zur Entlastung hochbelasteter Knotenpunkte der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen beitragen und zugleich die Erschließung des geplanten Gewerbegebietes „Ansbacher Straße“ sicherstellen. Aufgrund der Verlegung der ursprünglich angedachten Trasse, weiter nach Westen hin, muss der Bebauungsplan im Rahmen einer 1. Tektur entsprechend angepasst werden. Im Zuge dieser Änderung ist auch die Überarbeitung des ursprünglichen Verkehrslärmgutachtens notwendig.

Die Beurteilung der neuen Geräuschsituation erfolgt nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV); bei eventuellen Überschreitungen der einschlägigen Immissionsrichtwerte werden Maßnahmen zur Konfliktbewältigung vorgeschlagen.

Den Auftrag zur Überarbeitung des Verkehrslärmgutachtens erteilte die Stadt Rothenburg o.d. Tauber, Marktplatz 1, 91541 Rothenburg o. d. Tauber.

1.2 Beurteilungsgrundlage

Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) stellt eine rechtliche Grundlage dar, die in erster Linie dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm dient. Sie gilt im Rahmen des Neubaus bzw. der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße. Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung legt die beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte fest und regelt das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels zur Festlegung der Belastung durch Verkehrsgeräusche. Die Berechnung des Beurteilungspegels erfolgt gemäß § 3 BImSchV nach deren Anlage 1 und soweit die dort genannten

Anwendungsvoraussetzungen nicht zutreffen nach Abschnitt 4.0 der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“.

Die in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung festgelegten Immissionsrichtwerte (Grenzwerte) orientieren sich entsprechend an der Schutzbedürftigkeit von einzelnen Nutzungsarten. Sie lauten wie folgt:

Tab. 1: Immissionsrichtwerte nach der 16. BImSchV

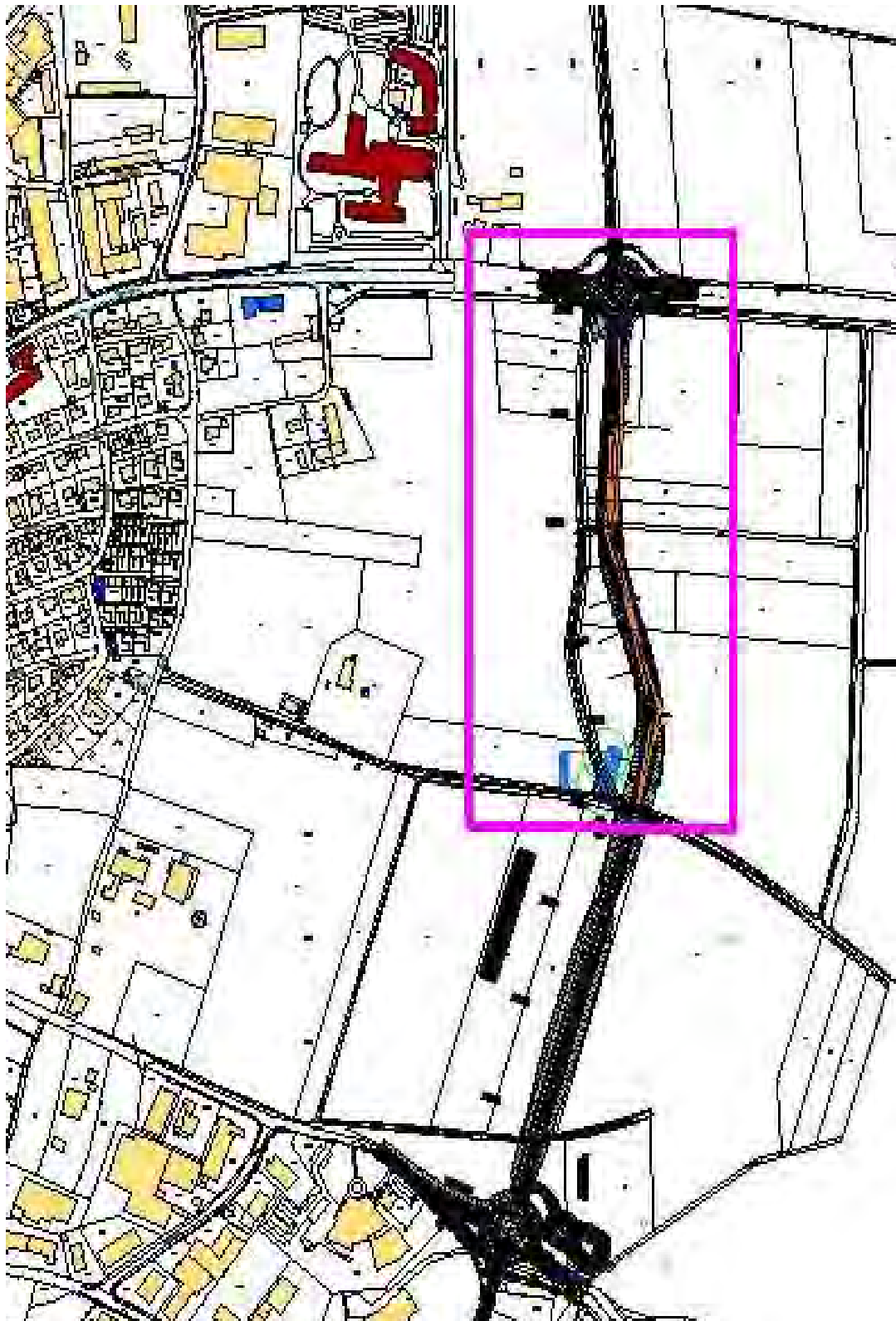
NUTZUNGSART	TAG (06.00 - 22.00 UHR) dB(A)	NACHT (22.00 - 06.00 UHR) dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
Reine und Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Neubau von öffentlichen Verkehrswegen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel im Planfall die Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Im Falle einer Überschreitung sind geeignete Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.

1.3 Örtliche Gegebenheiten und Immissionsorte

Die Entlastungsstraße wird im Norden an die Staatsstraße St2250 über einen Kreisverkehrsplatz angebunden. Von dort aus verläuft die Trasse entlang des geplanten Gewerbegebietes „Ansbacher Straße“ bis zur Einmündung in die Erlbacher Straße. An der Erlbacher Straße soll ebenfalls ein Kreisverkehrsplatz entstehen. Die Lage des geplanten Trassenverlaufs kann aus der folgenden Übersichtskarte entnommen werden.

Abb. 1: Auszug aus der technischen Planung zur 1. Tektur des Bebauungsplanes Nr. XXVII „Südosttangente“ (Gauß Ingenieure, 2017)



Die Positionierung der einzelnen Immissionsorte orientiert sich an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen. Sie beziehen sich allgemein, unter Beachtung auf schutzbedürftige Räume, auf den Standort, der in kürzester Entfernung zum Emittenten liegt. Die im vorliegenden Falle relevanten Immissionsorte kommen im Bereich der westlich gelegenen Randbebauung sowie im Bereich des geplanten Gewerbegebietes „Ansbacher Straße“ zum Liegen.

Tab. 2: angesetzte Immissionsorte für die Lärmprognose nach der 16.BImSchV

IO	Bezeichnung	Fl.-Nr.	Einordnung der Nutzungsart	IRW	
				Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
1	Ansbacher Straße 131 (Krankenhaus)	2541	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
2	Ansbacher Straße 72 (Polizeiwache; Gemeinbedarf)	2437	Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64	54
3	Kaiserweg 3 (Wohngebäude in einer Wohnbausiedlung)	2434	Reine und Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59	49
4	Ansbacher Straße 137 (Wohngebäude im Außenbereich)	2476/1	Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64	54
5	Gewerbefläche innerhalb des Bebauungsplanes XIX „Gewerbegebiet Ansbacher Straße“	-	Gewerbegebiete	69	59

Die Immissionsorte IO 1 bis IO 4 beziehen sich unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten auf eine Höhe von 2,40 m (Erdgeschoss) bzw. 5,20 m (1. Obergeschoss) und befinden sich jeweils 0,50 m vor bzw. 0,20 m über den Fenstern des maßgebenden Stockwerks und empfangen somit auch die Reflexionen durch die Gebäudewand. Der Immissionsort IO 5 liegt am Rande des im Bebauungsplanes XIX „Gewerbegebiet Ansbacher Straße“ vorgegebenen Baufensters und ist ebenfalls in einer Aufpunkthöhe von 2,40 m bzw. 5,20 m über Gelände angesetzt.

2. Eingangsdaten

2.1 Berechnungsmodell

Die Berechnungen erfolgen Mithilfe der Software SoundPlan Version 7.4 der Braunstein + Berndt GmbH.

Die Ermittlung sowohl der Geräuschemissionen als auch der Geräuschimmissionen, das heißt der Beurteilungspegel, erfolgt für den Straßenverkehr auf Grundlage der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Auf das Regelwerk wird in Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV normativ verwiesen.

Die Durchführung der Berechnungen erfolgt getrennt für den Tageszeitraum (06.00 bis 22.00 Uhr) und für den Nachtzeitraum (22.00 bis 06.00 Uhr).

Die Bestandslage sowie die Lage der zukünftigen Gewerbefläche im Bereich des Bebauungsplanes XIX „Gewerbegebiet Ansbacher Straße“ und der geplanten Südosttangente wurden in ein digitales Geländemodell eingearbeitet und höhenmäßig abgebildet.

Um die Geräusche nachzubilden, werden im Folgenden die Emissionsansätze näher erläutert und dargestellt. Die Eingabewerte für die Ausbreitung bestehen aus jeweils errechneten Emissionspegeln. Im Anhang befindet sich weiterhin eine Zusammenstellung aller verwendeten verkehrsrelevanten Kenndaten. Diese dient der Beweisführung und soll eine detaillierte Prüfung der Berechnung ermöglichen.

2.2 Emissionsansätze

Die Verkehrsgeräuschsituation wird auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Büros PB-Consult GmbH in der Fassung vom 09.09.2015 beurteilt. Betrachtet werden einzelne Straßenabschnitte der Staatsstraße St2250 sowie der geplanten Südosttangente mit Kreisverkehrsplatz. Die Autobahn A 7 wird aufgrund der Entfernung von über 700 m nicht mitberücksichtigt.

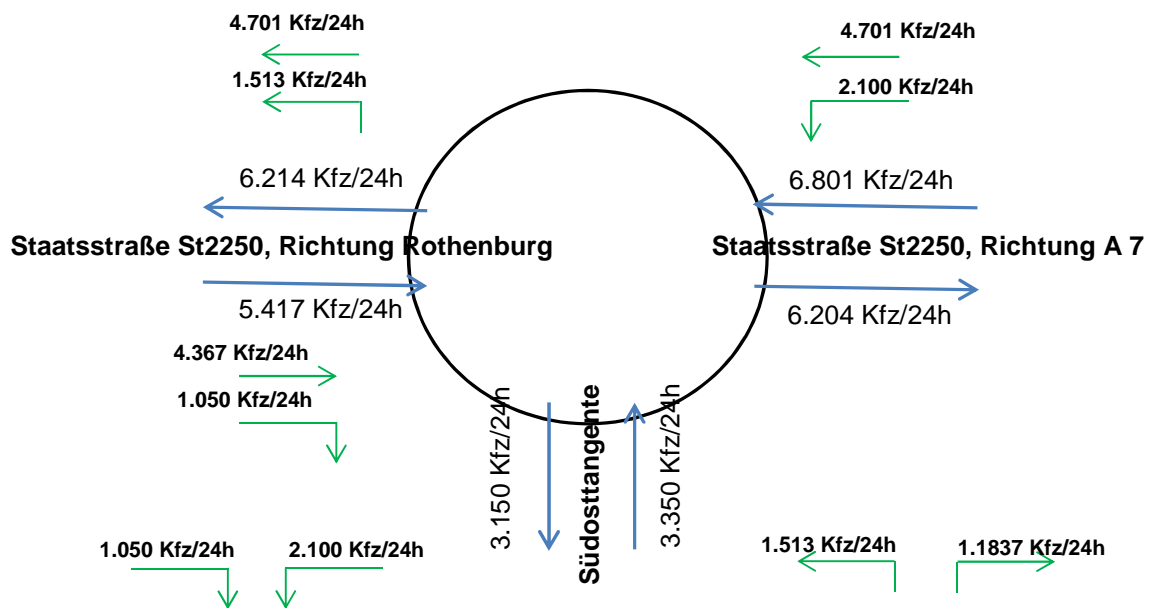
Um die Veränderung des Verkehrslärms aufgrund der Entwicklung ermitteln zu können, sind die Verkehrsmengen entsprechend zu vergleichen:

- Nullfall:
Belastung ohne Realisierung der Planung.
- Planfall:
Belastung mit Realisierung der Planung.

Zusätzlich wird rein die Südosttangente (Belastung ohne Berücksichtigung der Staatsstraße St2250) betrachtet.

Die zur Berechnung des Verkehrslärms maßgeblichen Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsmengen (DTV-Werte) orientieren sich an der Verkehrsuntersuchung des Büros PBConsult in der Fassung vom 09.09.2015.

Für die bestehende Staatsstraße St2250 wird eine Verkehrsmenge von 11.985 Kfz/24h bzw. für die geplante Südosttangente eine Verkehrsmenge von 6.500 Kfz/24h angenommen. Eine Verkehrsmengenverteilung im Bereich des neuen Knotenpunktes (Kreisverkehrsplatz) ist in der Verkehrsuntersuchung des Büros PB-Consult GmbH nicht angegeben. Aus diesem Grunde wird unter Berücksichtigung einer gewissen Verkehrszunahme im Bereich der Staatsstraße St2250 Richtung A 7 für den Planfall folgende Verkehrsmengenverteilung am Knotenpunkt (Kreisverkehrsplatz) angesetzt:



Dabei wird angenommen, dass von der A 7 kommend, sich 1/3 des Verkehrs sich zum neuen Gewerbegebiet „Ansbacher Straße“ und 2/3 des Verkehrs sich in Richtung Rothenburg bewegen. Hinsichtlich der Richtung Rothenburg zur A 7 werden dieselben Faktoren von 1/3 und 2/3 in Ansatz gebracht. Die Verteilung der Verkehrsmengen auf die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht wird entsprechend nach Tabelle 3 der RLS-90 innerorts als Typ Gemeindestraße und außerorts als Typ Landesstraße festgesetzt.

Für die betrachteten Straßenabschnitte wird jeweils ein Regelquerschnitt mit einer Breite von ca. 7,50 m angesetzt.

Für die Südosttangente wird eine Asphaltbetondecke als Straßenbelag geplant. Die bestehende Staatsstraße St2250 ist ebenfalls in Asphaltbetonbauweise ausgeführt, so dass für beide Straßen als Straßenbelag Asphaltbeton angesetzt wird.

Während im Bereich der Staatsstraße St2250 eine zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h für LKWs und 100 km/h für PKWs gilt, sind im Innerortsbereich lediglich 50 km/h zulässig. Für die geplante Südosttangente wird von einer Geschwindigkeit von 70 km/h ausgegangen, da diese im Rahmen der Trassenplanung als Entwurfsgeschwindigkeit herangezogen wurde. Im Bereich

des neuen Knotenpunktes (Kreisverkehrsplatz) wird für alle Straßen eine verminderte Geschwindigkeit von 50 km/h angesetzt.

Steigungen oder Gefälle > 5 Prozent werden automatisiert über die Software ermittelt und eingearbeitet.

Die Schalleistungspegel werden nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) berechnet. Hierzu steht folgende Formel zur Verfügung:

$$L_{m,E} = L_{m(25)} + D_v + D_{StrO} + D_{StG} + D_E$$

Kürzel	Bezeichnung
$L_{m,E}$	errechneter Schalleistungspegel
$L_{m(25)}$	Mittelungspegel in 25 m horizontalem Abstand
D_v	Korrektur für unterschiedliche Geschwindigkeiten
D_{StrO}	Korrektur für unterschiedlichen Straßenoberflächen
D_{StG}	Zuschlag für Steigungen oder Gefälle
D_E	Korrektur für Reflexionen

Der Mittelungspegel $L_{m(25)}$ wiederum ist abhängig von der Verkehrsstärke und dem LKW-Anteil. Dieser wird wie folgt errechnet:

$$L_{m(25)} = 37,3 + 10 \cdot \lg [M \cdot (1 + 0,082 \cdot p)]$$

Kürzel	Bezeichnung
M	maßgebende stündliche Verkehrsmenge
p	maßgebender Lkw-Anteil in Prozent (Gesamtgewicht > 3,5 t)

Auf Grundlage der vorgenannten Angaben ergeben sich für die relevanten Streckenabschnitte folgende Schalleistungspegel:

Tab. 3: Emissionskenngrößen im Nullfall

Streckenabschnitte	DTV Werte	stündliche Verkehrsmenge		zulässige Geschwindigkeit Lkw / Pkw	Lkw - Anteil Tag / Nacht	Emissionspegel L _{m,E}	
		Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)			Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
	Kfz/24h	Kfz/h	Kfz/h	km/h	[%]	dB(A)	dB(A)
St2250, außerorts	11.985	719,1	95,9	80 / 100	20 / 10	70,02	59,66
St2250, innerorts	11.985	719,1	95,9	50 / 50	20 / 10	66,60	55,58

Tab. 4: Emissionskenngrößen im Planfall

Streckenabschnitte	DTV Werte	stündliche Verkehrsmenge		zulässige Geschwindigkeit Lkw / Pkw	Lkw - Anteil Tag / Nacht	Emissionspegel L _{m,E}	
		Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)			Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
	Kfz/24h	Kfz/h	Kfz/h	km/h	[%]	dB(A)	dB(A)
St2250, westl. innerorts	11.631	697,9	93,0	50 / 50	20 / 10	66,47	55,45
St2250, westl. Knotenarm KVP	11.631	697,9	93,0	50 / 50	20 / 10	66,47	55,45
St2250, östl. außerorts	13.005	780,3	104,0	80 / 100	20 / 10	70,38	60,01
St2250, östl. Knotenarm KVP	13.005	780,3	104,0	50 / 50	20 / 10	66,96	55,93
Südosttangente südl. außerorts	6.500	390,0	52,0	70 / 70	20 / 10	65,91	55,02
Südosttangente, südl. Knotenarm KVP	6.500	390,0	52,0	50 / 50	20 / 10	63,94	52,92

Tab. 5: Emissionskenngrößen Südosttangente

Streckenabschnitte	DTV Werte	stündliche Verkehrsmenge		zulässige Geschwindigkeit Lkw / Pkw	Lkw - Anteil Tag / Nacht	Emissionspegel L _{m,E}	
		Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)			Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
	Kfz/24h	Kfz/h	Kfz/h	km/h	[%]	dB(A)	dB(A)
Südosttangente	6.500	390,0	52,0	70 / 70	20 / 10	65,91	55,02

Im Berechnungsmodell ist der Straßenverkehr als Linienquelle in einer Höhe von 0,50 m über dem Gelände dargestellt.

3. Berechnungsergebnisse

In der Tabelle 6 sind zur Vergleichbarkeit die Immissionspegel des Nullfalls, des Planfalls und die der Südosttangente dargestellt. Pegelüberschreitungen sind in den beiliegenden Datenblättern dokumentiert.

Tab. 6: Gegenüberstellung Nullfall, Planfall und Südosttangente

Immissionsorte	Aufpunkthöhe	Nullfall		Planfall		Südosttangente	
		Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
	in Meter über Gelände	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
IO 1	2,40	61	50	61	50	47	36
IO 1	5,20	62	52	63	51	47	36
IO 2	2,40	64	53	64	53	46	36
IO 2	5,20	66	55	66	55	47	36
IO 3	2,40	55	44	55	44	45	34
IO 3	5,20	56	45	56	45	45	34
IO 4	2,40	63	52	63	52	49	38
IO 4	5,20	63	52	64	53	50	39
IO 5	2,40	61	50	68	57	69	58
IO 5	5,20	62	51	69	58	69	58

3.1 Beurteilung der Berechnungsergebnisse

Nullfall:

Die Berechnung zeigt, dass bereits im Nullfall an den Immissionsorten IO 1 (Bereich: Krankenhaus) und IO 2 (Bereich: Polizeiwache) die Immissionsrichtwerte nach der 16. BImSchV um bis zu 4,6 dB(A), am Immissionsort IO 1 (Bereich: Krankenhaus), überschritten werden. Da der Nullfall die derzeitige IST-Situation wiedergibt, besteht für diesen Fall nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV kein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Planfall:

Durch die Realisierung der Südosttangente kommt es zu keiner wesentlichen Lärmzunahme gegenüber dem Nullfall. Vielmehr bleibt die Geräuschsituation im Bereich der kritischen Immissionsorte IO 1 (Bereich: Krankenhaus) und IO 2 (Bereich: Polizeiwache) konstant, so dass bedingt durch den unveränderten Pegel hier keine Verschlechterungen zu erwarten sind.

Im Bereich der zukünftigen Baufläche des Bebauungsplanes XIX „Gewerbegebiet Ansbacher Straße“, am Immissionsort IO 5, wird zwar der Verkehrslärm aufgrund der Realisierung der Südosttangente zunehmen, jedoch werden die einschlägigen Immissionsrichtwerte nach der 16. BImSchV eingehalten.

Südosttangente:

Die Südosttangente selbst betrachtet verursacht an allen Immissionsorten keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der 16. BImSchV.

Fazit:

Aus vorgenannten Gründen besteht aus schalltechnischer Sicht keine Notwendigkeit Schallschutzmaßnahmen auszusprechen.

4. Zusammenfassung

Mit der 1. Tektur des Bebauungsplanes NR. XXVII „Südosttangente“ ist eine lagemäßige Verlegung der ursprünglich angedachten Trasse der Südosttangente verbunden.

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wurde die neue Geräuschsituation, die durch die Verlegung entsteht, im Hinblick auf den Verkehrslärm detailliert ermittelt und entsprechend den Vorgaben der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 bewertet.

Auf der Grundlage von verkehrstechnischen Daten und Nutzungsangaben wurde ein Berechnungsmodell für den Nullfall (Situation ohne Südosttangente) und den Planfall (Situation mit Südosttangente) sowie rein für die Südosttangente erstellt, in dem alle schalltechnisch relevanten Details enthalten sind. Mit Hilfe der Software SoundPlan, Version 7.4, der Braunstein + Berndt GmbH, wurden entsprechende Ausbreitungsberechnungen gemäß RLS-90 durchgeführt. Für 5 festgelegte Immissionsorte erfolgte die Berechnung der Beurteilungspegel.

Die unter Berücksichtigung der Eingangsdaten erzielten Ergebnisse zeigen:

- dass aufgrund des Nullfalls bereits zum jetzigen Zeitpunkt an einigen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte nach der 16. BImSchV überschritten werden,
- dass die Realisierung der Südosttangente zu keiner Verschlechterung der Geräuschsituation gegenüber der bestehenden Situation (Nullfall) führt
- und dass bei einer reinen Betrachtung der Südosttangente die Immissionsrichtwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden.

Sofern von den vorerwähnten Eingangsdaten bei der Planumsetzung nicht wesentlich abgewichen wird, sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

5. Literaturverzeichnis

Baugesetzbuch (BauGB): In der Fassung der Bekanntmachung vom 23.September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722).

Baunutzungsverordnung (BauNVO): In der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548).

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG): Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), geändert durch Artikel 55 des Gesetztes vom 29. März 2017 (BGBl. I S. 626).

Gauff Ingenieure (2017): Entwurf- Technische Planung zur 1. Tektur des Bebauungsplanes Nr. XXVII „SÜDOSTTANGENTE“, Stadt Rothenburg o.d. Tauber.

Ingenieurbüro Härtfelder (2017): Entwurf - Bebauungsplan Nr. XIX „Gewerbegebiet Ansbacher Straße“, Stadt Rothenburg o.d. Tauber.

PBConsult (2015): Verkehrsprognosegutachten zur Südosttangente i.d.F. vom 09.09.2015, Stadt Rothenburg o.d. Tauber.

Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS 90) (1990): Richtlinien für Lärmschutz an Straßen eingeführt durch das allgemeine Rundschreiben Straßenbau vom 10. April 1990 des Bundesministers für Verkehr.

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV): Vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036, geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269).

6. Anlagen

1. Kenndatenblätter - Nullfall
 2. Kenndatenblätter - Planfall
 3. Kenndatenblätter - Südosttangente
 4. Karte 1 - Raster 2,40 m Nullfall, tags im Maßstab 1:2000
 5. Karte 2 - Raster 2,40 m Nullfall, nachts im Maßstab 1:2000
 6. Karte 3 - Raster 5,20 m Nullfall, tags im Maßstab 1:2000
 7. Karte 4 - Raster 5,20 m Nullfall, nachts im Maßstab 1:2000
 8. Karte 5 - Raster 2,40 m Planfall, tags im Maßstab 1:2000
 9. Karte 6 - Raster 2,40 m Planfall, nachts im Maßstab 1:2000
 10. Karte 7 - Raster 5,20 m Planfall, tags im Maßstab 1:2000
 11. Karte 8 - Raster 5,20 m Planfall, nachts im Maßstab 1:2000
 12. Karte 9 - Raster 2,40 m Südosttangente, tags im Maßstab 1:2000
 13. Karte 10 - Raster 2,40 m Südosttangente, nachts im Maßstab 1:2000
 14. Karte 11 - Raster 5,20 m Südosttangente, tags im Maßstab 1:2000
 15. Karte 12 - Raster 5,20 m Südosttangente, nachts im Maßstab 1:2000
-

Verkehrslärmgutachen zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente" Rechenlauf-Info Nullfall

Projektbeschreibung

Projekttitel: Verkehrslärmgutachen zur 1. Änderung des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
 Projekt Nr.:
 Bearbeiter: Eric Thielgen
 Auftraggeber: Stadt Rothenburg ob der Tauber

 Beschreibung:
 Bewertung nach 16. BImSchV

Rechenlaufbeschreibung

Rechenkern: Einzelpunkt Schall
 Titel: Prognose Verkehrslärm_Nullfall
 Gruppe:
 Laufdatei: RunFile.runx
 Ergebnisnummer: 3
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 4)
 Berechnungsbeginn: 19.04.2017 17:24:40
 Berechnungsende: 19.04.2017 17:24:59
 Rechenzeit: 00:00:749 [m:s:ms]
 Anzahl Punkte: 5
 Anzahl berechneter Punkte: 5
 Kernel Version: 27.03.2015 (32 bit)

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung	1	
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger		200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle		50 m
Suchradius	5000 m	
Filter:	dB(A)	
Toleranz:	0,100 dB	
Richtlinien:		
Straßen:	RLS-90	
Rechtsverkehr		
Emissionsberechnung nach:	RLS-90	
Straßensteigung geglättet über eine Länge von :	15 m	
Berechnung mit Seitenbeugung:	Nein	
Minderung		
Bewuchs:	Benutzerdefiniert	
Bebauung:	Benutzerdefiniert	
Industriegelände:	Benutzerdefiniert	
Bewertung:	16.BImSchV - Vorsorge	

Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438
Windsheim

**Anlage 1
Blatt 1**

Verkehrslärmgutachen zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Rechenlauf-Info
Nullfall

Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

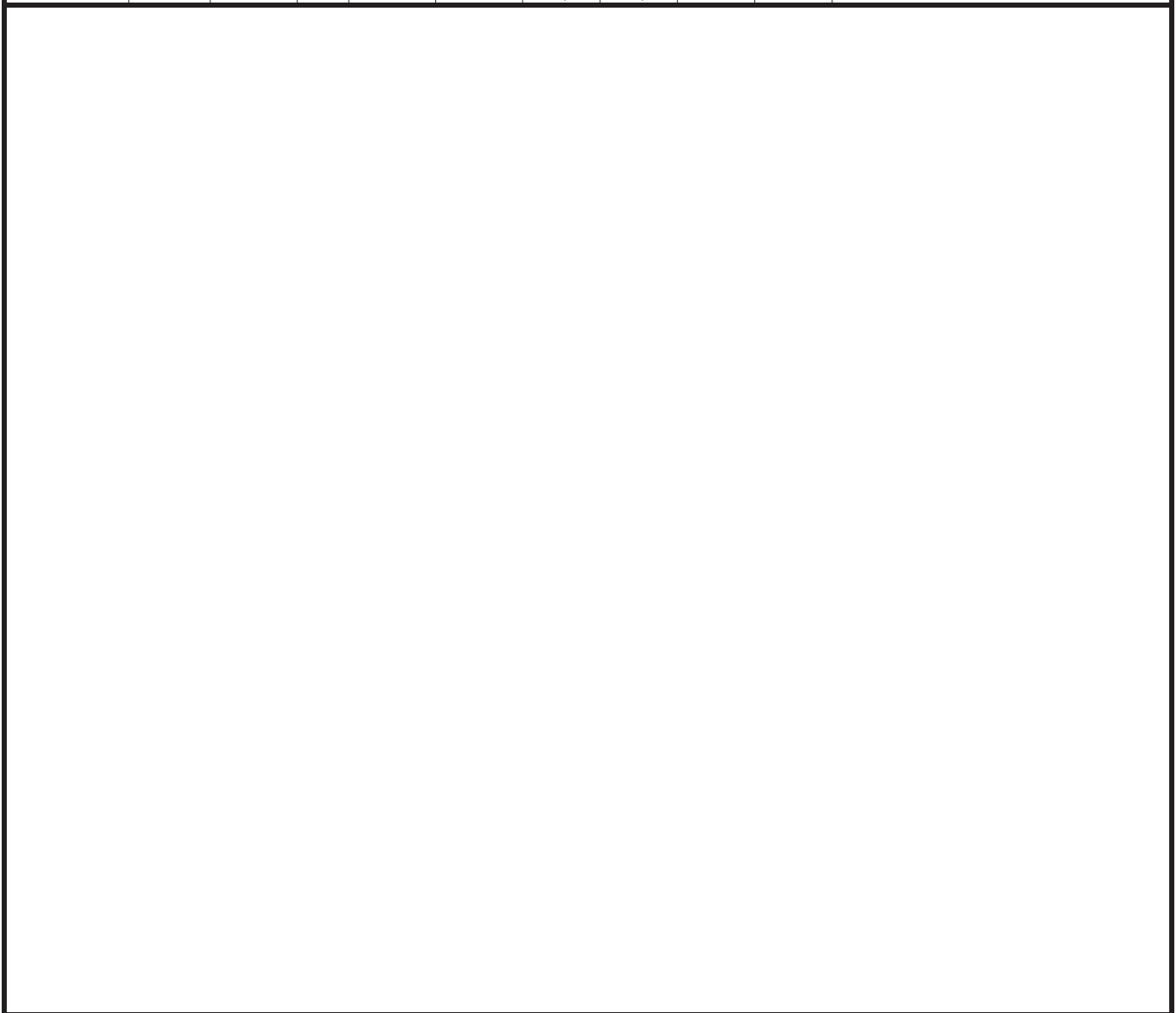
Verkehrslärm_Nullfall.sit	19.04.2017 15:00:12	
- enthält:		
DXF_0.geo	19.04.2017 16:46:18	
DXF_10.geo	21.03.2016 11:27:32	
DXF_bn-baugrenze.geo	31.03.2017 12:19:18	
DXF_Gemarkungsgrenze.geo		02.12.2015 17:40:54
DXF_GEO_K10.geo	02.12.2015 17:41:44	
DXF_GEO_K11.geo	02.12.2015 17:41:44	
DXF_GEO_K12.geo	02.12.2015 17:37:04	
DXF_GEO_K13.geo	02.12.2015 17:41:46	
DXF_GEO_K14.geo	02.12.2015 17:41:50	
DXF_GEO_K15.geo	02.12.2015 17:37:04	
DXF_GEO_K3.geo	02.12.2015 17:44:36	
DXF_GEO_K4.geo	02.12.2015 17:45:30	
DXF_GEO_K5.geo	31.03.2017 09:33:02	
DXF_GEO_K6.geo	02.12.2015 17:47:32	
DXF_GEO_K7.geo	02.12.2015 17:48:00	
DXF_GEO_K8.geo	02.12.2015 17:48:04	
DXF_GEO_K9.geo	02.12.2015 17:48:06	
DXF_GEO_Kanal1.geo	02.12.2015 17:53:24	
DXF_GEO_S20.geo	02.12.2015 17:53:24	
Geo_Gebäude.geo	07.04.2017 09:43:58	
Geo_Gewerbefläche_Planung.geo		19.04.2017 17:13:10
Geo_Immissionsorte_Nullfall.geo		19.04.2017 17:13:10
Geo_Rechengebiet.geo	19.04.2017 14:59:32	
Geo_Straße Nullfall.geo	19.04.2017 14:59:32	
Geo_Text.geo	19.04.2017 17:13:10	
RDGM0002.dgm	03.12.2015 17:02:50	

Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438
Windsheim

Anlage 1
Blatt 2

Verkehrslärmgutachen zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
 Beurteilungspegel
 Nullfall

Immissions	Nutzung	SW	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT,diff dB(A)	LrN,diff dB(A)	
IO 1	SOK	EG 1.OG	S	57 57	47 47	60,8 61,6	49,8 50,6	3,8 4,6	2,8 3,6	
IO 2	MD	EG 1.OG	O	64 64	54 54	64,0 65,1	53,0 54,1	--- 1,1	--- 0,1	
IO 3	WA	EG 1.OG	O	59 59	49 49	54,5 55,1	43,5 44,1	--- ---	--- ---	
IO 4	MD	1.UG EG	S	64 64	54 54	62,1 63,0	51,1 52,0	--- ---	--- ---	
IO 5	GE	EG 1.OG		69 69	59 59	60,4 61,1	49,5 50,2	--- ---	--- ---	



	Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim	Anlage 1 Blatt 3
--	---	---------------------

Verkehrslärmgutachten zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Teilbeurteilungspegel
Nullfall

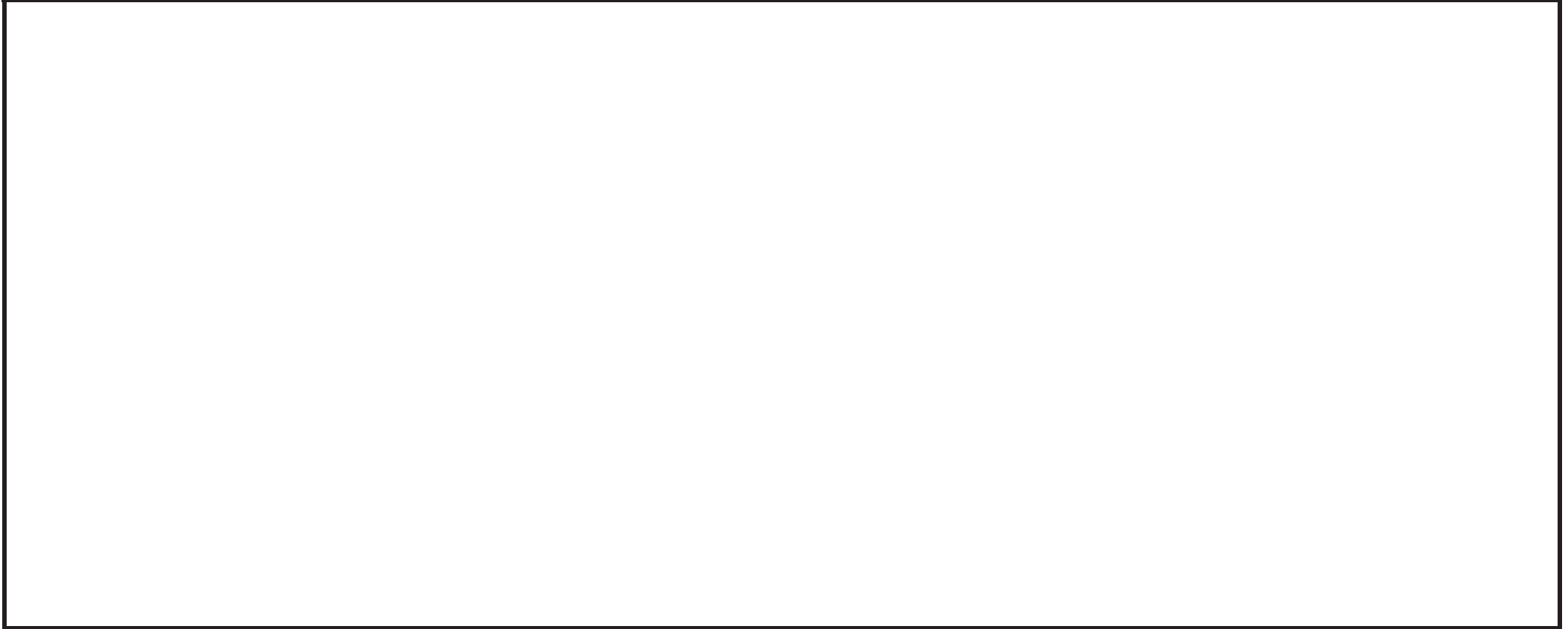
Schallquelle	Quellentyp	Fahrsp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	A dB	
Immissionsort IO 1 SW EG IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 60 dB(A) LrN 49 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	58,0	47,0	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	57,6	46,6	0,0	
Immissionsort IO 1 SW 1.O IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 61 dB(A) LrN 50 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	58,8	47,8	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	58,4	47,4	0,0	
Immissionsort IO 2 SW EG IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 64 dB(A) LrN 53 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	60,4	49,4	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	61,5	50,5	0,0	
Immissionsort IO 2 SW 1.O IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 65 dB(A) LrN 54 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	61,6	50,6	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	62,5	51,5	0,0	
Immissionsort IO 3 SW EG IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 54 dB(A) LrN 43 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	51,4	40,4	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	51,6	40,7	0,0	
Immissionsort IO 3 SW 1.O IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 55 dB(A) LrN 44 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	51,9	40,9	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	52,2	41,2	0,0	
Immissionsort IO 4 SW 1.U IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 62 dB(A) LrN 51 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	59,3	48,3	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	58,8	47,8	0,0	
Immissionsort IO 4 SW EG IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 63 dB(A) LrN 52 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	60,3	49,3	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	59,7	48,7	0,0	
Immissionsort IO 5 SW EG IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 60 dB(A) LrN 49 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	57,2	46,3	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	57,6	46,6	0,0	
Immissionsort IO 5 SW 1.O IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 61 dB(A) LrN 50 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	57,9	47,0	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	58,3	47,3	0,0	

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim	Anlage 1 Blatt 4
--	--	-----------------------------

Verkehrslärmgutachten zur 1. Traktur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Emissionsberechnung Straße
Nullfall

Straße	Abschnittsname	KM km	DTV Kfz/24	vPkw	vPkw	vLkw	vLkw	k	k	M	M	p	p	DStrO	DStrO	Dv	Dv	Steigu	DStg	Drefl	Lm25	Lm25	
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	%	dB	dB	
Staatsstraße St	innerorts	0,000	1198	50	50	50	50	0,06	0,00	719	96	20,0	10,0	0,00	0,00	-3,48	-4,14	-3,5	0,0	0,0	70,1	59,7	
Staatsstraße St	außerorts	0,603	1198	100	100	80	80	0,06	0,00	719	96	20,0	10,0	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-2,2	0,0	0,0	70,1	59,7	



Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim

**Anlage 1
Blatt 5**

**Verkehrslärmgutachen zur 1. Äkterung des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Rechenlauf-Info
Planfall**

Projektbeschreibung

Projekttitel: Verkehrslärmgutachen zur 1. Änderung des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
 Projekt Nr.:
 Bearbeiter: Eric Thielgen
 Auftraggeber: Stadt Rothenburg ob der Tauber

 Beschreibung:
 Bewertung nach 16. BImSchV

Rechenlaufbeschreibung

Rechenkern: Einzelpunkt Schall
 Titel: Prognose Verkehrslärm_Planfall
 Gruppe:
 Laufdatei: RunFile.runx
 Ergebnisnummer: 4
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 4)
 Berechnungsbeginn: 19.04.2017 17:24:15
 Berechnungsende: 19.04.2017 17:24:35
 Rechenzeit: 00:00:780 [m:s:ms]
 Anzahl Punkte: 5
 Anzahl berechneter Punkte: 5
 Kernel Version: 27.03.2015 (32 bit)

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung	1	
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger		200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle		50 m
Suchradius	5000 m	
Filter:	dB(A)	
Toleranz:	0,100 dB	
Richtlinien:		
Straßen:	RLS-90	
Rechtsverkehr		
Emissionsberechnung nach: RLS-90		
Straßensteigung geglättet über eine Länge von :	15 m	
Berechnung mit Seitenbeugung: Nein		
Minderung		
Bewuchs:	Benutzerdefiniert	
Bebauung:	Benutzerdefiniert	
Industriegelände:	Benutzerdefiniert	
 Bewertung:		 16.BImSchV - Vorsorge

Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438
Windsheim

**Anlage 2
Blatt 1**

Verkehrslärmgutachen zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Rechenlauf-Info
Planfall

Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

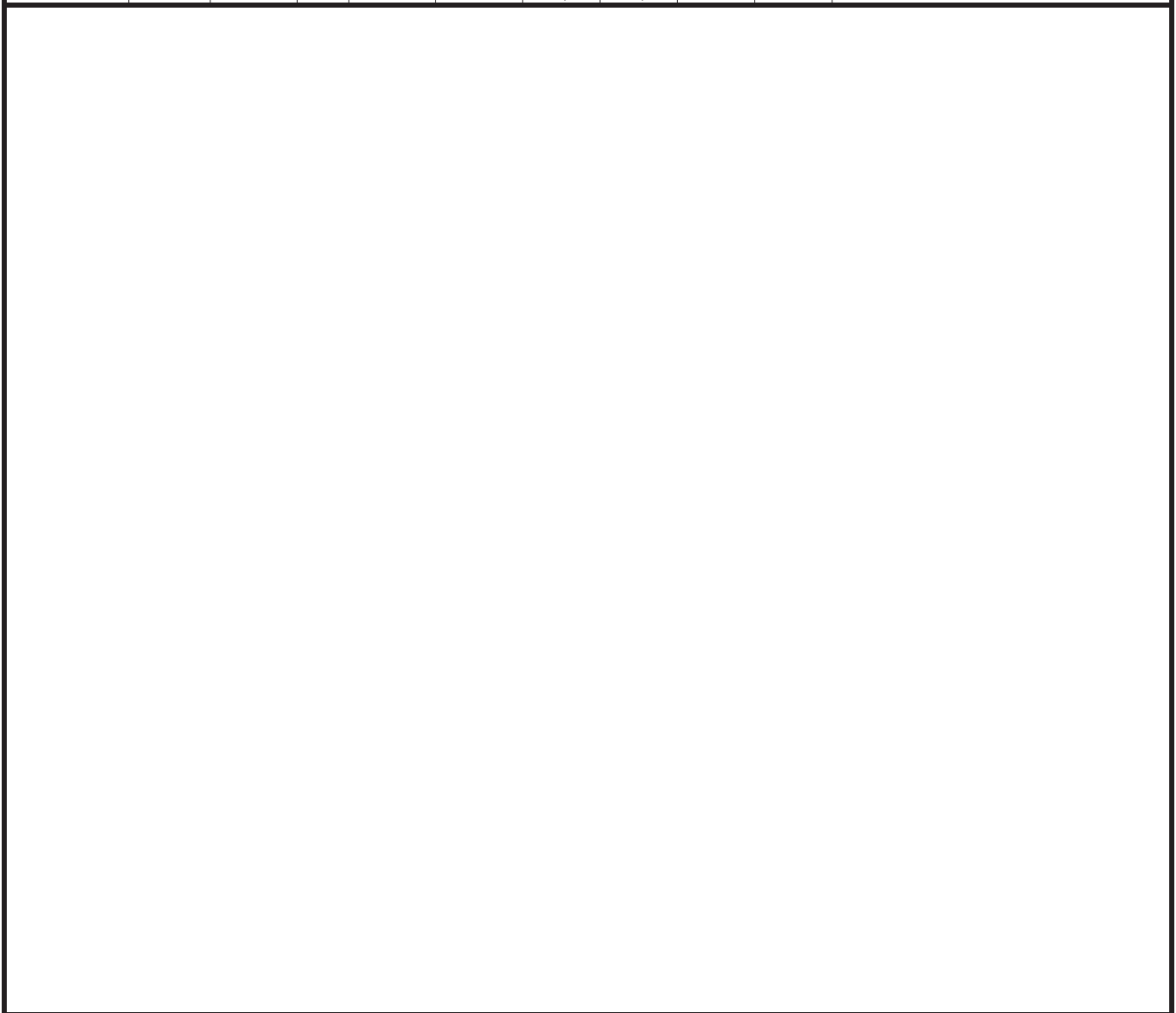
Verkehrslärm_Planfall.sit	19.04.2017 17:13:10	
- enthält:		
DXF_0.geo	19.04.2017 16:46:18	
DXF_10.geo	21.03.2016 11:27:32	
DXF_bn-baugrenze.geo	31.03.2017 12:19:18	
DXF_Gemarkungsgrenze.geo		02.12.2015 17:40:54
DXF_GEO_K10.geo	02.12.2015 17:41:44	
DXF_GEO_K11.geo	02.12.2015 17:41:44	
DXF_GEO_K12.geo	02.12.2015 17:37:04	
DXF_GEO_K13.geo	02.12.2015 17:41:46	
DXF_GEO_K14.geo	02.12.2015 17:41:50	
DXF_GEO_K15.geo	02.12.2015 17:37:04	
DXF_GEO_K3.geo	02.12.2015 17:44:36	
DXF_GEO_K4.geo	02.12.2015 17:45:30	
DXF_GEO_K5.geo	31.03.2017 09:33:02	
DXF_GEO_K6.geo	02.12.2015 17:47:32	
DXF_GEO_K7.geo	02.12.2015 17:48:00	
DXF_GEO_K8.geo	02.12.2015 17:48:04	
DXF_GEO_K9.geo	02.12.2015 17:48:06	
DXF_GEO_Kanal1.geo	02.12.2015 17:53:24	
DXF_GEO_S20.geo	02.12.2015 17:53:24	
DXF_UMGR_STRASSENMITTE(1).geo		31.03.2017 12:19:18
DXF_UMGR_STRASSENVERKEHRSFLAECHE.geo		31.03.2017 12:19:18
Geo_Gebäude.geo	07.04.2017 09:43:58	
Geo_Gewerbefläche_Planung.geo		19.04.2017 17:13:10
Geo_Immissionsorte_Nullfall.geo		19.04.2017 17:13:10
Geo_Lage_Straße_Planung.geo		19.04.2017 14:53:30
Geo_Rechengebiet.geo	19.04.2017 14:59:32	
Geo_Straße_Planfall.geo	19.04.2017 16:35:20	
Geo_Text.geo	19.04.2017 17:13:10	
RDGM0017.dgm	07.04.2017 09:40:52	

Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438
Windsheim

**Anlage 2
Blatt 2**

Verkehrslärmgutachen zur 1. Änderung des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
 Beurteilungspegel
 Planfall

Immissions	Nutzung	SW	HR	IGW,T	IGW,N	LrT	LrN	LrT,diff	LrN,diff	
				dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
IO 1	SOK	EG	S	57	47	60,8	49,8	3,8	2,8	
		1.OG		57	47	61,6	50,6	4,6	3,6	
IO 2	MD	EG	O	64	54	64,0	53,0	---	---	
		1.OG		64	54	65,1	54,1	1,1	0,1	
IO 3	WA	EG	O	59	49	54,9	43,9	---	---	
		1.OG		59	49	55,4	44,4	---	---	
IO 4	MD	1.UG	S	64	54	62,6	51,6	---	---	
		EG		64	54	63,5	52,5	---	---	
IO 5	GE	EG		69	59	67,9	57,0	---	---	
		1.OG		69	59	68,4	57,4	---	---	



	Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim	Anlage 2 Blatt 3
--	---	-----------------------------------

**Verkehrslärmgutachten zur 1. Tektur _ des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Teilbeurteilungspegel
Planfall**

Schallquelle	Quellentyp	Fahrsp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	A dB	
Immissionsort IO 1 SW EG IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 60 dB(A) LrN 49 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	57,6	46,6	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	44,9	34,5	0,0	
Südosttangente	Straß	L	43,6	32,7	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	57,2	46,2	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	45,0	34,5	0,0	
Südosttangente	Straß	R	43,7	32,8	0,0	
Immissionsort IO 1 SW 1.O IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 61 dB(A) LrN 50 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	58,5	47,4	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	45,1	34,6	0,0	
Südosttangente	Straß	L	43,8	32,8	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	58,0	47,0	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	45,1	34,6	0,0	
Südosttangente	Straß	R	43,8	32,9	0,0	
Immissionsort IO 2 SW EG IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 64 dB(A) LrN 53 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	60,3	49,3	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	42,2	31,7	0,0	
Südosttangente	Straß	L	43,0	32,1	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	61,3	50,3	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	42,1	31,7	0,0	
Südosttangente	Straß	R	43,0	32,1	0,0	
Immissionsort IO 2 SW 1.O IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 65 dB(A) LrN 54 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	61,6	50,6	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	42,3	31,8	0,0	
Südosttangente	Straß	L	43,4	32,4	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	62,4	51,4	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	42,2	31,8	0,0	
Südosttangente	Straß	R	43,4	32,5	0,0	
Immissionsort IO 3 SW EG IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 54 dB(A) LrN 43 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	50,9	39,9	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	40,6	30,1	0,0	
Südosttangente	Straß	L	41,4	30,5	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	51,3	40,2	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	40,6	30,1	0,0	
Südosttangente	Straß	R	41,4	30,5	0,0	
Immissionsort IO 3 SW 1.O IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 55 dB(A) LrN 44 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	51,5	40,5	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	40,7	30,2	0,0	
Südosttangente	Straß	L	41,5	30,6	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	51,8	40,8	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	40,7	30,2	0,0	
Südosttangente	Straß	R	41,5	30,6	0,0	
Immissionsort IO 4 SW 1.U IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 62 dB(A) LrN 51 dB(A)						
Staatsstraße St 2250	Straß	L	58,8	47,7	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	51,6	41,1	0,0	

Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim

**Anlage 2
Blatt 4, 1**

Verkehrslärmgutachten zur 1. Änderung des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Teilbeurteilungspegel
Planfall

Schallquelle	Quellentyp	Fahrsp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	A dB	
Südosttangente	Straß	L	46,7	35,7	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	58,2	47,2	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	51,6	41,1	0,0	
Südosttangente	Straß	R	46,8	35,8	0,0	
Immissionsort IO 4	SW EG	IGW,T	6 dB(A)		IGW,N	5 dB(A) LrT 63 dB(A) LrN 52 dB(A)
Staatsstraße St 2250	Straß	L	59,9	48,8	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	51,9	41,3	0,0	
Südosttangente	Straß	L	47,0	36,0	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	59,3	48,2	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	51,8	41,3	0,0	
Südosttangente	Straß	R	47,0	36,1	0,0	
Immissionsort IO 5	SW EG	IGW,T	6 dB(A)		IGW,N	5 dB(A) LrT 67 dB(A) LrN 57 dB(A)
Staatsstraße St 2250	Straß	L	52,7	41,7	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	57,2	46,6	0,0	
Südosttangente	Straß	L	64,5	53,5	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	52,9	41,9	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	56,9	46,3	0,0	
Südosttangente	Straß	R	62,9	51,9	0,0	
Immissionsort IO 5	SW 1.O	IGW,T	6 dB(A)		IGW,N	5 dB(A) LrT 68 dB(A) LrN 57 dB(A)
Staatsstraße St 2250	Straß	L	53,2	42,2	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	L	57,9	47,3	0,0	
Südosttangente	Straß	L	64,8	53,7	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	53,5	42,4	0,0	
Staatsstraße St 2250	Straß	R	57,5	46,9	0,0	
Südosttangente	Straß	R	63,6	52,6	0,0	

--	--	--	--	--	--	--

	Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim	Anlage 2 Blatt 4, 2
--	--	--------------------------------------

Verkehrslärmgutachten zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Emissionsberechnung Straße
Planfall

Straße	Abschnittsname	DTV	vPkw	vPkw	vLkw	vLkw	k	k	M	M	p	p	DStrO	DStrO	Dv	Dv	Steigu	DStg	Drefl	Lm25	Lm25		
		Kfz/24	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	dB	dB	dB		dB
			km/h	km/h	km/h	km/h			Kfz/h	Kfz/h	%	%	dB	dB	dB	dB	%	dB	dB	dB(A)	dB(A)		
Staatsstraße St 2250	westl. innerorts	1163	50	50	50	50	0,06	0,00	698	93	20,0	10,0	0,00	0,00	-3,48	-4,14	-2,6	0,0	0,0	70,0	59,6		
Staatsstraße St 2250	östl. außerorts	1300	100	100	80	80	0,06	0,00	780	104	20,0	10,0	0,00	0,00	-0,06	-0,06	3,9	0,0	0,0	70,4	60,1		
Staatsstraße St 2250	östl. Knotenarm KVP	1300	50	50	50	50	0,06	0,00	780	104	20,0	10,0	0,00	0,00	-3,48	-4,14	2,7	0,0	0,0	70,4	60,1		
Südosttangente	südl. Knotenarm KVP	6500	50	50	50	50	0,06	0,00	390	52	20,0	10,0	0,00	0,00	-3,48	-4,14	0,6	0,0	0,0	67,4	57,1		
Südosttangente	südl. außerorts	6500	70	70	70	70	0,06	0,00	390	52	20,0	10,0	0,00	0,00	-1,51	-2,04	-2,3	0,0	0,0	67,4	57,1		

Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim

Anlage 2
Blatt 5

Verkehrslärmgutachen zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Rechenlauf-Info
Südosttangente

Projektbeschreibung

Projekttitel: Verkehrslärmgutachen zur 1. Änderung des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
 Projekt Nr.:
 Bearbeiter: Eric Thielgen
 Auftraggeber: Stadt Rothenburg ob der Tauber

Beschreibung:
 Bewertung nach 16. BImSchV

Rechenlaufbeschreibung

Rechenkern: Einzelpunkt Schall
 Titel: Prognose Verkehrslärm_Südosttangente
 Gruppe:
 Laufdatei: RunFile.runx
 Ergebnisnummer: 9
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 4)
 Berechnungsbeginn: 19.04.2017 17:16:02
 Berechnungsende: 19.04.2017 17:16:22
 Rechenzeit: 00:00:778 [m:s:ms]
 Anzahl Punkte: 5
 Anzahl berechneter Punkte: 5
 Kernel Version: 27.03.2015 (32 bit)

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung	1	
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger		200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle		50 m
Suchradius	5000 m	
Filter:	dB(A)	
Toleranz:	0,100 dB	
Richtlinien:		
Straßen:	RLS-90	
Rechtsverkehr		
Emissionsberechnung nach: RLS-90		
Straßensteigung geglättet über eine Länge von :	15 m	
Berechnung mit Seitenbeugung: Nein		
Minderung		
Bewuchs:	Benutzerdefiniert	
Bebauung:	Benutzerdefiniert	
Industriegelände:	Benutzerdefiniert	
Bewertung:		16.BImSchV - Vorsorge

Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438
 Windsheim

Anlage 3
Blatt 1

Verkehrslärmgutachen zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
 Rechenlauf-Info
 Südosttangente

Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

Verkehrslärm_Südosttangente.si 19.04.2017 15:18:52

- enthält:

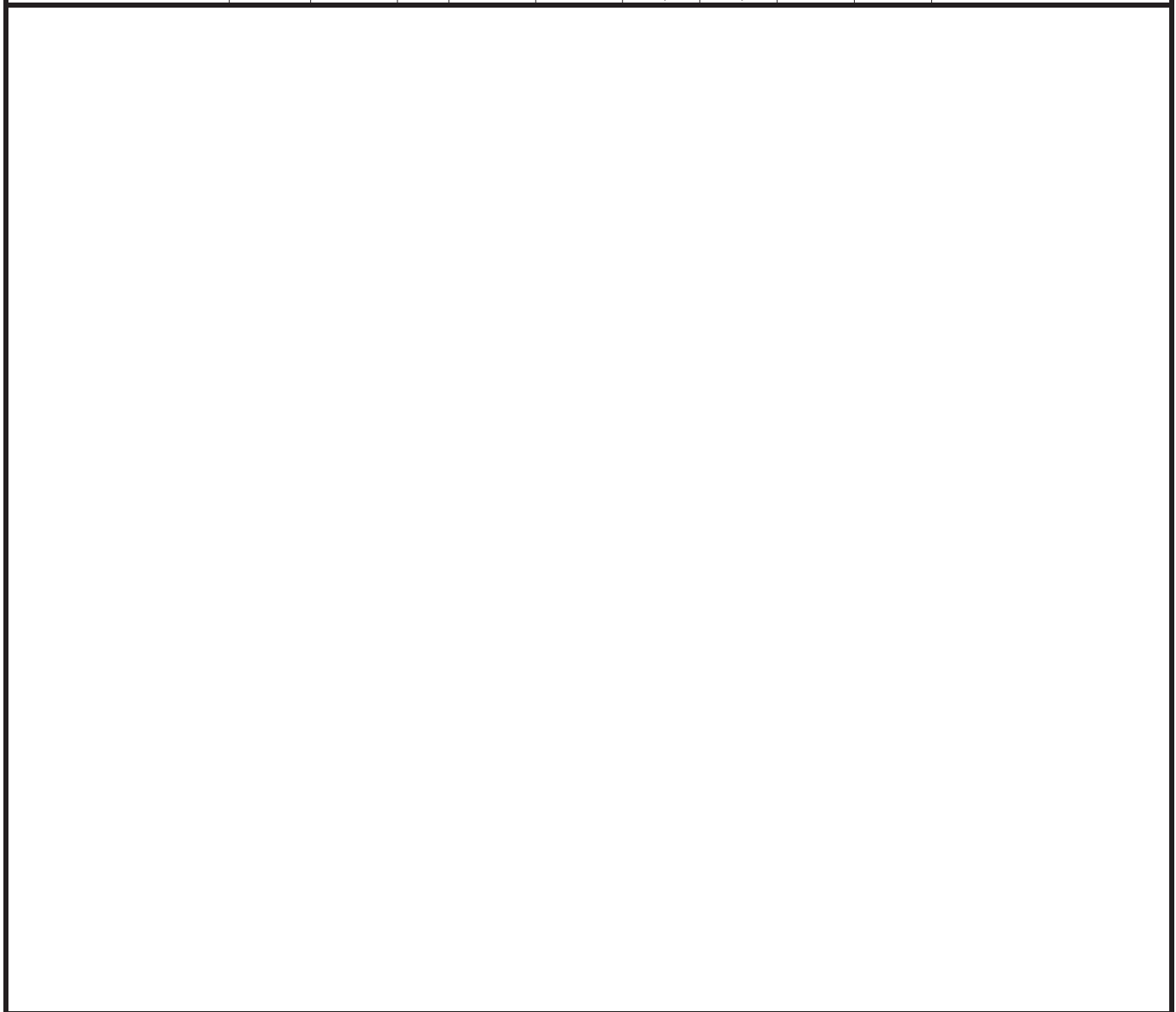
DXF_0.geo	19.04.2017 16:46:18	
DXF_10.geo	21.03.2016 11:27:32	
DXF_bn-baugrenze.geo	31.03.2017 12:19:18	
DXF_Gemarkungsgrenze.geo		02.12.2015 17:40:54
DXF_GEO_K10.geo	02.12.2015 17:41:44	
DXF_GEO_K11.geo	02.12.2015 17:41:44	
DXF_GEO_K12.geo	02.12.2015 17:37:04	
DXF_GEO_K13.geo	02.12.2015 17:41:46	
DXF_GEO_K14.geo	02.12.2015 17:41:50	
DXF_GEO_K15.geo	02.12.2015 17:37:04	
DXF_GEO_K3.geo	02.12.2015 17:44:36	
DXF_GEO_K4.geo	02.12.2015 17:45:30	
DXF_GEO_K5.geo	31.03.2017 09:33:02	
DXF_GEO_K6.geo	02.12.2015 17:47:32	
DXF_GEO_K7.geo	02.12.2015 17:48:00	
DXF_GEO_K8.geo	02.12.2015 17:48:04	
DXF_GEO_K9.geo	02.12.2015 17:48:06	
DXF_GEO_Kanal1.geo	02.12.2015 17:53:24	
DXF_GEO_S20.geo	02.12.2015 17:53:24	
DXF_HT_Text.geo	02.12.2015 16:51:44	
DXF_UMGR_STRASSENMITTE(1).geo		31.03.2017 12:19:18
DXF_UMGR_STRASSENVERKEHRSFLAECHE.geo		31.03.2017 12:19:18
Geo_Gebäude.geo	07.04.2017 09:43:58	
Geo_Gewerbefläche_Planung.geo		19.04.2017 17:13:10
Geo_Immissionsorte_Nullfall.geo		19.04.2017 17:13:10
Geo_Lage_Straße_Planung.geo		19.04.2017 14:53:30
Geo_Rechengebiet.geo	19.04.2017 14:59:32	
Geo_Straße_Südosttangente.geo		19.04.2017 15:18:50
Geo_Text.geo	19.04.2017 17:13:10	
RDGM0017.dgm	07.04.2017 09:40:52	

Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438
 Windsheim

**Anlage 3
 Blatt 2**

Verkehrslärmgutachten zur 1. Teckur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
 Beurteilungspegel
 Südosttangente

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	IGW,T	IGW,N	LrT	LrN	LrT,diff	LrN,diff	
				dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
IO 1	SOK	EG	S	57	47	46,6	35,7	---	---	
		1.OG		57	47	46,8	35,9	---	---	
IO 2	MD	EG	O	64	54	46,0	35,1	---	---	
		1.OG		64	54	46,4	35,5	---	---	
IO 3	WA	EG	O	59	49	44,4	33,5	---	---	
		1.OG		59	49	44,5	33,6	---	---	
IO 4	MD	1.UG	S	64	54	48,9	38,0	---	---	
		EG		64	54	49,1	38,2	---	---	
IO 5	GE	EG		69	59	68,5	57,6	---	---	
		1.OG		69	59	68,7	57,8	---	---	



	Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim	Anlage 3 Blatt 3
--	---	-----------------------------

Verkehrslärmgutachten zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Teilbeurteilungspegel
Südosttangente

Schallquelle	Quellentyp	Fahrsp	LrT dB(A)	LrN dB(A)	A dB	
Immissionsort IO 1 SW EG IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 46 dB(A) LrN 35 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	43,6	32,7	0,0	
Südosttangente	Straß	R	43,6	32,7	0,0	
Immissionsort IO 1 SW 1.O IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 46 dB(A) LrN 35 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	43,8	32,9	0,0	
Südosttangente	Straß	R	43,8	32,9	0,0	
Immissionsort IO 2 SW EG IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 46 dB(A) LrN 35 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	43,0	32,1	0,0	
Südosttangente	Straß	R	43,0	32,1	0,0	
Immissionsort IO 2 SW 1.O IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 46 dB(A) LrN 35 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	43,4	32,5	0,0	
Südosttangente	Straß	R	43,4	32,5	0,0	
Immissionsort IO 3 SW EG IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 44 dB(A) LrN 33 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	41,4	30,5	0,0	
Südosttangente	Straß	R	41,4	30,5	0,0	
Immissionsort IO 3 SW 1.O IGW,T 5 dB(A) IGW,N 4 dB(A) LrT 44 dB(A) LrN 33 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	41,5	30,6	0,0	
Südosttangente	Straß	R	41,5	30,6	0,0	
Immissionsort IO 4 SW 1.U IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 48 dB(A) LrN 38 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	45,9	35,0	0,0	
Südosttangente	Straß	R	45,9	35,0	0,0	
Immissionsort IO 4 SW EG IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 49 dB(A) LrN 38 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	46,1	35,2	0,0	
Südosttangente	Straß	R	46,2	35,3	0,0	
Immissionsort IO 5 SW EG IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 68 dB(A) LrN 57 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	66,2	55,3	0,0	
Südosttangente	Straß	R	64,6	53,7	0,0	
Immissionsort IO 5 SW 1.O IGW,T 6 dB(A) IGW,N 5 dB(A) LrT 68 dB(A) LrN 57 dB(A)						
Südosttangente	Straß	L	66,2	55,3	0,0	
Südosttangente	Straß	R	65,0	54,1	0,0	

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim	Anlage 3 Blatt 4
--	---	-----------------------------------

Verkehrslärmgutachen zur 1. Tektur des B-Plans Nr. XXVII "Südosttangente"
Emissionsberechnung Straße
Südosttangente

Straße	Abschnittsname	KM	DTV	vPkw	vPkw	vLkw	vLkw	k	k	M	M	p	p	DStrO	DStrO	Dv	Dv	Steigun	DStg	Drefl	Lm25	Lm25
		km	Kfz/24h	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	%	dB	dB	Tag	Nacht
Südosttangente		0,000	6500	70	70	70	70	0,060	0,00	390	52	20,0	10,0	0,00	0,00	-1,51	-2,04	-0,7	0,0	0,0	67,4	57,1

--	--

	Härtfelder Ingenieurtechnologien GmbH Sebastian-Münster-Str. 6 91438 Windsheim	Anlage 3 Blatt 5
--	--	-----------------------------

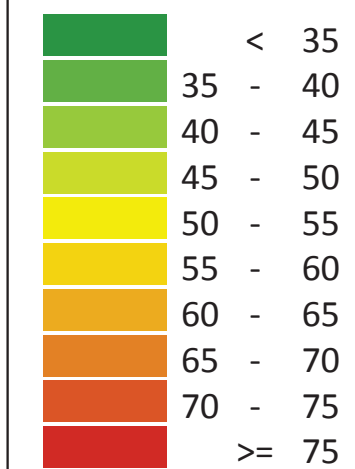
Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 57 dB(A)
Wohngelände (IO 3): 59 dB(A)
Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 64 dB(A)
Gewerbegebiete (IO 5): 69 dB(A)

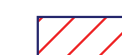





Berechnung in 2,40 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen
Erstellt am: 20.04.2017
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrT
in dB(A)



Zeichenerklärung

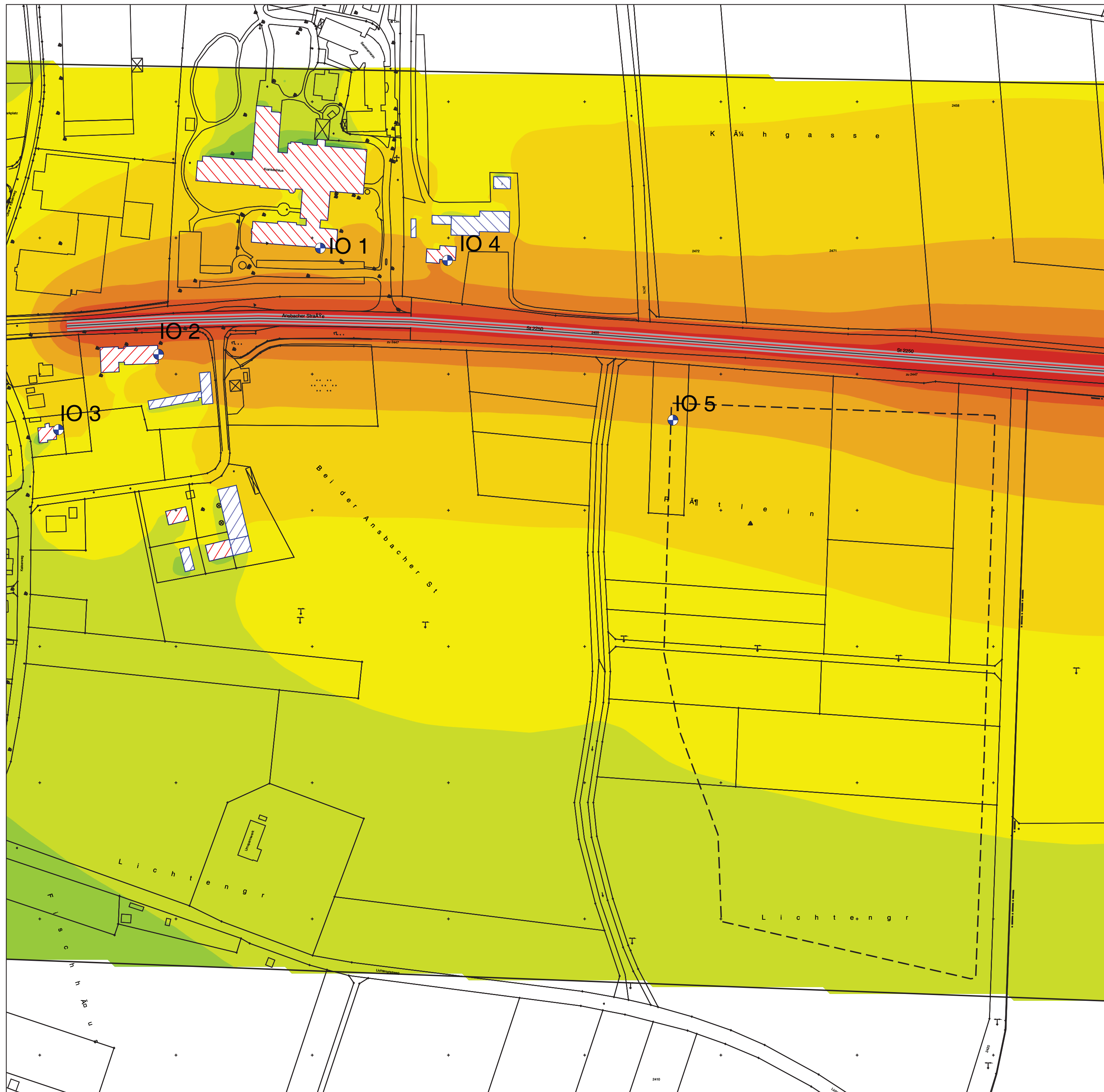
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsorte
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH
 91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
 Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8
 91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
 Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8



Rasterlärmkarte "Nullfall"

Karte

Beurteilung nach 16. BImSchV

2

- Beurteilungszeitraum, nachts -

Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 47 dB(A)

Wohngebiete (IO 3): 49 dB(A)

Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 54 dB(A)

Gewerbegebiete (IO 5): 59 dB(A)

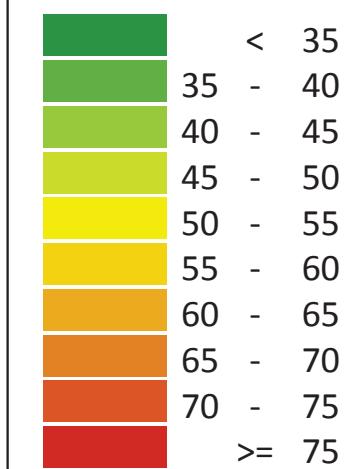
Berechnung in 2,40 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen

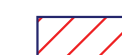





Erstellt am: 20.04.2017

Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrN
in dB(A)



Zeichenerklärung

-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsorte
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Gewerbegebiet



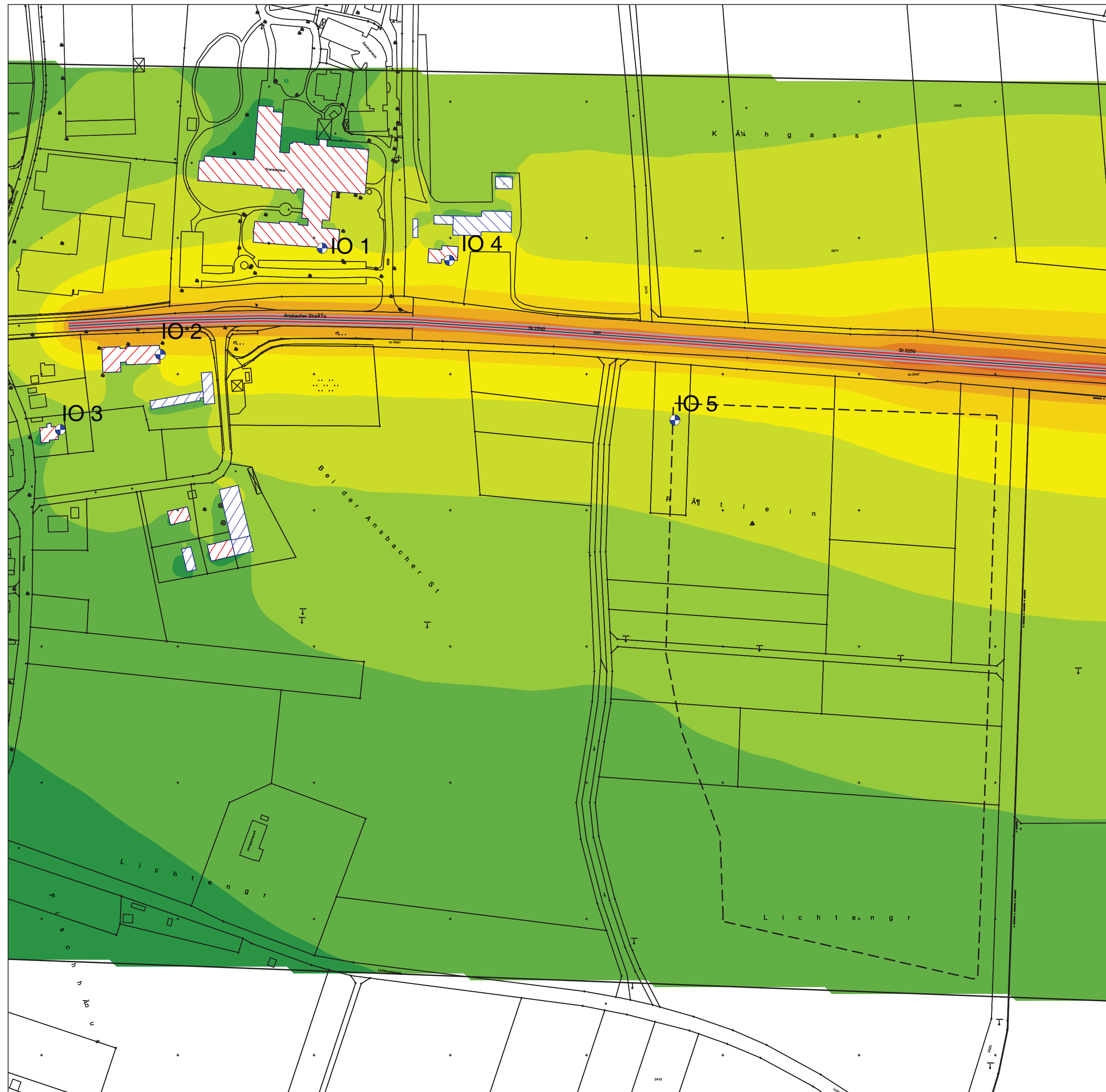
Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH

91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8

91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8



Krankenhaus (IO 1): 57 dB(A)

Wohngebiete (IO 3): 59 dB(A)

Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 64 dB(A)

Gewerbegebiete (IO 5): 69 dB(A)

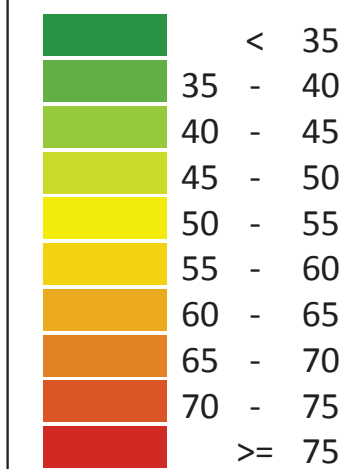
Berechnung in 5,20 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen

Erstellt am: 20.04.2017

Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrT
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsorte
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH

91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8

91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8

Rasterlärmkarte "Nullfall"

Karte

Beurteilung nach 16. BImSchV

4

- Beurteilungszeitraum, nachts -

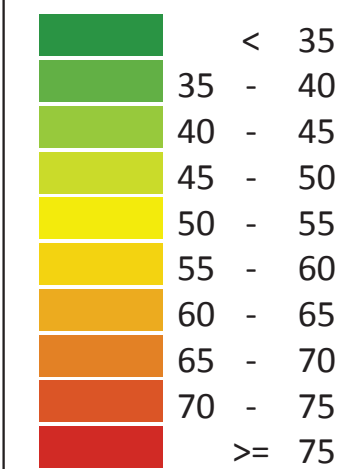
Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 47 dB(A)
Wohngbiete (IO 3): 49 dB(A)
Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 54 dB(A)
Gewerbegebiete (IO 5): 59 dB(A)

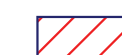





Berechnung in 5,20 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen
Erstellt am: 20.04.2017
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrN
in dB(A)



Zeichenerklärung

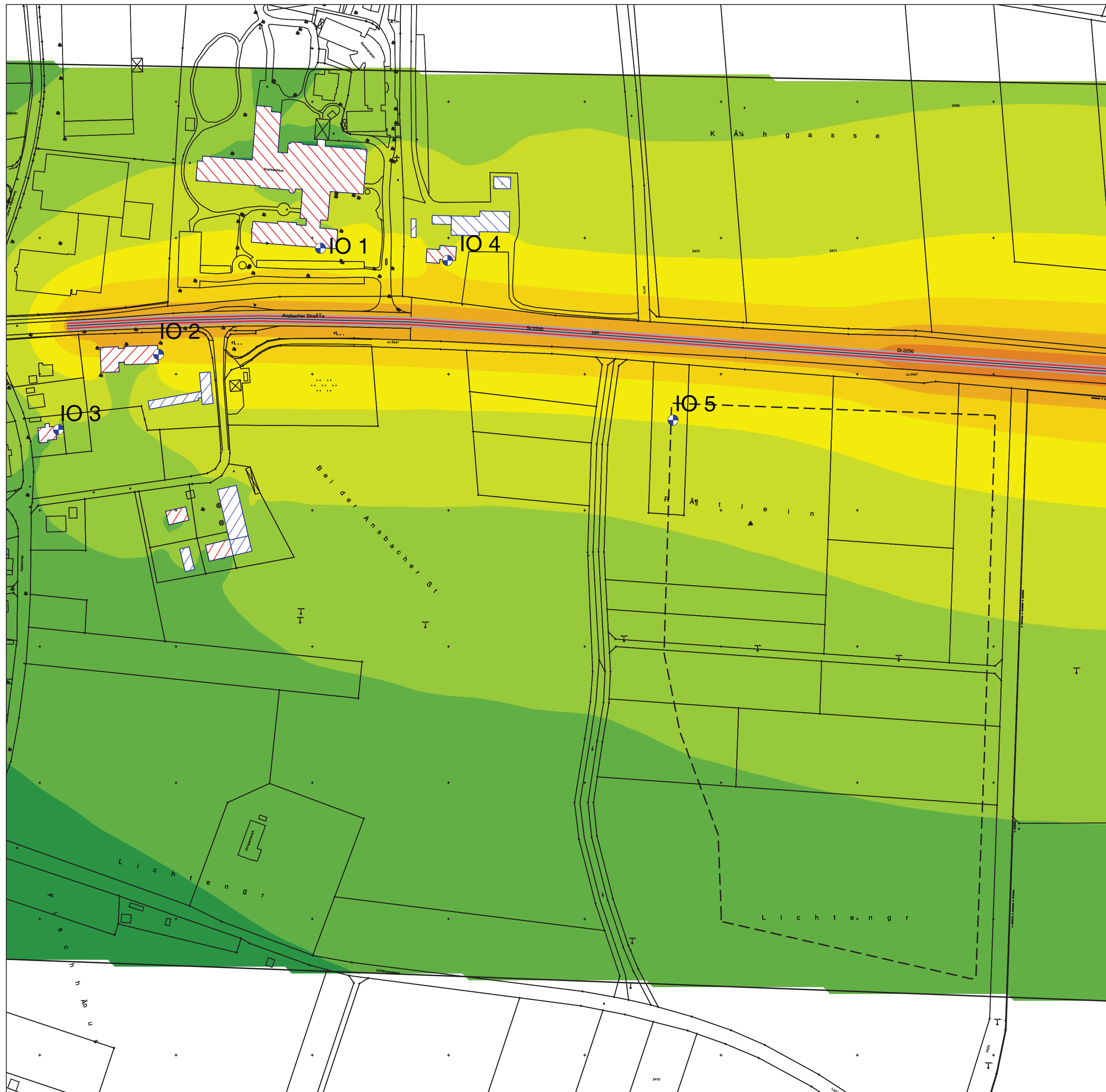
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsorte
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH
 91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
 Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8
 91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
 Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8

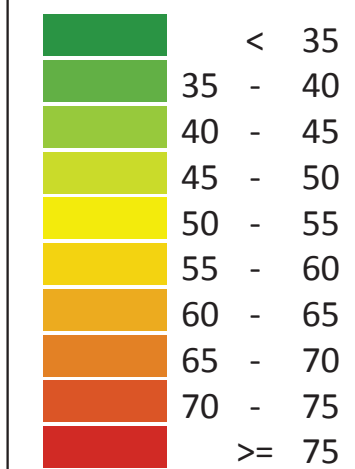


Krankenhaus (IO 1): 57 dB(A)
Wohngelände (IO 3): 59 dB(A)
Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 64 dB(A)
Gewerbegebiete (IO 5): 69 dB(A)

Berechnung in 2,40 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen
Erstellt am: 20.04.2017
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrT
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsorte
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH
91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8
91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8

Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 47 dB(A)

Wohngebiete (IO 3): 49 dB(A)

Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 54 dB(A)

Gewerbegebiete (IO 5): 59 dB(A)

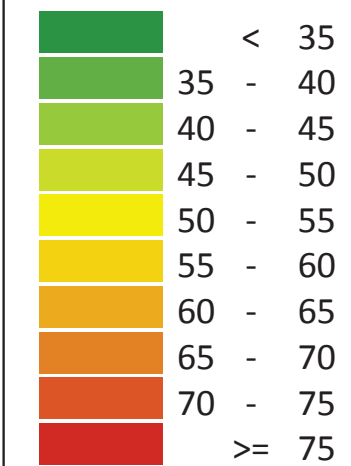
Berechnung in 2,40 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen

Erstellt am: 20.04.2017

Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrN
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsorte
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH

91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8

91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8

Rasterlärmkarte "Planfall"

Karte

Beurteilung nach 16. BImSchV

7

- Beurteilungszeitraum, tags -

Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 57 dB(A)

Wohngelände (IO 3): 59 dB(A)

Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 64 dB(A)

Gewerbegebiete (IO 5): 69 dB(A)

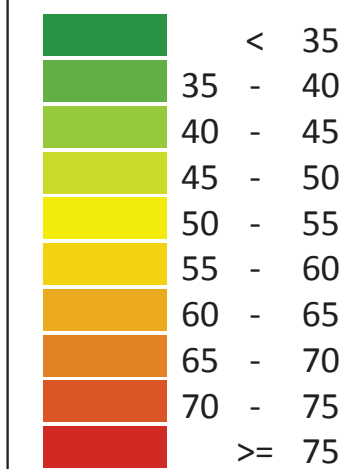
Berechnung in 5,20 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen

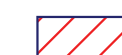





Erstellt am: 20.04.2017

Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrT
in dB(A)



Zeichenerklärung

-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsorte
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Gewerbegebiet



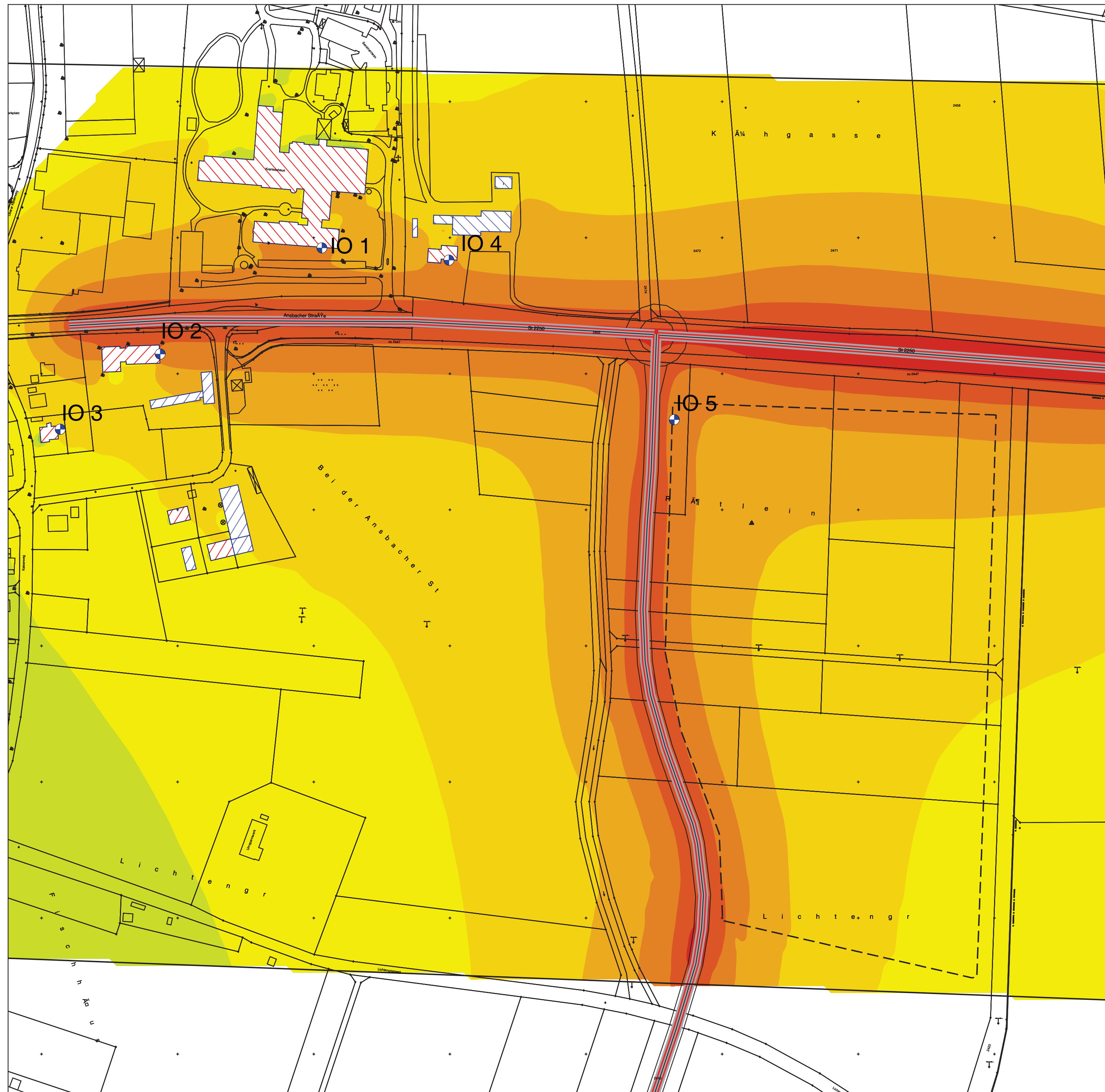
Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH

91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8

91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8



Rasterlärmkarte "Planfall"

Karte

Beurteilung nach 16. BImSchV

8

- Beurteilungszeitraum, nachts -

Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 47 dB(A)

Wohngemeinde (IO 3): 49 dB(A)

Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 54 dB(A)

Gewerbegebiete (IO 5): 59 dB(A)

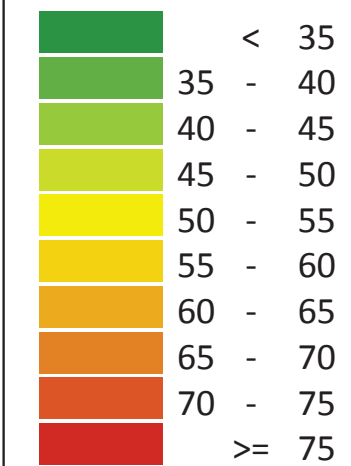
Berechnung in 5,20 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen

Erstellt am: 20.04.2017

Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrN
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsorte
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH

91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8

91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8

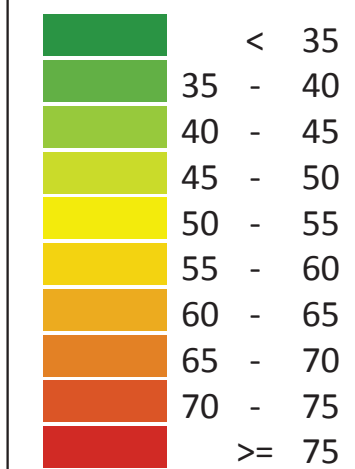
Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 57 dB(A)
Wohngebiete (IO 3): 59 dB(A)
Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 64 dB(A)
Gewerbegebiete (IO 5): 69 dB(A)

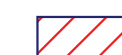





Berechnung in 2,40 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen
Erstellt am: 20.04.2017
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrT
in dB(A)



Zeichenerklärung

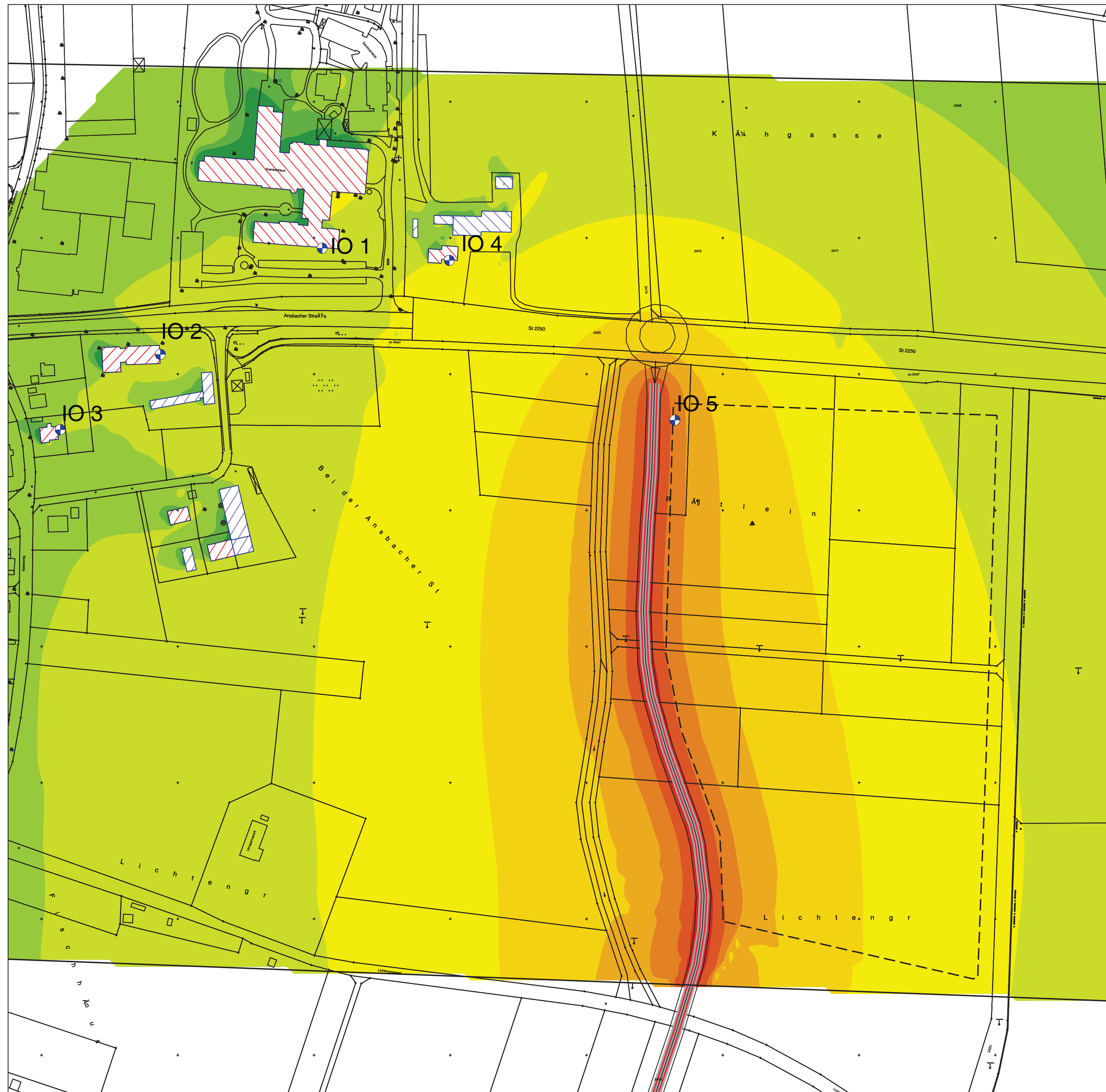
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsorte
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH
 91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
 Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8
 91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
 Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8



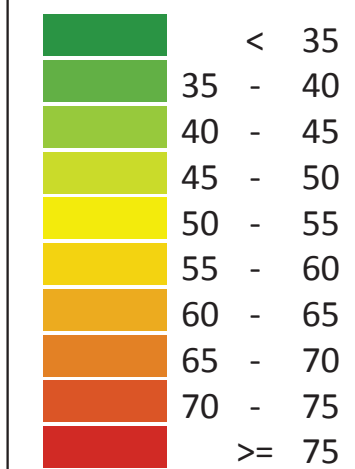
Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 47 dB(A)
Wohngelände (IO 3): 49 dB(A)
Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 54 dB(A)
Gewerbegebiete (IO 5): 59 dB(A)

Berechnung in 2,40 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen
Erstellt am: 20.04.2017
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrN
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsorte
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH
#1555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8
#1438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8

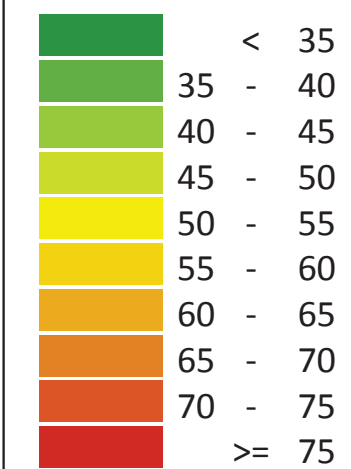
Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 57 dB(A)
Wohngbiete (IO 3): 59 dB(A)
Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 64 dB(A)
Gewerbegebiete (IO 5): 69 dB(A)

Berechnung in 5,20 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen
Erstellt am: 20.04.2017
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrT
in dB(A)



Zeichenerklärung

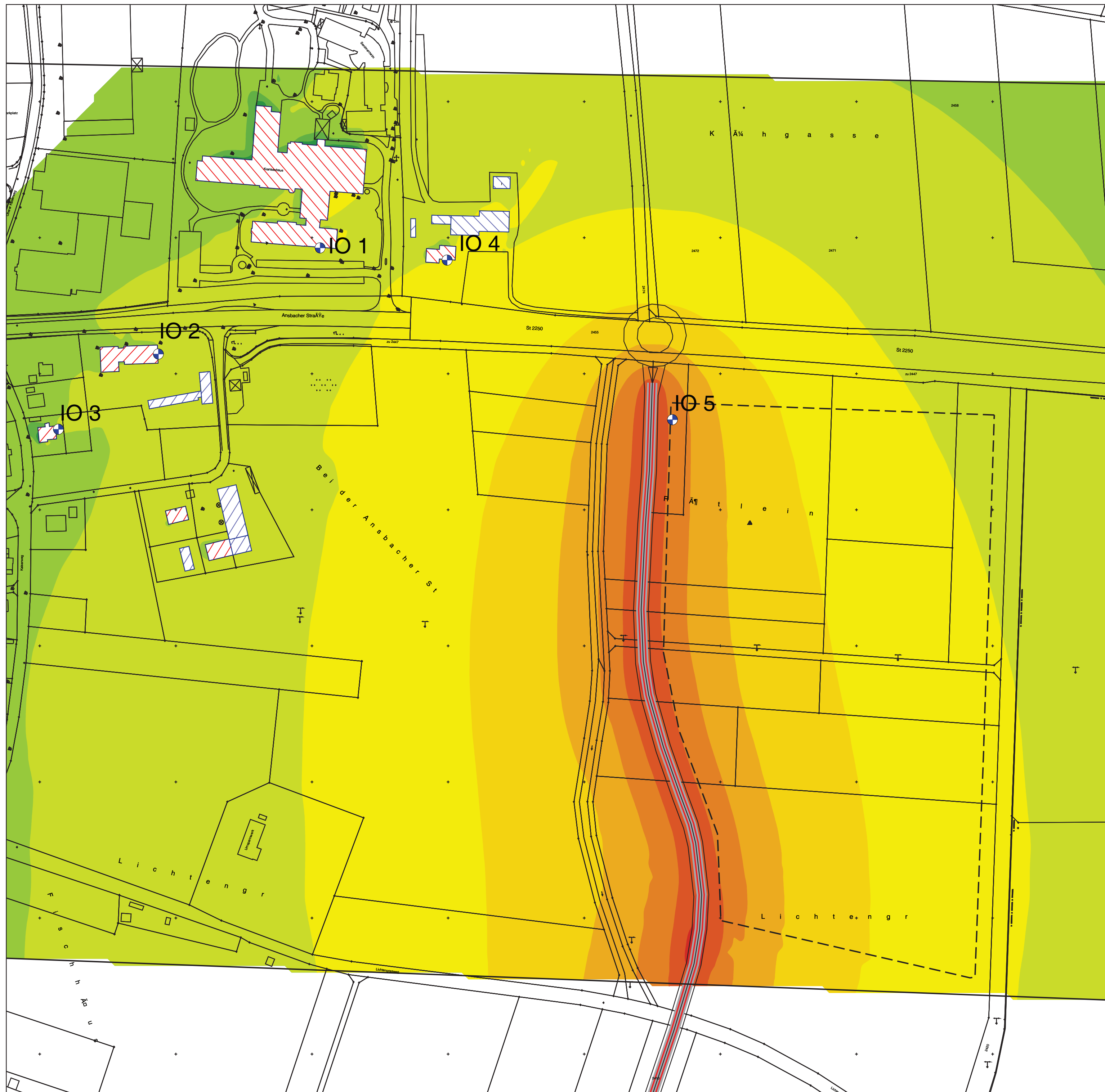
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsorte
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH
 91555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
 Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8
 91438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
 Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8



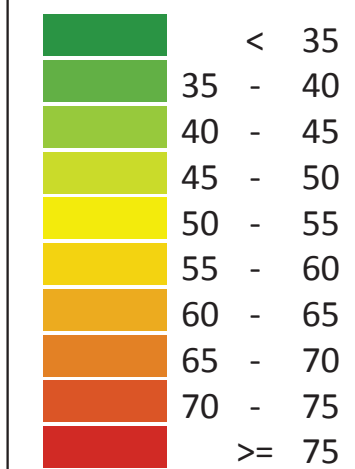
Immissionsrichtwerte:

Krankenhaus (IO 1): 47 dB(A)
Wohngelände (IO 3): 49 dB(A)
Kern- bzw. Mischgebiete (IO 2, IO 4): 54 dB(A)
Gewerbegebiete (IO 5): 59 dB(A)

Berechnung in 5,20 m über Grund

Bearbeiter: Eric Thielgen
Erstellt am: 20.04.2017
Bearbeitet mit SoundPLAN 7.4

Pegelwerte LrN
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsorte
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gewerbegebiet



Maßstab 1:2000



HÄRTFELDER-IT GmbH
#1555 Feuchtwangen, Ansbacher Straße 20
Tel.: 09852/90819-0 Fax: 09852/90819-8
#1438 Bad Windsheim, Seb.-Münster-Str. 6
Tel.: 09841/68998-0 Fax: 09841/68998-8

Gutachterliche Stellungnahme

Gutachterliche Stellungnahme zu den Einwänden der Bebauungspläne XIX Industriegebiet „Ansbacher Straße“ und XXVII „Südosttangente“

Auftraggeber: **Stadt Rothenburg o.d. Tauber**
-Hochbauamt-
z.H. Herr Michael Knappe
Grüner Markt 1
91541 Rothenburg o.d. Tauber

Auftragnehmer: **PB Consult GmbH**
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg

Datum: 28.06.2017

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	HINTERGRUND UND THEMATIK DER STELLUNGNAHME	3
2	VERKEHRSELASTUNG DER NEUSITZER STRAÙE	3
2.1	Verkehrszählungen	3
2.2	Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch das Gewerbegebiet	4
2.3	Einordnung der Verkehrsprognose	5
3	EINWÄNDE	6
4	FAZIT	10

1 Hintergrund und Thematik der Stellungnahme

PB Consult hat 2015 für die Stadt Rothenburg eine Stellungnahme zur Süd-Ost-Tangente verfasst, die Aussagen zu den zu erwartenden Verkehrsverlagerungen durch die Süd-Ost-Tangente und das geplante Gewerbegebiet betrifft. Das Bauleitplanverfahren war zwischenzeitlich abgeschlossen. Aufgrund der Nachfrage eines Investors nach großen zusammenhängenden Flächen ist es zwischenzeitlich nötig geworden die Süd-Ost-Tangente im nördlichen Teil nach Westen zu verschwenken. Hierzu läuft gerade das Verfahren zur Änderung des Bebauungsplanes.

Im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung hat nun ein Bürger aus Gepsattel Bedenken gegen das geplante Gewerbegebiet und die Süd-Ost-Tangente vorgebracht. Diese sollen nun im Rahmen dieser Stellungnahme geprüft werden. Dabei sind insbesondere die aktuellen und zu erwartenden Änderungen der Verkehrsbelastung in Gepsattel zu prüfen und gegenüberzustellen sowie gutachterlich objektiv einzuordnen.

2 Verkehrsbelastung der Neusitzer Straße

2.1 Verkehrszählungen

Im Zuge des Gutachtens der PB Consult von 2015 wurde für den Knotenpunkt Erlbacher Straße / AN 33 folgende Verkehrsbelastung (Kfz/24h) ermittelt:



Abbildung 1: Knotenstrombelastung Erlbacher Straße / AN 33

Daraus ergibt sich eine Querschnittsbelastung von 2.840 Kfz/24h in der Neusitzer Straße, die die Verlängerung der AN 33 nach Süden bildet. Da bis zur Gemeinde Gebsattel mit Ausnahme von Feldwegen, welche vernachlässigbare Verkehrsmengen aufweisen, keine Zu- und Abflüsse an die AN 33 anknüpfen, kann die Zählung direkt auf die Neusitzer Straße angewendet werden. Aus der Zählung ergibt sich zudem ein Schwerverkehrsanteil von 6,7 %, was absolut 192 Fahrzeugen/24h entspricht.

Aus dem Gutachten von Modus Consult von 2007 kann man die Verkehrsentwicklung seit 2007 in der Neusitzer Straße ableiten. Aus der damaligen Zählung ergibt sich eine Querschnittsbelastung von 2.610 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 4,0 % (105 Fahrzeuge/24h). Dies stellt eine Verkehrszunahme von 8,8 % zwischen 2007 und 2015 dar. Jedoch ist anzumerken, dass Teile der Verkehrserhöhung auf eine Baustelle während der Zählung 2015 am westlich gelegenen Knotenpunkt Erlbacher Straße / Bensenstraße / Schlachthofstraße und den damit verbundenen Verkehrsverlagerungen zurückzuführen sind.

2.2 Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch das Gewerbegebiet

Im PB Consult Gutachten von 2015 wurde zudem ermittelt, wieviel zusätzlicher Verkehr durch das neue Gewerbegebiet an der Ansbacher Straße entstehen wird. Für die Gewerbegebiete Rothenburg o.d. Tauber und Neusitz ergab sich dabei zusammen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 4.300 MIV-Wegen pro Tag (Quell- und Zielverkehr gemeinsam). Dieser Wert ergab sich aus der Berechnung nach den „Hinweise[n] zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) und ist stark abhängig von der Nutzung der Gewerbe- und Büroflächen. Geringfügige Abweichungen sind daher möglich, die Zahl kann jedoch als Richtwert dienen.

Im Gutachten wurde folgende Aufteilung des zusätzlichen Verkehrs auf das Straßensystem hergeleitet:

„Da sowohl das Gewerbegebiet Rothenburg, als auch das Gewerbegebiet Neusitz im nördlichen Teil der Südosttangente liegen, ist davon auszugehen, dass die Erschließung der Gewerbegebiete aus Richtung Autobahn A7, Neusitz und Rothenburg komplett über die Ansbacher Straße abgewickelt wird. Dadurch, dass die Autobahn A7 an die Ansbacher Straße angebunden ist, wird der gesamte überregionale Verkehr über diese Straße angebunden. Aus Süden wird der Verkehr, sofern keine Anbindung über die Autobahn erfolgt, entweder über die AN33 und die Erlbacher Straße in die Gewerbegebiete gelangen oder über die Nördlinger Straße. Der Verkehr über die Nördlinger Straße wird sich bei der Erschließung der Gewerbegebiete auf die Erlbacher Straße und Ansbacher Straße aufteilen.“

Insgesamt ist aufgrund der Lage der Gewerbegebiete davon auszugehen, dass die Erschließung der Gewerbegebiete zu circa $\frac{3}{4}$ **über die Ansbacher Straße** und zu circa $\frac{1}{4}$ **über die Erlbacher Straße** erfolgt.“

Eine Aufteilung des Verkehrs der Erlbacher Straße wurde aufgrund der Fragestellung damals nicht vorgenommen. Nach Westen wird ein Großteil der Stadt Rothenburg sowie etliche untergeordnete kleine Ortschaften an das Gewerbegebiet über die Erlbacher Straße angebunden. Nach Osten werden mehrere kleine Gemeinden entlang der AN33, AN7 sowie deren Verbindungsstraße (u.a. Gepsattel, Bockenfeld, Rödersdorf, Diebach) über die Erlbacher Straße und im weiteren Verlauf über die Neusitzer Straße angebunden. Bei Schillingfürst ist zu erwarten, dass die Anbindung je nach Präferenz der Pendler teilweise über die Neusitzer Straße führt und teilweise über die A7. Alle weiter südlich gelegenen Gemeinden werden vollständig über die A7 an das Gewerbegebiet angebunden. Aufgrund der regional und lokal untergeordneten Bedeutung der über die Neusitzer Straße angebundenen kleinen Gemeinden sowie deren geringen Bevölkerungszahlen ist im für Gepsattel ungünstigsten Fall (höchstes Verkehrsaufkommen) davon auszugehen, dass maximal 25 % des über die Erlbacher Straße fließenden Verkehrs im weiteren Verlauf die Neusitzer Straße nutzt. Dies entspricht 270 Kfz/24h im Querschnitt. Dabei wird es sich aufgrund der untergeordneten ökonomischen Bedeutung der über die Neusitzer Straße angebundenen Gemeinden fast ausschließlich um Beschäftigtenverkehr handeln. Ein zusätzliches Aufkommen an Schwerlastverkehr ist nicht zu erwarten, da der überregionale und große Teile des regionalen Wirtschaftsverkehrs hauptsächlich über die Autobahn erschlossen wird und lokal in Richtung Rothenburg gerichtet ist. Setzt man dennoch den aktuellen Schwerverkehrsanteil von 6,7 % an, so ergibt ein zusätzliches Schwerverkehrsaufkommen von 18 Fahrzeugen/24h im Querschnitt.

2.3 Einordnung der Verkehrsprognose

Durch das Gewerbegebiet ist mit einer Verkehrszunahme von maximal 270 Kfz/24h zu rechnen. Dadurch erhöht sich die Querschnittsbelastung gegenüber dem Zählwert (2840 Kfz/24h) von 2015 um 9,5% auf 3.110 Kfz/24h.

Die Neusitzer Straße ist aufgrund ihrer Funktion nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) als Dörfliche Hauptstraße (ES IV, HS IV) einzuordnen. Hierbei sind Verkehrsstärken von 200 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h üblich.

Nachfolgend sind Regelquerschnitte in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen dargestellt. Bei 3.110 Kfz/24h ergeben sich für die Spitzenstunde unter 400 Kfz/h, somit ist Querschnitt 5.1 ausreichend. Eine Straßenbreite von 5,50 m wird bei der Neusitzer Straße erreicht.

Nach den geltenden Richtlinien ist die Verkehrsbelastung bei der Zunahme durch das Gewerbegebiet weiterhin als unkritisch einzustufen.

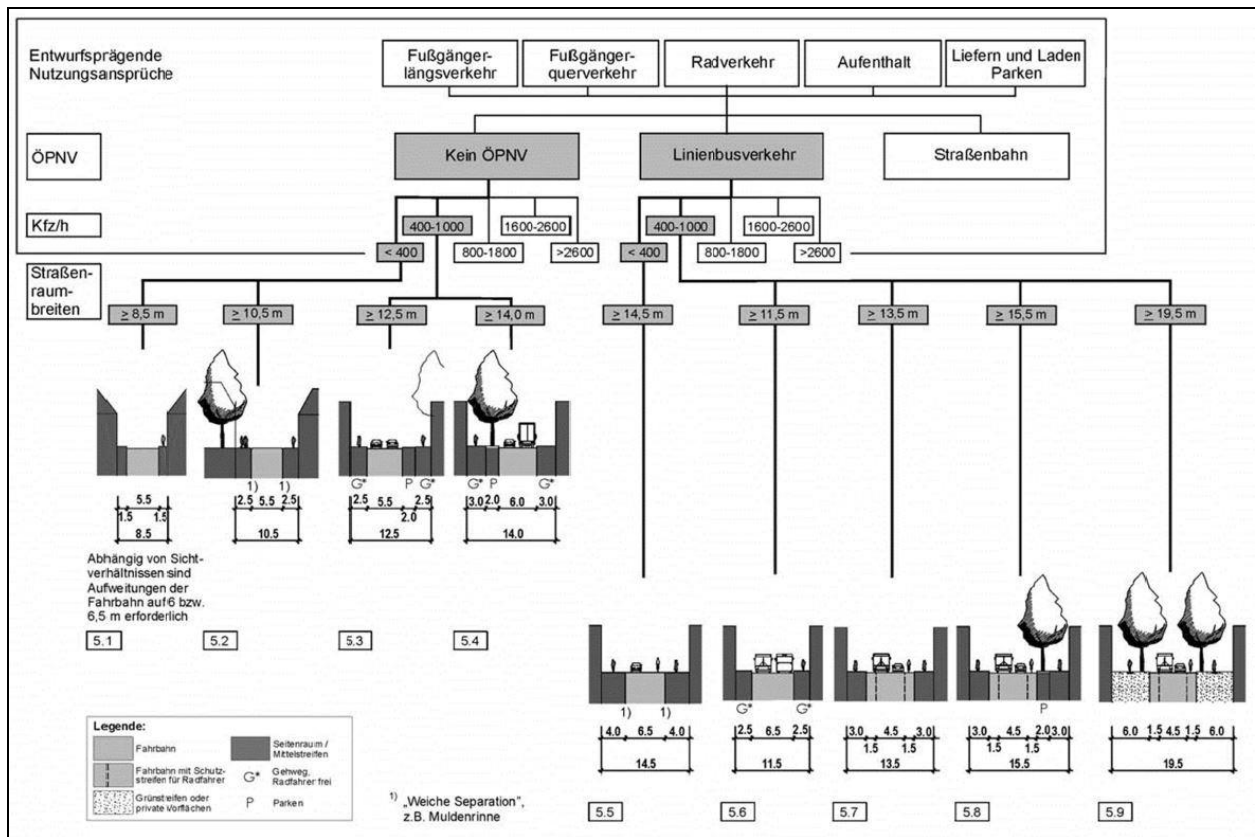


Abbildung 2: Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfssituation „Dörfliche Hauptstraße“ nach RAST

3 Einwände

Es kamen zwei Einwände aus der Bürgerschaft, deren Kernaussagen im Folgenden geprüft werden. Details, die keinen direkten Einfluss auf die Umsetzung des Gewerbegebietes haben werden dabei nicht aufgegriffen.

Einwand eines Bürgers aus einer benachbarten Gemeinde vom 16.05.2017:

Einwand:

Eine tatsächliche Entlastung vor allem aus dem Süden und Westen ist für eine ordentliche Erschließung des Straßenverkehrs unumgänglich. Darum wurde auch vor Jahren einmal eine ganz neue Trasse der AN33 ins Auge gefasst. Ein Großteil des Verkehrs aus diesen beiden Richtungen wird über Gepsattel und zwar mitten durchs Dorf und das Siedlungsgebiet an der Neusitzer Straße geleitet über eine Kreisstraße, die den Anforderungen des Verkehrs nicht gewachsen ist. Diese Tatsache widerspricht einer ordentlichen, den heutigen Anforderungen des Lärmschutzes der Bürger, tragenden Planung.

Stellungnahme:

Die Erschließung des Gewerbegebietes erfolgt über die A7 und die St2250. Die Neusitzer Straße wird ausschließlich von der nahräumigen Erschließung tangiert. Die sich dadurch ergebenden Zuwächse im Verkehrsaufkommen können von der Neusitzer Straße aufgenommen werden.

Einwand:

In Rothenburg will man teilweise ein Gewerbegebiet erschließen mit einer Straße, dessen Trassenführung zu diesem Gebiet mitten durch eine Ortschaft und ein Siedlungsgebiet führt.

Stellungnahme:

Die Erschließung des Gewerbegebietes erfolgt über die A7 und die St2250. Die Neusitzer Straße wird ausschließlich von der nahräumigen Erschließung tangiert.

Einwand eines Bürgers aus einer benachbarten Gemeinde vom 06.06.2017:

Einwand:

Die Stadt Rothenburg hat ihre Bürger von dem erheblichen Schwerlastverkehr zu Lasten der Umlandgemeinden geschützt. Die Erlbacher Straße, die Bodelschwing Straße wurde zu einer 30-er Zone erklärt. Die Erlbacher Straße sogar auf 5,5 Tonnen beschränkt, obwohl die Straße 7 m breit ist. Diese dienten früher als Zufahrtsstraße für deren Gewerbegebiet.

Für die Stadt Rothenburg gelten anscheinend die Bestimmungen für den „Verlagerungsverkehr“ nicht oder werden hier anders ausgelegt. Wie bereits in meinem Schreiben vom 16.05.2017 ausgeführt (als Anlage nochmals beigefügt) wird das Gewerbegebiet nur durch eine einzige Straße aus Richtung Ansbach vorschriftsmäßig erschlossen. Der Verkehr aus allen anderen Richtungen muss sich durch die Stadt Rothenburg o.T. und über die maßlos überlastete „Döhler-Kreuzung“ quälen. Zwischenzeitlich ist es Mode, dass der Verkehr aus Richtung Feuchtwangen im Sichhaus abbiegt und über Gebattel fährt. Aus Richtung Schillingsfürt sowieso. Dies hat auch der Fernverkehr mitbekommen als in Rothenburg die Durchfahrt wegen des Baus des Kreisels in der Bahnhofstrasse und später nochmals die Grabarbeiten an der Kreuzung Döhler für Monate gesperrt war. Der Fernverkehr führt wohl oft über die gleichen Strecken und wird von den gleichen Fahrern benützt.

Stellungnahme:

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung der Erlbacher Straße und Bodelschwing Straße führt nicht zu einer Verkehrszunahme in der Neusitzer Straße, da die Neusitzer Straße Verkehr aus Süd-Osten bedient, während die Erlbacher Straße und die Bodelschwing Straße von Verkehr aus Westen und Süd-Westen benutzt wird. Der aus Süd-Osten über die Erlbacher Straße in das neue Gewerbegebiet gelangende Verkehr führt im weiteren Verlauf über die AN33. Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Erlbacher Straße wird diese Route unattraktiver, wodurch im Umkehrschluss die Hapterschließungsrouten über die St2250 attraktiver werden. Als Folge ist

dadurch für die Erschließung des Gewerbegebietes mit weniger Verkehrsverlagerung auf die Neusitzer Straße zu rechnen, als ohne Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Erlbacher Straße. Verlagerungen im Zuge von Bauarbeiten sind nicht vermeidbar, stellen jedoch nicht die Regel dar und sind daher für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes nicht maßgebend.

Eine Verkehrszunahme der „Döhler-Kreuzung“ durch die Erschließung des Gewerbegebietes aus/in Richtung Rothenburg ist zu erwarten. Gegebenenfalls sind nach Bebauung des Gewerbegebietes Anpassungen des Signalprogrammes zu prüfen. Auch eine Einbahnstraßenregelung des Steinweges in Richtung Norden wäre denkbar.

Einwand:

Zwischen Insingen und Lohr wurde die AN 6 auf Grund von Vermutungen gebaut, nachdem sich der dortige Bürgermeister auf die Hinterfüße stellte und seinen Bürgern den abfließenden Verkehr aus dem Steinbruch nicht zumuten wollte ohne dass hier abgewartet wurde was Verkehrszählungen nach Eröffnung des Steinbruches ergeben hätten. Dass dieser Verkehr in Richtung Ansbach nun über Herrwinden, Eckartshof, Sichhaus und dann abbiegend über Gebstattel führen wird, war damals nicht voraussehbar, ist aber zwischenzeitlich Fakt.

Stellungnahme:

Eine quantitative Aussage zur Verkehrszunahme auf der Neusitzer Straße aufgrund der AN 6 ist nicht möglich, da diesbezüglich keine Daten vorliegen, die dies bestätigen oder widerlegen. Die vorliegenden Verkehrszahlen werden von mehreren Faktoren beeinflusst. Die Funktionsfähigkeit der Neusitzer Straße ist unabhängig von der Richtigkeit der These gegeben.

Einwand:

Gebstattel und Neusitz sind zwei Schulorte im Schulverband. Ein Weg zur Schule mit dem Fahrrad ist völlig ausgeschlossen. Ein früherer Schulschluss oder die Pflege der Freundschaft unter den Schulkindern verlangt immer den PKW-Einsatz der Eltern. Eigentlich wünscht sich Gebstattel einen Fuß- und Radweg zwischen den beiden Schulstandorten Gebstattel und Neusitz. Davon ist überhaupt keine Rede mehr. Im Gegenteil wir sollen noch mehr Verkehr erhalten, da die Stadt Rothenburg ihre Zufahrtswege zu ihrem Gewerbegebiet dem Schwerlastverkehr entzieht und notgedrungen auf die Gemeinde Gebstattel abwälzt.

Stellungnahme:

Wie bereits ausgeführt, führt eine Herabstufung der Erlbacher Straße ebenso zu einer Reduzierung des Erschließungsverkehrs zum/vom Gewerbegebiet. Für den Schwerverkehr ist die Neusitzer Straße aufgrund der über sie angebundene Gemeinden nicht von Bedeutung. Ein Rad- und Fußwegekonzept für Gebstattel ist nicht Teil der Realisierung des Gewerbegebietes. Verbesserungen für diese beiden Verkehrsträger sind prinzipiell jedoch anzustreben.

Einwand:

Durch eine Verkehrszählung, durch das Straßenbauamt veranlasst, steht fest, dass die Neusitzerstrasse in Gebstattel überbelastet ist, da der örtliche und auch ein Teil des überörtlichen

Schwerlastverkehrs sowie ein erheblicher Anteil des Personenverkehrs diese Straße benützt um nach Rothenburg zu kommen bzw. Rothenburg zu umfahren. Eine Entlastung wäre dingend erforderlich.

Stellungnahme:

Die Verkehrszählung auf die sich hier bezogen wird, liegt PB Consult nicht vor. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Unterschiede zu der von PB Consult durchgeführten Zählung von 2015 gering sind und im üblichen täglichen Schwankungsbereiches des Verkehrsaufkommens von 5-10 % liegen. Aufgrund der Datenlage von 2015 liegt eine Überlastung nach objektiven Bewertungskriterien nicht vor (vgl. Kap. 2.3).

Einwand:

Fest steht auf Grund dieser Untersuchungen, dass die Straße überlastet ist und in der Ortseinfahrt viel zu schnell gefahren wird. Die bis jetzt bekannten Maßnahmen/Planungen, nämlich ein weiteres Gewerbegebiet der Stadt Rothenburg über diese Straße zu erschließen, gehen allerdings gerade in die Gegenrichtung.

Stellungnahme:

Eine Überlastung der Straße liegt nicht vor. Sofern die These der überhöhten Geschwindigkeit objektiv belegbar ist, sind Maßnahmen zu treffen das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Dies ist jedoch unabhängig von der Realisierung des Gewerbegebietes zu betrachten.

Einwand:

In diesem Gesamtkonzept, bei einer Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes, sind die geplanten Zu- und Abfahrtswege zu überprüfen, ob dadurch nicht Nachbargemeinden übermäßig belastet werden. Ist dies der Fall, ist nach verträglichen Lösungen zu suchen. Bis diese gefunden werden darf ein weiteres Gewerbegebiet auch nicht genehmigt werden.

Stellungnahme:

Die Erschließung des Gewerbegebietes erfolgt hauptsächlich über die A7 und St2250 und somit über das Hauptstraßennetz. Die Verkehrsbelastung für weitere Straßen wird somit gering gehalten. Eine übermäßige Belastung der Nachbargemeinden ist nicht zu erwarten. Die „Döhler Kreuzung“ ist nach Realisierung des Gewerbegebietes gegebenenfalls auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

4 Fazit

Die Anbindung des Gewerbegebietes erfolgt über das Hauptstraßennetz und dabei aufgrund der Lage und gegebenen regionalen Strukturen hauptsächlich über die A7 und die St2250. Der zusätzliche Verkehr für die Neusitzer Straße wird durch Pendlerverkehr aus den Gemeinden südöstlich von Rothenburg o.d. Tauber entlang der AN33 und in Teilen der AN7 entstehen. Aufgrund der geringen Größe und der regionalen untergeordneten Bedeutung dieser Gemeinden, ist mit einem maximal entstehenden Mehrverkehr von 270 Kfz/24h im Querschnitt zu rechnen. Dieser kann mit der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden. Eine Überlastung der Neusitzer Straße ist nicht zu erwarten.

Gutachterliche Stellungnahme

Gutachterliche Stellungnahme zu den Einwänden der Bebauungspläne XIX Industriegebiet „Ansbacher Straße“ und XXVII „Südosttangente“

Auftraggeber: **Stadt Rothenburg o.d. Tauber**
-Hochbauamt-
z.H. Herr Michael Knappe
Grüner Markt 1
91541 Rothenburg o.d. Tauber

Auftragnehmer: **PB Consult GmbH**
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg

Datum: 20.09.2017

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	HINTERGRUND UND THEMATIK DER STELLUNGNAHME	3
2	VERKEHRSELASTUNG DER NEUSITZER STRAÙE	3
2.1	Verkehrszählungen	3
2.2	Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch das Industriegebiet	4
2.3	Einordnung der Verkehrsprognose	5
3	EINWÄNDE	6
4	FAZIT	12

1 Hintergrund und Thematik der Stellungnahme

PB Consult hat 2015 für die Stadt Rothenburg eine Stellungnahme zur Süd-Ost-Tangente verfasst, die Aussagen zu den zu erwartenden Verkehrsverlagerungen durch die Süd-Ost-Tangente und das geplante Industriegebiet betrifft. Das Bauleitplanverfahren war zwischenzeitlich abgeschlossen. Aufgrund der Nachfrage eines Investors nach großen zusammenhängenden Flächen ist es zwischenzeitlich nötig geworden die Süd-Ost-Tangente im nördlichen Teil nach Westen zu verschwenken. Hierzu läuft gerade das Verfahren zur Änderung des Bebauungsplanes.

Im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung hat nun ein Bürger aus Gebstadel Bedenken gegen das geplante Industriegebiet und die Verschiebung der Süd-Ost-Tangente vorgebracht. Diese sollen nun im Rahmen dieser Stellungnahme geprüft werden. Dabei sind insbesondere die aktuellen und zu erwartenden Änderungen der Verkehrsbelastung in Gebstadel nochmals unter Einbezug der Einwände zu betrachten und gegenüberzustellen sowie gutachterlich objektiv einzuordnen.

2 Verkehrsbelastung der Neusitzer Straße

2.1 Verkehrszählungen

Im Zuge des Gutachtens der PB Consult von 2015 wurde für den Knotenpunkt Erlbacher Straße / AN 33 folgende Verkehrsbelastung (Kfz/24h) ermittelt:



Abbildung 1: Knotenstrombelastung Erlbacher Straße / AN 33

Daraus ergibt sich eine Querschnittsbelastung von 2.840 Kfz/24h in der Neusitzer Straße, die die Verlängerung der AN 33 nach Süden bildet. Da bis zur Gemeinde Gebsattel mit Ausnahme von Feldwegen, welche vernachlässigbare Verkehrsmengen aufweisen, keine Zu- und Abflüsse an die AN 33 anknüpfen, kann die Zählung direkt auf die Neusitzer Straße angewendet werden. Aus der Zählung ergibt sich zudem ein Schwerverkehrsanteil von 6,7 %, was absolut 192 Fahrzeugen/24h entspricht.

Aus dem Gutachten von Modus Consult von 2007 kann man die Verkehrsentwicklung seit 2007 in der Neusitzer Straße ableiten. Aus der damaligen Zählung ergibt sich eine Querschnittsbelastung von 2.610 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 4,0 % (105 Fahrzeuge/24h). Dies stellt eine Verkehrszunahme von 8,8 % zwischen 2007 und 2015 dar. Jedoch ist anzumerken, dass Teile der Verkehrserhöhung auf eine Baustelle während der Zählung 2015 am westlich gelegenen Knotenpunkt Erlbacher Straße / Bensenstraße / Schlachthofstraße und den damit verbundenen Verkehrsverlagerungen zurückzuführen sind.

2.2 Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch das Industriegebiet

Im PB Consult Gutachten von 2015 wurde zudem ermittelt, wieviel zusätzlicher Verkehr durch das neue Industriegebiet an der Ansbacher Straße entstehen wird. Für die Industriegebiete Rothenburg o.d. Tauber und Neusitz ergab sich dabei zusammen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 4.300 MIV-Wegen pro Tag (Quell- und Zielverkehr gemeinsam). Dieser Wert ergab sich aus der Berechnung nach den „Hinweise[n] zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) und ist stark abhängig von der Nutzung der Industrie- und Büroflächen. Geringfügige Abweichungen sind daher möglich, die Zahl kann jedoch als Richtwert dienen.

Im Gutachten wurde folgende Aufteilung des zusätzlichen Verkehrs auf das Straßensystem hergeleitet:

„Da sowohl das Industriegebiet Rothenburg, als auch das Industriegebiet Neusitz im nördlichen Teil der Südosttangente liegen, ist davon auszugehen, dass die Erschließung der Industriegebiete aus Richtung Autobahn A7, Neusitz und Rothenburg komplett über die Ansbacher Straße abgewickelt wird. Dadurch, dass die Autobahn A7 an die Ansbacher Straße angebunden ist, wird der gesamte überregionale Verkehr über diese Straße angebunden. Aus Süden wird der Verkehr, sofern keine Anbindung über die Autobahn erfolgt, entweder über die AN33 und die Erlbacher Straße in die Industriegebiete gelangen oder über die Nördlinger Straße. Der Verkehr über die Nördlinger Straße wird sich bei der Erschließung der Industriegebiete auf die Erlbacher Straße und Ansbacher Straße aufteilen.“

Insgesamt ist aufgrund der Lage der Industriegebiete davon auszugehen, dass die Erschließung der Industriegebiete zu circa $\frac{3}{4}$ **über die Ansbacher Straße** und zu circa $\frac{1}{4}$ **über die Erlbacher Straße** erfolgt.“

Eine Aufteilung des Verkehrs der Erlbacher Straße wurde aufgrund der Fragestellung damals nicht vorgenommen. Nach Westen wird ein Großteil der Stadt Rothenburg sowie etliche untergeordnete kleine Ortschaften an das Industriegebiet über die Erlbacher Straße angebunden. Nach Osten werden mehrere kleine Gemeinden entlang der AN33, AN7 sowie deren Verbindungsstraße (u.a. Gepsattel, Bockenfeld, Rödersdorf, Diebach) über die Erlbacher Straße und im weiteren Verlauf über die Neusitzer Straße angebunden. Bei Schillingfürst ist zu erwarten, dass die Anbindung je nach Präferenz der Pendler teilweise über die Neusitzer Straße führt und teilweise über die A7. Alle weiter südlich gelegenen Gemeinden werden vollständig über die A7 an das Industriegebiet angebunden. Aufgrund der regional und lokal untergeordneten Bedeutung der über die Neusitzer Straße angebundenen kleinen Gemeinden sowie deren geringen Bevölkerungszahlen ist im für Gepsattel ungünstigsten Fall (höchstes Verkehrsaufkommen) davon auszugehen, dass maximal 25 % des über die Erlbacher Straße fließenden Verkehrs im weiteren Verlauf die Neusitzer Straße nutzt. Dies entspricht 270 Kfz/24h im Querschnitt. Dabei wird es sich aufgrund der untergeordneten ökonomischen Bedeutung der über die Neusitzer Straße angebundenen Gemeinden fast ausschließlich um Beschäftigtenverkehr handeln. Ein zusätzliches Aufkommen an Schwerlastverkehr ist nicht zu erwarten, da der überregionale und große Teile des regionalen Wirtschaftsverkehrs hauptsächlich über die Autobahn erschlossen wird und lokal in Richtung Rothenburg gerichtet ist. Setzt man dennoch den aktuellen Schwerverkehrsanteil von 6,7 % an, so ergibt ein zusätzliches Schwerverkehrsaufkommen von 18 Fahrzeugen/24h im Querschnitt.

2.3 Einordnung der Verkehrsprognose

Durch das Industriegebiet ist mit einer Verkehrszunahme der Neusitzer Straße von maximal 270 Kfz/24h zu rechnen. Dadurch erhöht sich die Querschnittsbelastung gegenüber dem Zählwert (2840 Kfz/24h) von 2015 um 9,5% auf 3.110 Kfz/24h.

Bei der Neusitzer Straße handelt es sich um eine Kreisstraße. Sie ist aufgrund ihrer Funktion nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) im Bereich Gepsattel als Dörfliche Hauptstraße (ES IV, HS IV) einzuordnen. Hierbei sind Verkehrsstärken von 200 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h üblich.

Nachfolgend sind Regelquerschnitte in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen dargestellt. Bei 3.110 Kfz/24h ergeben sich für die Spitzenstunde unter 400 Kfz/h, somit ist Querschnitt 5.1 ausreichend. Eine Straßenbreite von 5,50 m wird bei der Neusitzer Straße erreicht.

Nach den geltenden Richtlinien ist die Verkehrsbelastung bei der Zunahme durch das Industriegebiet weiterhin als unkritisch einzustufen.

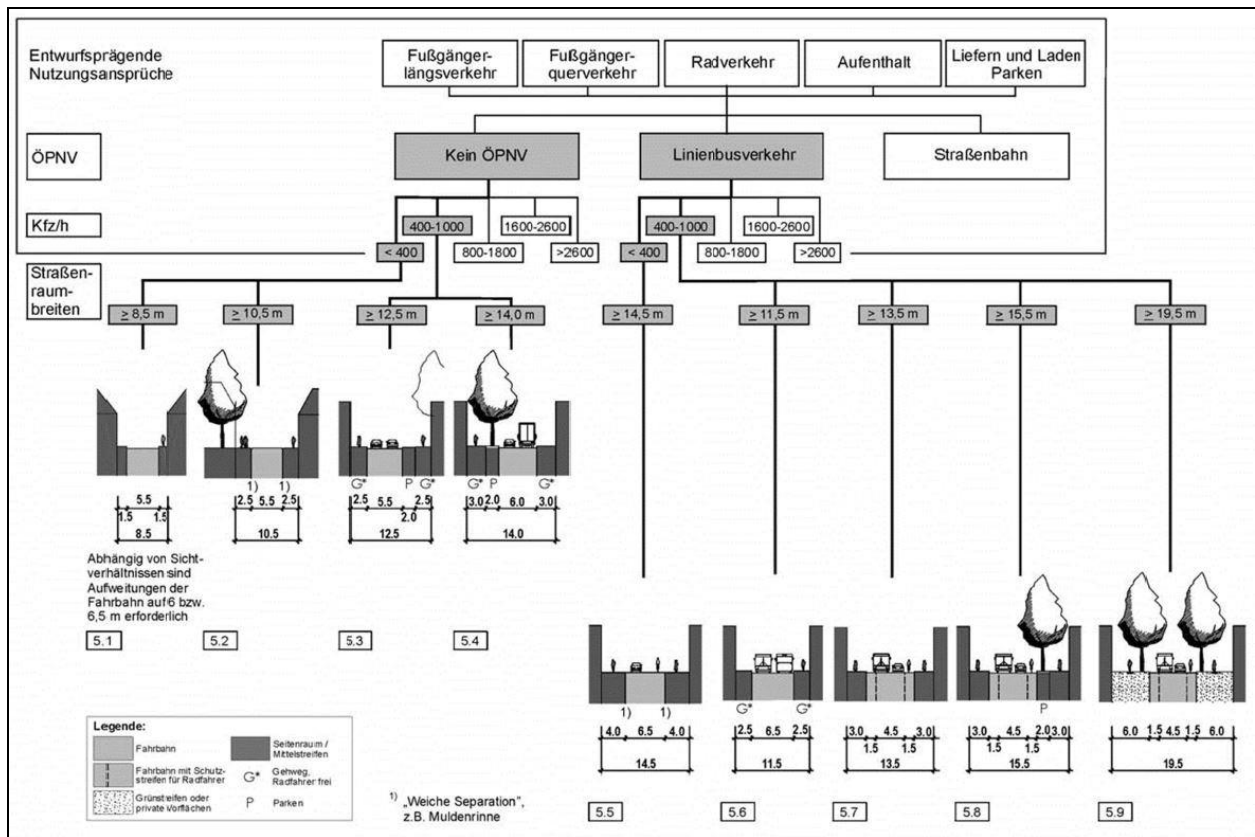


Abbildung 2: Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfssituation „Dörfliche Hauptstraße“ nach RAST

3 Einwände

Es kamen zwei Einwände aus der Bürgerschaft, deren Kernaussagen im Folgenden geprüft werden. Details, die keinen direkten Einfluss auf die Umsetzung des Industriegebietes haben werden dabei nicht aufgegriffen.

Einwand eines Bürgers aus einer benachbarten Gemeinde vom 16.05.2017:

Einwand:

Eine tatsächliche Entlastung vor allem aus dem Süden und Westen ist für eine ordentliche Erschließung des Straßenverkehrs unumgänglich. Darum wurde auch vor Jahren einmal eine ganz neue Trasse der AN33 ins Auge gefasst. Ein Großteil des Verkehrs aus diesen beiden Richtungen wird über Gabsattel und zwar mitten durchs Dorf und das Siedlungsgebiet an der Neusitzer Straße geleitet über eine Kreisstraße, die den Anforderungen des Verkehrs nicht gewachsen ist. Diese Tatsache widerspricht einer ordentlichen, den heutigen Anforderungen des Lärmschutzes der Bürger, tragenden Planung.

Stellungnahme:

Durch die Anbindung eines Industriegebietes mit einer Mindestfläche von 3 ha ist gewährleistet, dass es sich überwiegend um überregionalen Lieferverkehr handelt. Die nach dem Landesentwicklungsplan nur zulässigen großflächigen Gewerbe- und Industriebetriebe (Mindestgröße 3 ha) sind dadurch gekennzeichnet, dass die Kunden- und Lieferverkehre überregional und damit zur Autobahn hin ausgerichtet sind und die Geschäftsbeziehungen im näheren regionalen Umfeld geringfügig ausfallen. Die Erschließung des Industriegebietes erfolgt somit hauptsächlich über die A7 und die St2250 (eine Aufteilung des zusätzlichen Verkehrs wurde unter 2.2 vorgenommen). Die Neusitzer Straße wird ausschließlich von der nahräumigen Erschließung tangiert. Die sich dadurch ergebenden Zuwächse im Verkehrsaufkommen sind für die Funktion einer Kreisstraße unkritisch zu sehen (vgl. 2.3).

Einwand:

In Rothenburg will man teilweise ein Gewerbegebiet erschließen mit einer Straße, dessen Trassenführung zu diesem Gebiet mitten durch eine Ortschaft und ein Siedlungsgebiet führt.

Stellungnahme:

Die Erschließung des Industriegebietes erfolgt über die A7 und die St2250. Die Neusitzer Straße wird ausschließlich von der nahräumigen Erschließung tangiert. Als Kreisstraße hat sie die Funktion überwiegend den Verkehr innerhalb eines Landkreises oder zwischen benachbarten Landkreisen abzuwickeln.

Einwand eines Bürgers aus einer benachbarten Gemeinde vom 06.06.2017:

Einwand:

Die Stadt Rothenburg hat ihre Bürger von dem erheblichen Schwerlastverkehr zu Lasten der Umlandgemeinden geschützt. Die Erlbacher Straße, die Bodelschwing Straße wurde zu einer 30-er Zone erklärt. Die Erlbacher Straße sogar auf 5,5 Tonnen beschränkt, obwohl die Straße 7 m breit ist. Diese dienten früher als Zufahrtsstraße für deren Gewerbegebiet.

Für die Stadt Rothenburg gelten anscheinend die Bestimmungen für den „Verlagerungsverkehr“ nicht oder werden hier anders ausgelegt. Wie bereits in meinem Schreiben vom 16.05.2017 ausgeführt (als Anlage nochmals beigefügt) wird das Gewerbegebiet nur durch eine einzige Straße aus Richtung Ansbach vorschriftsmäßig erschlossen. Der Verkehr aus allen anderen Richtungen muss sich durch die Stadt Rothenburg o.T. und über die maßlos überlastete „Döhler-Kreuzung“ quälen. Zwischenzeitlich ist es Mode, dass der Verkehr aus Richtung Feuchtwangen im Sichhaus abbiegt und über Gabsattel fährt. Aus Richtung Schillingsfürt sowieso. Dies hat auch der Fernverkehr mitbekommen als in Rothenburg die Durchfahrt wegen des Baus des Kreisels in der Bahnhofstrasse und später nochmals die Grabarbeiten an der Kreuzung Döhler für Monate gesperrt war. Der Fernverkehr führt wohl oft über die gleichen Strecken und wird von den gleichen Fahrern benützt.

Stellungnahme:

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung der Erlbacher Straße und Bodelschwing Straße führt nicht zu einer Verkehrszunahme in der Neusitzer Straße, da die Neusitzer Straße Verkehr aus Süd-Osten bedient, während die Erlbacher Straße und die Bodelschwing Straße von Verkehr aus Westen und Süd-Westen benutzt wird. Der aus Süd-Osten über die Erlbacher Straße in das neue Industriegebiet gelangende Verkehr führt im weiteren Verlauf über die AN33. Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Erlbacher Straße wird diese Route unattraktiver, wodurch im Umkehrschluss die Haupteinfahrtsroute über die St2250 attraktiver wird. Als Folge ist dadurch für die Erschließung des Industriegebietes mit weniger Verkehrsverlagerung auf die Neusitzer Straße zu rechnen, als ohne Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Erlbacher Straße. Zudem ist die höchstzulässige Geschwindigkeit vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit zu betrachten, weshalb eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch bei 7m Straßenbreite sinnvoll sein kann.

Verlagerungen im Zuge von Bauarbeiten sind nicht vermeidbar, stellen jedoch nicht die Regel dar und sind daher für die Erschließung des neuen Industriegebietes nicht maßgebend.

Eine Verkehrszunahme der „Döhler-Kreuzung“ durch die Erschließung des Industriegebietes aus/in Richtung Rothenburg ist zu erwarten. Andererseits bewirkt die neue Südosttangente auch eine Entlastung der „Döhler-Kreuzung“, da sie als Verbindung zwischen Ansbacher Straße und Erlbacher Straße eine Umfahrungsmöglichkeit bietet und dadurch als innerörtliche Entlastungsstraße dient. Durch die Entlastungswirkung der Südosttangente für die „Döhler-Kreuzung“, sind zudem geringfügige Entlastungen für Gebattel in den Spitzenverkehrszeiten zu erwarten, da Umwegfahrten aus Richtung Neusitz und A7 mit Zielen im Süden (z.B. Bleiche, Sporthalle, Schulzentrum) zur Vermeidung der „Döhler-Kreuzung“ in Zukunft die Südosttangente als den kürzesten Verbindungsweg nutzen können und nicht mehr die Neusitzer Straße über Gebattel. Nach Fertigstellung der Südosttangente sind aufgrund der damit einhergehenden Verkehrsverlagerungen Anpassungen des Signalprogrammes der „Döhler-Kreuzung“ zu prüfen. Auch eine Einbahnstraßenregelung des Steinweges in Richtung Norden wäre denkbar.

Einwand:

Zwischen Insingen und Lohr wurde die AN 6 auf Grund von Vermutungen gebaut, nachdem sich der dortige Bürgermeister auf die Hinterfüße stellte und seinen Bürgern den abfließenden Verkehr aus dem Steinbruch nicht zumuten wollte ohne dass hier abgewartet wurde was Verkehrszählungen nach Eröffnung des Steinbruches ergeben hätten. Dass dieser Verkehr in Richtung Ansbach nun über Herrnwinden, Eckartshof, Sichhaus und dann abbiegend über Gebattel führen wird, war damals nicht voraussehbar, ist aber zwischenzeitlich Fakt.

Stellungnahme:

Eine quantitative Aussage zur Verkehrszunahme auf der Neusitzer Straße aufgrund der AN 6 ist nicht möglich, da diesbezüglich keine Daten vorliegen, die dies bestätigen oder widerlegen. Die vorliegenden Verkehrszahlen werden von mehreren Faktoren beeinflusst. Die Funktionsfähigkeit der Neusitzer Straße ist unabhängig von der Richtigkeit der These gegeben.

Einwand:

Gepsattel und Neusitz sind zwei Schulorte im Schulverband. Ein Weg zur Schule mit dem Fahrrad ist völlig ausgeschlossen. Ein früherer Schulschluss oder die Pflege der Freundschaft unter den Schulkindern verlangt immer den PKW-Einsatz der Eltern. Eigentlich wünscht sich Gepsattel einen Fuß- und Radweg zwischen den beiden Schulstandorten Gepsattel und Neusitz. Davon ist überhaupt keine Rede mehr. Im Gegenteil wir sollen noch mehr Verkehr erhalten, da die Stadt Rothenburg ihre Zufahrtswege zu ihrem Gewerbegebiet dem Schwerlastverkehr entzieht und notgedrungen auf die Gemeinde Gepsattel abwälzt.

Stellungnahme:

Wie bereits ausgeführt, führt eine Herabstufung der Erlbacher Straße ebenso zu einer Reduzierung des Erschließungsverkehrs zum/vom Industriegebiet. Für den Schwerverkehr ist die Neusitzer Straße aufgrund der über sie angebundene(n) Gemeinden nicht von Bedeutung. Ein Rad- und Fußwegekonzept für Gepsattel ist nicht Teil der Realisierung des Industriegebietes. Verbesserungen für diese beiden Verkehrsträger sind prinzipiell jedoch anzustreben. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Straßenbaulastträger und den Gemeinden Neusitz und Gepsattel.

Einwand:

Durch eine Verkehrszählung, durch das Straßenbauamt veranlasst, steht fest, dass die Neusitzerstraße in Gepsattel überbelastet ist, da der örtliche und auch ein Teil des überörtlichen Schwerlastverkehrs sowie ein erheblicher Anteil des Personenverkehrs diese Straße benützt um nach Rothenburg zu kommen bzw. Rothenburg zu umfahren. Eine Entlastung wäre dringend erforderlich.

Stellungnahme:

Die erwähnte Zählung wurde vom staatlichen Bauamt Ansbach beauftragt und am 15.01.2015 von der BrennerPlan GmbH durchgeführt. Die 24h- Werte dieser Verkehrszählung sind in nachfolgender Abbildung dargestellt und zeigen fast identische Querschnittswerte für die Neusitzer Straße wie die Zählung von PB Consult (2830 Kfz/24h in der Zählung durch BrennerPlan und 2840 Kfz/24h bei der Zählung von PB Consult).

Entsprechend liegt nach objektiven Bewertungskriterien keine Überlastung vor (vgl. Kap. 2.3).

Bestand am 15.01.2015 DTV
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 5278 Kfz (davon 87 SV)

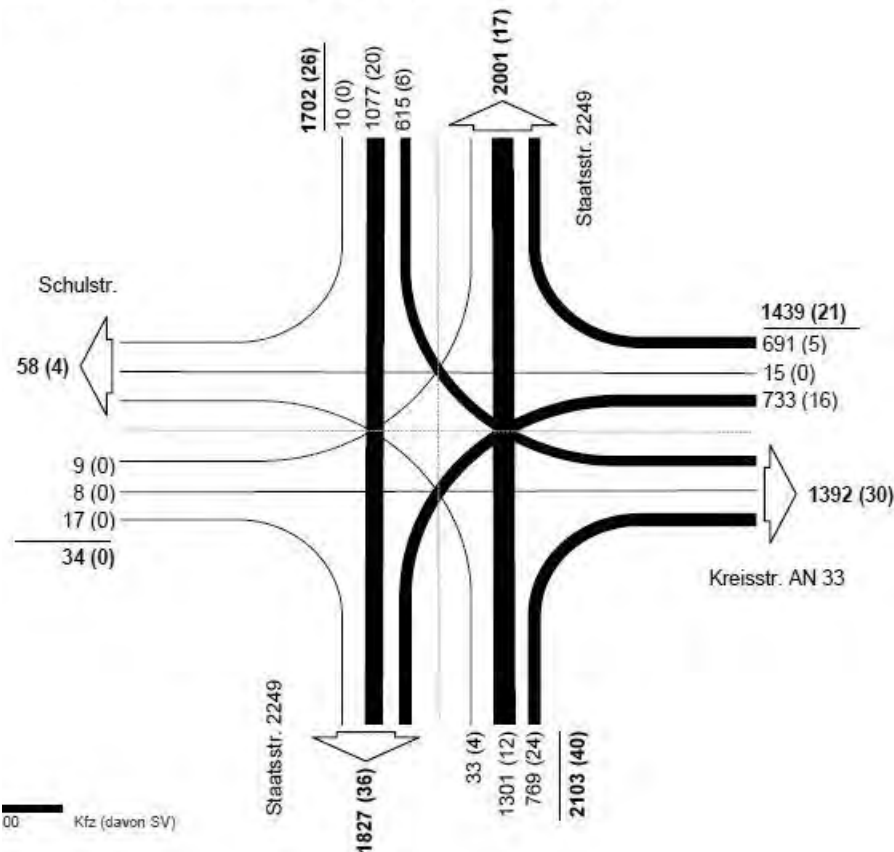


Abbildung 3: Knotenstrombelastung Staatsstraße 2249 / AN 33

Einwand:

Fest steht auf Grund dieser Untersuchungen, dass die Straße überlastet ist und in der Ortseinfahrt viel zu schnell gefahren wird. Die bis jetzt bekannten Maßnahmen/Planungen, nämlich ein weiteres Gewerbegebiet der Stadt Rothenburg über diese Straße zu erschließen, gehen allerdings gerade in die Gegenrichtung.

Stellungnahme:

Eine Überlastung der Straße liegt nicht vor. Sofern die These der überhöhten Geschwindigkeit objektiv belegbar ist, sind Maßnahmen zu treffen das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Dies ist jedoch unabhängig von der Realisierung des Industriegebietes zu betrachten und steht dazu in keinem Zusammenhang.

Einwand:

In diesem Gesamtkonzept, bei einer Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes, sind die geplanten Zu- und Abfahrtswege zu überprüfen, ob dadurch nicht Nachbargemeinden übermäßig belastet werden. Ist dies der Fall, ist nach verträglichen Lösungen zu suchen. Bis diese gefunden werden darf ein weiteres Gewerbegebiet auch nicht genehmigt werden.

Stellungnahme:

Die Erschließung des Industriegebietes erfolgt hauptsächlich über die A7 und St2250 und somit über das Hauptstraßennetz. Die Verkehrsbelastung für weitere Straßen wird somit gering gehalten. Eine übermäßige Belastung der Nachbargemeinden ist nicht zu erwarten. Die „Döhler Kreuzung“ ist nach Realisierung des Industriegebietes gegebenenfalls auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

4 Fazit

Die Anbindung des Industriegebietes erfolgt über das Hauptstraßennetz und dabei aufgrund der Lage und gegebenen regionalen Strukturen sowie der Struktur des Industriegebietes mit ausschließlich großflächigen Industrie- und Gewerbebetrieben (mindestens 3 ha) hauptsächlich über die A7 und die St2250. Der zusätzliche Verkehr für die Neusitzer Straße wird durch Pendlerverkehr aus den Gemeinden südöstlich von Rothenburg o.d. Tauber entlang der AN33 und in Teilen der AN7 entstehen. Aufgrund der geringen Größe und der regionalen untergeordneten Bedeutung dieser Gemeinden, ist mit einem maximal entstehenden Mehrverkehr von 270 Kfz/24h im Querschnitt zu rechnen. Dieser kann mit der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden. Eine Überlastung der Neusitzer Straße ist nicht zu erwarten. Die Überprüfung von eventuellen Maßnahmen zur Temporeduzierung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt Geb saddle liegt in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Ansbach.