

B E G R Ü N D U N G

für die Bebauungsplanänderung „Hardt-Horn - Unterführung Hersberg“

1. Abgrenzung und Beschreibung des Gebietes

Der Bebauungsplan „Hardt-Horn“ ist mit seiner öffentlichen Bekanntmachung am 12.10.1984 in den „Immenstaader Nachrichten“ rechtsverbindlich geworden.

Im Wege einer einfachen Änderung dieses Bebauungsplanes gem. § 13 Abs. I BauGB soll in dem im Übersichtsplan gekennzeichneten Bereich die geplante Unterführung der B 31 (genannt „Unterführung Hersberg“) in die Festsetzungen des Bebauungsplanes aufgenommen werden. In diesem Änderungsbereich sind bislang nach dem Bebauungsplan Flächen für Kinderspielfeld und Bolzplatz ausgewiesen und teilweise auch errichtet. Weiter ist im Bebauungsplan auch der bereits vorhandene landwirtschaftliche Weg von Nord nach Süd als Bestand aufgenommen.

Durch diese Bebauungsplanänderung werden die Grundzüge des Bebauungsplanes „Hardt-Horn“ nicht berührt.

2. Ziel und Zweck der Bebauungsplanänderung

Bereits seit Ende der 80er Jahre hat die Gemeinde Überlegungen angestellt, die Querung der B 31 sicherer zu machen. Neben Unterführungen wurden auch Überführungslösungen untersucht, die jedoch aus städtebaulichen und technischen Gründen verworfen werden mußten.

Die nun geplante Unterführung befindet sich lediglich mit ihrem Teil südlich der B 31 innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Hardt-Horn“. In diesem Bereich soll der Bebauungsplan entsprechend geändert werden. Die geplante Unterführung löst eine Vielzahl problematischer Verkehrsbeziehungen:

Verkehrsbelastung

Die heutige B 31 weist nach den Verkehrszählungen des Jahres 1992 folgende Mengen auf:
DTV ca. 15.600 / 16.900 Kfz in 24 Std.
Güterverkehr ca. 1.200 Kfz in 24 Std.
Schwerverkehr ca. 1.300 Kfz in 24 Std.

Nach den Verkehrsdatenerhebungen des Büros Schächterle & Siebrand vom Mai 1995 wurden folgende Verkehrsbelastungen ermittelt:
DTV ca. 16.900 Kfz in 24 Std.

Prognosen 2010: 19.300; dies entspricht einer zu erwartenden Verkehrszunahme in den nächsten 15 Jahren von ca. 18 bis 20 %.

Die südlich der B31 vorhandene Radwegeverbindung des Bodenseerundweges weist in den Sommermonaten ein tägliches Verkehrsaufkommen von bis zu 4.000 Radfahrern auf.

Die Kupferbergstraße hat nach den Verkehrsdatenerhebungen vom Mai 1995 derzeit folgende Verkehrsströme:

- insgesamt 350 Kfz in 24 Std.
- ausfahrend davon 158 Fahrzeuge davon 18 in Richtung Meersburg, 140 in Richtung Friedrichshafen
- einfahrend davon 190 Fahrzeuge davon 18 aus Richtung Meersburg, 173 aus Richtung Friedrichshafen
- Radfahrer insgesamt 23
- 5 Landwirtschaft/Lkw.

Die Umlegungsberechnung zeigt, daß keine Mehrbelastung beim Bau der Unterführung zu erwarten ist.

Unfallhäufigkeit

Wie die Statistik der Polizeidirektion Friedrichshafen zeigt, ist der Einmündungsbereich der Kupferbergstraße in die B 31 als Unfallhäufungspunkt bekannt. Kritische Situationen können insbesondere während der Hauptsaison täglich beobachtet werden.

Pkw-Verkehr

Für den aus Kippenhausen kommenden ausfahrenden Verkehr bedeutet die Einmündung in die schnell befahrene B 31 besonders für die Linksabbiegenden eine tägliche Gefahrenquelle. Neben den Bewohnern von Kippenhausen sind insbesondere der landwirtschaftliche Verkehr und Ortsfremde zusätzlich auch von längeren Wartezeiten betroffen. Die Straßenbauverwaltung hat deshalb ebenfalls ein hohes Interesse an der Beseitigung dieses Gefahrenpunktes.

Vom nach Kippenhausen einfahrenden Verkehr wird die niveaugleiche Einmündung in die Kupferbergstraße fast ausschließlich im Rechtsabbiegeverkehr aus Richtung Friedrichshafen kommend frequentiert. Die äußerst gefährliche Linksabbiegersituation aus Richtung Meersburg wird offensichtlich vermieden.

Radfahrverkehr

Die Querung der B 31 durch Radfahrer stellt sich im Vergleich zum einmündenden Kfz-Verkehr als noch problematischer dar. Eine gefahrlose Unterquerung ist insbesondere im Hinblick auf die Verbindung Kippenhausen - Strandbad, Kippenhausen - Ortsmitte und Kippenhausen - Schule notwendig. Ansonsten steht für die Radwegeverbindung zwischen Kippenhausen und Immenstaad nur der Parallelweg bis zum Kreisverkehr an der K 7745 über die bislang nicht unproblematische Brückenverbindung zur Verfügung.

Eine Radwegverbindung über die Unterführung würde einen Lückenschluß im örtlichen sowie im regionalen Radwegenetz bewirken:

- Verknüpfung zur Ortsmitte über Meersburger Straße
- Verknüpfung mit den nördlich und südlich der B 31 vorhandenen überregionalen Radwegverbindungen
- Schaffung einer Nord-Süd-Radwegverbindung See - Hinterland über künftige Radwege K7782.

Fußgänger

Derzeit queren täglich ca. 150 Schülerinnen und Schüler aus Kippenhausen und Immenstaad West die B 31, um mit den RAB-Bussen zu den östlichen und westlichen Schulorten zu gelangen. Für die Schulkinder ist ein sicherer Schulweg unverzichtbar. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das mit der weiteren Ansiedlung des Gebietes Hardt-Horn zu erwartende Schüleraufkommen.

Kippenhausen verfügt über ca. 50 bis 60 Gästebetten. Im Schloß Hersberg werden durch die neuen Bildungs- und Freizeitaktivitäten ebenfalls regelmäßig eine große Anzahl von Gästen oft über mehrere Tage beherbergt. Für diese Gäste ist eine sichere fußläufige Verbindung zu den Freizeiteinrichtungen am See wichtig.

Umgekehrt ist für die Immenstaader Feriengäste eine Wander- und Spazierwegverbindung zum Aussichtspunkt Hohberg und zum Gold- und Silbermedaillen-Dorf Kippenhausen mit seinen Kultur- und Gastronomieeinrichtungen wichtig.

Landwirtschaftlicher Verkehr

Insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr ist die Querung der B 31 seither problematisch. Die Planungen für die Unterführung wurde deshalb in Höhe und Breite auch für die Querung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausgelegt. Sowohl zur Bewirtschaftung der nördlich der B 31 auf Gemarkung Kippenhausen oder Ittendorf gelegenen Felder und Obstanlagen wie auch für die Wasserentnahme im Sommer aus dem See wird eine Unterführung deutliche Vorteile bringen.

ÖPNV

Für die Schüler- und Ortsbusverbindung zwischen der Stephan-Brodmann-Schule, dem Hallenbad und Kippenhausen und Frenkenbach sowie die Schülerverkehrstangente Immenstaad West könnten sich durch eine Unterführung verbesserte Fahrplanbedingungen, evtl. eine Vertaktung mit der RAB-Linie und weitere Haltepunkte für das Gebiet Hardt-Horn ergeben.

Raumordnerische Ziele

Kippenhausen ist mit Immenstaad nur über die K 7745 direkt verbunden. Aufgrund der Versorgungs- und Infrastruktur in Kippenhausen ist eine weitere Verbesserung der Anbindung der beiden Ortsteile wünschenswert; dies insbesondere im Hinblick auf die sich durch zu erwartende weitere Verkehrszunahmen auf der B 31 verstärkende Trennwirkung der Bundesstraße.

3. Planungskonzept und Festsetzungen

Straßenbauliche Infrastruktur

Die neue Verbindung soll vorwiegend den Fußgängern, Radfahrern, dem Ortsbus, Pkw und kleineren landwirtschaftlichen Fahrzeugen im innerörtlichen Verkehr dienen. Folgend wird v.a. auf den Teil der Unterführung im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung, also südlich der B 31 eingegangen:

Die neue Straßenverbindung wird in einer Breite von 4,75m vorgesehen. Die Rampe auf der Südseite der B 31, die auch für den Ortsbusverkehr, den landwirtschaftlichen Verkehr sowie den örtlichen Pkw-Verkehr ausgelegt sein muß, erhält eine Breite von 4,75m (im Kurvenbereich aufgeweitet). Der vorhandene Weg nach Süden wird an die Unterführung angeschlossen. Dieser erhält eine Breite von 3,50m mit beidseitigen Banketten von 0,75m und dient dem landwirtschaftlichen Verkehr aber v.a. Fußgängern und Radfahrern.

Im Unterführungsbereich der neuen Straßenverbindung wird einseitig ein 1,25m breiter Gehweg vorgesehen, der die Nordrampe mit der Treppenanlage südlich der B 31 verbindet. Die ergänzte Treppenanlage von und zu der neuen Busbucht südlich der B 31 wird 1,50m breit. Diese neue Busbucht ersetzt die vorhandene in ihren Abmessungen reduzierte Bucht. Sie wird in ihrer Lage neu so angeordnet, daß Umwege für die Fußgänger so gering wie möglich gehalten werden und damit das Überqueren der B 31 durch Fußgänger ausgeschlossen werden kann. Sie wird in ihren Abmessungen so gebildet, daß sie künftig auch von Gelenkfahrzeugen benutzt werden kann. Entsprechend der im Ortsgebiet neu aufgestellten Buswartehallen soll auch hier eine solche Buswartehalle erstellt werden. Zusätzlich werden Radstände angebracht.

Die etwas tiefer gelegene Gemeindestraße südlich und parallel zur B 31 muß höhenmäßig an das neue Unterführungsbauwerk angepaßt werden.

Die technische Gestaltung sollte der Verkehrsbedeutung entsprechend kosten- und grunderwerbsreduzierend mit Minimaltrassierung auskommen.

Ökologie, Altablagerungen, Boden- und Grundwasserschutz

Vom Büro Tieftrunk ist unter Berücksichtigung des § 8a BNatSchG ein umfassender Begrünungsplan für diese Baumaßnahme erarbeitet worden, der Bestandteil dieser Bebauungsplanänderung ist.

Die Altablagerung „Neusatz“ wurde bei der historischen Erhebung altlastverdächtiger Flächen im Bodenseekreis erfaßt und mit der Stufe „B“ vorklassifiziert. Da die südlich der B 31 gelegene Zufahrt zur geplanten Unterführung durch diese altlastverdächtige Fläche verläuft, wurde hinsichtlich möglicher Schadstoffbelastung des Aushubmaterials eine orientierende Untergrunduntersuchungen vom Ingenieurgesellschaft Dr. Eisele, Ravensburg, durchgeführt.

Es wurde überwiegend eine Auffüllung mit Erdaushub festgestellt, die jedoch lagenweise Ziegel, Beton- und Asphaltbruch aufwies. Die Laboruntersuchungen zeigten eine Beeinträchtigung des Aushubmaterials durch polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe. Das Gutachten vom 29.07.1996 empfiehlt deshalb, bei den geplanten Aushubarbeiten das Aussortieren der enthaltenen Bauschutt- und Asphaltanteile und eine Separierung des Erdaushubmaterials entsprechend den Schadstoffgehalten mit einer anschließenden sachgerechten Verwertung der Materialien. Entsprechend der daraufhin erfolgten Stellungnahme des LRA, Amt für Wasser- und Bodenschutz, sind bei den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes unter „Hinweise“ die bei der Verwirklichung der geplanten Unterführung zu beachtenden Maßnahmen aufgenommen worden.

Bezüglich des Grundwassers ist auszuführen, daß im Rahmen der Baugrunduntersuchung bis 10m Tiefe Kiese und Sande angetroffen wurde, nicht aber Wasser. Das Grundwasserfließen dürfte in südlicher bis südwestlicher Richtung auf den ca. 400m entfernten Bodensee gerichtet sein. (Quelle: Baugrunduntersuchung des geologischen Institutes Ulrich, Leutkirch, vom 04.07.1995)

Da die Unterführung an ihrer tiefsten Stelle einen Aushub von lediglich 6m bedingt, wird nicht in den Grundwasserbereich eingegriffen. Der Abstand zwischen der Schüttkörperbasis und dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand liegt somit auch deutlich über dem geforderten Mindestabstand von 1m.

Bereits 1990 wurden hier in ca. 1,0m bis 2,5m Tiefe Drainagen sowie ein Sickerschacht eingebracht, da sich auf der Ablagerungsfläche immer wieder Bereiche mit Staunässe zeigten. Die Sickerwasseruntersuchungen zeigten keine auffälligen Schadstoffgehalte.

Lärmschutz

Das Lärmschutzgutachten vom Ing.-Büro Gerhard Salzmann, Tuttlingen, vom 01.07.1996 hat zum Ergebnis, daß eine fühlbare Lärmpegelerhöhung durch den Bau der Unterführung Herberg nicht eintritt. Deshalb sind Lärmschutzmaßnahmen in diesem Zusammenhang nicht erforderlich.

4. Planverwirklichung

Sämtliche erforderlichen Grunderwerbe sind abgeschlossen.
Erschließungsbeiträge werden durch diese Baumaßnahme nicht fällig.

ausgefertigt

Immenstaad, den 14.10.1996

Beißwenger
Bürgermeister



Die Übereinstimmung dieser
Bebauungsplanausfertigung mit
der Genehmigungsfassung des
Bebauungsplans wird beglaubigt.

Immenstaad, den

Heide