

**2020/022**

öffentlich

**LEONBERG**

Dezernat C  
Abteilung Stadt- und Bauleitplanung

Bezugsvorlagen:  
2017/276, 2018/177, 2019/176

Beratungsfolge	Ö / N
Planungsausschuss (Vorberatung)	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	Ö

**13. Änderung des Flächennutzungsplans „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“, Planbereich 05.05-2 in Leonberg, (Parallelverfahren gemäß §8 Abs. 3 BauGB)**

- **Erneuter Aufstellungsbeschluss**
- **Genehmigung des Vorentwurfs der Flächennutzungsplanänderung**
- **Erneuter Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung**

**Beschlussvorschlag**

1. Der Einleitung des Verfahrens zur 13. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Leonberg im Bereich "Verkehrsübungsanlage am Solitudering" in Leonberg wird gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i.V.m. §1 Abs. 8 und §8 Abs. 3 BauGB (Parallelverfahren) zugestimmt. Maßgebend ist der Abgrenzungsplan vom 22.01.2020 (Anlage 2 zu SV 2020/022).
2. Der Vorentwurf der 13. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Leonberg im Bereich „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ vom 22.01.2020, einschließlich Begründung und strategischer Umweltprüfung wird genehmigt (Anlagen 1 und 3 bis 5 zu SV 2020/022).
3. Die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB wird beschlossen.
4. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zu unterrichten und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufzufordern.

**Finanzielle Auswirkungen:**

JA

NEIN

**Sachverhalt mit der Stellungnahme der Verwaltung**

### **Zusammenfassung des Sachverhalts / Sachstand**

Die bestehende Verkehrsübungsanlage des ADAC am Standort Mahdental / Solitude-Ring ist bereits mehr als 50 Jahre alt und ist aus dem ehemaligen Fahrerlager der Solitude- Rennstrecke entstanden. Zuerst als Verkehrsübungsplatz, später dann auch als Fahrsicherheits- trainingsplatz. Insgesamt trainieren in Leonberg jährlich ca. 10.000 Teilnehmer beim Fahr- sicherheitstraining und es üben knapp 20.000 Fahranfänger. Die bestehende Infrastruktur ist stark erneuerungsbedürftig und Reparaturen werden zunehmend schwieriger und aufwen- diger. Gleichzeitig entwickeln sich die Fahrzeugtechnik und die Fahrerassistenzsysteme in den Fahrzeugen sehr schnell und die Anforderungen an Verkehrsübungsplätze und deren Infrastruktur steigen stetig. Vor diesem Hintergrund bestehen seit Jahren planerische Überlegungen zur Weiterentwicklung der Verkehrsübungsanlage im Zuge einer langfristigen Sicherung der bestehenden Infrastruktur.

Um die geplanten baulichen Maßnahmen des ADAC verwirklichen zu können ist die erst- malige Aufstellung eines Bebauungsplanes einschließlich einer Teiländerung des Flächen- nutzungsplanes im Parallelverfahren erforderlich.

Der Gemeinderat der Stadt Leonberg hatte daher bereits am 19.12.2017 die erforderliche Aufstellung des Bebauungsplanes sowie die Einleitung des Flächennutzungsplanänderungs- verfahrens und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange beschlossen. (Vgl. SV 2017/275 und SV 2017/276).

Insbesondere aufgrund der Lage des Plangebietes innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Glemswald“ sowie innerhalb eines regionalen Grünzugs des Regionalplans Stuttgart, der zukünftigen Verkehrsanbindung an die Mahdentalstraße (L1187) und der betroffenen Umweltbelange waren in der Folge zunächst intensive Abstimmungen mit den überge- ordneten Planungsträgern und Fachbehörden (Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) - Referat 21 Raumordnung, RPS Abt. 4- Straßenwesen und Verkehr, RPS Abt. 5 Umwelt, Verband Region Stuttgart, Landratsamt Böblingen (Naturschutz) erforderlich, die im ersten Halbjahr 2018 stattfanden. Die entsprechenden Abstimmungsergebnisse waren mit Grundlage der Auslobung eines Einladungswettbewerbes, dessen Durchführung der Gemeinderat am 25.09.2018 beschlossen hat. (vgl. SV 2018/177) und dessen Ergebnisse per Beschluss des Gemeinderats vom 24.9.2019 den weiteren Planungen zugrunde gelegt wurden (vgl. SV 2019/176).

Das Ergebnis des Wettbewerbs wurde Mitte Juli 2019 den übergeordneten Planungsträgern und Fachbehörden (Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) - Referat 21 Raumordnung, RPS Abt.

4- Straßenwesen und Verkehr, RPS Abt. 5 Umwelt, Verband Region Stuttgart, Landratsamt Böblingen (Naturschutz) vorgestellt und im Ergebnis als grundsätzlich genehmigungsfähig angesehen. Die Befreiung des Vorhabens von den Bestimmungen der Landschaftsschutz- gebietsverordnung wurde in Aussicht gestellt. Das Erfordernis eines Zielabweichungsver- fahrens (Regionalplan) wurde unter dem Vorbehalt verneint, dass der Bebauungsplan dementsprechend enge Festsetzungen trifft.

In der Folge wurden die Vorentwürfe der Bauleitpläne (Bebauungsplan, 13. Änderung des Flächennutzungsplans) ausgearbeitet. Aufgrund der größeren Zeitspanne, die seit der erstmaligen Beschlussfassung vom 19.7.2017 vergangen ist und wegen des zwischenzeitlich erfolgten Erkenntniszugewinns sollen die Aufstellungsbeschlüsse erneut gefasst werden.

### **Erfordernis der Planaufstellung**

Das Erfordernis der Planaufstellung ergibt sich aus der Notwendigkeit, die vorhandenen betrieblichen und strukturellen Mängel der Infrastruktur der bestehenden Verkehrsübungs- anlage am Solitude-Ring, des ADAC Württemberg e.V. zu beheben, die Anlage an die aktuellen betrieblichen Anforderungen anzupassen und so den Standort für die Zukunft zu qualifizieren und langfristig zu sichern. Hierfür bedarf es einer räumlichen und funktionalen Neustrukturierung der betrieblichen Einrichtungen am bestehenden Standort als gesamt- städtisch und regional bedeutsame Infrastruktureinrichtung. Im Rahmen des bestehenden

Planungsrechts sind die notwendigen Restrukturierungs- und Modernisierungsmaßnahmen nicht durchführbar, daher ist die Schaffung der entsprechenden planungsrechtlichen Voraussetzungen (Erstmalige Aufstellung eines Bebauungsplanes, Teiländerung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren) geboten. Angemessene Alternativstandorte für eine grundsätzliche Verlagerung der gesamten Verkehrsübungsanlage bestehen nicht.

### **Ziele und Zwecke der Planung**

Die allgemeinen Ziele und Zwecke der 13. Änderung des Flächennutzungsplans sind im Wesentlichen:

- Eine langfristige Sicherung der bestehenden, regional bedeutsamen Infrastruktur der Verkehrsübungsanlage.
- Die funktionale Anpassung des Standortes an die aktuellen Erfordernisse im Hinblick auf die Einrichtungen der Verkehrsübungsanlage und die zugeordneten baulichen Anlagen / Schulungseinrichtungen und technischen Anlagen, deren baulicher Bestand noch in die Nachkriegszeit zurück reicht.
- Die Neuansbindung des Gesamtstandortes an die Mahdentalstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der L 1187.
- Die räumliche Konzentration der baulichen Anlagen der Verkehrsübungsanlage auf die Bereiche südlich der Mahdentalstraße.
- Der weitreichende Rückbau der baulichen Anlagen nördlich der Mahdentalstraße zur Verbesserung der ökologischen Belange und des Landschaftsbildes in diesem Teilbereich.
- Die Bewahrung und Würdigung der baulichen Zeugnisse der ehemaligen Solitude Rennstrecke (Start- und Zielturm, Boxengebäude und Boxengasse) durch deren Einbindung in das Neuordnungskonzept.
- Der behutsame Umgang mit dem sensiblen Landschaftsraum im Landschaftsschutzgebiet Glemswald.
- Das Vorhalten von Optionsflächen für die Entwicklung eine teilregionalen Radschnellweges.
- Die Sicherung temporär stattfindender, eingeführter und über die Stadtgrenzen der Stadt Leonberg hinaus renommierter Motorsportveranstaltungen im Kontext der ehemaligen Solitude-Rennstrecke (insbesondere Glemseck 101 - jährlich im September / Solitude Revival - alle zwei Jahre im Juli).

### **Lage und Abgrenzung des Plangebietes**

Das Plangebiet liegt im unbepflanzten Außenbereich nach § 35 BauGB im Bereich des einstigen Fahrerlagers und des Start- und Zielturms der ehemaligen Solitude-Rennstrecke am südöstlichen Rand der Leonberger Gemarkung. Westlich des Plangebietes befinden sich das Seehaus, eine soziale Einrichtung und das Hotel Glemseck. Im Osten grenzen das Kriesten-Gartencenter und im Anschluss daran die Mahdentaliedlung an.

Das Plangebiet selbst bezieht sich zum einen auf die bestehende ADAC-Verkehrsübungsanlage mit den zugehörigen Verkehrsflächen für den Übungsbetrieb und das Fahrsicherheitstraining, die in der Aue der Glems bzw. des Krumbachs südlich der Mahdentalstraße (L 1187) gelegen ist. Darüber hinaus werden ein Abschnitt der L 1187 sowie die Vereinsflächen nördlich der Mahdentalstraße im Bereich des ehemaligen Boxengebäudes und der Boxengasse sowie im Bereich der vorhandenen Zufahrt auf die Verkehrsübungsanlage überplant.

Der räumliche Geltungsbereich der 13. Änderung des Flächennutzungsplans wird standörtlich in etwa wie folgt begrenzt:

- im Norden: durch die angrenzenden Waldflächen in der Hanglage des Glemstales
- im Osten: durch die Gemarkungsgrenze zwischen der Stadt Leonberg und der Stadt Gerlingen
- im Süden: durch den Verlauf der Glems und des Krumbachs
- im Westen: durch Grünlandflächen in der Talaue der Glems und durch das Gelände des Seehaus e.V.

Der Plangeltungsbereich hat eine Größe von ca. 8,72 ha und umfasst folgende Flurstücke: 1838 (Teilfläche), 1843/2, 1843/3, 1843/4, 1843/5, 1843/6, 1843/7, 1843/10 und 1844/1 auf Gemarkung Leonberg.

Die genaue Abgrenzung und Lage des Geltungsbereichs ist aus dem Abgrenzungsplan (Anlage 2 zu SV 2020/022 ersichtlich).

### **Bauflächenbedarfsnachweis**

Der Bedarf der Bauflächenausweisung im Plangebiet ergibt sich aus der im Außenbereich bereits vorhandenen Verkehrsübungsanlage sowie der Erforderlichkeit der Sicherung und Weiterentwicklung des Betriebsstandortes.

Der für den zukünftigen Betrieb erforderliche Flächenbedarf wurde dabei zum einen durch Prüfung von Varianten zur Optimierung der Erschließung sowie durch Ermittlung des notwendigen Raumprogramms und der Prüfung von alternativen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung im Rahmen eines Einladungswettbewerbs (Mehrfachbeauftragung) ermittelt.

### **Rahmenbedingungen / städtebauliche Konzeption**

Die der 13. Änderung des Flächennutzungsplans zugrunde liegende Planungskonzeption, die auf dem Siegerentwurf der Mehrfachbeauftragung basiert, sieht eine zweigeteilte Weiterentwicklung des heutigen Betriebsgeländes des ADAC Württemberg e.V. vor. Für den Teilbereich südlich der Mahdentalstraße ist dabei die Erschließung über einen neuen Knotenpunkt, die Ertüchtigung der bestehenden Verkehrsübungsanlage und die Ergänzung eines Schulungsgebäudes sowie von Nebengebäuden, die für den zukünftigen Betrieb erforderlich sind, vorgesehen.

Im Teilbereich nördlich der Mahdentalstraße ist ein weitestgehender Rückbau der Erschließungs- und Betriebsflächen der Verkehrsübungsanlage und anschließend daran die Durchführung naturschutzrechtlicher und artenschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen geplant. Das vorhandene historische Boxengebäude soll erhalten und in Wert gesetzt werden.

Für eine ausführlichere Darstellung der Planungskonzeption wird auf die Sitzungsvorlage (SV 2020/ 021) zur parallel durchgeführten Aufstellung des Bebauungsplanes „Verkehrsübungsanlage am Solitude Ring“ verwiesen.

### **Weiteres Vorgehen**

Als nächster Verfahrensschritt schließt sich die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die Unterrichtung der Träger öffentlicher Belange an. Die Ergebnisse dieser Verfahrensbeteiligung fließen dann nach entsprechender Bewertung bei der Ausarbeitung des Planentwurfes in die weitere Planung mit ein. Der Planentwurf wird dem Gemeinderat dann wieder zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

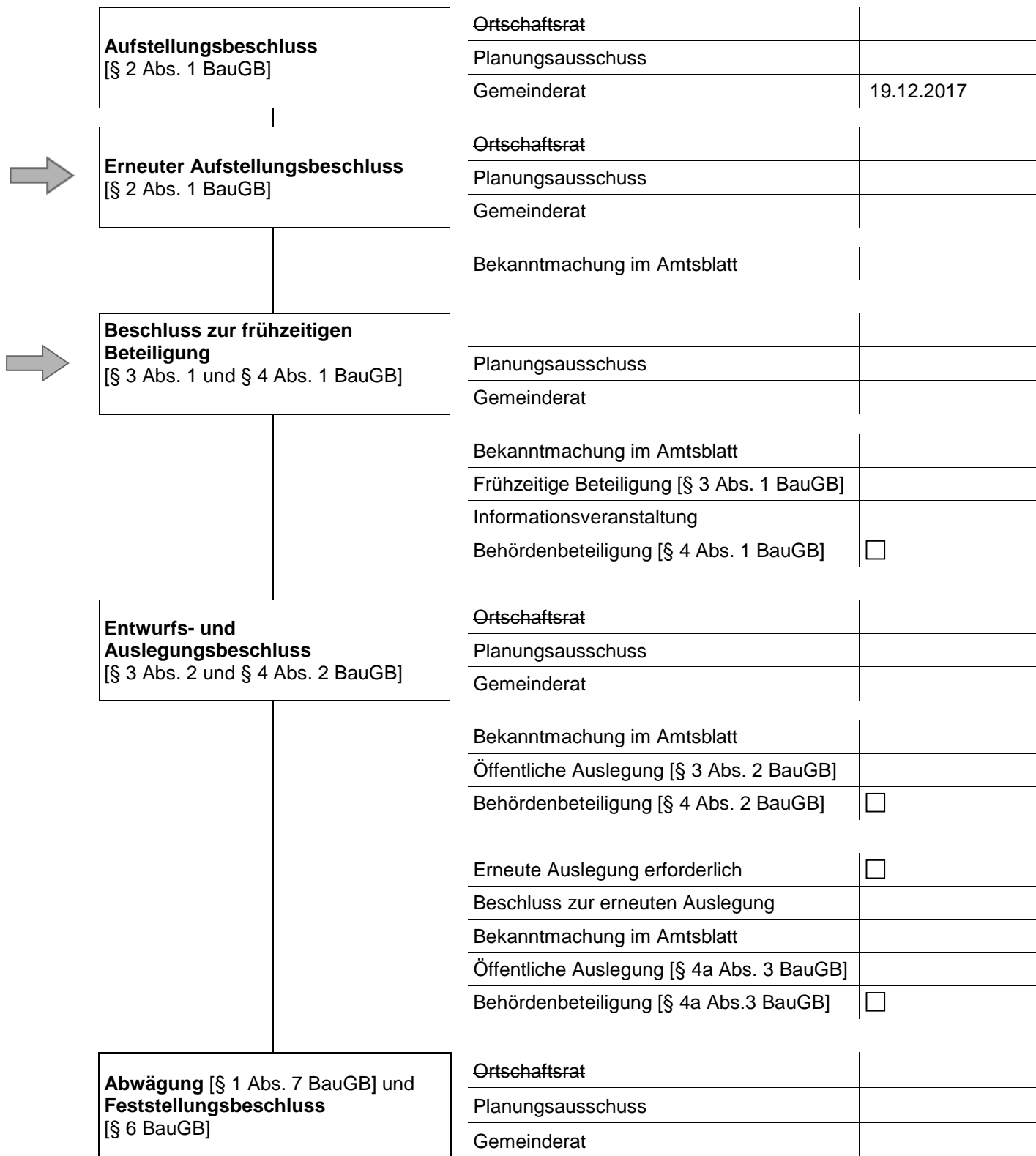
### **Anlage/n**

- 1 01\_FNP\_VÜ-Verfahrensübersicht\_22-01-2020\_PB-05.05-2 (öffentlich)
- 2 02\_FNP\_GB\_Geltungsbereich\_22-01-2020\_PB-05.05-2 (öffentlich)
- 3 03\_FNP\_PZ-Planzeichnung\_22-01-2020\_PB-05.05-2 (öffentlich)
- 4 04\_FNP\_BGR-Begründung\_22-01-2020\_PB-05.05-2 (öffentlich)
- 5 05\_FNP\_SUP-Strategische-Umweltprüfung\_22-01-2020\_PB-05.05-2 (öffentlich)

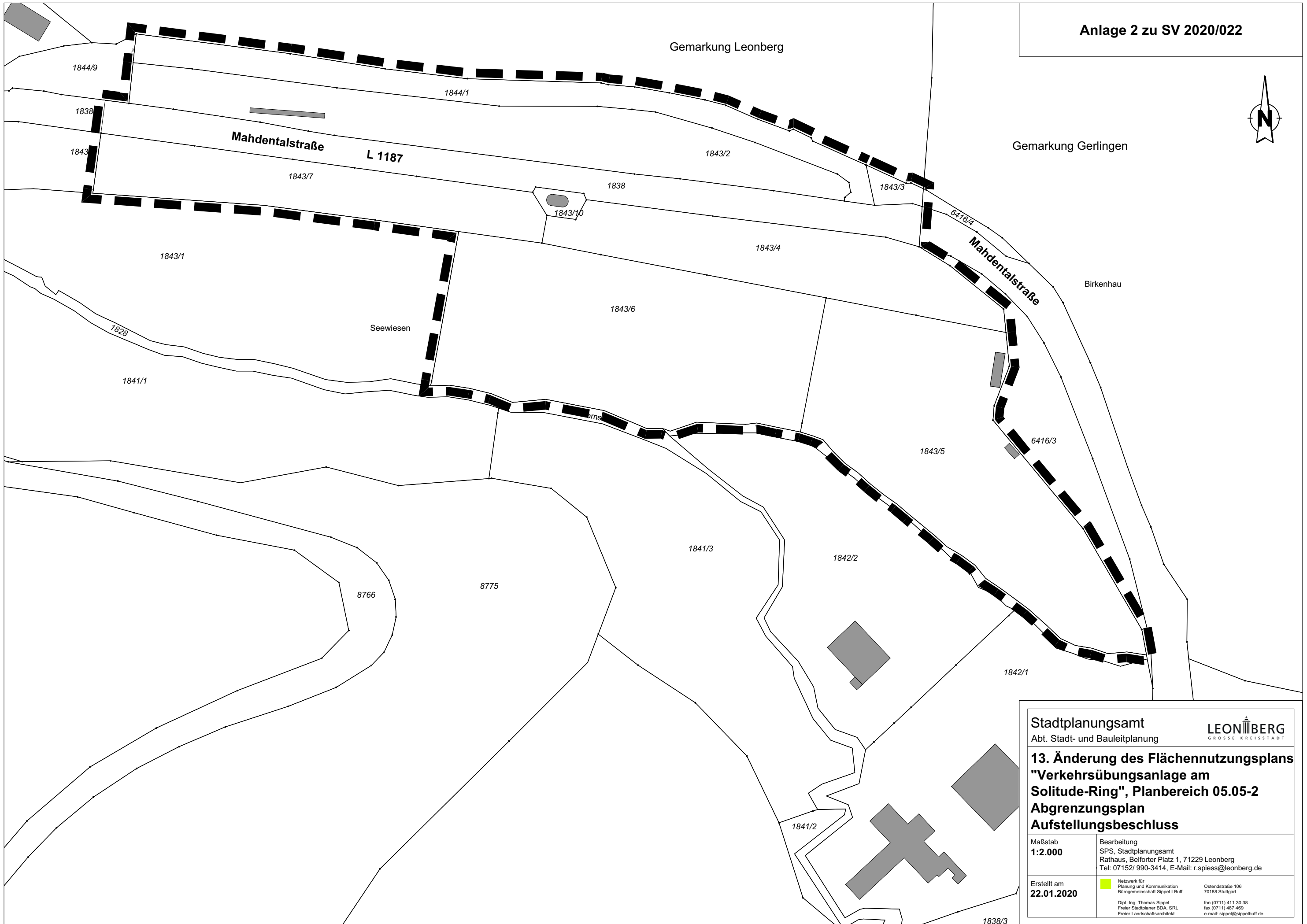
**Verfahrensübersicht Bauleitplanung (Hier: Flächennutzungsplan)**

**13. Flächennutzungsplanänderung „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“**

- Flächennutzungsplanverfahren gemäß § 2 BauGB
- Vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 BauGB
- Parallelverfahren zum Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 3 BauGB

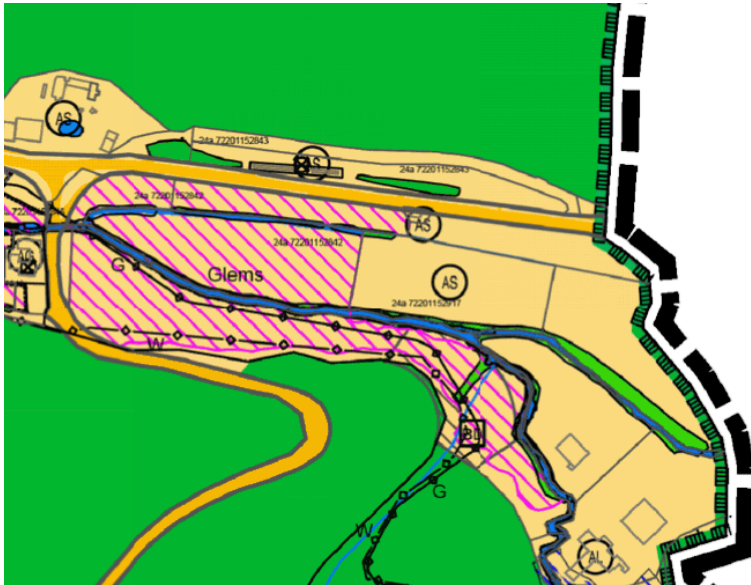


Genehmigung durch die höhere Verwaltungsbehörde [§ 6 Abs. 5 BauGB]



Stadtplanungsamt Abt. Stadt- und Bauleitplanung		
<b>13. Änderung des Flächennutzungsplans          "Verkehrsübungsanlage am          Solitude-Ring", Planbereich 05.05-2          Abgrenzungsplan          Aufstellungsbeschluss</b>		
Maßstab <b>1:2.000</b>	Bearbeitung SPS, Stadtplanungsamt Rathaus, Belfortier Platz 1, 71229 Leonberg Tel: 07152/ 990-3414, E-Mail: r.spiess@leonberg.de	
Erstellt am <b>22.01.2020</b>	Netzwerk für Planung und Kommunikation Bürogemeinschaft Sippel   Bufl Dipl.-Ing. Thomas Sippel Freier Stadtplaner BDA, SRL Freier Landschaftsarchitekt	Osterstraße 106 70188 Stuttgart fon (0711) 411 30 38 fax (0711) 487 469 e-mail: sippel@sippelbufl.de

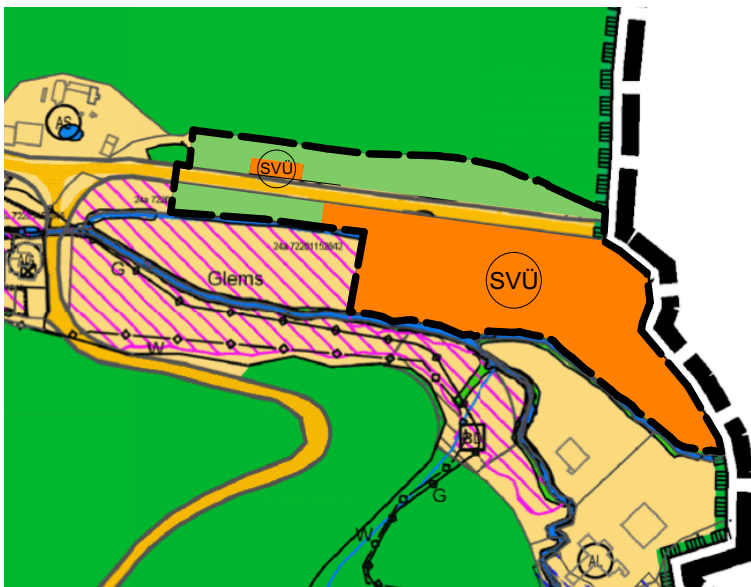
Stadtplanungsamt



Flächennutzungsplan-Ausschnitt  
M 1:5000  
rechtswirksam seit 13.07.2006

**Legende**

- Grünflächen
- SVÜ Sonderbauflächen  
Zweckbestimmung Verkehrsübungsanlage
- Grenze des Plangebiets



Flächennutzungsplan-Ausschnitt  
M 1:5000  
geänderte Darstellung      Stand 22.01.2019 / SPS

**Verfahrensdaten**

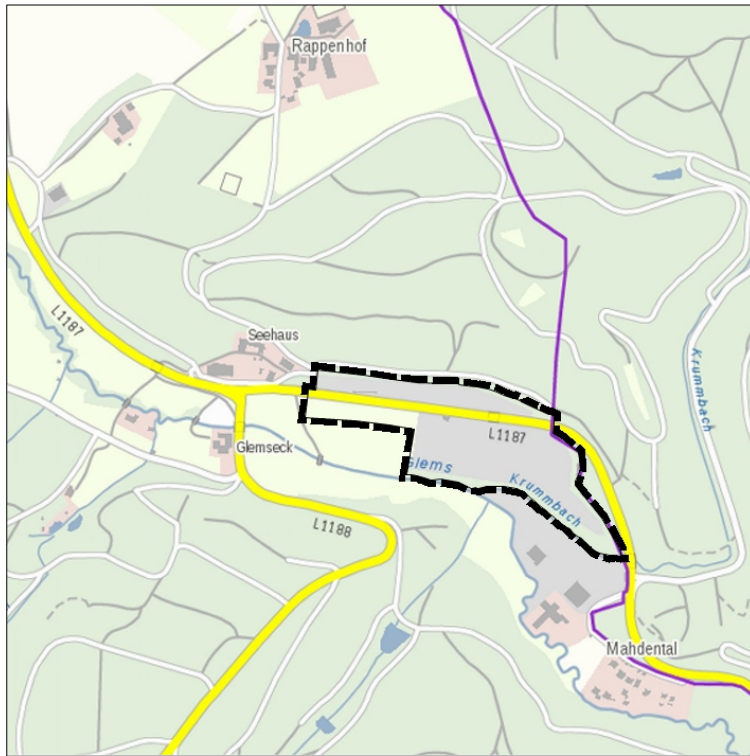
Aufstellungsbeschluss § 2 Abs. 1 BauGB	19.12.2017
erneuter Aufstellungsbeschluss	___.
ortsübliche Bekanntmachung	___.
Auslegungsbeschluss § 3 Abs. 2 BauGB	___.
ortsübliche Bekanntmachung	___.
öffentliche Auslegung	___.
Wirksamkeitsbeschluss	___.
ausgefertigt	Leonberg, den ___.

Klaus Brenner  
Bürgermeister

Genehmigung durch das  
Regierungspräsidium Stuttgart      \_\_\_.

ortsübliche Bekanntmachung der  
Genehmigung; **rechtswirksam seit**      \_\_\_.

**13. Änderung des Flächennutzungsplans  
"Verkehrsübungsanlage am Solitudering" in Leonberg**



Datengrundlage © LGL Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

## **BEGRÜNDUNG nach § 9 Abs. 8 BauGB**

Stand 22.01.2020

**VORENTWURF**

# **13. Flächennutzungsplanänderung „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“, in Leonberg**

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Erfordernis sowie Ziele und Zwecke der Planung</b>	<b>3</b>
1.1	Erfordernis der Planaufstellung	3
1.2	Allgemeine Ziele und Zweck der Planung	3
<b>2</b>	<b>Beschreibung des Plangebiets</b>	<b>4</b>
2.1	Lage und räumlicher Geltungsbereich	4
2.2	Bestand innerhalb und außerhalb des Plangebiets	4
2.3	Verkehrsanbindung	5
2.4	Ver- und Entsorgung	5
2.5	Baugrund, Altlasten	5
<b>3</b>	<b>Übergeordnete Planungen / bestehende Rechtsverhältnisse</b>	<b>6</b>
3.1	Landes- und Regionalplanung	6
3.2	Flächennutzungsplan	8
3.3	Bestehende Bebauungspläne	8
3.4	Sonstige bestehende Rechtsverhältnisse	8
<b>4</b>	<b>Bauflächenbedarfsnachweis</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Prüfung alternativer Lösungen</b>	<b>10</b>
5.1	Grundsätzliche standörtliche Prüfung von Alternativen	10
5.2	Prüfung von Planungsalternativen in der Erschließung der Verkehrsübungsanlage	10
<b>6</b>	<b>Planerische Konzeption</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Darstellungen des Flächennutzungsplans</b>	<b>13</b>
7.1	Bauflächen	13
7.2	Grünflächen	13
<b>8</b>	<b>Umweltbelange</b>	<b>13</b>
8.1	Umweltbericht	13
8.2	Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht	13
<b>9</b>	<b>Flächenbilanz / Städtebauliche Kennwerte</b>	<b>14</b>
<b>10</b>	<b>Planverwirklichung</b>	<b>14</b>
<b>11</b>	<b>Fachgutachten</b>	<b>14</b>
<b>12</b>	<b>Anlagen</b>	<b>14</b>
<b>13</b>	<b>Fristen für die Verfahrensbeteiligung gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB</b>	<b>14</b>

## 1 ERFORDERNIS SOWIE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

### 1.1 Erfordernis der Planaufstellung

Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB zur Aufstellung des Bebauungsplans „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ und der Satzung über örtliche Bauvorschriften, Planbereich 05.05-2, in Leonberg geändert. Dies ist erforderlich, da die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans nicht aus den bisherigen Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt werden können.

Das Erfordernis der Planaufstellung ergibt sich aus:

- Die bestehende Infrastruktur der Verkehrsübungsanlage des ADAC Württemberg e.V. am Standort Mahdental / Solitude-Ring aus der Nachkriegszeit ist stark erneuerungsbedürftig, Reparaturen im Bestand werden zunehmend schwieriger und aufwendiger.
- Die bestehende Erschließung der Verkehrsübungsanlage führt durch Rückstaus regelmäßig zu Problemlagen auf der Mahdentalstraße und erfordert eine durchgreifende Neuerschließung des Standortes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Die vorhandenen baulichen Einrichtungen und Anlagen entsprechen nicht mehr den aktuellen Anforderungen an den Schulungsbetrieb im Kontext des Fahrsicherheitstrainings.
- Die Fahrzeugtechnik und Fahrerassistenzsysteme in den Fahrzeugen entwickeln sich sehr schnell weiter, weshalb die Anforderungen an Verkehrsübungsplätze und deren Infrastruktur stetig steigen.
- Die Wertigkeit der Historie des Ortes als Ort der Rennsportgeschichte ist nur noch eingeschränkt ablesbar und bedarf einer städtebaulichen und freiraumplanerischen Aufwertung.
- Die vorhandene Verkehrsübungsanlage liegt zwar in einem sensiblen Landschaftsraum, es existieren für eine grundsätzliche Verlagerung jedoch keine angemessenen Alternativstandorte, was das Erfordernis einer planerischen Steuerung einer weitergehenden städtebaulichen Entwicklung am bisherigen Standort mit sich bringt.
- Das Landschaftsbild der Glemsaue ist auch im Kontext des ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes als sensibel anzusehen und bedarf im Zuge einer Weiterentwicklung der Verkehrsübungsanlage eines entsprechenden Schutzes.

### 1.2 Allgemeine Ziele und Zweck der Planung

Die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung sind im Wesentlichen:

- Eine langfristige Sicherung der bestehenden, regional bedeutsamen Infrastruktur der Verkehrsübungsanlage.
- Die funktionale Anpassung des Standortes an die aktuellen Erfordernisse im Hinblick auf die Einrichtungen der Verkehrsübungsanlage und die zugeordneten baulichen Anlagen / Schulungseinrichtungen und technischen Anlagen.
- Die Neuanbindung des Gesamtstandortes an die Mahdentalstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der L 1187.
- Die räumliche Konzentration der baulichen Anlagen der Verkehrsübungsanlage auf die Bereiche südlich der Mahdentalstraße und ein weitreichender Rückbau der Anlagen nördlich der Mahdentalstraße zur Verbesserung der ökologischen Belange und des Landschaftsbildes in diesem Teilbereich.
- Das Vorhalten von Optionsflächen für die Entwicklung einer teilregionalen Radschnellweges.

## 13. Flächennutzungsplanänderung „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“

- Die Sicherung temporär stattfindender, eingeführter, und über die Stadtgrenzen der Stadt Leonberg hinaus renommierter Motorsportveranstaltungen im Kontext der ehemaligen Solitude Rennstrecke (Glemseck 101 - jährlich im September / Solitude Revi-val - alle zwei Jahre im Juli)

## 2 BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS

### 2.1 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ liegt im unbeplanten Außenbereich nach § 35 BauGB im Bereich des einstigen Fahrerlagers und des Start- und Zielturms der ehemaligen Solitude-Rennstrecke am südöstlichen Rand der Leonberger Gemarkung.

Westlich des Plangebietes befinden sich das Seehaus, eine soziale Einrichtung und das Hotel Glemseck. Im Osten grenzen das Kriesten-Gartencenter und im Anschluss daran die Mahdental-siedlung an.

Das Plangebiet selbst bezieht sich zum einen auf die bestehende ADAC-Verkehrsübungs-anlage mit den zugehörigen Verkehrsflächen für den Übungsbetrieb und das Fahrsicherheits-training, die in der Aue der Glems bzw. des Krummbachs südlich der Mahdentalstraße (L 1187) gelegen ist. Darüber hinaus werden ein Abschnitt der L 1187 sowie die Vereinsflächen nördlich der Mahdentalstraße im Bereich des ehemaligen Boxengebäudes und der Boxengas-se sowie im Bereich der vorhandenen Zufahrt auf die Verkehrsübungsanlage überplant.

Das Plangebiet „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ umfasst ca. 8,7 ha. Der räumliche Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung wird in etwa wie folgt begrenzt:

im Norden:	durch die angrenzenden Waldflächen in der Hanglage des Glemstales
im Osten:	durch die Gemarkungsgrenze zwischen der Stadt Leonberg und der Stadt Gerlingen
im Süden:	durch den Verlauf der Glems und des Krummbachs
im Westen:	durch Grünlandflächen in der Talaue der Glems und durch das Gelände des Seehaus e.V.

Die genaue Abgrenzung und Lage des Geltungsbereichs ist aus dem Flächennutzungsplan-vorentwurf ersichtlich.

### 2.2 Bestand innerhalb und außerhalb des Plangebiets

#### 2.2.1 Bestand innerhalb des Plangebiets

Durch das Plangebiet verläuft die Mahdentalstraße (L 1187).

Südlich davon befindet sich die bestehende Verkehrsübungsanlage des ADAC, der Start- und Ziel-Turm als Relikt der ehemaligen Solitude-Rennstrecke sowie weitere bauliche Anlagen (Schulungsgebäude und Technik- und Sanitärgebäude). Landschaftlich prägen die im Westen des Plangebietes vorhandene Nasswiese, ein linear verlaufender Schilfgraben südlich des Start- und Ziel-Turms und die gemähten Wiesen zwischen den Verkehrsflächen den offenen Charakter der Verkehrsübungsanlage.

Nördlich der Mahdentalstraße (L 1187) existieren noch der verbleibende langgestreckte Riegel eines, von ehemals zwei Boxengebäuden und die Relikte der Boxengasse als weiteres histori-sches Relikt der Rennstrecke. Zudem befindet sich dort die derzeit noch nach Norden orien-tierte Zufahrt zur südlich liegenden und über eine Unterführung unter der Mahdentalstraße er-reichbaren Verkehrsübungsanlage. Die Einfahrtssituation wird durch Verkehrsflächen und grö-ßere Gehölzflächen geprägt.

### 2.2.2 Bestand außerhalb des Plangebiets

Im Norden und Osten ist das Plangebiet von Waldflächen umgeben. Im Südosten befindet sich zwischen Krummbach und Glems ein ausgedehntes Gärtneiregelände. Krummbach und Glems (Gewässer II. Ordnung) begrenzen das Plangebiet nach Süden und prägen den Landschaftsraum. Die südlich und westlich des Plangebiets angrenzenden Flächen in der Glemsaue werden derzeit landwirtschaftlich genutzt bzw. durch den Träger der Verkehrsübungsanlage gepflegt. Im Nordwesten liegt nördlich des Knotenpunktes der L 1187 mit der von Süden kommenden L 1188 das Gelände des Seehaus e.V. mit mehreren Wohn- und Betriebsgebäuden, westlich liegt benachbart zudem an der L 1188 das Hotel Glemseck verbunden mit einer Ausflugsgastronomie.

### 2.3 Verkehrsanbindung

Das Plangebiet ist im Sinne der äußeren Erschließung über die Mahdentalstraße / L 1187 nach Westen an den Autobahnanschluss Leonberg-Ost sowie nach Osten an die Landeshauptstadt Stuttgart angebunden. Eine weitere Anbindung besteht über die L 1188 nach Warmbronn.

Der Standort der Verkehrsübungsanlage selbst ist basierend auf der historischen Entwicklung relativ umständlich erschlossen und besitzt heute von der L 1187 aus eine zunächst nach Norden entlang der historischen Boxengasse orientierte Zufahrt. Von hier aus führt die Erschließung über eine Unterführung unter der L 1187 nach Süden in Richtung der eigentlichen Verkehrsübungsanlage.

Westlich des Plangebiets befindet sich ein eine weitere Zufahrt von der L 1187 nach Norden, die die Erschließung des Seehauses und der angrenzenden Waldflächen darstellt und zudem auch als Notzufahrt zur Verkehrsübungsanlage dient.

### 2.4 Ver- und Entsorgung

Innerhalb des Plangebiets befinden sich Bestandsleitungen und Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung (Wasser/Abwasser, Strom, Telekommunikation).

*Im Zuge der Planung ist eine Erneuerung der technischen Infrastruktur und die Erstellung eines nachhaltigen Energiekonzepts vorgesehen.*

### 2.5 Baugrund, Altlasten

Für das Plangebiet wird momentan ein Baugrundgutachten erstellt. Ein relativ hoch anstehender Grundwasserstand ist aufgrund der Auesituation bekannt.

Altlasten sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorhanden.

### 3 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE

#### 3.1 Landes- und Regionalplanung

##### 3.1.1 Ziele und Grundsätze der Regionalplanung

Nach dem Regionalplan des Verbands Region Stuttgart vom 12.11.2010 befindet sich das Plangebiet in einem regionalen Grünzug (G27 Waldgebiete westl. Stuttgart bis Siebenmühlental) und in einem Vorbehaltsgebiet für Naturschutz und Landschaftspflege.

Aufgrund dieser Lage ist die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung und die Erforderlichkeit eines Zielabweichungsverfahrens zu prüfen.

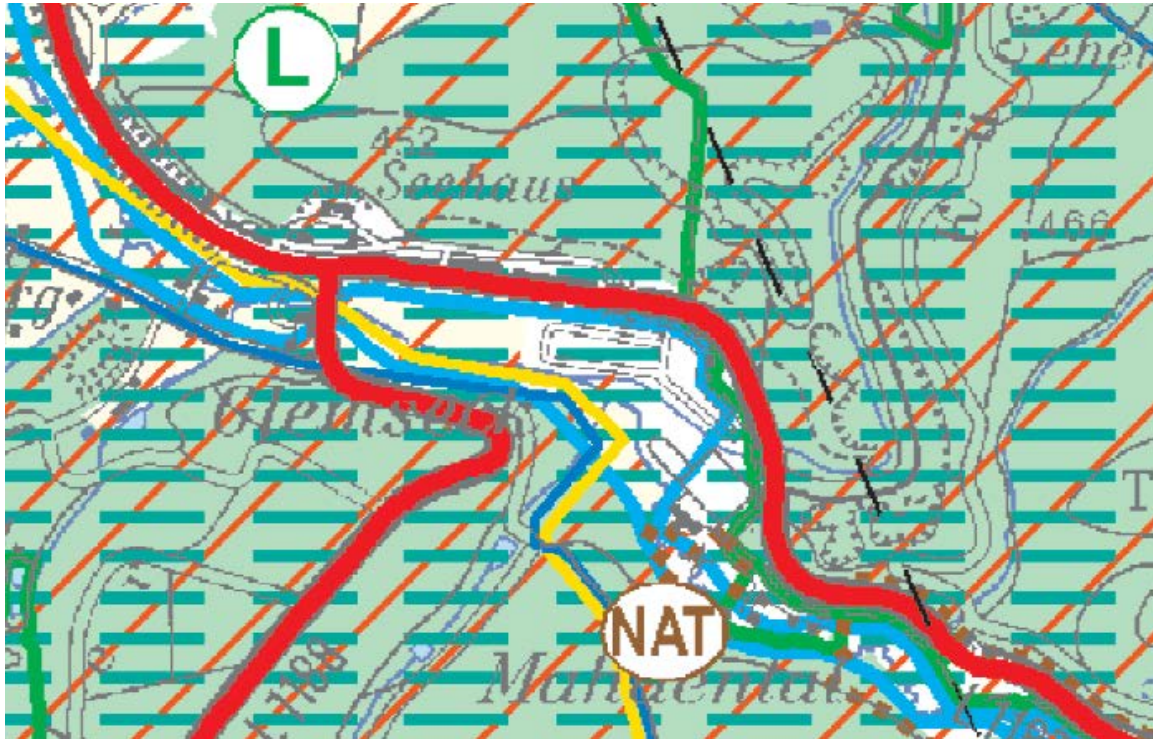


Abb.: Raumnutzungskarte des Regionalplans (Ausschnitt, Verband Region Stuttgart, 2019)

Im Regionalplan werden dazu in Plansatz 3.1.1 u.a. folgende Ziele genannt:

*„(1) Die in der Raumnutzungskarte festgelegten Regionalen Grünzüge sind Vorranggebiete für den Freiraumschutz mit dem Ziel der Erhaltung und Verbesserung des Freiraumes und der Sicherung des großräumigen Freiraumzusammenhangs. Die Regionalen Grünzüge dienen der Sicherung der Freiraumfunktionen Boden, Wasser, Klima, Arten- und Biotopschutz, der naturbezogenen Erholung sowie insbesondere der land- und forstwirtschaftlichen Bodennutzung und Produktion. Regionale Grünzüge dürfen keiner weiteren Belastung, insbesondere durch Bebauung ausgesetzt werden. Funktionswidrige Nutzungen sind ausgeschlossen. Die Erweiterung bestehender standortgebundener technischer Infrastruktur ist ausnahmsweise zulässig.*

...

*(3) Die Regionalen Grünzüge enthalten vielerorts nachweislich bestandskräftige, genehmigte bauliche Anlagen, Vorhaben und Bebauungspläne im Außenbereich, wie z.B. Sport- und Freizeiteinrichtungen. Diese haben in den Regionalen Grünzügen im Einzelfall Bestandsschutz. Erweiterungen sind im Rahmen der bisherigen Ausprägung möglich.“*

### 3.1.2 Einordnung des Bestandes aus regionalplanerischer Sicht

Als Bestandsstandort entspricht die Verkehrsübungsanlage einer nachweislich bestandskräftigen, genehmigten baulichen Anlage im Außenbereich. In der Begründung des Regionalplans Stuttgart wird ausgeführt, dass bei diesen Anlagen Erweiterungen im Rahmen der bisherigen Ausprägung, unter sorgfältiger Überprüfung und Beachtung der landschaftlichen Einzelfaktoren, möglich sind.

In diesem Kontext ist festzustellen, dass über die vorliegende Planung zunächst der Standort der bestehenden Verkehrsübungsanlage dauerhaft gesichert und in seinem Bestand funktional gestärkt werden soll. Dies vor dem Hintergrund, dass der Standort als gewachsener Standort sich aus der historischen Rennstrecke heraus entwickelt hat, von Seiten der Betreiber gehalten werden soll und eine grundsätzliche standörtliche Verlagerung aus diesem Grunde auch nicht in Betracht kommt. Hinzu käme bei einer Gesamtverlagerung die Problematik, in der Kernzone der Region Stuttgart für eine Verkehrsübungsanlage mit einer Größe von ca. 8 ha einen entsprechenden Ersatzstandort mit geringfügigeren Auswirkungen auf den Landschaftsraum bzw. landwirtschaftliche Belange zu finden, was ebenfalls gegen eine Kompletterverlagerung spricht. Vor diesem Hintergrund bedingt die Planung keinen räumlichen Neuansatz und löst in der Folge auch keine neuen Belastungen von Freiräumen an anderer Stelle aus.

### 3.1.3 Abstimmung der Planung auf die Vorgaben der Regionalplanung

Räumlich soll sich die zukünftige Verkehrsübungsanlage durch die Rücknahme von weitestgehenden Teilflächen nördlich der L 1187 standörtlich auf den Bereich südlich der Mahdentalstraße konzentrieren. Die aufzugebenden Flächen nördlich der Mahdentalstraße werden in der Folge im Sinne des Grünzugs landschaftsräumlich aufgewertet und mit Ausgleichsmaßnahmen belegt. Damit wird sich der Standort der Verkehrsübungsanlage mit Ausnahme der historischen Boxengasse räumlich auf die Teilflächen südlich der L 1187 fokussieren. Der zur Optimierung der Erschließung und Anbindung an die Mahdentalstraße zwingend erforderliche neue Knotenpunkt an der L 1187 wird entsprechend der Alternativenprüfung (vgl. Kapitel 5.2) so ausgeformt, dass er möglichst weit östlich zu liegen kommt und somit nur in möglichst minimierter Form ergänzende Flächen in Anspruch nehmen wird.

Die standörtliche Lage dieses Knotenpunktes ist dabei Teil der vollzogenen Alternativenprüfung und wird in Kapitel 5.2 beschrieben. Damit entspricht die Fortentwicklung des Standortes der Verkehrsübungsanlage dem Gebot der bisherigen Ausprägung und auch den Anforderungen des Plansatzes 3.1.9 des Landesentwicklungsplans 2002 (LEP, Gebot des Ausbaus vor Neubau).

Die vorgesehene Neuordnung und Ertüchtigung erfordert zur Sicherstellung der Erfüllung der zukünftigen Anforderungen an die Verkehrsübungsanlage eine gegenüber dem Bestand erweiterte Gebäude- und Verkehrsinfrastruktur, insbesondere was die Unterbringung von Schulungsräumen, Gastronomie und technische Infrastruktur und Anpassungen der Verkehrsflächen der Übungsanlage betrifft (Neubau: ca. 1,6 ha - Rückbau: ca. 1,2 ha). Südlich des Start- und Ziel-Turms ist in der Folge eine Bebauung zur Unterbringung des entsprechenden Raumprogramms vorgesehen. Diese ordnet sich jedoch deutlich dem historischen Element des Start- und Zielturms unter und gliedert sich mit den Baukörpern (in die Böschungskante eingeschobene und begrünte Nebenanlagen, sich deutlich unterordnender linearer Hauptbaukörper) möglichst gut visuell in den Landschaftsraum der Glems ein.

Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Gebäudeplanung ist dabei Ergebnis einer Mehrfachbeauftragung (vgl. Kapitel 5.2), im Rahmen derer die Maßgaben des Einbindens der neuen Baukörper in den Landschaftsraum, die Sicherstellung der Rückbauoption im Nordteil und auch Belange des Artenschutzes eine Priorität in der Beurteilung hatte. Die Beachtung der landschaftlichen Einzelfaktoren (hier insbesondere Landschaftsbild, Arten + Biotope, Boden) erfolgte dabei einerseits im Zuge der Programmstellung der Mehrfachbeauftragung und nachfolgend auch in der Jurierung und Begleitung der Überarbeitung des Wettbewerbsbeitrages zur Entwurfsplanungen von Seiten auch der Landschafts- und Umweltplanung.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich zwar in der Flächenbilanz ein in der Summe höherer Versiegelungsgrad gegenüber dem Bestand, qualitativ existiert jedoch eine möglichst optimale

Einbindung des Ausbaus in die landschaftlichen Einzelfaktoren. Die Darlegung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung.

Die Frage der Integration der Entwicklung der Verkehrsübungsanlage in die bisherige Ausprägung des Standortes wie auch die Frage der Überprüfung und Beachtung der landschaftlichen Einzelfaktoren wurde im Vorfeld des Verfahrens bereits mit den Behörden und Trägern öffentlicher Belange erörtert und vorabgestimmt. Der Verband Region Stuttgart als Träger der Regionalplanung kam dabei zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene bauliche Entwicklung grundsätzlich mitgetragen werden kann, wenn diese nachvollziehbar der Standortsicherung der Verkehrsübungsanlage dient und in einem angemessenen baulichen Rahmen den Erfordernissen des Betriebs der Anlage entspricht.

Das Regierungspräsidium Stuttgart (Referat 21) als höhere Raumordnungsbehörde äußerte die vorläufige Einschätzung, dass auf Grundlage der Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung (vgl. Kapitel 6 „Planerische Konzeption“) bei entsprechend engen Festsetzungen im Bebauungsplan kein Zielabweichungsverfahren erforderlich ist.

### **3.2 Flächennutzungsplan**

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan „Leonberg 2020“ der Stadt Leonberg vom 13.07.2006 als „Fläche für die Landwirtschaft“ mit „sonstigen Bauten im Außenbereich“ dargestellt. Der künftige Bebauungsplan ist damit gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB nicht aus den Darstellungen des bisherigen Flächennutzungsplans entwickelt.

Der Flächennutzungsplan wird daher im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB zur Aufstellung des Bebauungsplans „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ und der Satzung über örtliche Bauvorschriften, Planbereich 0,5.0,5-2, in Leonberg geändert.

### **3.3 Bestehende Bebauungspläne**

Im Bereich des Plangebiets sind bislang keine Bebauungspläne vorhanden.

### **3.4 Sonstige bestehende Rechtsverhältnisse**

#### Natura 2000-Gebiete:

Im Vorhabensbereich liegt kein Natura 2000-Gebiet. Südlich des Geltungsbereichs in ca. 150 m Entfernung befinden sich Teilflächen des FFH-Gebietes "Glemswald und Stuttgarter Bucht", Nr. 7220-311. Der Managementplan für das FFH-Gebiet wurde am 30.08.2019 veröffentlicht (LUBW 2019).

#### Biotope nach § 33 NatSchG B-W zu § 30 BNatSchG:

Der gewässerbegleitende Auwaldstreifen entlang der Glems ist ein gesetzlich geschütztes Biotop ("Gehölzsaum an der Glems nordwestlich Mahdental", Nr. 172201152917). Zudem sind die Gehölze nördlich der L 1187 als Feldgehölze erfasst ("Zwei Feldgehölze an der L1187 südöstlich Leonberg", Nr. 172201152843). Entlang des Grabens, der nördlich parallel zur Glems verläuft, befindet sich der gesetzlich geschützte Biotop "Gehölzsaum entlang Glemszufluss nordwestlich Mahdental", Nr. 172201152842 (LUBW 2018).

Bei der Bestandsaufnahme der Biotoptypen wurde die Wiese unmittelbar südlich der L 1187 als "Nasswiese basenreicher Standorte der Tieflagen" erfasst. Nasswiesen sind nach BNatSchG gesetzlich geschützt. Entlang des Entwässerungsgrabens wurde Uferschilfröhricht erfasst, welches ebenfalls nach § 30 BNatSchG als gesetzlich geschütztes Biotop gilt.

#### Waldschutzgebiet:

Nördlich angrenzend an das Plangebiet befindet sich das Waldschutzgebiet Schonwald 'Steinefirst', Nr. 200087 (LUBW 2018).

Landschaftsschutzgebiete:

Der Vorhabenbereich liegt vollständig innerhalb des Landschaftsschutzgebietes 'Glemswald' (Nr. 1.15.089). Angrenzend, auf der Gemarkung von Gerlingen, befindet sich das gleichnamige Landschaftsschutzgebiet 'Glemswald' (Nr. 1.18.097) (LUBW 2018).

Wasserschutzgebiete:

Trinkwasserschutzgebiete sind im Vorhabenbereich nicht vorhanden (LUBW 2018), jedoch liegt der Vorhabenbereich flächendeckend in der Außenzone des "Heilquellenschutzgebiet Stuttgart".

Gewässer und Hochwasserschutz:

Innerhalb des Plangebiets verläuft ein Entwässerungsgraben (Zufluss zur Glems). Im Südwesten grenzen an den Geltungsbereich zudem die Glems und der Krummbach (Gewässer II. Ordnung) an. Teile des Plangebietes liegen im Bereich der jeweils einzuhaltenden Gewässer-randstreifen (Außenbereich: 10 m).

Entsprechend der Hochwassergefahrenkarte (LUBW 2019) befindet sich ein kleinflächiger Teil des Plangebiets innerhalb des Überschwemmungsgebiets (HQ100) der Glems. Daran angrenzend sind ebenfalls sehr kleinflächig Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten vorhanden, die bei einem Extremhochwasser (HQextrem) hochwassergefährdet sind.

Angrenzende Waldflächen:

Im Osten (Gemarkung Gerlingen) und Norden (Gemarkung Leonberg) grenzen direkt an das Plangebiet vorhandene Waldbestände an. Nach § 4 Abs. 3 LBO ist bei einer Bebauung aus Sicherheitsgründen deshalb grundsätzlich ein Waldabstand von 30,0 m einzuhalten.

*Der genaue Verlauf des Waldrandes und damit der Bezug des Waldabstandsstreifens wird im weiteren Verfahren noch mit der zuständigen Forstbehörde abgestimmt.*

Mahdentalstraße / anbaufreie Zone:

Durch das Plangebiet verläuft die Mahdentalstraße, eine klassifizierte Landesstraße. Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten dürfen entsprechend § 22 Straßengesetz für Baden-Württemberg Hochbauten jeder Art längs der Landesstraßen in einer Entfernung bis zu 20 Meter, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn und bauliche Anlagen, die über Zufahrten oder Zugänge an Landesstraßen oder Kreisstraßen, die im Wesentlichen von Einmündungen, höhengleichen Kreuzungen und Zufahrten frei sind, unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen, nicht errichtet werden.

Die untere Verwaltungsbehörde kann im Benehmen mit der Straßenbaubehörde des Trägers der Straßenbaulast, im Falle von Landesstraßen in der Straßenbaulast des Landes mit dem Regierungspräsidium, im Einzelfall Ausnahmen von diesem Verbot zulassen, wenn die Durchführung der Vorschrift im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern.

## 4 BAUFLÄCHENBEDARFSNACHWEIS

Der Bedarf der Bauflächenausweisung im Plangebiet ergibt sich aus der im Außenbereich bereits vorhandenen Verkehrsübungsanlage sowie der Erforderlichkeit der Sicherung und Weiterentwicklung des Betriebsstandortes (vgl. Kapitel 1).

Der für den zukünftigen Betrieb erforderliche Flächenbedarf wurde dabei zum einen durch Prüfung von Varianten zur Optimierung der Erschließung sowie durch Ermittlung des notwendigen Raumprogramms und der Prüfung von alternativen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung (vgl. Kapitel 5.2) ermittelt.

## 5 PRÜFUNG ALTERNATIVER LÖSUNGEN

### 5.1 Grundsätzliche standörtliche Prüfung von Alternativen

Eine Prüfung von Planungsalternativen erfolgte zunächst vor der Situation der Lage innerhalb des Regionalen Grünzuges und des Landschaftsschutzgebietes vor der Fragestellung, ob eine Verkehrsübungsanlage überhaupt an diesem Standort weiterbetrieben werden soll und kann, bzw. welche grundsätzlichen standörtlichen Alternativen zur Verfügung stünden.

Hierbei ist einerseits festzuhalten, dass die Verkehrsübungsanlage am Standort Leonberg in einer zentralen standörtlichen Lage innerhalb der Region Stuttgart gelegen ist und aufgrund Ihrer Größe und Ausstattung (Kombination Übungsbetrieb für Fahranfänger und Fahrsicherheitstraining) eine hohe teilregional ausgerichtete Nachfragefrequenz aufweist. Eine standörtliche Alternative müsste eine ebensolche zentrale Lage in der Kernzone der Region Stuttgart beinhalten, über ein ähnlich großes Flächenpotenzial verfügen und aufgrund der Nutzungsstruktur als Verkehrsübungsanlage abgesetzt von Siedlungsstrukturen gelegen sein. Schon diese Aspekte zeigen, dass bei einer grundsätzlichen Verlagerung weg vom Standort Solitude Ring ähnliche Problemstellungen auftauchen würden, wie am Bestandsstandort, hier insbesondere Konflikte mit der Freiraumsicherung und Konflikte mit der Wertigkeit der zwischen Siedlungsstrukturen gelegenen Freiflächen in der Kernzone der Region Stuttgart im Sinne der ökologischen Funktion, der Erholungsnutzung und der landwirtschaftlichen Produktionsaspekte.

Hinzu kommt, dass durch das Planungskonzept ein Neuansatz in noch unbelasteten Freiräumen in der Kernzone der Region Stuttgart vermieden werden kann und durch die Optimierung der Struktur am Bestandsstandort auch positive Effekte für die Freiraumentwicklung erlangt werden können.

Ebenso ist am Standort Solitude-Ring zu berücksichtigen, dass die Verkehrsübungsanlage aus der historischen Rennstrecke und dem Fahrerlager hervorgegangen und hier ein historischer Kontext mit dem noch vorhandenen Start- und Ziel-Turm und der Boxengasse besteht, welcher ebenfalls in eine Abwägungsentscheidung über einen grundsätzlich neuen Standort einzubeziehen wäre.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Grundsatzverlagerung der Verkehrsübungsanlage verworfen und die Prüfung von alternativen Entwicklungsoptionen auf den vorhandenen Bestandsstandort beschränkt.

### 5.2 Prüfung von Planungsalternativen in der Erschließung der Verkehrsübungsanlage

Die Prüfung alternativer Lösungen erfolgte in diesem Rahmen zunächst anhand der Frage, wie ein Neuanschluss der Verkehrsübungsanlage einerseits verkehrlich von der Mahdentalstraße aus funktional möglichst gut abgewickelt werden kann, wie Eingriffswirkungen minimiert werden können und vor der Frage, welche Potenziale an Rückbaumöglichkeiten nördlich der Mahdentalstraße über mögliche Neuerschließungen freigesetzt werden können.

Zur vertiefenden Prüfung und Bewertung standen nach einer Vorfilterung eines breiten Spektrums an möglichen Optionen in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger folgende alternative Erschließungsoptionen:

- Variante V1: Ausbau Anschlussknoten (Nord/ Süd):  
Erschließung der Verkehrsübungsanlage Solitude-Ring über einen 4- armigen Knotenpunkt, der im freien Verkehrsfluss – analog dem Bestand – betrieben wird.
- Variante V2: Neue gegenläufige Unterführung (L 1187 Mahdentalstraße):  
Erschließung der Verkehrsübungsanlage Solitude-Ring bestandsorientiert über die vorhandene Einmündung mit leicht erweitertem Linksabbiegestreifen aus Richtung Leonberg.
- Variante V 3: Optimierung Bestand:  
Erschließung der Verkehrsübungsanlage Solitude-Ring bestandsorientiert über die vorhandene Einmündung mit leicht erweitertem Linksabbiegestreifen aus Richtung Leonberg.

- Variante V 4: Rechts- / Rechts-Anschluss mit Bestandsunterführung  
 Die Erschließung der Verkehrsübungsanlage Solitude-Ring erfolgt über Anschlussrampen im Rechts- / Rechtsverkehr.

Erschließungsvarianten V1 – V4 Stand 07/2018

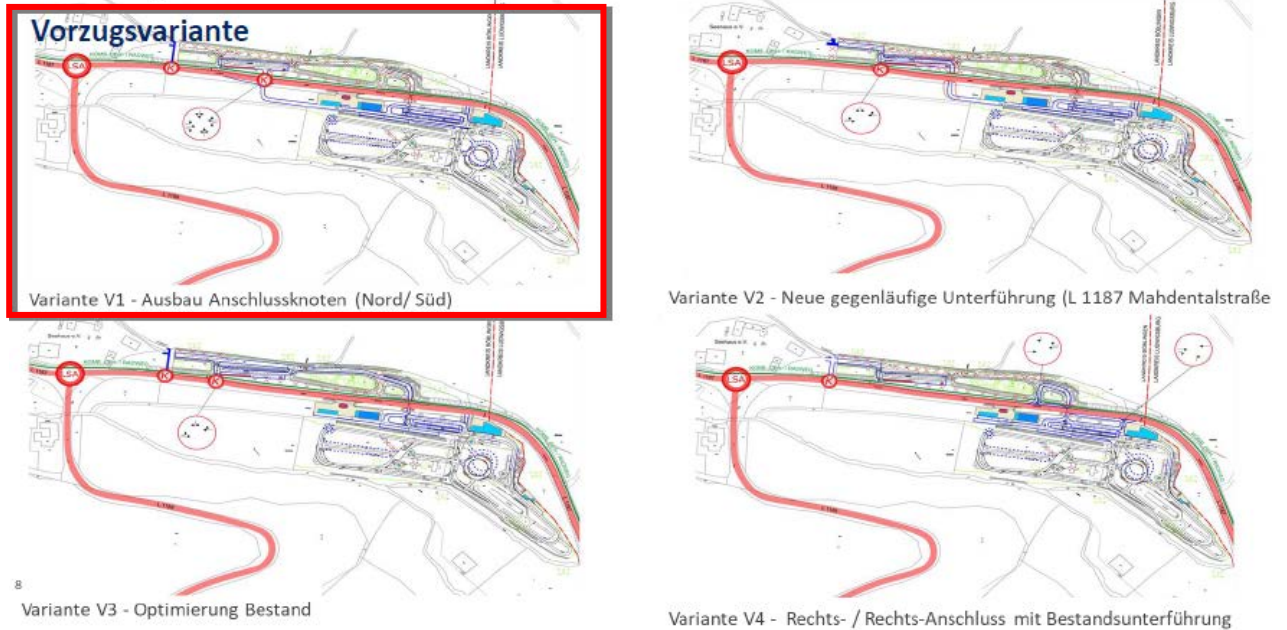


Abb: Übersicht über die Erschließungsvarianten der Alternativenprüfung

Die beschriebenen vier Erschließungsvarianten wurden anhand umweltrelevanter Aspekte, verkehrlicher Aspekte, städtebaulicher Aspekte und betrieblicher Aspekte tabellarisch untereinander verglichen und bewertet.

Gesamtbewertung

	V1 Ausbau Anschlussknoten (Nord/Süd)	V2 Neue gegenläufige Unterführung (L 1187 Mahdentalstraße)	V3 Optimierung Bestand	V4 Rechts- / Rechts-Anschluss mit Bestandsunterführung
<b>UMWELTRELEVANTE ASPEKTE</b>				
Mensch (Erholung, menschliche Gesundheit)	0	0	0	0
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	0	0	0	0
Boden (Bodenfunktionen)/ Fläche	+	+	0	0
Wasser (Oberflächenwasser)	0	0	0	0
Wasser (Grundwasser)	0	-	+	+
Klima/Luft	+	+	+	+
Landschaft /Landschaftsbild	0	0	0	0
Kultur- und sonstige Sachgüter	0	0	+	0
Wechselwirkungen	0	-	+	+
<b>VERKEHRICHE ASPEKTE</b>				
Leistungsfähigkeit des Anbindungspunktes (Prognosehorizont 2030 / ASP)	+	+	+	+
Potenziale zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit /Verkehrssicherheit des Anbindungspunktes	+	-	-	0
Konfliktpotenzial / Verkehrssicherheit Querung kombinierter Geh- / Radweg (Stuttgart – Leonberg)	+	-	-	0
Rückbaupotenziale an aktuell versiegelten Flächen (Nordteil)	+	+	0	0
Kosten- / Nutzenverhältnis der erforderlichen baulichen Maßnahmen	0	-	+	0
<b>BETRIEBLICHE ASPEKTE</b>				
Erscheinungsbild, Erkennbarkeit	+	0	-	0
Verkehrsablauf Zu- und Ausfahrt	+	+	-	-
Beschilderung und Wegweisung	+	+	0	-
Verkehrssicherheit, Betriebssicherheit, Arbeitssicherheit	+	0	0	-
Leistungsfähigkeit, Qualität Betriebsablauf	+	+	-	-
<b>STÄDTEBAULICHE ASPEKTE</b>				
Äußere Orientierung	+	0	-	0
Innere Orientierung	+	+	-	-
Umgang mit dem historischen Ort: Boxengasse	+	-	0	+
Umgang mit dem historischen Ort: Zielgerade / Start- und Zielturn	+	+	0	-
Städtebauliche Entwicklung im Mahdental	0	0	-	+

Abb: Auszug aus Bewertungsmatrix der Alternativenprüfung der Erschließung

## 13. Flächennutzungsplanänderung „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“

Im Ergebnis schnitt die Variante 1 im Vergleich der weiteren Varianten als die Vorzugsvariante ab,

- da über diese Variante einerseits ein hohes Potenzial zum Rückbau des nördlichen Teilbereichs nördlich der Mahdentalstraße bestand,
- die Ein- und Ausfahrtsituation in die Verkehrsübungsanlage funktional gut entzerrt werden konnte
- und die neue Einfahrt zur verbesserten städtebaulichen Orientierung beitrug.

Im Zuge einer Abstimmung mit Fachbehörden wurden die Ergebnisse den Fachbehörden im Juli 2018 dargestellt und ausgehend von dieser Abstimmung eine Überarbeitung der Vorzugsvariante dahingehend definiert, zur Optimierung der Zufahrtssituation eine Bündelung der Zufahrten in den Bereich Nord vorzunehmen, eine Vorhaltefläche für einen Radschnellweg vorzusehen, die Planung der Knotenpunkte zu konkretisieren und zur Minimierung der Eingriffswirkungen eine möglichst weitgehende Verschiebung des neuen Südanchlusses der Verkehrsübungsanlage in Richtung Osten anzustreben, um die Eingriffswirkungen in die südlich der Mahdentalstraße liegende Nasswiese zu minimieren.

Das Ergebnis der Weiterentwicklung der oben dargestellten Vorzugsvariante beinhaltete eine kombinierte Erschließung von Seehaus / Waldflächen / Boxengasse nach Norden und einen deutlich weiter nach Osten verschobenen Knotenpunkt in der Andienung der Verkehrsübungsanlage nach Süden, was der weitergehenden Optimierungsempfehlung der Variante V 1 im Kontext der Alternativenprüfung entsprach.

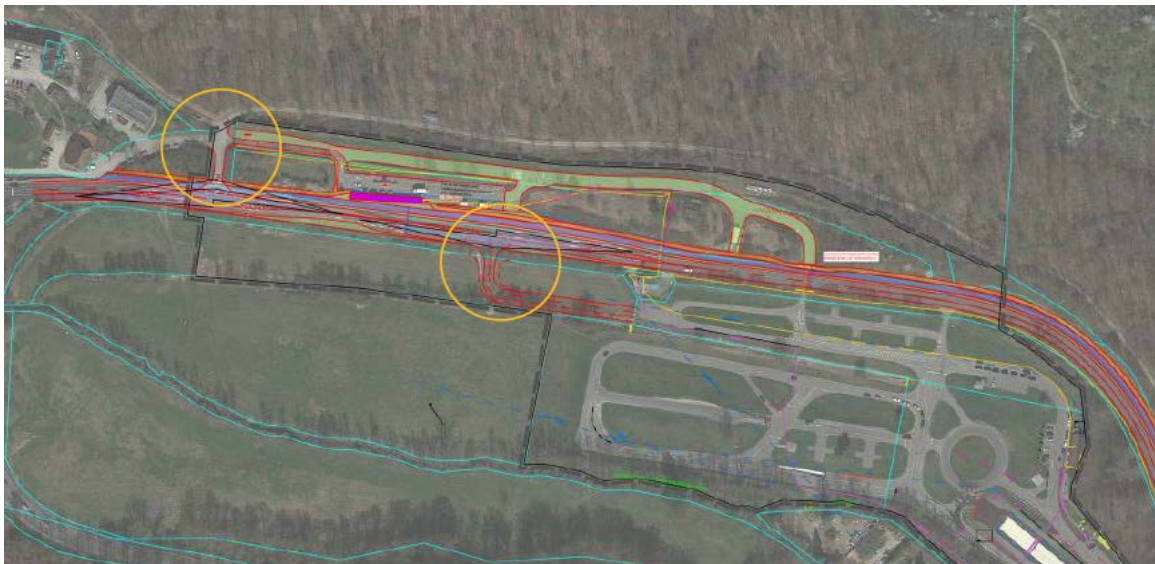


Abb: Im Zuge der Alternativenprüfung fortentwickelte Vorzugsvariante

Auf Basis dieser Erschließungsvariante wurden weitergehend in Abstimmung mit den Fachbehörden Rahmenbedingungen für eine Mehrfachbeauftragung definiert, um Alternativen der baulichen Entwicklung zu prüfen.

Angaben zur Aufgabenstellung und das Ergebnis der Mehrfachbeauftragung sind in der Begründung zum Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ dargestellt.

## 6 PLANERISCHE KONZEPTION

Das planerische Grundkonzept, das auf dem Siegerentwurf der Mehrfachbeauftragung basiert, sieht eine zweigeteilte Weiterentwicklung des heutigen Betriebsgeländes des ADAC Württemberg e.V. vor.

Für den Teilbereich südlich der Mahdentalstraße ist dabei die Erschließung über einen neuen Knotenpunkt, die Ertüchtigung der bestehenden Verkehrsübungsanlage und die Ergänzung eines Schulungsgebäudes sowie von Nebengebäuden, die für den zukünftigen Betrieb erforderlich sind, vorgesehen.

Im Teilbereich nördlich der Mahdentalstraße ist ein weitestgehender Rückbau der Erschließungs- und Betriebsflächen der Verkehrsübungsanlage und anschließend daran die Durchführung naturschutzrechtlicher und artenschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen geplant. Das vorhandene historische Boxengebäude soll erhalten und in Wert gesetzt werden.

Für eine ausführliche Darstellung der Planungskonzeption wird auf die Begründung zum Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ verwiesen.

## 7 DARSTELLUNGEN DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS

### 7.1 Bauflächen

#### 7.1.1 Sonderbauflächen

Entsprechend dem Charakter der Bestandssituation der Verkehrsübungsanlage sowie der im Vorentwurf des Bebauungsplans vorgesehenen Nutzungen werden im Plangebiet Sonderbauflächen mit Zweckbestimmung „Verkehrsübungsanlage“ (SVÜ) südlich und kleinflächig auch nördlich der Mahdentalstraße im Bereich der Boxengasse dargestellt.

### 7.2 Grünflächen

Die für den Rückbau bestimmten zusammenhängenden Grundstücksflächen nördlich der Mahdentalstraße werden im Flächennutzungsplan zukünftig als Grünflächen dargestellt. Ebenfalls als Grünfläche dargestellt wird die angrenzend an die zukünftige südliche Gebietseinfahrt vorhandene geschützte Nasswiese, die erhalten werden soll.

## 8 UMWELTBELANGE

### 8.1 Umweltbericht

Auf den Umweltbericht der Strategischen Umweltprüfung [1] in der Anlage wird verwiesen.

### 8.2 Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht

Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen entsprechend der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung werden auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung festgelegt.

Auf den Umweltbericht mit Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung zum Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ (*Prof. Schmid / Treiber / Partner, Leonberg, 16.01.2020*) wird verwiesen.

## 9 FLÄCHENBILANZ / STÄDTEBAULICHE KENNWERTE

Sonderbauflächen	5,3 ha	61 %
Grünflächen	2,4 ha	28 %
Verkehrsflächen (Bestand)	1,0 ha	11 %
Geltungsbereich des Planes	8,7 ha	100 %

## 10 PLANVERWIRKLICHUNG

Im Parallelverfahren zur 13. Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplans „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ mit Satzung über örtliche Bauvorschriften, Planbereich 05.05-2, in Leonberg.

## 11 FACHGUTACHTEN

Auf die dem parallel aufgestellten Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ beiliegenden Fachgutachten wird verwiesen.

## 12 ANLAGEN

- [1] Strategische Umweltprüfung, Umweltbericht zur 13. Flächennutzungsplanänderung „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ vom 16.01.2020;  
*Prof. Schmid / Treiber / Partner, Leonberg*

## 13 FRISTEN FÜR DIE VERFAHRENSBETEILIGUNG GEM. §§ 3 ABS. 2 UND 4 ABS. 2 BAUGB

Ein wichtiger Grund für eine angemessene Fristverlängerung gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB und § 4 Abs. 2 Satz 2 BauGB liegt nach bisherigem Verfahrensstand nicht vor. Die reguläre Auslegungsfrist - für die Dauer eines Monats – wird daher für angemessen und ausreichend erachtet.

SPS

Stadtplanungsamt

Leonberg, 22.01.2020

## **STADT LEONBERG**

### **13. Änderung des Flächennutzungsplans 'Verkehrsübungsanlage am Solitudering' in Leonberg**

## **STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG UMWELTBERICHT**

Als gesonderten Teil der Begründung

### **Erläuterungsbericht Vorentwurf**

PROF. Schmid |

Treiber | Partner



---

Freie Landschaftsarchitekten  
BDLA, IFLA  
Partnerschaft mbB  
Heidenheimer Straße 8  
71229 Leonberg  
Tel. +49 (0) 7152 – 939 63 - 0  
Fax +49 (0) 7152 – 939 63 – 33  
info@schmid-treiber-partner.de  
www.schmid-treiber-partner.de

Projektkoordination: Dipl.-Ing. Christof Helbig, Freier Landschaftsarchitekt BDLA

Projektbearbeitung: M. Sc. Bettina Bauer

Stand: 16.01.2020

Änderungen:

**INHALTSVERZEICHNIS:**

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>1</b>
1.1. Anlass und Ziel der Flächennutzungsplanänderung .....	1
1.2. Lage, Abgrenzung und Größe des Änderungsbereiches.....	1
1.3. Art des Vorhabens und Festsetzungen .....	1
1.4. Umweltprüfung nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz .....	2
1.5. Übergeordnete Gesetze und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung .....	3
<b>2. Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes und der zu erwartenden Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung</b> .....	<b>5</b>
<b>3. Prognose bei Nichtdurchführung der Planung</b> .....	<b>7</b>
3.1. Entwicklung des Umweltzustandes bei Realisierung des Vorhabens.....	7
3.2. Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung des Vorhabens .....	7
<b>4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen</b> .....	<b>8</b>
<b>5. Anderweitige Planungsalternativen</b> .....	<b>9</b>
<b>6. Zusätzliche Angaben</b> .....	<b>9</b>
6.1. Technische Verfahren bei der Strategischen Umweltprüfung .....	9
6.2. Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben .....	9
6.3. Aussagen zur Nutzung erneuerbarer Energien sowie zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie .....	10
6.4. Aussagen zu Klimaschutz / Klimaanpassung (Auswirkungen auf das Klima, Anfälligkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels) .....	10
6.5. Anfälligkeit für Risiken von schweren Unfällen (Störfallproblematik) .....	10
6.6. Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung .....	10
<b>7. Allgemein verständliche Zusammenfassung</b> .....	<b>11</b>
<b>8. Quellenverzeichnis</b> .....	<b>12</b>

## **1. Einleitung**

### **1.1. Anlass und Ziel der Flächennutzungsplanänderung**

Anlass des Bauleitplanverfahrens ist die baurechtliche Neuordnung der bestehenden und künftigen Nutzung der ADAC-Verkehrsübungsanlage.

Da das Vorhaben weder im Außenbereich nach § 35 BauGB privilegiert ist, noch der Flächennutzungsplan der Stadt Leonberg die räumliche Entwicklungsoption am derzeitigen Standort vorsieht, soll der Flächennutzungsplan entsprechend der im Bebauungsplanverfahren vorgesehenen baulichen Entwicklung im Parallelverfahren nach § 2 (1) BauGB i.V.m. § 8 (3) BauGB geändert werden, um die erforderliche Rechtsgrundlage auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung zu schaffen.

Für die Flächennutzungsplanänderung wird eine Umweltprüfung durchgeführt. Hierzu wurde das Büro Prof. Schmid | Treiber | Partner, Leonberg im Mai 2018 beauftragt.

### **1.2. Lage, Abgrenzung und Größe des Änderungsbereiches**

Das Plangebiet der 13. Änderung des FNP liegt im Mahdental an der Glems, ca. 2 km südwestlich vom Siedlungsrand der Stadt Leonberg und angrenzend an das Seehaus sowie das Hotel Glemseck an den Landesstraßen L1187 und L1188. Er umfasst eine Größe von 8,7 ha und liegt im Bereich der bestehenden Verkehrsübungsanlage des ADAC.

Die Änderung des Flächennutzungsplans umfasst einen Teilbereich des Flurstücks 1838 (Teil der L1187) sowie die Flurstücke mit der Nr. 1843/2, 1843/3, 1843/4, 1843/5, 1843/6, 1843/7, 1843/10, 1844/1.

### **1.3. Art des Vorhabens und Festsetzungen**

In der 13. Änderung des Flächennutzungsplans wird das Plangebiet als Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung „Verkehrsübungsanlage“ und als Grünfläche dargestellt (vgl. Abbildung 1).

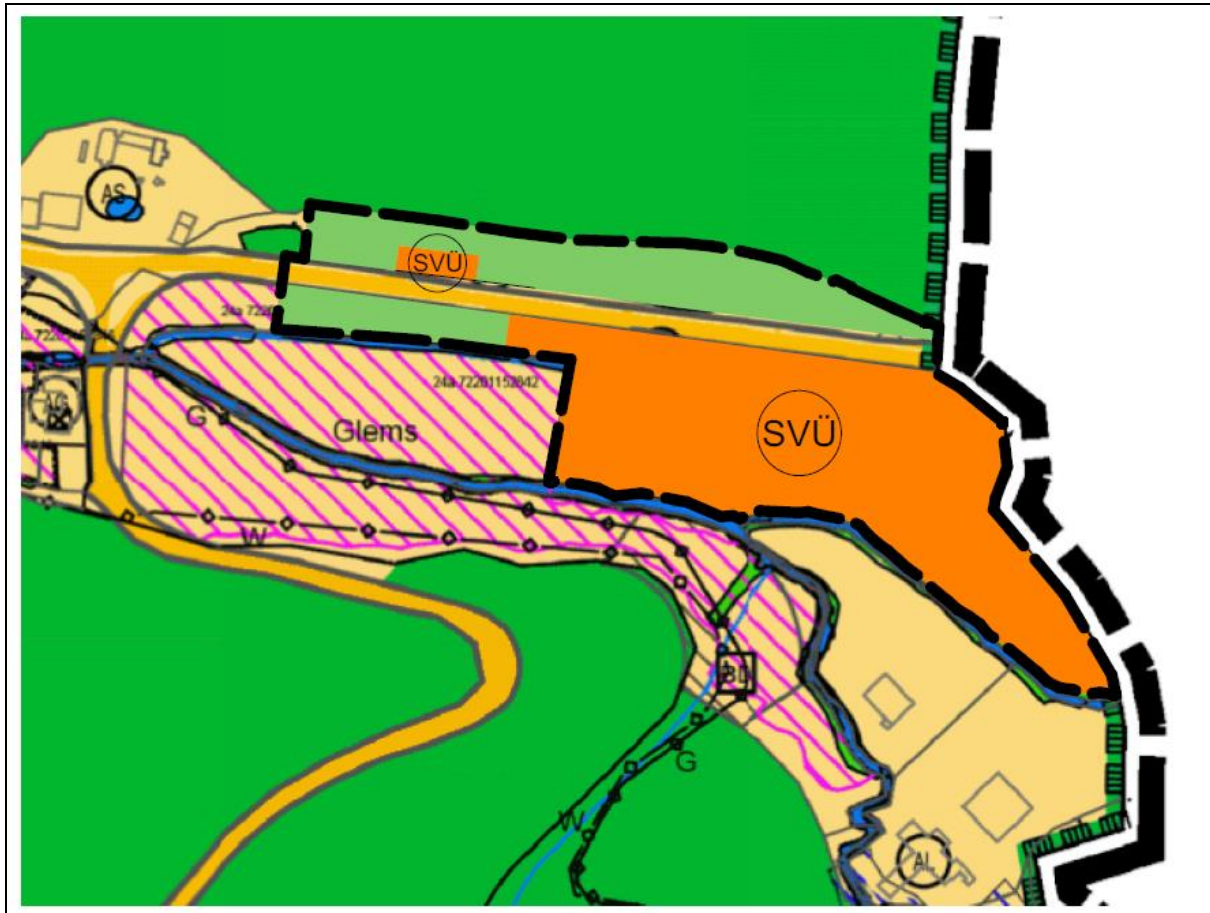


Abbildung 1: 13. Änderung Flächennutzungsplan (schwarze Strichlinie = Geltungsbereich)  
(Bürogemeinschaft Sippel | Buff: Planzeichnung FNP, Stand 14.01.2020)

#### 1.4. Umweltprüfung nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

Nach § 35 Absatz 1 Nr. 1 UVPG in Verbindung mit Anlage 5 Nr. 1.8 des UVPG ist für eine Bauleitplanung nach den §§ 6 und 10 des BauGB eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.d.F. v. 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.09.2017 (BGBl. I S. 3370) m.W.v. 16.09.2017).

Entsprechend §2 (4) des BauGB (Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) wird die Umweltprüfung nach den Bestimmungen des BauGB durchgeführt. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in einem Umweltbericht als Teil der Begründung zum Flächennutzungsplan zu dokumentieren. Die Umweltprüfung hat die Aufgabe, die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung zu ermitteln und in einem Umweltbericht zu beschreiben. Mögliche Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich erheblicher Auswirkungen sind darzulegen.



## **1.5. Übergeordnete Gesetze und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung**

Folgende Vorgaben übergeordneter Gesetze und Fachplanungen wurden bei der Umweltprüfung berücksichtigt:

### **1.5.1 Regionalplan**

In der Raumnutzungskarte des Regionalplanes (VERBAND REGION STUTTGART 2009) wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes als 'Regionaler Grünzug' (Vorranggebiet) und als Landschaftsschutzgebiet dargestellt. Der Talbereich ist als Überschwemmungsgebiet gekennzeichnet. Südlich des Geltungsbereiches befindet sich ein NATURA-2000-Gebiet. Parallel zur Glems verläuft eine Ferngasleitung. Die umgebenden Waldflächen sind als 'Gebiet für Naturschutz und Landschaftspflege' (Vorbehaltsgebiet) dargestellt. Nachrichtlich dargestellt ist die L 1187 als Straße für den überregionalen Verkehr und östlich eine Richtfunkstrecke.

### **1.5.2 Landschaftsplan**

Der Landschaftsplan der Stadt Leonberg (STADT LEONBERG, 2006b) stellt den westlichen Bereich, südlich der L 1187 als 'Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ("Suchräume" für Ausgleichmaßnahmen im Landschaftsplan mit lfd. Nr.)' Nummer A6 dar. Maßnahmenvorschlag ist hier die Erhaltung und die Entwicklung von Dauergrünland extensiver Nutzung auf ökologisch wertvollen Flächen, ggf. Umwandlung von Acker in Grünland notwendig (EE = Umsetzung einer Maßnahme des Erprobungs- und Entwicklungsvorhabens Glems, entlang der Glems Fließgewässergestaltung – Sicherung eines Uferrandstreifens, Pflanzmaßnahmen).

Für den nördlich angrenzenden Wald ist die langfristige Sicherung und Entwicklung stabiler, standortgerechter Wälder sowie eine Waldrandgestaltung vorgesehen.

### **1.5.3 Flächennutzungsplan Stadt Leonberg (2006)**

Im Flächennutzungsplan der Stadt Leonberg (STADT LEONBERG, 2006a) ist der Geltungsbereich der 13. FNP-Änderung als Landwirtschaftliche Fläche mit sonstigen Bauten im Außenbereich dargestellt. Der westliche Bereich des Geltungsbereichs ist als Suchraum für Ausgleichsflächen gekennzeichnet. Mehrere gesetzlich geschützte Biotope befinden sich in der Tallage. Das gesamte Glemstal/ Mahdental ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Südlich der Glems verlaufen eine Hauptwasserleitung und eine Hauptgasleitung.

Die sonstigen Bauten im Außenbereich stellen die historischen Gebäude der Solitude-Rennstrecke (Boxen-Gebäude sowie Start- und Zielturm) und die bestehende Verkehrsübungsanlage des ADAC dar.

Die dargestellten Flächen für die Landwirtschaft (ohne ergänzenden Suchraum für Ausgleichsflächen) unterliegen nahezu keiner landwirtschaftlichen Nutzung.

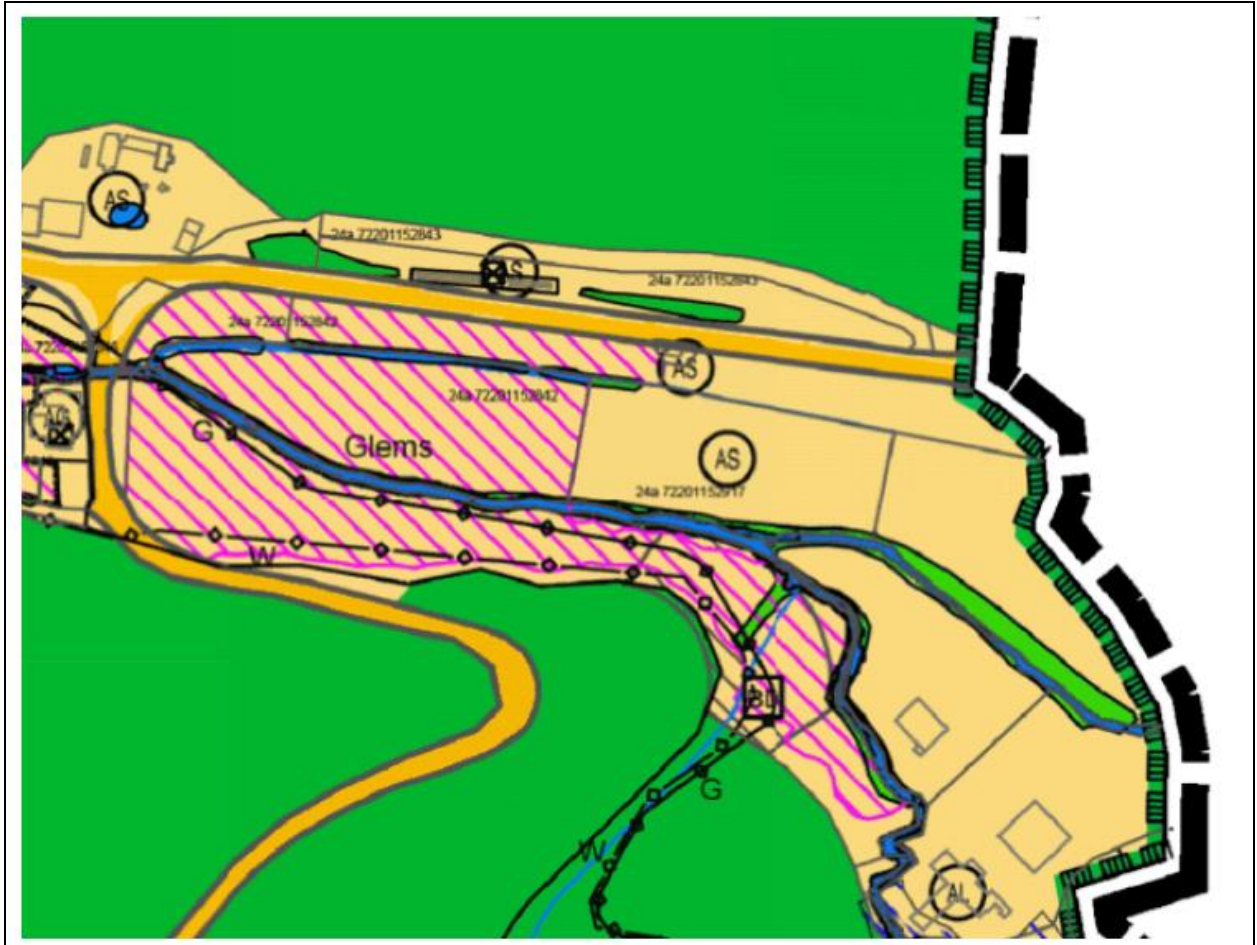


Abbildung 2: Darstellung im rechtsgültigen Flächennutzungsplan  
(Grundlage Stadt Leonberg 2006)



## **2. Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes und der zu erwartenden Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung**

<b>Schutzgut</b>	<b>Umweltzustand einschließlich Vorbelastungen</b>	<b>Umweltauswirkungen Bewertung der Erheblichkeit</b>
<b>Mensch, menschliche Gesundheit, Bevölkerung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorbelastung durch Lärm- und Abgasemissionen der Landesstraße L 1187 und der bestehenden Verkehrsübungsanlage des ADAC</li> <li>- Keine Erholungseinrichtung vorhanden, zudem Einzäunung der Verkehrsübungsanlage gegeben</li> <li>- Zugänglichkeit des Mahdentals / Glemstals zur landschaftsgebundenen Erholung ist außerhalb der Verkehrsübungsanlage gegeben</li> <li>- Geringe bis mittlere Bedeutung für die Erholungsfunktion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklung einer Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung Verkehrsübungsanlage im Bereich der bestehenden Verkehrsübungsanlage</li> <li>- Entwicklung einer Grünfläche</li> <li>- Zugänglichkeit der Landschaft für die Naherholung bleibt erhalten</li> <li>- Keine sonstigen Beeinträchtigungen für die menschliche Gesundheit</li> </ul> <p><b>Keine erheblichen Umweltauswirkungen prognostiziert</b></p>
<b>Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vollständige Lage im Landschaftsschutzgebiet „Glemswald“</li> <li>- Vorbelastung durch Versiegelung (Ca. 37 % versiegelte Flächen)</li> <li>- Unversiegelte Flächen mit sehr geringer bis geringer ökologischer Bedeutung (Rasen und Verkehrsgrün) und mittlerer bis hoher Bedeutung (Nasswiese, Feldgehölz, Auwaldstreifen) in ungefähr gleichem Verhältnis</li> <li>- Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope im Geltungsbereich: "Zwei Feldgehölze an der L1187 südöstlich Leonberg", "Gehölzsaum entlang Glemszufluss nordwestlich Mahdental", "Gehölzsaum an der Glems nordwestlich Mahdental", Nasswiese und Uferschilf-Röhricht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baubedingte Beeinträchtigung durch Lärm, Licht, Schadstoffe</li> <li>- Möglicher Verlust von Lebensräumen mit einer sehr geringen bis geringen ökologischen Bedeutung sowie mittlerer bis hoher Bedeutung</li> <li>- Indirekte Beeinträchtigung von Lebensräumen und Arten durch Licht-, Lärm und visuelle Emissionen</li> </ul> <p><b>Erhebliche, negative Umweltauswirkungen auf Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt, inkl. der Schutzgebiete des BNatSchG möglich</b></p>
<b>Boden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überwiegend unversiegelte Flächen im Gebiet (ca. 63 %)</li> <li>- mittlere bis hohe Wertigkeit in der Gesamtbewertung der Bodenfunktionen</li> <li>- Keine Altlasten bekannt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlust der natürlichen Bodenfunktionen durch Versiegelung und Überbauung im Bereich der Sonderbaufläche</li> <li>- Mögliche Entsiegelung und Rekultivierung vor allem im Bereich der Grünflächen</li> </ul> <p><b>Erhebliche, negative Umweltauswirkungen auf den Boden für alle Bodenfunktionen möglich</b></p>



Schutzgut	Umweltzustand einschließlich Vorbelastungen	Umweltauswirkungen Bewertung der Erheblichkeit
<b>Fläche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überwiegend (63 %) unversiegelte Flächen im Gebiet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächenverlust durch zusätzliche Versiegelung und Überbauung</li> <li>- Umwandlung und Nutzungsänderung</li> <li>- Mögliche Entsiegelung und Rekultivierung vor allem im Bereich der Grünflächen</li> </ul> <p><b>Erhebliche, negative Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Fläche</b></p>
<b>Wasser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oberflächenwasser in Form eines Entwässerungsgrabens im Geltungsbereich</li> <li>- Überschwemmungsbereiche von HQ<sub>100</sub> und HQ<sub>extrem</sub> ragen im Süden in den Vorhabenbereich</li> <li>- Geringe bis mittlere Bedeutung für die Grundwasserneubildung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefahr von stofflichen Einträgen während der Baumaßnahmen</li> <li>- Verminderung der Grundwasserneubildung durch Flächenversiegelung und -verdichtung in Bereich der Sonderbaufläche</li> <li>- Erhöhung des Oberflächenabflusses und Verschärfung von Hochwasserereignissen durch zusätzliche Versiegelung</li> </ul> <p><b>Erhebliche, negative Umweltauswirkungen auf den Wasserhaushalt möglich</b></p>
<b>Klima / Luft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorbelastung durch Verkehrsimmissionen der L 1187</li> <li>- Keine nennenswerte Kalt- und Frischluftentstehung durch bereits versiegelte Flächen mit zehrender (aufwärmender) Wirkung</li> <li>- Nahegelegene Waldflächen mit hoher Bedeutung für Bioklima, Lufthygiene und Ventilation</li> <li>- Insgesamt mittlere Bedeutung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der zehrenden Wirkung der versiegelten Flächen durch Versiegelung und Überbauung in der Sonderbaufläche</li> <li>- Mögliche Behinderung des Kaltluftabflusses</li> </ul> <p><b>Erhebliche, negative Umweltauswirkungen auf das Klima möglich</b></p>
<b>Landschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vollständige Lage im Landschaftschutzgebiet „Glemswald“</li> <li>- gute Einsehbarkeit (visuell empfindlicher Landschaftsraum)</li> <li>- Visuelle Vorbelastung durch Landesstraße L 1187 und die bestehende Verkehrsübungsanlage</li> <li>- Nahegelegene Bebauung „Seehaus“ und Hotel „Glemseck“ sowie Betriebsgelände Kriesten Garten GmbH als visuelle Beeinträchtigungen</li> <li>- Trotz der Vorbelastung besteht aufgrund des empfindlichen Landschaftsraumes eine mittlere Bedeutung für das Schutzgut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überbauung räumlich-visuell empfindlicher Landschaftsteile in Bereichen von geringer bis mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild im Umfeld von hochwertigen Bestandteilen für die Landschaft</li> <li>- Visuelle Belastung des Landschaftsbildes durch die Bebauung der Sonderbaufläche</li> </ul> <p><b>Erhebliche, negative Umweltauswirkungen auf das Landschaftsbild möglich</b></p>



Schutzgut	Umweltzustand einschließlich Vorbelastungen	Umweltauswirkungen Bewertung der Erheblichkeit
<b>Kultur- und Sachgüter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächen haben nahezu keine Bedeutung als Wirtschaftsgut für die Landwirtschaft</li> <li>- Keine Nachweise von Kultur-, Boden- oder Baudenkmalen</li> <li>- Historische Gebäude der Solitude-Rennstrecke (Boxengasse, Start- und Zielturm)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlust hochwertiger Land- und Fortwirtschaftlicher Flächen nicht gegeben</li> <li>- Möglicher Erhalt der historischen Gebäude</li> <li>- Mögliche Betroffenheit landwirtschaftlicher Flächen für natur-schutzfachlichen Ausgleich</li> </ul> <p><b>Erhebliche, negative Umweltauswirkungen auf das Teilschutzgut Kulturgüter möglich</b></p>
<b>Wechselwirkungen (einschl. indirekte oder sekundäre Wirkungen) / Kumulative Wirkungen</b>		<p>Zusätzliche erhebliche negative Umweltauswirkungen sind auf der vorbereitenden Bauleitplanebene nur schwer abschätzbar.</p> <p>Auf aktuellem Kenntnisstand werden erhebliche Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern sowie kumulative Wirkungen im Zusammenhang mit sonstigen Vorhaben nicht erkannt.</p>

### **3. Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

#### **3.1. Entwicklung des Umweltzustandes bei Realisierung des Vorhabens**

Der Feststellungsbeschluss des Flächennutzungsplans ermöglicht die im Plan dargestellte Entwicklung. Damit sind die in Kap. 2 ermittelten und beschriebenen erheblichen und nicht erheblichen Umweltauswirkungen verbunden.

Die beschriebenen Auswirkungen wurden überschlägig für die Ebene und Aussageschärfe des Flächennutzungsplans abgeleitet.

Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Fläche, Wasser, Klima / Luft, Landschaft und Kulturgüter ist auf mögliche erhebliche Auswirkungen hinzuweisen.

Es ist jedoch gemäß dem im Vorentwurf vorliegenden Bebauungsplan davon auszugehen, dass nachteilige Umweltauswirkungen durch die genaue Planung, einschließlich konkreter Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen auf der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebene bewältigt werden können.

#### **3.2. Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung des Vorhabens**

Bei Nichtdurchführen des Vorhabens würden die aktuellen Nutzungen wie bisher fortbestehen und die überschlägig ermittelten Umweltauswirkungen nicht stattfinden.

Ein zukunftsfähiger Fortbestand der Verkehrsübungsanlage des ADAC mit Schulungsgebäude und Werkstätten wäre nicht gesichert.

#### **4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Die Belange des Umweltschutzes sind gemäß BauGB bei der Aufstellung von Bauleitplänen und in der Abwägung zu berücksichtigen. Im Besonderen sind auf Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß BNatSchG und BauGB die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu beurteilen und Aussagen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich zu treffen, soweit dies auf Ebene des Flächennutzungsplans bereits möglich ist. Absehbare Beeinträchtigungen sind durch die planerische Konzeption zu vermeiden bzw. zu minimieren und entstehende Wertverluste durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auszugleichen.

##### **Allgemeine umweltbezogene Zielvorstellungen**

Aus der Beschreibung der Schutzgüter und ihrer Beeinträchtigungen ergeben sich Zielanforderungen aufgrund der erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen in folgenden Teilbereichen:

##### Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit, Bevölkerung

- Sicherung der Nutzbarkeit des bestehenden Wegenetzes und der Zugänglichkeit der Landschaft

##### Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

- Beschränkung von Versiegelung und Überbauung sowie von Beeinträchtigungen auf überbaubare Flächen
- Vermeidung von Auswirkungen insbesondere durch Licht

##### Schutzgut Boden

- Beschränkung von Versiegelung und Überbauung sowie von Beeinträchtigungen auf überbaubare Flächen
- Verminderung der überbaubaren Fläche durch kompakte Bebauung

##### Schutzgut Fläche

- Erhalt der nichtüberbaubaren Flächen als Grünfläche

##### Schutzgut Wasser

- Beschränkung von Versiegelung und Überbauung auf überbaubare Flächen,
- Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers sowie der angrenzenden Oberflächengewässer,
- Rückhaltung von unbelastetem Niederschlagswasser,
- Wasserdurchlässige Beläge auf Parkierungsflächen,
- Erhalt des bestehenden Entwässerungsgrabens in seiner Funktion.

##### Schutzgut Klima/Luft

- Aufwertung der Grünflächen mit klimatisch aktiven Gehölzen,
- Verminderung der überbaubaren Fläche durch kompakte Bebauung

### Schutzgut Landschaft

- Landschaftliche Einbindung der Sonderbaufläche durch Pflanzmaßnahmen
- Kompakte Anordnung der Baukörper im Bereich der Mahdentalstraße (Vorbeltung)

### Schutzgut Kultur- und Sachgüter

- Sicherung der historischen Gebäude der Solitude-Rennstrecke

Die konkreten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen werden auf Ebene der Verbindlichen Bauleitplanung festgelegt.

## **5. Anderweitige Planungsalternativen**

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans und einhergehender Änderung des Flächennutzungsplans plant die Stadt Leonberg die baurechtliche Neuordnung der bestehenden und künftigen Nutzungen im Bereich der ADAC-Verkehrsübungsanlage.

Die bestehende Verkehrsübungsanlage weist eine hohe teilregional ausgerichtete Nachfragefrequenz auf und befindet sich in einer zentralen standörtlichen Lage innerhalb der Region Stuttgart. Ein neuer Standort müsste die entsprechenden Voraussetzungen ebenfalls erfüllen und würde bisherige unbelastete Freiflächen in Anspruch nehmen.

Durch eine Optimierung am bestehenden Standort können zudem positive Effekte für die Freiraumentwicklung erreicht werden und die Auswirkungen auf die Erholungsnutzung und die ökologische Funktionalität des Naturhaushaltes vermindert bzw. vermieden werden.

Zudem ist bei der Standortfrage zu berücksichtigen, dass die bestehende Verkehrsübungsanlage einen historischen Kontext besitzt, da sie aus der ehemaligen Rennstrecke und dem Fahrerlager am Solitude-Ring entstanden ist und somit einen Beitrag zur Revitalisierung der örtlichen Motorsportgeschichte beiträgt.

Daher wurde eine Standortverlegung verworfen und die Alternativenprüfung auf Entwicklungsoptionen am bestehenden Standort auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung beschränkt.

## **6. Zusätzliche Angaben**

### **6.1. Technische Verfahren bei der Strategischen Umweltprüfung**

Die Ermittlung der Auswirkungen durch das Vorhaben wird in Anlehnung an die von der Landesanstalt für Umwelt veröffentlichten Methodik "Empfehlungen für die Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft in der Bauleitplanung" (Küpfer 2005 / Breunig 2005) durchgeführt. Eine quantifizierende Bewertung (Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung) erfolgt dabei auf Ebene des Flächennutzungsplans jedoch noch nicht.

### **6.2. Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben**

Die Umweltauswirkungen wurden überschlägig und zusammenfassend für die Ebene und Aussageschärfe des Flächennutzungsplans abgeleitet. Detailliertere Aussagen sind erst auf der nachfolgenden Planungsebene möglich.



### **6.3. Aussagen zur Nutzung erneuerbarer Energien sowie zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie**

Im Flächennutzungsplan werden noch keine Aussagen zur Nutzung erneuerbarer Energien sowie zur sparsamen und effizienten Nutzung von Energie getroffen.

### **6.4. Aussagen zu Klimaschutz / Klimaanpassung (Auswirkungen auf das Klima, Anfälligkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels)**

Auswirkungen auf das Klima durch die Flächennutzungsplanänderung werden nicht gesehen. Eine grundsätzliche Anfälligkeit der Sonderbaufläche gegenüber der durch den Klimawandel bedingten Erwärmung ist nicht gegeben. Eine mögliche Zunahme von Überschwemmungen kann aufgrund der Nähe zu Glems und Krumbach zu Auswirkungen auf das Vorhaben führen.

### **6.5. Anfälligkeit für Risiken von schweren Unfällen (Störfallproblematik)**

Die Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung Verkehrsübungsanlage stellt keinen Störfallbetrieb dar.

Störfallbetriebe sind in der Umgebung des Vorhabens nach Angaben der Stadt Leonberg nicht vorhanden.

### **6.6. Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung**

Im Zuge der Umweltüberwachung sind die erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung des Plans ergeben, zu überwachen. Dabei sind frühzeitig unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen zu ermitteln und geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen (§ 45 Absatz 1 UVPG).

Erhebliche Umweltauswirkungen können konkret erst auf Ebene des Bebauungsplans ermittelt werden, sodass erst im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans die Festlegungen und Durchführungen eines geeigneten Monitorings möglich ist.

## **7. Allgemein verständliche Zusammenfassung**

### Vorhabensbeschreibung

Für die künftige Nutzung des Verkehrsübungsplatzes des ADAC wird der Flächennutzungsplan entsprechend der im Bebauungsplanverfahren vorgesehenen baulichen Entwicklung im Parallelverfahren nach § 2 (1) BauGB i.V.m. § 8 (3) BauGB im Zuge der 13. Änderung fortgeschrieben.

Dabei wird die bisherige Darstellung der Flächennutzung als

- Flächen für Landwirtschaft mit sonstigen Bauten im Außenbereich
- und in Teilen als Suchraum für Ausgleichsmaßnahmen

auf einer Fläche von 8,7 ha geändert in

- eine Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung „Verkehrsübungsanlage“ und
- Grünfläche.

Für die 13. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Leonberg wird entsprechend den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und des Baugesetzbuches eine Umweltprüfung durchgeführt.

### Planungsalternativen:

Die bestehende Verkehrsübungsanlage weist eine hohe teilregional ausgerichtete Nachfragefrequenz auf und befindet sich in einer zentralen standörtlichen Lage innerhalb der Region Stuttgart. Ein neuer Standort müsste die entsprechenden Voraussetzungen ebenfalls erfüllen und würde bisherige unbelastete Freiflächen in Anspruch nehmen.

Zudem ist bei der Standortfrage zu berücksichtigen, dass die bestehende Verkehrsübungsanlage einen historischen Kontext besitzt, da sie aus der ehemaligen Rennstrecke und dem Fahrerlager am Solitude-Ring entstanden ist und somit zur Revitalisierung der örtlichen Motorsportgeschichte beiträgt. .

Daher wurde eine Standortverlegung verworfen und die Alternativenprüfung auf Entwicklungsoptionen am bestehenden Standort auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung beschränkt.

### Ermittlung erheblich negativer Umweltauswirkungen

Für die Schutzgüter Tiere/ Pflanzen/ biologische Vielfalt, Boden, Fläche, Wasser, Klima / Luft, Landschaft und Kulturgüter ist auf mögliche erhebliche Auswirkungen durch die Bebauung der Sondergebietsfläche hinzuweisen.

### Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich negativer Auswirkungen:

Die konkreten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich / Ersatz erheblicher Beeinträchtigungen können rechtsverbindlich erst auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung festgelegt werden.

Es ist jedoch gemäß dem im Vorentwurf vorliegenden Bebauungsplan davon auszugehen, dass diese Auswirkungen durch konkrete Maßnahmen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen bewältigt werden können.

## **8. Quellenverzeichnis**

BÜROGEMEINSCHAFT SIPPEL | BUFF (2019): Stadt Leonberg – Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“ – Entwurf (Stand:15.01.2020), Stuttgart.

BÜROGEMEINSCHAFT SIPPEL | BUFF (2019): Stadt Leonberg – 13. Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren nach § 2a Abs.1 BauGB i.V.m. § 8 Abs. 3 BauGB zum Bebauungsplan „Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring“, Stand 14.01.2020, Stuttgart.

PROF. SCHMID | TREIBER | PARTNER (2019): Stadt Leonberg – Bebauungsplan "Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring", Umweltbericht, (Stand 16.01.2020), Leonberg.

STADT LEONBERG (2006): Flächennutzungsplan.

### Gesetze:

GESETZ ÜBER DIE UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 08.09.2017 (BGBl. I S. 3370) geändert

BAUGESETZBUCH (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808) m. W. v. 29.07.2017