Stadt Rottweil

Antrag auf Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG von der Landschaftsschutzgebietsverordnung des LSG Nr. 3.25.002 „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“

zum Bebauungsplan RW 323/16 „Fußgänger-Hängebrücke Berner Feld - Historische Innenstadt“

31.03.2021

DR. GROSSMANN • UMWELTPLANUNG
Wilhelm-Kraut-Str. 60 72336 Balingen
Telefon 07433/930363 Telefax 07433/930364
E-Mail: info@grossmann-umweltplanung.de

Inhaltsverzeichnis

Vorwort **4**

Antrag auf Befreiung **4**

1. Gebietsbeschreibung **5**

1.1 Lage im Raum 5
1.2 Naturräumliche Einordnung 9
1.3 Übergeordnete Planungen und Schutzgebietsausweisungen 9
1.4 Flächennutzung 11

2. Vorhabensbeschreibung **12**

2.1 Bauausführung und planspezifische Angaben 12
2.2 Verkehrliche Erschließung 16

3. Planungsalternativen **16**

3.1 Planung vor der frühzeitigen Beteiligung 16
Mitwirkung der Dialoggruppe 16
Bilanzierung im Einzelnen 19
Variante Taubenturm 19
Variante Kriegsdamm 20
Variante Bockshof 21
3.2 Anpassung der Planung nach der frühzeitigen Beteiligung 22
3.3 Berücksichtigung naturschutzrechtlicher Belange 25

4. Mögliche Beeinträchtigungen **27**

4.1 Flächeninanspruchnahme innerhalb des Landschaftsschutzgebietes 27
4.2 Auswirkungen und Beeinträchtigungen 27

5. Prüfung der Zulässigkeit einer Befreiung **28**

5.1 Atypischer, singulärer Einzelfall 29
5.2 Umfang der Beeinträchtigung 29
5.3 Beeinträchtigung der Funktionen des Schutzgebietes nach LSG-Verordnung 30
Schutzzwecke 30
Auswirkungen auf das Landschaftsbild des LSG, dessen Vielfalt, Eigenart und Schönheit 30
Mögliche Beeinträchtigungen 31
Sichtbarkeitsanalyse 34
Andere Einflüsse 36
Positive Aspekte 40
Auswirkungen auf die natürliche Ausstattung des Landschaftsschutzgebiets 40
Vegetation 40
Tiere 41
Auswirkungen auf die ruhige und naturnahe Erholung für die Allgemeinheit 42
5.4 Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses 44
5.5 Erforderlichkeit des Planungsvorhabens 45

6. Zusammenfassung **46**

7. Quellenverzeichnis **48**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Räumliche Einordnung des Vorhabensgebiets, unmaßstäblich 5
Abbildung 2: Lageplan zum Vorhabensgebiet des B-Plans mit hinterlegtem Luftbild, unmaßstäblich 6
Abbildung 3: Lage des LSG „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ (rote Schraffur) und Überschneidung mit Vorhabensbereich (blauer Kreis) 7
Abbildung 4: Lageplan mit Vorhabensgebiet (rot gestrichelt), LSG und geschützten Biotopen 8
Abbildung 5: Flächennutzung im Überschneidungsbereich zwischen LSG und Bebauungsplan 12
Abbildung 6: Stahl-Pylon, unmaßstäblich 14
Abbildung 7: Querschnitte des Brückenstegs, unmaßstäblich 14
Abbildung 8: Längsschnitt der Fußgänger-Hängebrücke, unmaßstäblich 15
Abbildung 9: Zeichnerischer Teil des Bebauungsplans, unmaßstäblich 15
Abbildung 10: Prüfung der Planungsalternativen während der Vorentwurfsphase, unmaßstäblich 18
Abbildung 11: Visualisierung der Variante „Bockshof“ 19
Abbildung 12: Visualisierung der Variante „Taubenturm“ 20
Abbildung 13: Visualisierung einer Startplattform ähnlich der Variante „Kriegsdamm“ 20
Abbildung 14: Anpassung der Planung nach der frühzeitigen Beteiligung, unmaßstäblich 24
Abbildung 15: Brückenschlag ohne Eingriff ins LSG, unmaßstäblich 26
Abbildung 16: Visualisierung des nördlichen Brückeneinstiegs mit Pylon und Brückenbetriebsgebäude, Blick vom LSG in Richtung Neckartal 32
Abbildung 17: Entwurfszeichnung vom nördlichen Brückeneinstieg mit Pylon und Brückenbetriebsgebäude, Blick vom LSG in Richtung Neckartal 33
Abbildung 18: Visualisierung der Hängebrücke, Blick vom Pulverturm in Richtung LSG 33
Abbildung 19: Fotographische Dokumentation der Blickbeziehung vom LSG in Richtung Süden 34
Abbildung 20: Sichtbarkeitsanalyse 35
Abbildung 21: Fotographische Dokumentation der im betroffenen LSG-Ausschnitt vorhandenen landschaftlichen Vorbelastungen 36
Abbildung 22: Sichtbeeinträchtigungen im LSG "Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig" durch Brückenpylon, Teil 1 Übersichtsplan 38
Abbildung 23: Sichtbeeinträchtigungen im LSG "Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig" durch Brückenpylon, Teil 2 Längsschnitt 39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fachplanerische Ausweisungen des Untersuchungsgebiets 10
Tabelle 2: Schutzgebietsausweisungen im Untersuchungsgebiet und Umgebung 11

Vorwort

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans RW 323/16 „Fußgänger-Hängebrücke Berner Feld - Historische Innenstadt“ möchte die Stadt Rottweil die Voraussetzungen für den Bau einer Fußgängerbrücke schaffen, die das tief eingeschnittene Neckartal zwischen dem Gewerbe- und Industriegebiet „Berner Feld“ und der historischen Kernstadt überspannt. Das im Rahmen eines am 19.03.2017 durchgeführten Bürgerentscheids beschlossene Vorhaben soll durch einen privaten Investor durchgeführt werden.

Die Hängebrücke verbindet die historische Rottweiler Innenstadt mit dem im Gewerbe- und Industriegebiet „Berner Feld“ gelegenen, neu errichteten Aufzugstestturm der ThyssenKrupp Elevator AG und macht darüber hinaus das naturnahe Neckartal auf eine besondere Art erlebbar. Das geplante Brückenbauwerk selbst stellt eine besondere touristische Attraktion dar. Die Planung sieht somit die Verbindung zweier Sehenswürdigkeiten durch die Schaffung einer weiteren Attraktion vor. Durch die Umsetzung des Vorhabens erhofft sich die Stadt Rottweil wertbringende Impulse, insbesondere für Gastronomie, Einzelhandel und Hotellerie setzen zu können.

Antrag auf Befreiung

Der nördliche Teil des Plangebiets befindet sich innerhalb des LSG „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ (Schutzgebiets-Nr. 3.25.002).

Die Stadt Rottweil stellt daher, wie mit dem zuständigen Fachamt im Landratsamt Rottweil vereinbart, einen Antrag auf Befreiung von den Schutzgebietsvorschriften und begründet diesen Antrag wie folgt:

1. Gebietsbeschreibung

1.1 Lage im Raum

Das etwa 1,1 ha große Vorhabensgebiet befindet sich im Norden der Stadt Rottweil und erstreckt sich zwischen der historischen Kernstadt und dem Gewerbe- und Industriegebiet „Berner Feld“, quer über das Neckartal. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans beschränkt sich ausschließlich auf die für die Fußgänger-Hängebrücke und deren Betrieb unmittelbar erforderliche Fläche und schließt neben dem geplanten Brückenbauwerk, ein Brückenbetriebsgebäude sowie deren fußläufige Erschließung ein. Um mögliche Schwankbewegungen des Brückenbauwerks zu berücksichtigen, wurde für den vorgesehenen Brückenschlag ein Korridor mit einer Breite von 12 - 17 m festgesetzt.

Der südliche, im Bereich der Innenstadt gelegene Brückeneinstieg befindet sich im Bockshof, etwa 50 m westlich des Pulverturms. Ausgehend von hier verläuft das Brückenbauwerk in Richtung Nordosten, diagonal über das Neckartal zu einem Felskopf der gegenüberliegenden Talseite. Dort soll im Einstiegsbereich ein Brückenbetriebsgebäude mit den für den Betrieb der Brücke notwendigen technischen Anlagen, einem Kiosk zum Verkauf von Eintrittskarten und Sanitäranlagen errichtet sowie ein in Richtung Nordosten zur alten Bundesstraße (Balinger Straße) führender Fußgängerweg angelegt werden. Der Fußweg sowie das Gebäude sind im Bereich einer auf dem Flurstück Nr. 2579 gelegenen landwirtschaftlich genutzten Ackerfläche geplant. Das Brückenbauwerk selbst wird im Bereich des nördlichen Einstieges von einem etwa 60 m hohen, dunkelgrauen Pylon stabilisiert, der als zentraler Abspannungspunkt der Brückenkonstruktion dient.

Die exakte Lage des Vorhabensgebiets kann den beiden nachfolgenden Abbildungen entnommen werden.

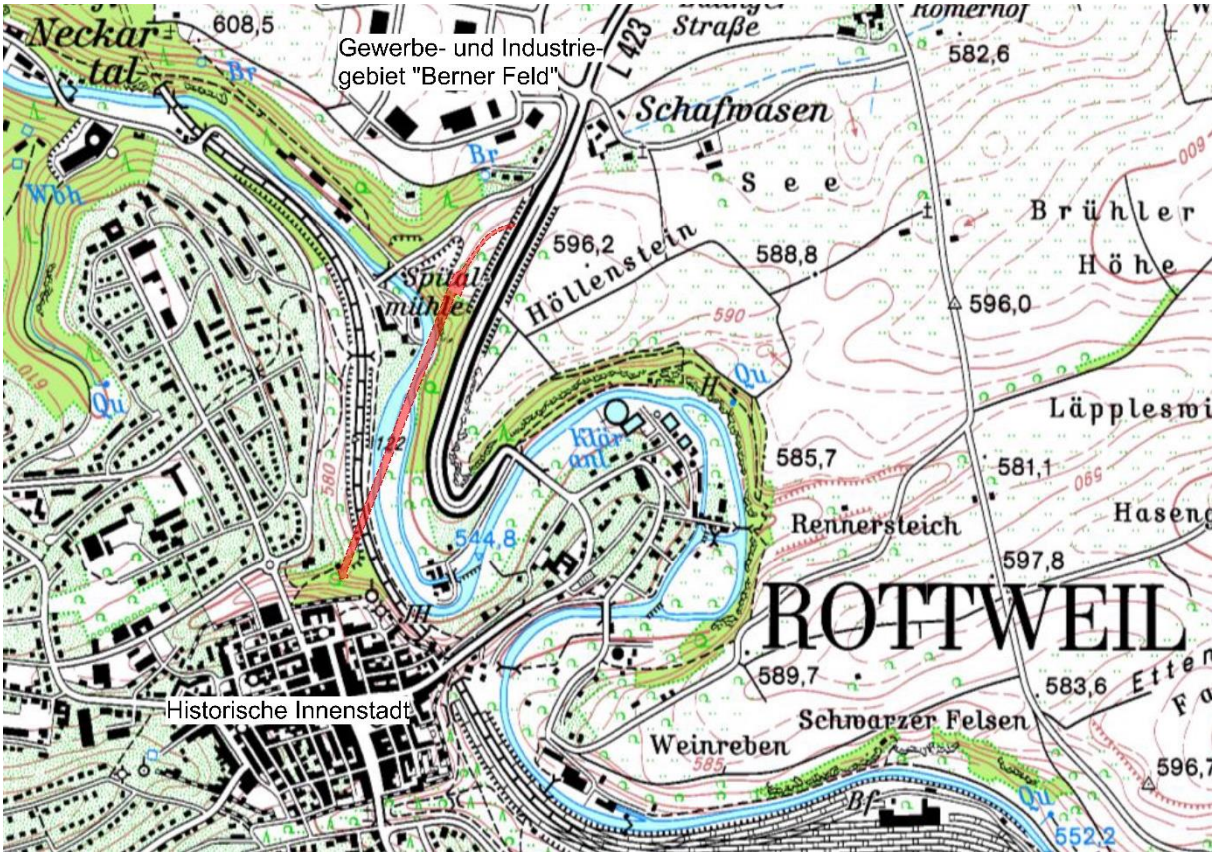


Abbildung 1: Räumliche Einordnung des Vorhabensgebiets, unmaßstäblich

Abbildung 2: Lageplan zum Vorhabensgebiet des B-Plans mit hinterlegtem Luftbild, unmaßstäblich

Das Landschaftsschutzgebiet „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ (siehe Abbildung 3) überschneidet sich mit dem Bebauungsplan im Norden, im Bereich des nördlichen Brückeneinstiegs und dem landläufigen Erschließungsweg (siehe Abbildung 4).

Der überwiegende Teil der Brücke selbst sowie der Brückenpylon befinden sich nicht innerhalb des Landschaftsschutzgebietes.

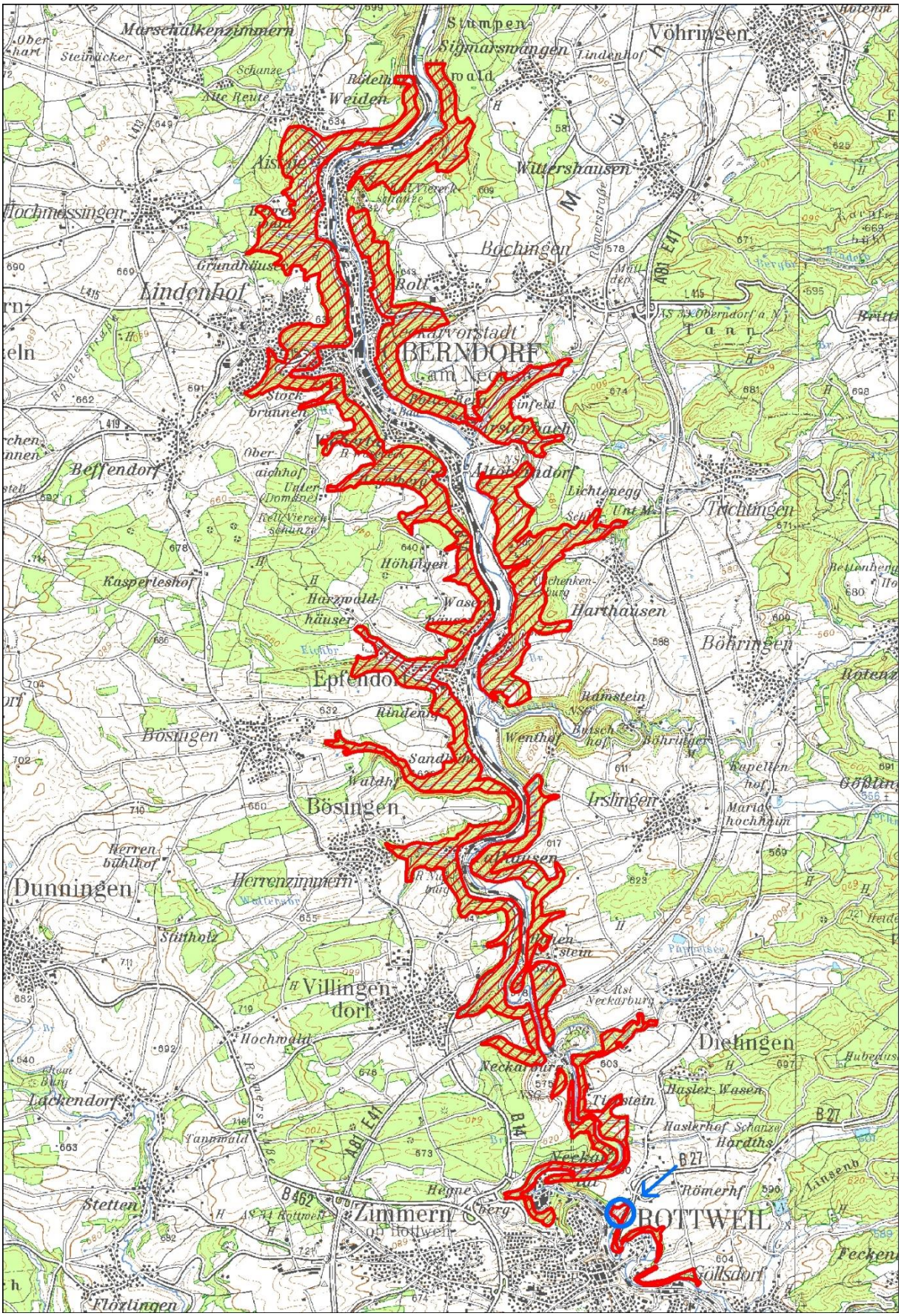


Abbildung 3: Lage des LSG „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ (rote Schraffur) und Überschneidung mit Vorhabensbereich (blauer Kreis)

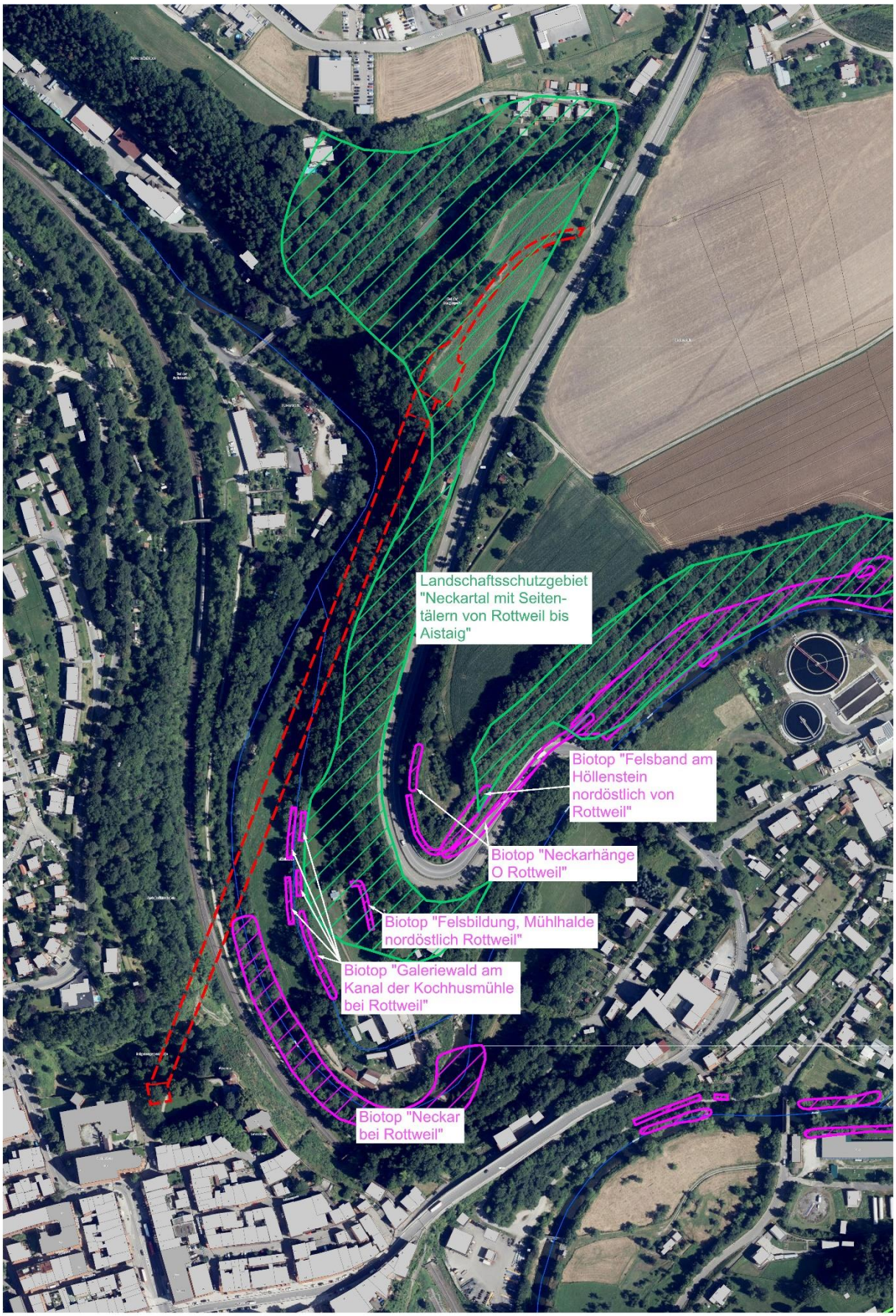


Abbildung 4: Lageplan mit Vorhabensgebiet (rot gestrichelt), LSG und geschützten Biotopen

1.2 Naturräumliche Einordnung

Das Plangebiet befindet sich im Naturraum der „Oberen Gäue“ (Naturraum-Nr. 122), im Bereich der naturräumlichen Untereinheit des „Oberen Neckargäu“ und wird der Großlandschaft der „Neckar- und Tauber-Gäuplatten“ (Großlandschaft-Nr. 12) zugeordnet (vgl. udo.lubw.baden-wuerttemberg.de, Karte der Naturräumlichen Gliederung des Daten- und Kartendienst der LUBW). Die zwischen dem Schwarzwald und der Schwäbischen Alb gelegene naturräumliche Untereinheit des „Oberen Neckargäu“ setzt sich aus dem ackerbaulich geprägten, westlichen Heckengäu und dem im Osten anschließenden Lettenkeuperteil zusammen. Letzterer, dem auch der Untersuchungsraum zuzuordnen ist, zeichnet sich maßgeblich durch das überwiegend bewaldete, tief eingeschnittene, zahlreiche Seitentäler anlegende und durch eine Vielzahl von Schlingen, Umlaufbergen, Schlössern und Burgen geprägte Neckartal aus.

1.3 Übergeordnete Planungen und Schutzgebietsausweisungen

Im Vorhabensbereich befinden sich die in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten übergeordneten Planinhalte sowie Schutzgebietsausweisungen.

Tabelle 1: Fachplanerische Ausweisungen des Untersuchungsgebiets

Regionalplan Schwarzwald-Baar-Heuberg 2003	- Im Süden des Bebauungsplangebiets, im Nahbereich des Neckars erstreckt sich ein schutzbedürftiger Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege sowie ein Überschwemmungsgebiet. - Das Vorhabensgebiet wird im Süden durch eine eingleisige Bahnstrecke gequert. - Im nördlichen Bereich des Plangebiets (am nördlichen Brückeneinstieg) liegt eine kleine Fläche, die als schutzbedürftiger Bereich für Bodenerhaltung und Forstwirtschaft: „Sonstige Waldfläche“ ausgewiesen ist. - Der südliche Teil des Vorhabensgebiets (Bockshof) ist als Siedlungsfläche ausgewiesen. - Etwa 140 m östlich des Plangebiets befindet sich eine Teilfläche des Landschaftsschutzgebiets „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ (Schutzgebiets-Nr. 3.25.002). Die im Bereich des Bebauungsplangebiets liegende Teilfläche ist im Regionalplan nicht erfasst.
Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Rottweil 2012	- Das Plangebiet ist überwiegend als Offenland mit Vorrang für Boden, Natur und Landschaft ausgewiesen. - Das Vorhabensgebiet wird im Süden durch eine Bahnanlage gequert. - Im Norden des Plangebiets befindet sich eine kleine Waldfläche. - Die Innenstadt von Rottweil einschließlich des Bockshofes sowie die angrenzenden Böschungsflächen sind als Gesamtanlage im Sinne des § 19 DSchG BW ausgewiesen. - Etwa 140 m östlich des Plangebiets befindet sich eine Teilfläche des Landschaftsschutzgebiets „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ (Schutzgebiets-Nr. 3.25.002). Die im Bereich des Bebauungsplangebiets liegende Teilfläche ist im Flächennutzungsplan als geplantes Landschaftsschutzgebiet erfasst. - Der Neckar und der Triebwerkskanal sind als Wasserflächen ausgewiesen. - Der Neckar und der angrenzende Uferbereich sind als Überschwemmungsgebiet (Name: „ÜSG Neckar / Aistaig-Lauffen“, ÜSG-Nr. 520.325.000.070) erfasst.

Tabelle 2: Schutzgebietsausweisungen im Untersuchungsgebiet und Umgebung

Biotope nach § 30 BNatSchG/ § 33 NatSchG BW	- Im Südosten ragt das Biotop „Neckar bei Rottweil“ (Biotop-Nr. 178173250310) unmittelbar an das Plangebiet heran. - Etwa 10 m östlich des Plangebiets liegt eine Teilfläche des Biotops „Galeriewald am Kanal der Kochhusmühle bei Rottweil“ (Biotop-Nr. 178173250311). - Ca. 80 m östlich des Vorhabensgebiets befindet sich das Biotop „Felsbildung, Mühlhalde nordöstlich Rottweil“ (Biotop-Nr. 178173250312). - Etwa 90 m östlich des Vorhabensgebiets befindet sich eine Teilfläche des Biotops „Neckarhänge O Rottweil“ (Biotop-Nr. 278173253146). - Etwa 100 m östlich des Vorhabensgebiets liegt das Biotop „Felsband am Höllenstein nordöstlich von Rottweil“ (Biotop-Nr. 178173250159).
Natura 2000-Gebiete	- Das FFH-Gebiet „Neckartal zwischen Rottweil und Sulz“ (Schutzgebiets-Nr. 7717341) liegt ca. 600 m nordwestlich des Vorhabensgebiets.
Naturschutzgebiete	- Keine Ausweisungen
Naturparke	- Keine Ausweisungen
Landschaftsschutzgebiet	- Der Norden des Plangebiets wird großflächig durch das Landschaftsschutzgebiet „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ (Schutzgebiets-Nr. 3.25.002) eingenommen. - Eine weitere Teilfläche des Landschaftsschutzgebiets liegt etwa 140 m östlich des Plangebiets.
Waldschutzgebiete	- Keine Ausweisungen
Überschwemmungsgebiete	- Im Nahbereich des Neckars liegt das Überschwemmungsgebiet „ÜSG Neckar / Aistaig-Lauffen“ (ÜSG-Nr. 520.325.000. 070).
Wasserschutzgebiete	- Keine Ausweisungen
Biotopverbundplanung	- Im Südosten des Plangebiets befindet sich eine Kernfläche des feuchten Biotopverbunds.
Wildtierkorridore nach Generalwildwegeplan BW	- Keine Ausweisungen
Naturdenkmale	- Etwa 340 m westlich liegt das Naturdenkmal „3 Weiden "'Die zwölf Apostel'“ (Schutzgebiets-Nr. 83250490037). - Etwa 570 m östlich liegt das Naturdenkmal „1 Steineiche“ (Schutzgebiets-Nr. 83250490033).
Kulturdenkmale	- Die Innenstadt von Rottweil einschließlich des Bockshofes sowie die angrenzenden Böschungsflächen sind als Gesamtanlage im Sinne des § 19 DSchG BW geschützt.

1.4 Flächennutzung

Das westlich an den Verlauf der alten Bundesstraße (Balinger Straße) angrenzende Flurstück Nr. 2579, auf dem die fußläufige Verbindung zwischen dem nördlichen Brückeneinstieg an die alte Bundesstraße (Balinger Straße) vorgesehen ist, unterliegt derzeit überwiegend der ackerbaulichen Nutzung (37.11). Die zum Zeitpunkt der Biotoptypenkartierung mit Gründüngung

(hauptsächlich Sonnenblumen) bestellte Ackerfläche wird im Süden und Norden durch Hangwaldbereiche (54.10) eingegrenzt, denen zum Teil verschiedene Saumstrukturen (Brennnessel-Bestand (35.31) und verbrachte Fettwiesen) und kleinere Feldgehölze vorgelagert sind. Westlich des Ackerschlags, angrenzend an den Geltungsbereich, liegt das Gelände eines ehemaligen Steinbruchs. Im Nordosten der Ackerfläche schließt sich eine kleinflächige, verbrachte Fettwiese (33.41) mit einem Einzelbaum und einem kleineren Gebüsch an.

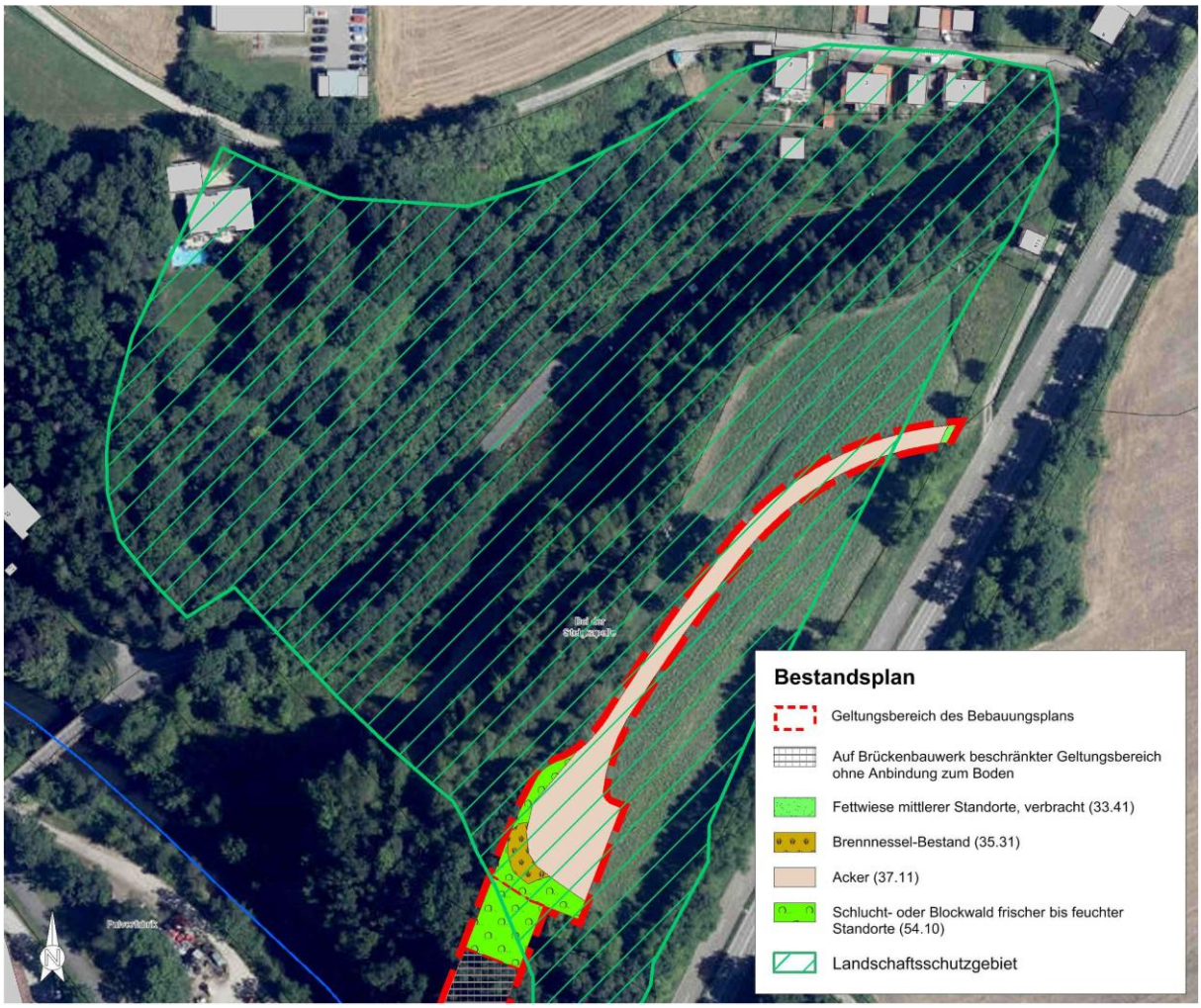


Abbildung 5: Flächennutzung im Überschneidungsbereich zwischen LSG und Bebauungsplan

2. Vorhabensbeschreibung

2.1 Bauausführung und planspezifische Angaben

Im nördlichen Bereich der Stadt Rottweil soll das Neckartal durch eine Fußgänger-Hängebrücke überspannt werden. Der Brückenbau dient dazu, die Rottweiler Innenstadt mit dem im Gewerbe- und Industriegebiet „Berner Feld“ neu errichteten Aufzugstestturm der ThyssenKrupp Elevator AG und den hier gelegenen Parkplätzen zu verbinden. Dadurch soll die historische Innenstadt in erheblichem Maße von Parksuchverkehr entlastet werden.

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Vorhabens sollen durch einen Bebauungsplan geschaffen werden, dessen Geltungsbereich sich für die Brücke auf das

Bauwerk (nicht die darunter befindliche Grundfläche) beschränkt und nur in den Bereichen des Brückenpylons und der Widerlager den Boden mit einschließt. Innerhalb des LSG befinden sich ausschließlich der nördliche Einstiegsbereich der Brücke, das Brückenbetriebsgebäude und der Gehweg zur alten Bundesstraße (Balinger Straße).

Die aktuelle Planung sieht den Bau einer ca. 600 m langen Fußgänger-Hängebrücke vor. Der exakte Brückenverlauf soll von der Parkanlage des Bockshofs in nordöstlicher Richtung, diagonal über das tief eingeschnittene Neckartal führen. Der nördliche Brückeneinstieg befindet sich auf der östlichen Talseite, oberhalb eines zwischen der Straße „Neckartal“ und der Balinger Straße gelegenen Felskopfs. Zur Stabilisierung des Hängebrückenbauwerks ist im Bereich des nördlichen Brückeneinstiegs die Errichtung eines ca. 60 m hohen, dunkelgrauen Stahl-Pylons geplant, der als zentraler Abspannungspunkt der Brückenkonstruktion dienen soll.

Die landläufige Anbindung an die alte Bundesstraße (Balinger Straße) soll im Bereich des Flurstücks Nr. 2579 durch die Anlage eines etwa 5 m breiten Fußgängerweges hergestellt werden. Des Weiteren ist im Bereich des Flurstücks Nr. 2579, in unmittelbarer Nähe zum Brückeneinstieg eine zur Bebauung freigegebene Fläche vorgesehen, in der die Errichtung eines Brückenbetriebsgebäudes mit sanitären Anlagen umgesetzt werden kann.

Die im Süden des Plangebiets gelegene Parkanlage des Bockshofes bleibt in ihrem derzeitigen Bestand weitgehend erhalten. Um den bestehenden Höhenunterschied zwischen den Brückeneinstiegen auszugleichen wird im Einstiegsbereich des Bockshofes das Gelände durch einen kleinen Podest eingeebnet und erhöht. Der im Zuge der Einrichtung des Brückeneinstiegs erforderliche Eingriff in die Umgrenzungsmauer wird hierdurch minimiert.

Die Brückenkonstruktion selbst beschreibt eine liegende S-Kurve. Sie soll durch jeweils 2x2 Stahlseile mit einem Durchmesser von 85 mm (VVS 85 mm, Abspannung über Neckartal) und 100 mm (VVS 100 mm, Abspannung auf Steigkapelle) getragen werden, welche ausgehend vom Pylon am südlichen Brückeneinstieg und etwa 50 m nordöstlich auf der Steigkapelle (Flurstück Nr. 2579) verankert werden sollen. Zur weiteren Stabilisierung der Brückenkonstruktion soll diese mit einem 65 mm dicken Windseil (VVS 65 mm) und zahlreichen filigranen Verbindungsseilen abgespannt werden. Die zur Verankerung des Windseils vorgesehenen Fundamente werden etwa 25-30 m unterhalb des Brückenstegs gesetzt. Der Steg ist mit einer Breite von 1,2 m und das Brückengeländer mit einer Höhe von 1,35 m geplant. Die seitliche Verkleidung des Stegbereichs ist mit einem nicht reflektierenden Edelstahlgitternetz vorgesehen, während im Bodenbereich ein feuerverzinkter, 3 cm dicker Gitterrost angebracht werden soll. Der Handlauf des Brückengeländers wird aus Edelstahl gefertigt. Die Beleuchtung des Brückenbauwerks ist durch in den Handlauf integrierte LED-Leuchten geplant und soll in der Regel bis maximal 22:00 Uhr erfolgen.

Nach dem aktuellen Planungsstand soll mittelfristig mit einem weiteren Brückenbauwerk eine direkte Wegeverbindung zum Berner Feld geschaffen werden.

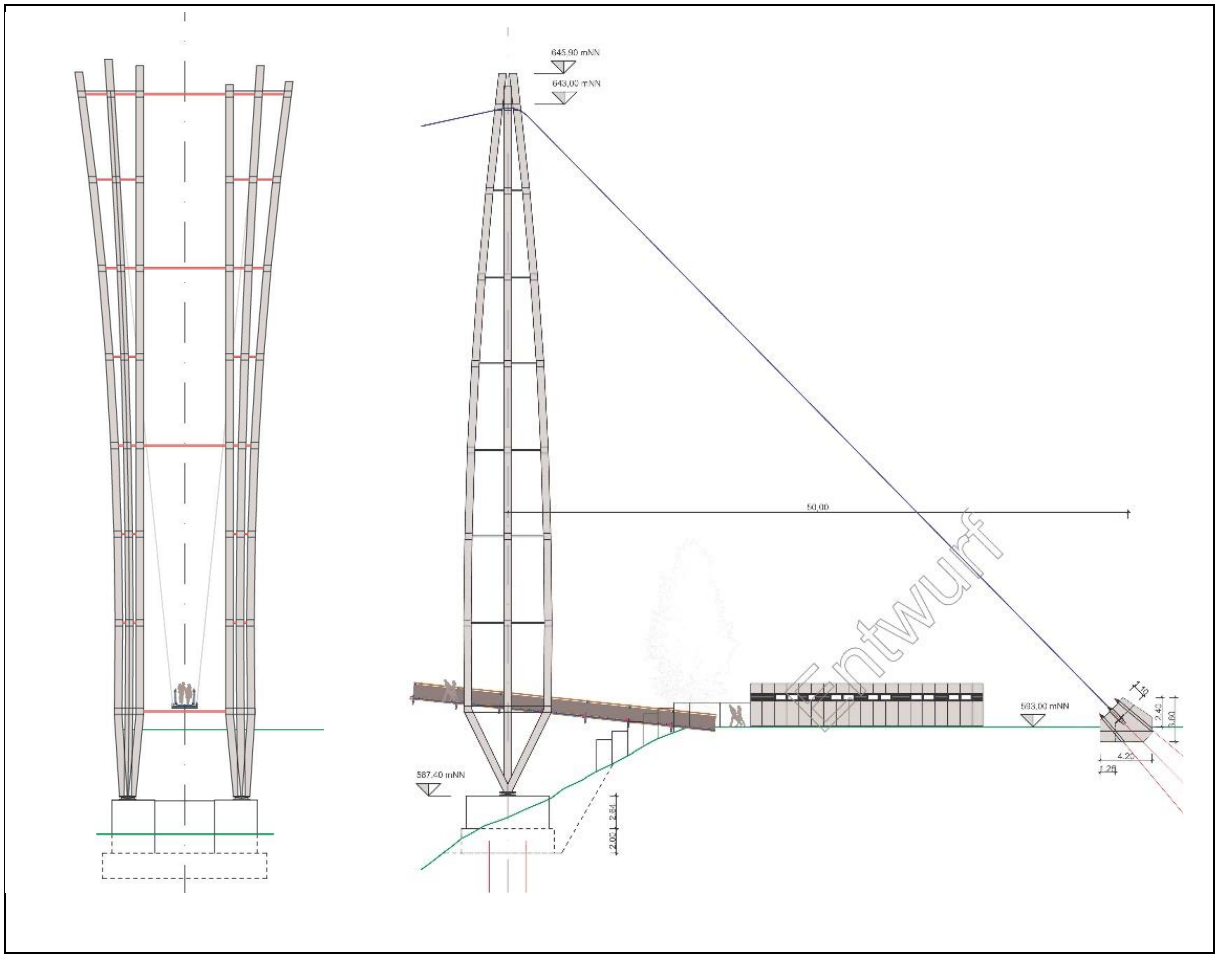


Abbildung 6: Stahl-Pylon, unmaßstäblich

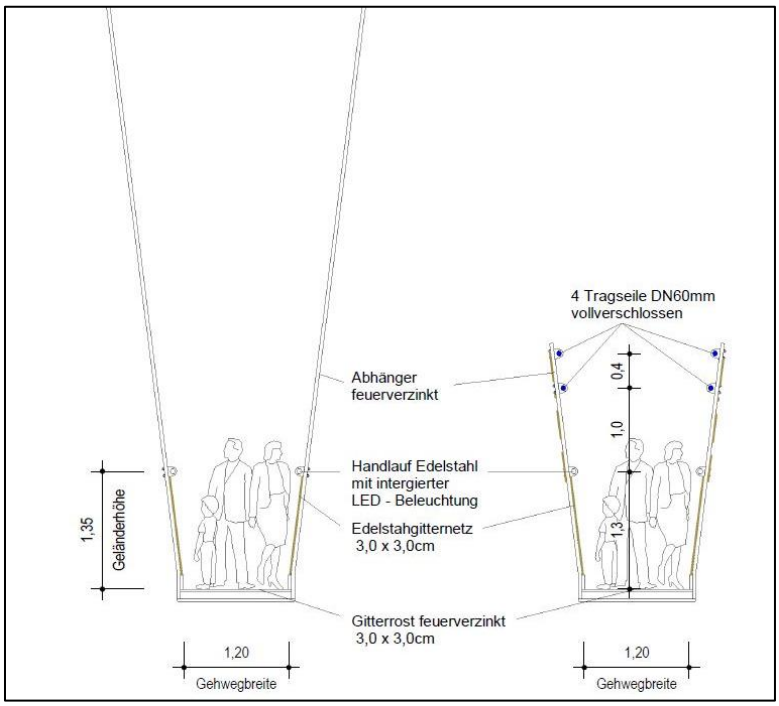


Abbildung 7: Querschnitte des Brückenstegs, unmaßstäblich

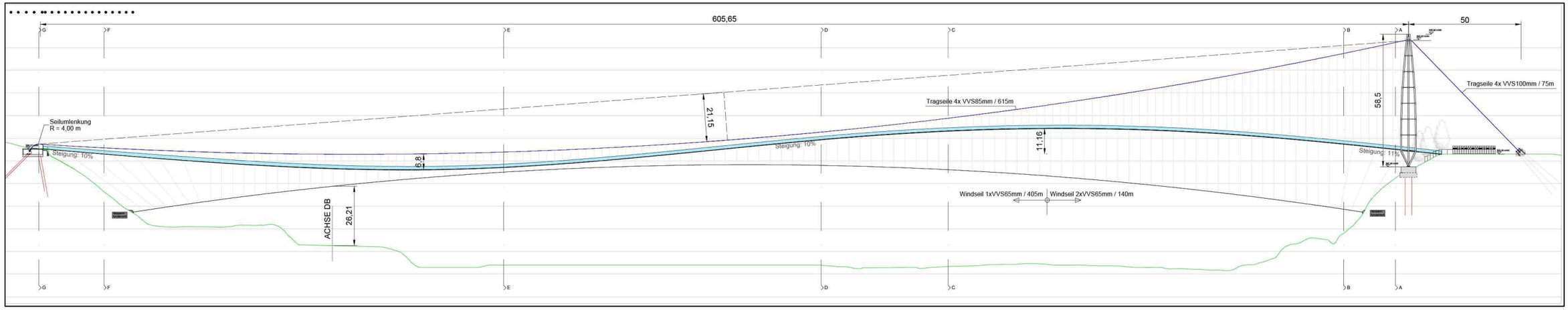


Abbildung 8: Längsschnitt der Fußgänger-Hängebrücke, unmaßstäblich

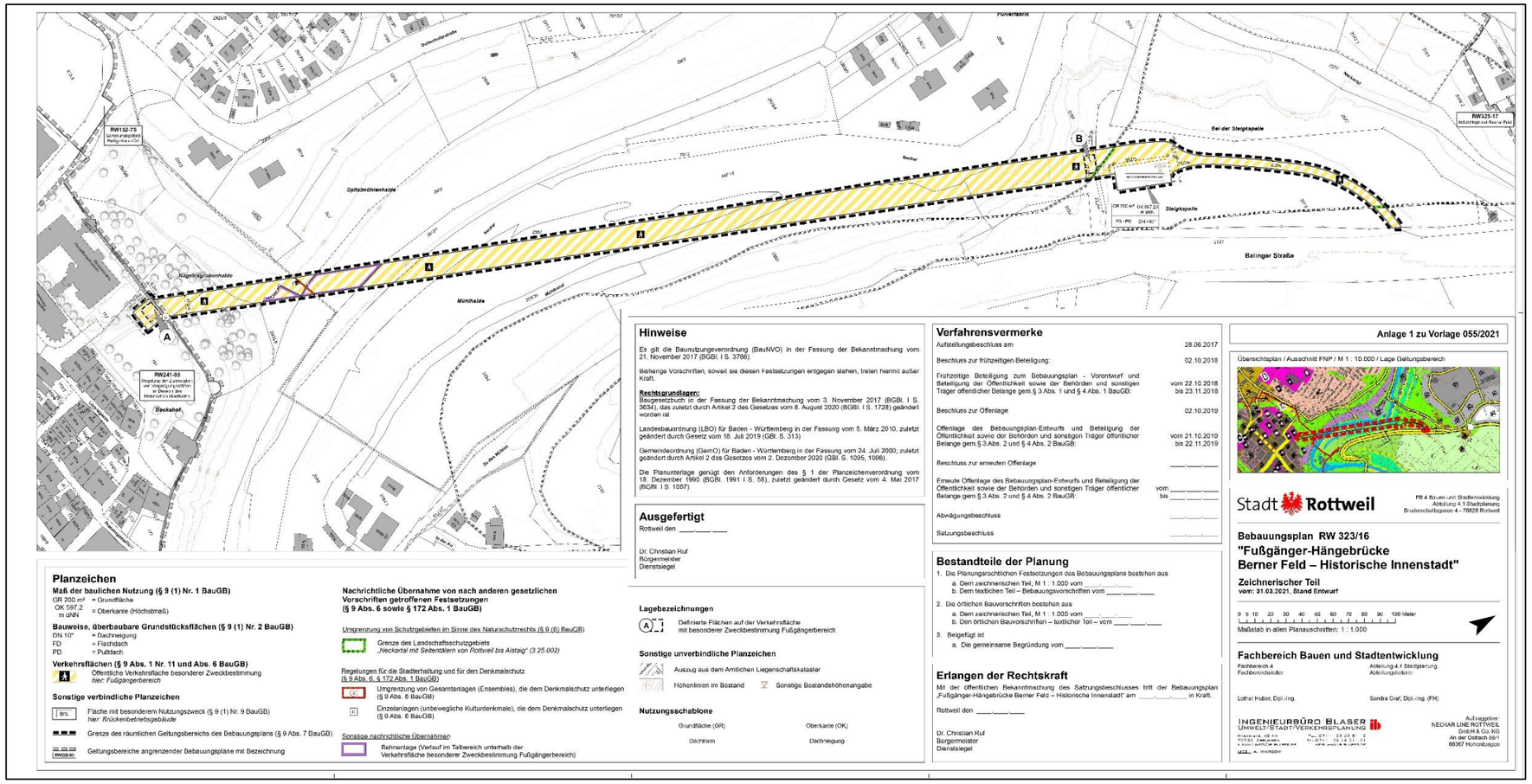


Abbildung 9: Zeichnerischer Teil des Bebauungsplans, unmaßstäblich

2.2 Verkehrliche Erschließung

Im Bereich des Gewerbe- und Industriegebiets „Berner Feld“ sind bereits jetzt Parkplätze für Besucher des Aufzugstestturms und des Gewerbe- und Industriegebietes vorhanden. Der Maßnahmenträger der Fußgänger-Hängebrücke hat den Bau weiterer Parkplätze eingeplant.

3. Planungsalternativen

Im Vorfeld des aktuellen Planungskonzepts wurde von Seiten der Stadt Rottweil und dem Vorhabensinvestor eine Alternativenprüfung durchgeführt, in deren Verlauf die am besten geeignete Planungsvariante, unter Berücksichtigung der ökologischen Belange, ausgewählt und die weniger geeigneten und nicht realisierbaren Alternativen verworfen wurden. Der sich daraus ergebende Planungsvorschlag war Grundlage für die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden im Winter 2018/19. Die Auswertung und Abwägung der Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung führte zu einer weiteren Anpassung des Vorentwurfs. Dabei wurde einerseits auf das ursprünglich im Norden des Plangebiets vorgesehene Mischgebiet und die zwischen den beiden Brückenschlägen geplante Parkanlage verzichtet. Andererseits wurde, aufgrund eigentumsrechtlicher Belange, die Umsetzung des nördlich vorgesehenen Brückenschlags zurückgestellt. Im Zuge des weiteren Planungsverlaufs wurde zudem von Seiten des Investors eine neue Brückenkonstruktion für den südlichen Hauptbrückenschlag vorgestellt. Die neue Planung sieht, anstelle der beiden ursprünglich vorgesehenen Brückenpfeiler, einen ca. 60 m hohen Stahl-Pylon im Bereich des nördlichen Brückeneinstiegs vor, der als zentraler Abspannungspunkt der Brückenkonstruktion dienen soll. Um eine möglichst verträgliche Anbindung im Bereich der nördlichen Steigkapelle und des südlichen Bockshofs zu erzielen, erfolgte des Weiteren eine Korrektur des Brückenverlaufs. Die detaillierten Ergebnisse der Alternativenprüfung werden nachfolgend beschreiben. In Kapitel 3.1 erfolgt die Beschreibung der Alternativenprüfung vor der frühzeitigen Beteiligung. In Kapitel 3.2 werden die Anpassungen der Planung dargestellt, die sich im Rahmen des Abwägungsprozesses der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung und der Planungsänderung ergaben.

3.1 Planung vor der frühzeitigen Beteiligung

Zu Beginn des Planungsprozesses wurden von den Vorhabensbeteiligten im Rahmen der Erarbeitung des Vorentwurfes verschiedene Planungsvarianten geprüft. Als limitierender Faktor für die Realisierung der Fußgänger-Hängebrücke erwiesen sich hierbei die im Neckartal gelegenen besiedelten Flächen. Eine Überquerung der gewerblich und industriell genutzten Siedlungsbereiche des Neckartals ist, aufgrund des fehlenden Einverständnisses der betroffenen Grundstückseigentümer, nicht realisierbar. Diese Gegebenheit schränkte die Ermittlung eines alternativen Brückenverlaufs in erheblichem Maße ein. Alle in Erwägung gezogenen Planungsvarianten, bei denen eine Überquerung der entsprechenden Grundstücke vorgesehen war, mussten verworfen werden.

Mitwirkung der Dialoggruppe

Um allen betroffenen Parteien eine besondere Möglichkeit der Beteiligung und der Mitgestaltung zu bieten und den Planungsprozess nachvollziehbar und transparent zu gestalten, wurde bereits frühzeitig im Planungsprozess, unmittelbar nach den ersten Gesprächen mit den betroffenen Anliegern, eine Dialoggruppe eingerichtet. Die unter neutraler Moderation der Translake GmbH aus Konstanz geleitete Arbeitsgruppe wurde aus Vertretern aller relevanter

Vereinigungen der Rottweiler Stadtgesellschaft, aus Vertretern der Gemeinderatsfraktionen, direkt betroffenen Anwohnern, der Schülervertretungen, Mitarbeitern aus der Verwaltung und bis zu 15 zufällig ausgewählten Bürgern zusammengestellt. Im Rahmen von insgesamt drei Sitzungen wurden durch die Dialoggruppe insgesamt 10 Empfehlungen erarbeitet, die am 19.10.2016 dem Gemeinderat im Rahmen einer öffentlichen Sitzung vorgestellt wurden (Vorlagennummer 179/2016). Die vom Gemeinderat wertschätzend zur Kenntnis genommen Empfehlungen flossen bzw. fließen in den weiteren Verfahrensprozess mit ein.

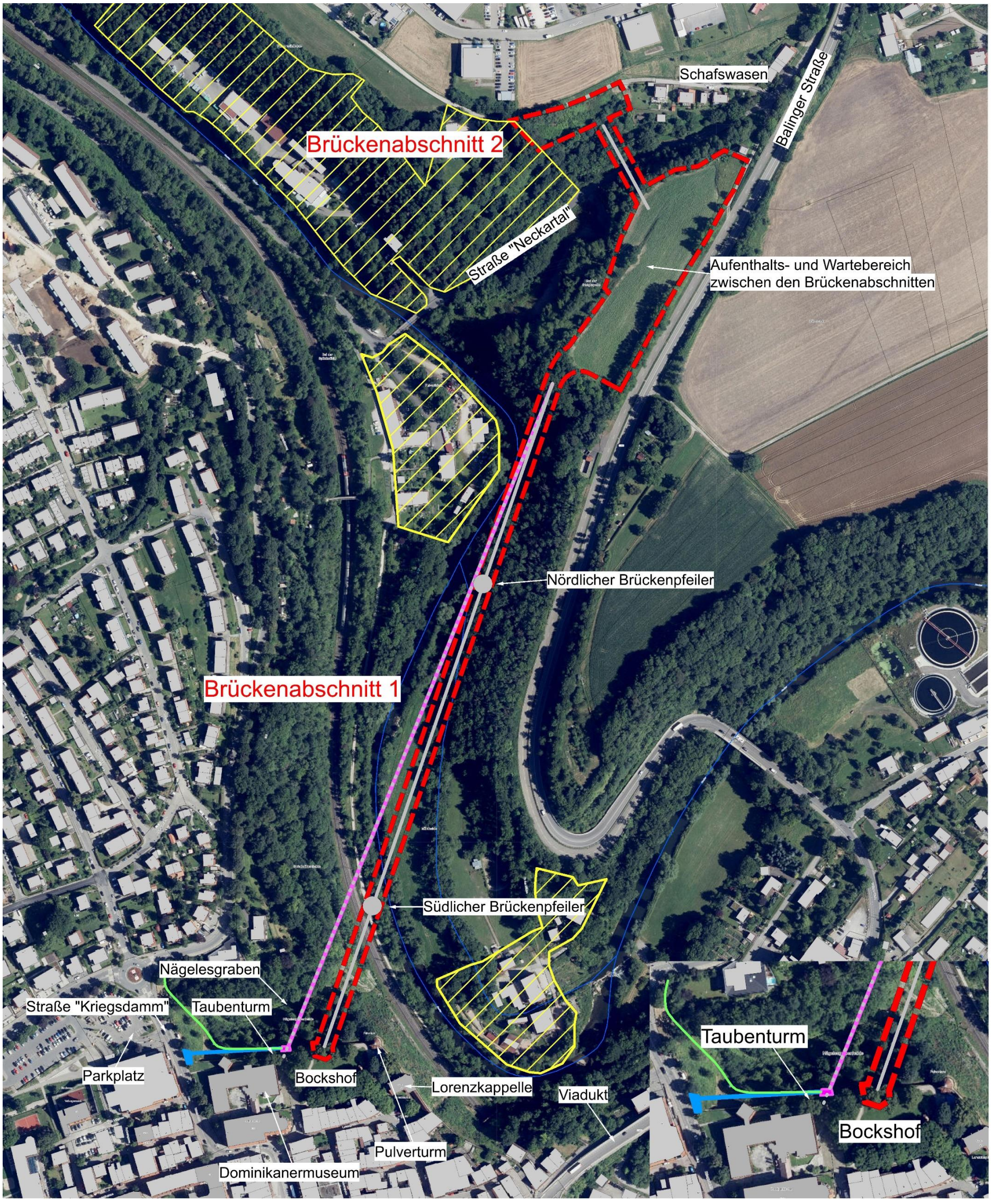
Die von der Dialoggruppe erarbeiteten Anregungen und Vorschläge für einen alternativen Brückenverlauf wurden im Rahmen des Planungsprozesses berücksichtigt und einer entsprechenden Prüfung unterzogen. Die weiteren von der Dialoggruppe erarbeiteten Empfehlungen betreffen gestalterische, betriebliche und organisatorische Aspekte des Vorhabens bzw. des städtischen Gesamtkonzepts und werden im Zuge der örtlichen Bauvorschriften und dem weiteren Verfahren (z.B. nachgelagerte Bau- bzw. Betriebsgenehmigung) zwischen der Stadt Rottweil und dem Investor abgestimmt und ggf. berücksichtigt.

Hinsichtlich der Empfehlung zur Wahl des vorgesehenen südlichen Hauptbrückeneinstiegs, im Bereich der Rottweiler Innenstadt, mussten sich die Beteiligten infolge eines intensiven Abwägungsprozesses zwischen Vorhabensinvestor, Fachgutachtern und der Stadt Rottweil, für die von der Dialoggruppe vorgeschlagene Variante mit dem Einstiegspunkt im Bockshof (unterhalb des Vorplatzes vom Dominikaner Museum) entscheiden.

Der im Rahmen dieser Variante ursprünglich alternativ angedachte Einstieg am Taubenturm im Bereich des Vorplatzes vom Dominikaner Museum wurde nach Abwägung aller Bedenken (insbesondere Belange der Feuerwehr) verworfen.

Die sogenannte Variante „Kriegsdamm“ wurde aus topografischen Gründen, wegen der Verkehrssituation am Kriegsdamm, wegen der fehlenden Barrierefreiheit und insbesondere zum Schutz der historischen Stadtansicht verworfen.

Auch der Immissionsschutz (Lärm) im Zusammenhang mit der Wohnbebauung an der oberen Duttenhoferstraße stellte ein K.-o.-Kriterium dar.



Besiedelte Flächen ohne Einverständnis der betroffenen Grundstückseigentümer zur Überquerung (gelbe Schraffur), Zubringer-Weg der Variante „Kriegsdamm 1“ (hellgrüne Linie), Zubringer-Steg der Variante „Kriegsdamm 2“ (dunkelblaue Fläche), Hauptbrückenbauwerk der Variante „Kriegsdamm“ (lilafarbene Fläche), Brückenbauwerk der Variante „Taubenturm“ (grau-gepunktete Linie), Brückenbauwerk der Vorentwurfsphase (graue Linie), Bebauungsplangebiet der Vorentwurfsphase (rot-gestrichelte Linie)

Abbildung 10: Prüfung der Planungsalternativen während der Vorentwurfsphase, unmaßstäblich

Bilanzierung im Einzelnen

Variante Taubenturm

Bei der Variante „Taubenturm“ ergäben sich durch den Zugang zur Hängebrücke am Taubenturm mit Warte-, Zugangs- und Ausgangsbereich unüberwindbare Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem Feuerwehrplan des Dominikanermuseums.

Herr Alf (Freiwillige Feuerwehr Rottweil, Gerätewart und Fahrer der Drehleiter) hat im Rahmen eines Vorortttermins mit seinem Bemessungsfahrzeug (Große Drehleiter) abschließend festgestellt, dass im Fall der Umsetzung dieser Anordnung des Brückenzugangs ein Befahren des Bereiches mit den relevanten Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr nicht erfolgen kann. Der sich hieraus ergebende Konflikt mit dem Feuerwehrplan (Bestandteil der Baugenehmigung des Dominikanermuseums) wäre derart gravierend, dass sich betriebliche Einschränkungen für das Museum ergeben müssten.

Da im Bereich des Taubenturms mehrere Kanalleitungen liegen, müsste zudem mit Problemen bei der Gründung der Brückenkonstruktion gerechnet werden.

Stellt man die beiden Varianten aus denkmalschutzrechtlicher Sicht gegenüber heben sich beim Vergleich beider Einstiegsvarianten Bockshof vs. Taubenturm die negativen und positiven Auswirkungen für den Denkmalschutz weitgehend auf: Im Falle der Realisierung der „Taubenturmvariante“ müsste mit stärkeren Beeinträchtigungen der Blickachse vom Kriegsdamm auf die Lorenzkapelle, den Pulverturm und die historische Stadtbefestigung gerechnet werden. Demgegenüber ergeben sich für das innere Erscheinungsbild des Bockshofs geringere Beeinträchtigung und kein baulicher Eingriff in die denkmalschutzrelevante Stadtmauer. Auch aus immissionsschutzrechtlichen Gründen ist keine eindeutige Priorisierung einer dieser beiden Varianten möglich. Entsprechend der Prognosen des Lärmgutachters, Herrn Schlich sind aufgrund der Höhengleichheit und des geringeren Abstandes zum Startpunkt Taubenturm höhere Lärmimmissionen zu Lasten Duttenhoferstraße 6 und 8 zu erwarten, während sich für die Anlieger des Bockshofs (Lorenzgasse 3 – 11) eine geringfügig geringere Lärmbelastung ergibt. Die Abwägung sowohl öffentlicher (Denkmalschutz) als auch privater (Immissionsschutz) Belange untereinander bleibt daher nach derzeitiger Einschätzung neutral.

Abbildung 11: Visualisierung der Variante „Bockshof“

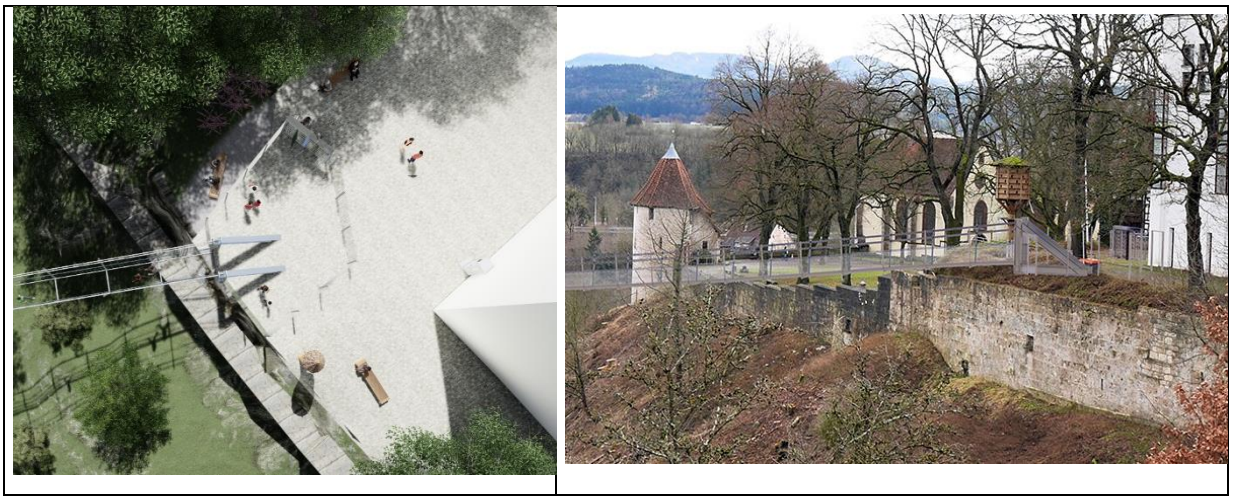


Abbildung 12: Visualisierung der Variante „Taubenturm“

Variante Kriegsdamm

Der Startpunkt der Hängebrücke bei der Variante „Kriegsdamm“ war ca. 7 m unterhalb der Stadtmauer, unmittelbar unterhalb des Taubenturms in Form einer etwa 30 m² großen Plattform geplant. Die Visualisierung der Abbildung 13 (abweichende Lage aus der ersten Vorplanung) verdeutlicht die Dimensionen dieser Plattform außerhalb der Stadtmauer. Ausgehend von der Plattform sollte das Brückenbauwerk in Richtung Nordosten, diagonal über das Neckartal zum nördlichen Hauptbrückeneinstieg führen (siehe lilafarbene Fläche der Abbildung 10). Der Zugang zur Startplattform des Hauptbrückenbauwerks sollte wahlweise durch den Ausbau eines von der Duttenhoferstraße ausgehenden, vorhandenen Wirtschaftweges (siehe hellblaue Linie der Abbildung 10) oder durch den Bau eines ca. 80 m langen, parallel zur Stadtmauer verlaufenden, an den Kriegsdamm anschließenden galerieartigen Zubringer-Steges (siehe dunkelblaue Fläche der Abbildung 10) erfolgen.

Abbildung 13: Visualisierung einer Startplattform ähnlich der Variante „Kriegsdamm“

Aufgrund der Geländebeschaffenheit im Bereich des Nägelesgrabens ergäben sich für die Umsetzung der Variante „Kriegsdamm“ vergleichsweise ungünstige topographische Voraussetzungen. Die Straße „Kriegsdamm“ bzw. die Duttenhoferstraße liegen im Bereich der vorgesehenen Einstiegspunkte mit ca. 602 m Höhe etwa 20 m höher als die geplante Einstiegsplattform unterhalb des Taubenturms. Bei der vorgesehenen Länge des Zubringer-Brückensteges von ca. 80 m ergibt sich hierbei eine durchschnittliche Steigung von etwa 25 %. Ein wesentlicher Teil des Höhenunterschiedes müsste über ein nicht behindertentaugliches Treppenbauwerk oder eine Aufzugsanlage überwunden werden. Auch im Falle des Ausbaus des vorhandenen Wirtschaftswegs wäre die Zuwegung mit Steigungsverhältnissen von abschnittsweise über 8 % nicht behindertengerecht.

Aufgrund des fehlenden Zugangs der Startplattform zum Bockshof könnten die vom Berner Feld über die Fußgänger-Hängebrücke kommenden Besucher die historische Rottweiler Innenstadt nicht auf direktem Wege, sondern nur über einen 90 bzw. 230 m langen, nicht behindertengerechten, entlang der Stadtmauer und des Kriegsdamms verlaufenden Umweg erreichen. Durch die Umleitung der Besucher entlang der stark befahrenen Straße „Kriegsdamm“ ergibt sich aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Trotz der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Kriegsdamm würde bei Realisierung dieser Variante infolge des hohen Besucheraufkommens das Konfliktpotenzial im Bereich des Kriegsdamms deutlich steigen. Es ist davon auszugehen, dass der betroffene Straßenraum durch die Stadt vollständig umgebaut werden müsste.

Die bei der Variante „Kriegsdamm“ erforderliche ca. 30 m² große, der Stadtmauer vorgelagerte Einstiegsplattform stellt einen massiven Eingriff in das Stadtbild dar. Die exponierte Lage der Plattform vor, bzw. unterhalb der Stadtmauer und deren Dimension führen zu einer starken Überprägung des äußeren Erscheinungsbildes der als Gesamtanlage im Sinne des § 19 DSchG BW geschützten Rottweiler Innenstadt. Darüber hinaus ergeben sich durch den Bau der Einstiegsplattform für die nahe gelegenen, laut § 12 DSchG BW Umgebungsschutz genießenden Denkmale mit direktem Sichtbezug deutlich wahrnehmbare negative Beeinträchtigungen. In diesem Zusammenhang sind vor allem die gemäß § 12 DSchG BW unter Schutz stehenden Denkmale „Lorenzgasse 17/1“ (Pulverturm), „Kriegsdamm 2“ (Dominikanerkirche) und „In der Au 128“ (Drehersche Mühle) zu nennen. Weitere starke Beeinträchtigungen für das Stadtbild sowie die genannten, gemäß § 19 und § 12 DSchG BW geschützten Denkmale wären vor allem im Falle der Realisierung der parallel zur Stadtmauer vorgesehenen Zubringer-Galerie zu erwarten. Durch diese neuen Bauteile würde im Vergleich zu beiden anderen Varianten die historische Stadtansicht völlig verändert. Aufgrund der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen auf den Denkmalschutz muss von einer denkmalschutzrechtlichen Unzulässigkeit der Kriegsdammvariante ausgegangen werden.

Variante Bockshof

Aus verkehrstechnischer Sicht ist die sognannte Bockshofvariante insgesamt als konfliktarm einzustufen. Die weitläufige Parkanlage des Bockshofes mit ihren verschiedenen Wegen verfügt über mehrere historisch gewachsene Zugangsbereiche zur Rottweiler Innenstadt und eignet sich dementsprechend hervorragend die von Norden ankommenden Besucher auf ihrem Weg zum Stadtbummel oder zu ihrem am Nägelesgraben abgestellten Fahrzeug zu lenken. Die durch die Besucher der Fußgänger-Hängebrücke zu erwartenden zusätzlichen Lärmbelastungen werden durch die differenzierte Wegeführung zur Rottweiler Innenstadt und die hierdurch erfolgende Verteilung der Besucher in einem zumutbaren Rahmen (siehe Schlich 2019) gehalten. Nachteilig ist die derzeitige Wegbeschaffenheit: Topografisch zwar geeignet für

Mobilitätsbehinderte, wegen der Decke (Feinkies) aber nicht mit Rollstühlen zu befahren. Bei zukünftigen Parkpflegemaßnahmen ist dieser Mißstand vordringlich abzustellen.

Neben der höheren Eignung in Bezug auf Topographie und Verkehrssicherheit zeichnet sich die aktuelle Planung auch als gute Variante hinsichtlich der Auswirkungen auf das Stadtbild und den Denkmalschutz aus.

Unter Berücksichtigung der sich bei Realisierung der Variante „Kriegsdamm“ ergebenden Gesamtproblematik muss die aktuell verfolgte Planungsvariante mit Einstieg im Bereich des Bockshofes als die einzige sinnvolle und realisierbare Planungsalternative betrachtet werden.

Bewertung nördlicher Brückenzugang („Schafwasen“)

Die von der Dialoggruppe erarbeitete Empfehlung bezüglich der Wahl einer Trassenführung mit einer möglichst geringen Belastung für die Anwohner des Schafwasens konnte vor dem Hintergrund einer sinnvollen baulichen Erschließung des geplanten Mischgebietes nur eingeschränkt berücksichtigt werden. Der im Vorentwurf vorgesehene nördliche Brückenabschnitt verläuft in unmittelbarer Nähe zum nordöstlich gelegenen Mischgebiet. Der Abstand des geplanten Brückenverlaufs zu den bestehenden Wohnhäusern beträgt im Minimum 46 m und stellt damit die immissionsrechtlichen Mindestanforderungen sicher.

3.2 Anpassung der Planung nach der frühzeitigen Beteiligung

Die Auswertung und Abwägung der Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sowie die Änderungen des weiteren Planungsverlaufs führten zu einer Anpassung der Vorentwurfsplanung.

Maßgebliche Änderungen für die Planung des Vorentwurfes ergaben sich aufgrund des bestehenden Landschaftsschutzgebiets „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ (Schutzgebiets-Nr. 3.25.002). Gemäß der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Rottweil) vom 06.12.2018 konnte für die im Vorentwurf angestrebte Planungsvariante eine Befreiung von der Landschaftsschutzgebietsverordnung des betroffenen Schutzgebiets nicht in Aussicht gestellt werden. Eine naturschutzrechtliche Befreiung kommt vor allem für Planungen in Betracht, die ein Schutzgebiet lediglich punktuell oder linear berühren. Nach Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde lagen diese Voraussetzungen bei der vorgelegten Planung nicht vor. Die Unvereinbarkeit des Vorentwurfs mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben begründete sich insbesondere infolge der großflächigen Überlagerung des Landschaftsschutzgebietes durch ein Mischgebiet, einen Park, ein Versorgungsgebäude (z. B. kleines Café oder Bistro mit sanitären Anlagen), Parkierungsflächen und Wege.

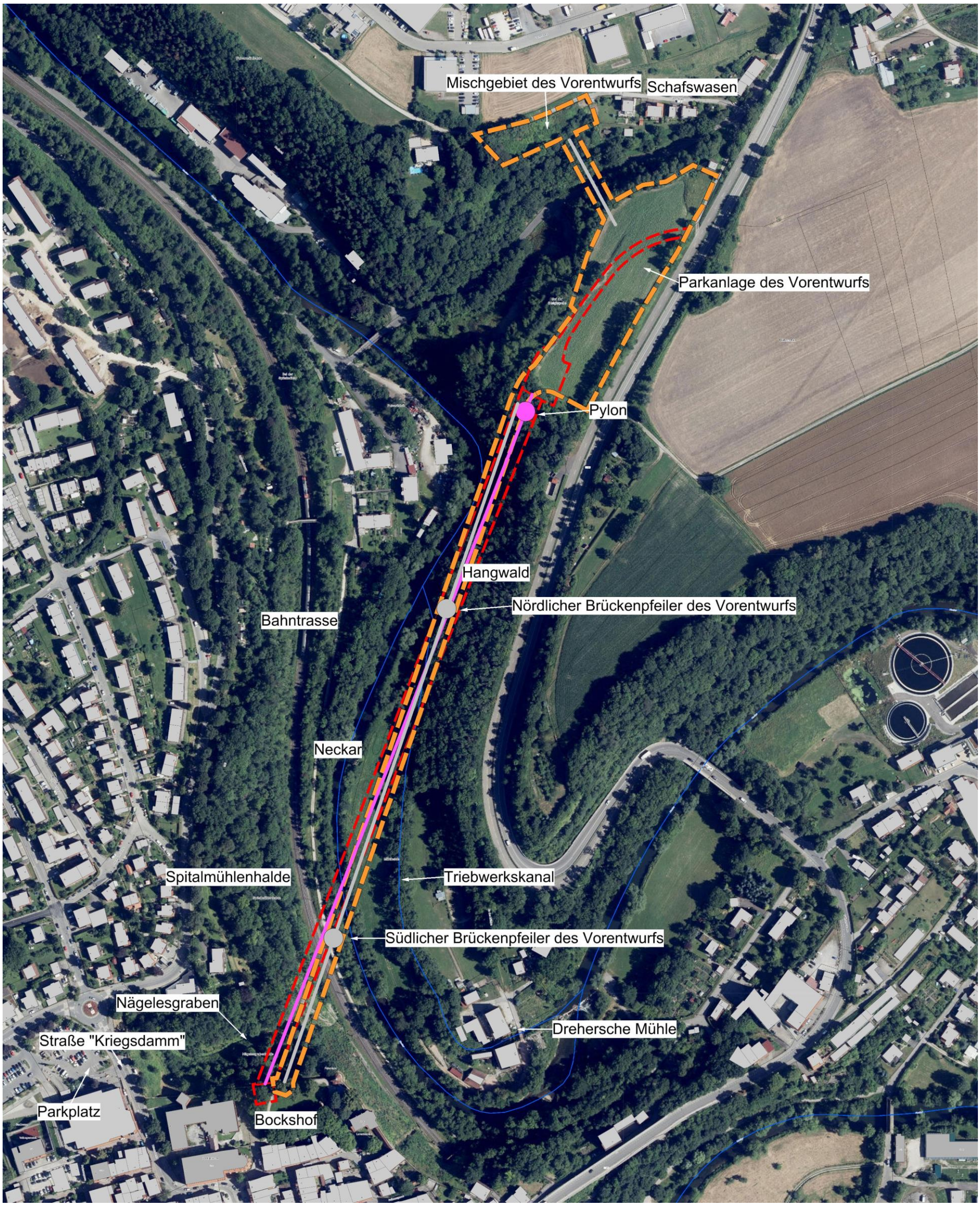
Um die zwingend erforderliche Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG zu ermöglichen, wurde, in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde (Abstimmungstermin zwischen unterer Naturschutzbehörde und Stadt Rottweil am 14.12.2018), eine Überarbeitung der Vorentwurfsplanung vorgenommen. Der befreiungswürdige, lineare Charakter der Planung soll nun im Wesentlichen durch den Verzicht auf das ursprünglich im Norden vorgesehene Mischgebiet und die zwischen den beiden Brückenschlägen geplante Parkanlage hergestellt werden. Darüber hinaus wurde eine räumliche Verlagerung des Brückenbetriebsgebäude in Richtung Wegeführung vorgenommen, wobei künftig auf die Einrichtung einer Versorgungsstätte (z.B. kleines Café oder Bistro) mit gastronomischer Nutzung verzichtet werden soll. Eine weitere wesentliche Änderung gegenüber dem Vorentwurf des Bebauungsplans, ist der Verzicht auf den zweiten Brückenschlag in Richtung Berner Feld. Die Schaffung des Planungsrechts für diesen zweiten Brückenschlag hätte die Berücksichtigung der in Anspruch

genommenen Fläche in der Waldumwandlungsgenehmigung erfordert. Der Verlauf dieses zweiten Brückenschlags berührt jedoch Grundstücke im Privatbesitz, für welche die Erteilung einer Umwandlungsgenehmigung als kurzfristig sehr unwahrscheinlich eingestuft werden musste. Daher wurde im vorliegenden Bebauungsplanentwurf auf die Schaffung des Planungsrechts für diesen zweiten Brückenschlag verzichtet (Auszug aus Begründung zum Bebauungsplan). Damit beschränkt sich der aktuelle Planentwurf ausschließlich auf den südlichen Hauptbrückenschlag, das erforderliche Brückenbetriebsgebäude und deren Erschließung.

Weitere Planungsänderungen ergaben sich in Bezug auf die Trassenführung des Brückenschlags.

Aufgrund der mehrfachen Forderung von verschiedenen Bürgern (siehe Synopse Bürger 13,14, 25 und 26) wurde der Brückeneinstieg, im Bereich des Bockshofes um ca. 15 m nach Westen, in Richtung Dominikanermuseum, verschoben. Vorrangiges Ziel der vorgesehenen Verschiebung ist es, die Beeinträchtigungen für die nach § 19 DSchG BW geschützte Parkanlage des Bockshofes zu minimieren. Das Verrücken des Einstiegsbereichs an den westlichen Rand des Bockshofes dient vor allem einem besseren Erhalt des gesamtheitlichen Erscheinungsbildes der Parkanlage und somit zur weiteren Minimierung der vorhabensbedingten, denkmalschutzrechtlichen Beeinträchtigungen.

Der nördliche Brückeneinstieg, im Bereich der Steigkapelle musste infolge der technischen Anforderungen der neuen Brückenkonstruktion, der bestehenden Eigentumsverhältnisse und aufgrund der Schutzbestimmungen des vorhandenen Landschaftsschutzgebiets ebenfalls geringfügig verschoben werden. Da der im Bereich des nördlichen Brückeneinstiegs vorgesehene Stahl-Pylon mit einer Höhe von ca. 60 m ein massives und landschaftsüberprägendes Bauelement darstellt, steht dieser nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde einer Befreiung von der Landschaftsschutzgebietsverordnung des betroffenen Schutzgebiets potenziell entgegen (Abstimmungsgespräch zwischen unterer Naturschutzbehörde und Stadt Rottweil am 20.05.2019). Um mögliche Schwierigkeit in Bezug auf die erforderliche naturschutzrechtliche Befreiung zu vermeiden, musste der Brückenpylon soweit wie möglich aus dem Landschaftsschutzgebiet in Richtung Westen verrückt werden. Dieses Unterfangen gestaltete sich vor allem vor dem Hintergrund als Herausforderung, dass das nördlich gelegene Flurstück Nr. 2577 (Steinbruch) für die zwingend notwendige Brückenabspannung in Richtung Norden nicht zur Verfügung stand und somit unberührt bleiben musste. Um den von der Brückenkonstruktion ausgehenden enormen Spannungskräften ausreichend entgegenwirken zu können, musste hinsichtlich der Lage und Höhe des Pylons und der Länge der Brückenabspannung ein schwieriger Kompromiss gefunden werden. Unter Berücksichtigung der beschriebenen Rahmenbedingungen und Schwierigkeiten, ergab sich im Vergleich zur Vorentwurfsplanung eine Verschiebung des nördlichen Brückeneinstiegs in Richtung Osten von ca. 14 m. Der Brückenpylon befindet sich somit nicht mehr innerhalb des LSG.

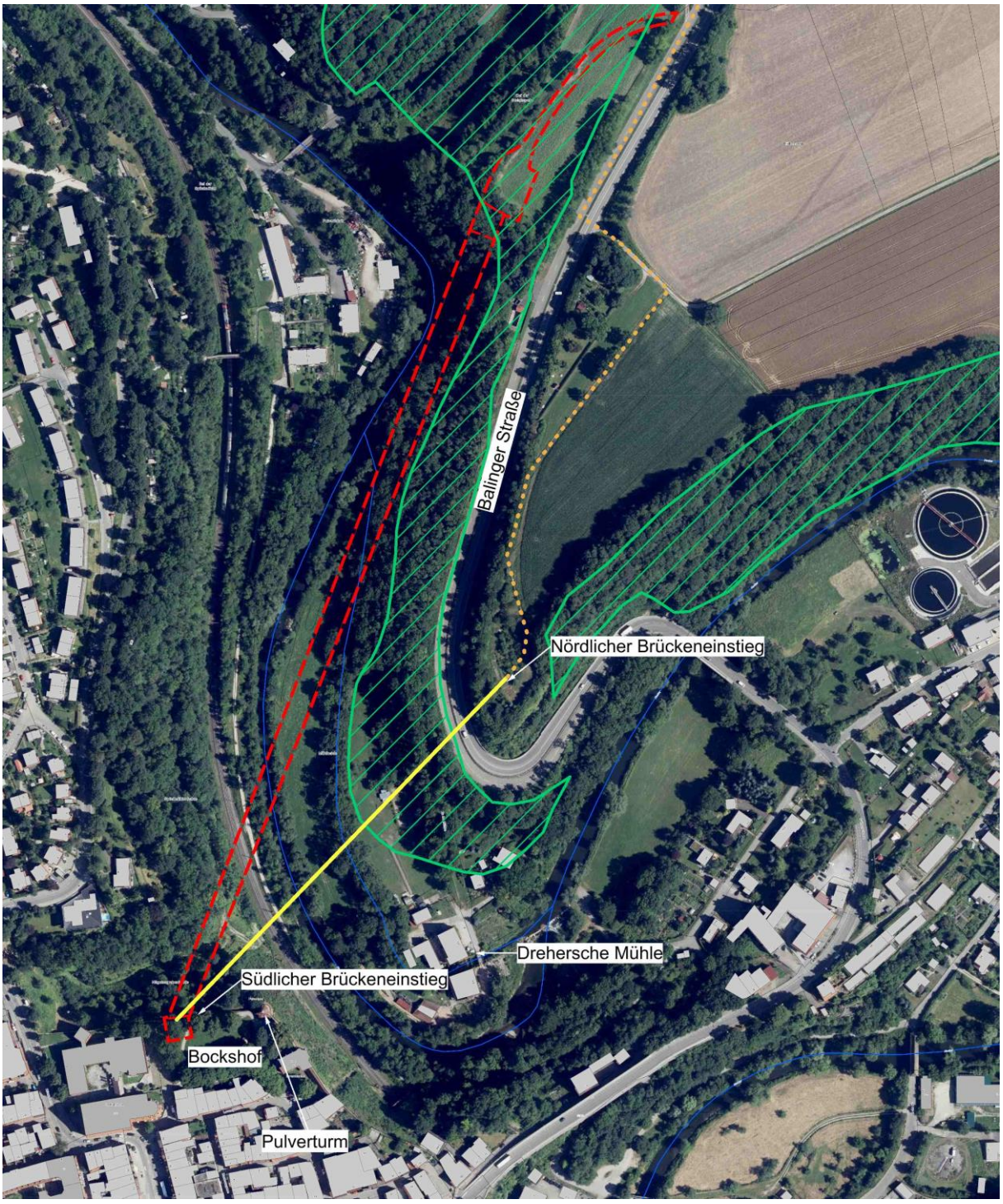


Brückenbauwerk der Vorentwurfsphase (graue Linie), Brückenbauwerk der Entwurfsphase (lilafarbene Linie), Bebauungsplangebiet der Vorentwurfsphase (orange-gestrichelte Linie), Bebauungsplangebiet der Entwurfsphase (rot-gestrichelte Linie)

Abbildung 14: Anpassung der Planung nach der frühzeitigen Beteiligung, unmaßstäblich

3.3 Berücksichtigung naturschutzrechtlicher Belange

Zur besonderen Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Belange, fand im Rahmen der Alternativenprüfung u. a. auch eine gezielte Suche nach Planungsvarianten statt, die eine Minimierung der naturschutzrechtlichen Eingriffe versprachen. Vor allem der Eingriff in das LSG „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ sollte vermieden werden. Da sich das genannte LSG großflächig über den östlichen Hangbereich des Neckartals erstreckt, ergab sich nur eine Brückenvariante, deren Realisierbarkeit näher geprüft wurde (siehe Abbildung 15). Der vom Bockshof direkt zur östlichen Taloberkante verlaufende Brückenschlag würde die Balinger Straße im Bereich des oberen östlichen Hangbereichs queren. Der Höhenunterschied zwischen dem nördlichen Brückeneinstieg (ca. 574 m ü NN) und der unmittelbar unterhalb verlaufenden Straße (ca. 567 m ü NN) betrüge lediglich ca. 7 m. Das Brückenbauwerk würde somit im Bereich einer nicht einzusehenden Kurve in unmittelbarer Nähe zum Fahrbahnbelag über die stark befahrene Straße führen. Die sich hierdurch ergebenden Beeinträchtigungen für den Straßenverkehr werden als erheblich eingeschätzt. Eine sinnvolle Anbindung eines in Richtung „Berner Feld“ weiter verlaufenden Brückenschlags wäre aus topographischen Gründen nicht möglich. Der Aufzugtestturm müsste landläufig über einen ca. 1,5 km langen Fußweg mit weiterer Querung der Balinger Straße erreicht werden. Insbesondere infolge der erforderlichen Straßenüberquerung ergäbe sich im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit weiteres Gefahrenpotenzial. Darüber hinaus wäre der ca. 340 m lange Brückenschlag deutlich weniger attraktiv. Unter Berücksichtigung des langen Fußweges zum nördlichen Brückeneinstieg und der mäßigen Attraktivität des Brückenbauwerks kann eine dauerhafte und regelmäßige Nutzung der Wegeverbindung angezweifelt werden. Im Vergleich zur verfolgten Brückenvariante verliefe der Brückenschlag deutlich näher an der wohnbaulich genutzten Dreherschen Mühle und dem gem. § 12 DSchG denkmalgeschützten Pulverturm vorbei, was zu höheren Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Mensch sowie Kultur- und Sachgüter führen würde. Unter Berücksichtigung aller abwägungsrelevanter Belange handelt es sich bei der ca. 340 m langen Brückenvariante um keine zumutbare Alternative.



Brückenbauwerk ohne Eingriff ins LSG (gelbe Linie), landläufiger Fußweg (orange-gepunktete Linie), Bebauungsplangebiet der Entwurfsphase (rot-gestrichelte Linie)

Abbildung 15: Brückenschlag ohne Eingriff ins LSG, unmaßstäblich

Andere Möglichkeiten zur Einrichtung einer Wegeverbindung zwischen der historischen Rottweiler Innenstadt und dem im Gewerbe- und Industriegebiet „Berner Feld“ gelegenen neu errichteten Aufzugtestturm der ThyssenKrupp Elevator AG wären mittels eines Fußweges über die alte Bundesstraße (Balinger Straße) oder die „Neckartalstraße“ denkbar.

Die Wegeverbindung über die „Neckartalstraße“ könnte allerdings nur über eine entlang des Straßenverlaufs neu einzurichtenden Fußweges erfolgen. Die über eine Strecke von ca. 280 m durch das LSG führende Straße passiert im Bereich des Schutzgebiets ein enges Seitental.

Aufgrund der hier vorherrschenden topographischen Verhältnisse insbesondere im oberen Talbereich, ginge eine Realisierung dieses Fußweges mit einer weiteren Talaufweitung und damit verbundenen Abgrabungsarbeiten und Hangsicherungsmaßnahmen einher. Erhebliche Naturschädigungen und eine landschaftliche Verunstaltung des Schutzgebietskulisse wären die Folge.

Deutlich weniger Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft gingen mit der Umsetzung der fußläufigen Wegvariante entlang der alten Bundesstraße (Balinger Straße) einher. Neben der Straße ist bereits ein Fußweg vorhanden, d. h. ein Eingriff in das LSG und andere Schutzgebiete würde entfallen. Die Wegvariante entlang der viel befahrenen Straße stellt aber einen für die Besucher der Stadt Rottweil unzumutbaren langen Umweg dar. Im Vergleich zur verfolgten Brückenvariante ergäbe sich eine zusätzliche Wegstrecke von etwa 1 km Länge. Eine dauerhafte und regelmäßige Nutzung der unattraktiven Wegeverbindung durch Besucher erscheint unter Berücksichtigung der Gesamtwegelänge zwischen Bockshof und Aufzugtestturm von rund 2,7 km als unrealistisch.

Abschließend kann festgehalten werden, dass eine zumutbare Alternative, die nicht gegen naturschutzrechtliche Ge- und Verbotsnormen verstößt, nicht gegeben ist. Bei der angestrebten Planung handelt es sich somit um die Planungsvarianten, die „vernünftiger Weise“ zur Bedienung der öffentlichen Interessen verfolgt werden sollte.

4. Mögliche Beeinträchtigungen

4.1 Flächeninanspruchnahme innerhalb des Landschaftsschutzgebietes

Die tatsächliche Flächeninanspruchnahme innerhalb des LSG gliedert sich in den nördlichen Brückeneinstieg, ein daran angrenzend geplantes Brückenbetriebsgebäude mit max. 200 m² Grundfläche, die nördlichen Tragseilverankerungspunkte und den zur Erschließung vorgesehenen Fußgängerweg. Die gesamte Überschneidungsfläche des Bebauungsplans beträgt ca. 1.930 m².

Der nördliche Brückeneinstieg befindet sich im Randbereich des Hangwaldes. Ca. 370 m² Waldfläche werden direkt für den Brückeneinstieg und dessen unmittelbare Erschließung in Anspruch genommen. Die einstiegsnahe Waldfläche unterhalb des Brückenbauwerks wird nur temporär während der Errichtung des Stahl-Pylons beansprucht.

Für das Brückenbetriebsgebäude, die Tragseilverankerungsvorrichtung und die fußläufige Erschließung der Brücke wird ca. 1.430 m² Ackerfläche in Anspruch genommen.

4.2 Auswirkungen und Beeinträchtigungen

Die Auswirkungen und Beeinträchtigungen, die bei der Realisierung des Vorhabens zu einer Verunstaltung des Landschaftsbildes, einer Schädigung der Naturgüter und zur Beeinträchtigung des Naturgenusses führen, werden als Projektwirkungen zusammengefasst. Sie lassen sich in bau-, anlagen- und betriebsbedingt gliedern.

Wirkfaktoren der Bauphase

- Baustelleneinrichtung, Lagern von Baumaterial, Baustraßen
- Bodenabtrag und Bodenumlagerung
- Bodenverdichtung durch Baumaschinen
- Entfernen der Vegetation im Baufeld
- Schadstoff- und Staubemissionen durch Baumaschinen, unsachgemäßen Umgang, Unfälle
- Lärm, Erschütterung durch Maschinen und Transportverkehr

Anlagenbedingte Wirkfaktoren

- Flächeninanspruchnahme durch Überbauung und Versiegelung
- Zerschneidung von Funktionsbeziehungen und Trenneffekte
- Verlust an Vegetationsstrukturen
- Veränderungen in Raumstruktur und Landschaftsbild durch Bebauung, Silhouettenwirkung, Beschattung

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

- Schadstoffemissionen (z.B. Abgase, Abwärme, Abwasser, Abfälle, Energie, wassergefährdende Stoffe z.B. bei Unfällen) durch Betrieb des Brückenbetriebsgebäudes
- Lichtemissionen
- Lärmimmissionen, optische Störreize und Beunruhigung durch Brückenbetrieb (Anwesenheit von Personen etc.)

5. Prüfung der Zulässigkeit einer Befreiung

Für die Prüfung der Zulässigkeit einer Befreiung von den Vorschriften der Landschaftsschutzgebietsverordnung wurde die Vorgehensweise zugrunde gelegt, wie sie für Anträge zur Befreiung für Windenergieanlagen in Landschaftsschutzgebieten bereits näher beschrieben wurden (Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz 2013).

Das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg hat mit Schreiben vom 17.5.2013 an die Regierungspräsidien, die Unteren Naturschutzbehörden und die LUBW (sog. „Kaiserpapier“) die Möglichkeiten einer Befreiung und die erforderlichen Prüfkriterien ausgeführt.

Die darzustellenden Kriterien für eine Prüfung werden in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben. Die Kriterien umfassen das Vorliegen eines atypischen Einzelfalls, den Umfang der Beeinträchtigung, die Funktionen des Schutzgebietes sowie die Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

„Befreiung aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG): Nach der Rechtsprechung setzt die Befreiung einen vom Verordnungsgeber nicht vorausgesehenen und deshalb atypischen, singulären Fall voraus. Ist diesem Erfordernis genügt, bedarf es zusätzlich einer Abwägungsentscheidung im Einzelfall, bei der die Gründe des öffentlichen Interesses, die für das Vorhaben sprechen, die mit der Verordnung verfolgten

gegenläufigen Belange überwiegen müssen.“ (Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz 2013).

5.1 Atypischer, singulärer Einzelfall

„Eine Atypik ist dann gegeben, wenn ein besonderes, bei der planerischen Abwägung in dieser (konkreten) Stärke nicht berücksichtigtes und in dieser Stärke auch nicht abschätzbares Gemeininteresse eine Art Randkorrektur der planerischen Festsetzung des Verordnungsgebers erfordert.“

„Das Merkmal singulär (nach der Wortbedeutung: „nur vereinzelt auftretend, selten“ oder „einzigartig“) unterstreicht, dass es um Einzelfälle, nicht aber den Regelfall geht.“

„Atypische, singuläre Fälle können beispielsweise auftreten, wenn das Landschaftsbild im relevanten Bereich weniger schützenswert ist, der von der Planung betroffene Bereich bereits durch das Landschaftsbild beeinträchtigende bauliche Anlagen (z.B. Türme, Masten und andere Infrastrukturanlagen) vorbelastet ist,….oder wenn Anlagen in Randlagen geplant sind.“

Bei dem geplanten Vorhaben liegt ein atypischer singulärer Einzelfall vor. Die Planung einer Hängebrücke ist ein einmaliges Vorhaben, das sich innerhalb des Landschaftsschutzgebiets mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht noch einmal wiederholen wird. Bei der Ausweisung des Landschaftsschutzgebiets konnte eine solche Planung nicht vorhergesehen und in der Verordnung berücksichtigt werden. Ein großes Gemeininteresse ist vorhanden und wird in Kapitel 5.4 näher erläutert.

Auf die Schutzwürdigkeit des Landschaftsbildes wird in Kapitel 5.3 noch näher eingegangen. Dort wird die Ausprägung des Landschaftsbildes am Vorhabensstandort beschrieben sowie die Auswirkungen auf die nähere und weitere Umgebung dargestellt.

Die Lage der Vorhabensfläche innerhalb des LSG „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ ist in Abbildung 3 dargestellt. Die Fläche des LSG umfasst 1.598 ha und erstreckt sich über ca. 18 km Länge. Es gliedert sich in mehrere Teilflächen entlang der Hänge beidseits des Neckars. Vom Vorhaben betroffen ist eine im Süden liegende Teilfläche, die eine Größe von ca. 6,68 ha aufweist.

Das Planungsvorhaben beschränkt sich auf die für den Bau und den Betrieb der Fußgänger-Hängebrücke unbedingt erforderlichen Planungselemente. Innerhalb des Landschaftsschutzgebiets soll der nördliche Brückeneinstieg, ein maximal 200 m² großes Brückenbetriebsgebäude und ein ca. 5 m breiter Schotterweg gebaut werden. Die gesamte bauliche Inanspruchnahme innerhalb des Schutzgebiets beträgt lediglich ca. 1.930 m².

5.2 Umfang der Beeinträchtigung

Im Wege der Befreiung dürfen keine „*großflächigen Bereiche des Landschaftsschutzgebietes den Festsetzungen der Landschaftsschutzgebietsverordnung entzogen werden*“.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine überplante Fläche von 1.930 m², die sich innerhalb des LSG befindet. Dies entspricht einem Anteil von ca. 0,012 % des 1.598 ha großen Landschaftsschutzgebiets.

Der Vorhabensbereich innerhalb des LSG wird landschaftsgerecht gestaltet und der Eingriff auf ein Minimum reduziert. Dementsprechend beschränkt sich der Eingriff ausschließlich auf die für die Fußgänger-Hängebrücke und deren Betrieb unmittelbar erforderliche Fläche. Dies

schließt neben dem nördlichen Brückeneinstieg und der nördlichen Tragseilverankerung (ca. 22 m²) ein Brückenbetriebsgebäude mit einer Grundfläche von maximal 200 m² sowie einen zur Erschließung notwendigen ca. 5 m breiten Schotterweg ein. Die gesamte bauliche Inanspruchnahme innerhalb des Schutzgebiets beträgt ca. 1.930 m². Die Fläche ist, bis auf die Bauphase, für die Öffentlichkeit zugänglich.

Aufgrund des reinen Flächenverbrauchs kann ausgeschlossen werden, dass großflächige Bereiche des Landschaftsschutzgebiets den Festsetzungen entzogen werden.

Die Wirkungen der Hängebrücke gehen jedoch über den reinen Flächenverbrauch hinaus, da die Anlage aufgrund ihrer exponierten Lage auch von weiter entfernten Orten eingesehen werden kann.

Das Maß der Einsehbarkeit des geplanten Brückenbauwerks und die Auswirkungen auf das LSG „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ werden im nächsten Kapitel erläutert.

5.3 Beeinträchtigung der Funktionen des Schutzgebietes nach LSG-Verordnung

Schutzzwecke

Das Landschaftsschutzgebiet Nr. 3.25.002 „Neckar mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ wird unter der Sammelverordnung von 1953 geführt. Diese Verordnung wird mit der Nr. 3.25.001 „Hänge mit Wald und Hecken im Neckartal und Mückenbachtal“ bezeichnet. Die Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen und von Landschaftsausschnitten gegen Verunstaltung vom 10.02.1953 legt folgendes fest:

Aufgrund der §§ 5 und 19 des Reichsnaturschutzgesetzes vom 26.06.1935 (RGBl. I S.821), sowie des § 13 der Durchführungsverordnung vom 31.10.1935 (RGBl. I S. 1275), wird mit Ermächtigung der oberen Naturschutzbehörde für den Bereich des Landkreises Rottweil folgendes verordnet:

§ 1

Die in der Landschaftsschutzkarte bei der unteren Naturschutzbehörde in Rottweil eingetragenen Landschaftsbestandteile im Bereich der Gemeinden Rottweil, Aichhalden, Bettendorf, Bochingen, Böhringen, Bösingen, Deißlingen, Dietingen, Dunningen, Epfendorf, Feckenhausen, Fluorn, Göllsdorf, Gößlingen, Harthausen, Hausen, Herrenzimmern, Hochmössingen, Horgen, Irslingen, Lauterbach, Mariazell, Neukirch, Oberndorf, Rötenberg, Schörzingen, Schramberg, Schwenningen, Villingendorf, Waldmössingen, Winzeln, Zepfenhan, werden mit dem Tage der Bekanntgabe dieser Verordnung dem Schutze des Naturschutzgesetzes unterstellt.

§ 2

Es ist verboten, die in der Landschaftsschutzkarte eingetragenen Landschaftsbestandteile zu verändern, zu beschädigen oder zu beseitigen. Es ist ferner verboten, auf den in der Landschaftsschutzkarte durch besondere Umrahmung kenntlich gemachten Flächen Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Hierunter fällt die Anlage von Bauwerken aller Art, Verkaufsbuden, Zelt- und Lagerplätzen, Müll- und Schuttplätzen, sowie das Anbringen von Reklametafeln und dergleichen. Unberücksichtigt bleibt die wirtschaftliche Nutzung, sofern sie dem Zweck dieser Verordnung nicht widerspricht.

§ 3

Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung können im Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde von der unteren Naturschutzbehörde in besonderen Fällen zugelassen werden.

§ 4

Wer den Bestimmungen dieser Verordnung zuwiderhandelt, wird nach den §§ 21 und 22 des Reichsnaturschutzgesetzes vom 26.06.1935 und § 16 der Verordnung hierzu vom 31.10.1935 bestraft, soweit nicht schärfere Strafbestimmungen anzuwenden sind.

§ 5

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft. Rottweil, den 1. Februar 1953, untere Naturschutzbehörde, Landratsamt.

Auswirkungen auf das Landschaftsbild des LSG, dessen Vielfalt, Eigenart und Schönheit

Die Vorschrift in § 2 der LSG-Verordnung „*Es ist ferner verboten, Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind… das Landschaftsbild zu verunstalten. Hierunter fällt die Anlage von Bauwerken aller Art, Verkaufsbuden, Zelt- und Lagerplätzen, Müll- und Schuttplätzen, sowie das Anbringen von Reklametafeln und dergleichen. Unberücksichtigt bleibt die wirtschaftliche Nutzung, sofern sie dem Zweck dieser Verordnung nicht widerspricht“* bezieht sich auf die Auswirkungen für das Landschaftsbild, auf dessen Vielfalt, Eigenart und Schönheit.

Mögliche Beeinträchtigungen

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen durch anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen.

Durch die Errichtung des Brückenbauwerks werden Flächen in Anspruch genommen und landschaftlich überprägt. Innerhalb des LSG beschränkt sich die direkte Flächeninanspruchnahme durch das Brückenbauwerk auf den unmittelbaren nördlichen Einstiegsbereich und die nördlichen Tragseilverankerungspunkte. Der etwa 60 m hohe, dunkelgraue Stahl-Pylon soll außerhalb des LSG errichtet werden. Eine weitere dauerhafte Flächenbeanspruchung erfolgt durch die Einrichtung eines Brückenbetriebsgebäudes sowie den vorgesehenen Erschließungsweg. Die gesamte bauliche Inanspruchnahme innerhalb des Schutzgebiets beträgt ca. 1.930 m². Neben dem randlichen Eingriff in den Hangwald des Neckartals, wird vor allem eine Ackerfläche mit geringer naturschutzfachlicher Bedeutung überplant, d. h. die prägenden Landschaftselemente des LSG-Bereichs bleiben weitgehend unberührt.

Des Weiteren entstehen, insbesondere durch die Silhouettenwirkung der Brücke, Veränderungen in der Raumstruktur.

Als betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind vor allem Lichtemissionen durch die Beleuchtung der Brücke zu nennen sowie Lärmimmissionen, optische Störreize und Beunruhigung durch den Brückenbetrieb, in erster Linie durch die Anwesenheit der Besucher.

Beschreibung und Bewertung

Die baulichen Anlagen für den Brückenbetrieb beschränkten sich auf ein Mindestmaß. Neben dem Brückenbauwerk selbst ist nur ein Brückenbetriebsgebäude vorgesehen.

Die Fußgänger-Hängebrücke stellt ein neues, technisches Landschaftselement dar. Es steht im Kontrast zur mittelalterlichen Silhouette der Stadt Rottweil, dem tief eingeschnittenen Neckartal mit seinen gewässerbegleitenden Gehölzsäumen und bildet ein Bindeglied zum neuen Wahrzeichen der Stadt Rottweil, dem nordwestlich hoch aufragenden Aufzugs-Testturm der ThyssenKrupp Elevator AG. Infolge der überwiegend filigranen Bauweise des Brückenbauwerks können die Veränderungen in der Raumstruktur durch die Silhouettenwirkung der Brücke auf ein Minimum reduziert werden. Lediglich der dunkelgraue Stahl-Pylon im Bereich des nördlichen Brückeneinstiegs stellt ein weithin sichtbares Landschaftselement dar.

Die Blickbeziehungen in die Landschaft werden durch das Brückenbauwerk verändert. In erster Linie sind dies Blickbeziehungen vom Bockshof (südlicher Einstieg im Stadtgebiet) in Richtung Norden, d. h. in Richtung LSG (siehe Abbildung 18).

Vom Bereich des LSG selbst in Richtung Süden sind derzeit, durch die fehlende Erschließung mit Wegen, kaum Blickbeziehungen in Richtung Neckartal und Innenstadt von Rottweil gegeben. Der Blick reicht in erster Linie bis zur oberen Waldkante des Neckartals (siehe Fotodokumentation, Abbildung 19, Foto rechts). Im Bereich der Hanglagen des Neckars könnte die Brücke zwar gesehen werden, die Hänge sind jedoch bewaldet und wegen ihrer Steilheit nicht mit Wegen durchzogen.

Blickbeziehungen zwischen geplanter Hängebrücke und weiteren Teilbereichen des LSG „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ bestehen nur für die beiden weiter südlich gelegenen LSG-Flächen.

Abbildung 16: Visualisierung des nördlichen Brückeneinstiegs mit Pylon und Brückenbetriebsgebäude, Blick vom LSG in Richtung Neckartal

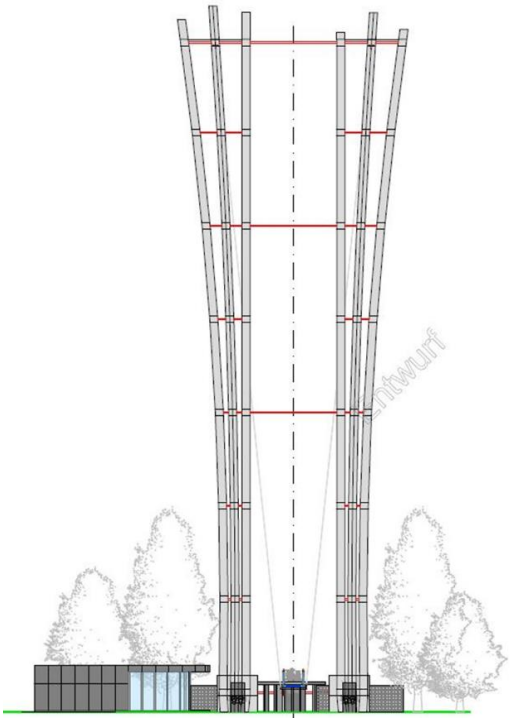


Abbildung 17: Entwurfszeichnung vom nördlichen Brückeneinstieg mit Pylon und Brückenbetriebsgebäude, Blick vom LSG in Richtung Neckartal

Abbildung 18: Visualisierung der Hängebrücke, Blick vom Pulverturm in Richtung LSG

Blick vom nördlich Brückeneinstieg in Richtung Südwesten, im Hintergrund die Innenstadt von Rottweil

Blick vom Ackerschlag innerhalb des LSG in Richtung Neckartal, im Hintergrund die obere Waldkante des Neckartals im Bereich des nördlichen Brückeneinstiegs

Abbildung 19: Fotographische Dokumentation der Blickbeziehung vom LSG in Richtung Süden

Sichtbarkeitsanalyse

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Sichtbarkeitsanalyse für das geplante Brückenbauwerk durchgeführt (siehe Abbildung 20). In Abbildung 20 sind alle Bereiche, von denen aus Teile des Brückenbauwerks gesehen werden können, farblich markiert.

Die Wahrnehmbarkeit und Wirkungsintensität des Brückenbauwerks nehmen mit zunehmender Entfernung ab. Beeinträchtigungen sind vor allem im näheren Planungsumfeld zu erwarten. Diesem Umstand entsprechend, beschränkt sich der Erfassungsbereich der Sichtbarkeitsanalyse auf einen Umkreis von ca. 500 m.

Bereiche mit einer hohen Einsehbarkeit befinden sich vor allem innerhalb des tief eingeschnittenen Neckartals, wobei sich die Sichtbarkeit der Brücke innerhalb des Tals durch die vorhandenen starken Flussbiegungen auf einen etwa 1.200 m langen Talbereich beschränkt. Außerhalb dieses Talabschnitts ist das Brückenbauwerk vor allem von höher gelegenen Bereichen sichtbar. Eine regelmäßig durch die vorgelagerte Vegetation unterbrochene Einsehbarkeit ergibt sich für den unmittelbar an der oberen westlichen Talkante, gegenüber des Brückenbauwerks gelegenen wohnbaulich genutzten Siedlungsbereich der Stadt Rottweil. Die entsprechend der Abbildung 20 ebenfalls als einsehbar dargestellten Bereiche des weiter stadteinwärts gelegenen Siedlungskörpers beschränken sich im Wesentlichen auf hochgelegene Gebäudebereiche (vor allem Dachflächen) und Baumwipfel. Eine Wahrnehmbarkeit im Bereich der tiefer gelegenen Straßenflächen ist nicht gegeben. Eine deutlich schwächere Sichtbeziehung zum Brückenbauwerk liegt für die landwirtschaftlich genutzten Offenlandflächen östlich des Berner Felds, das Berner Feld selbst sowie die östlich bis südöstlich gelegene, rechte Taloberkante des Neckartals vor.

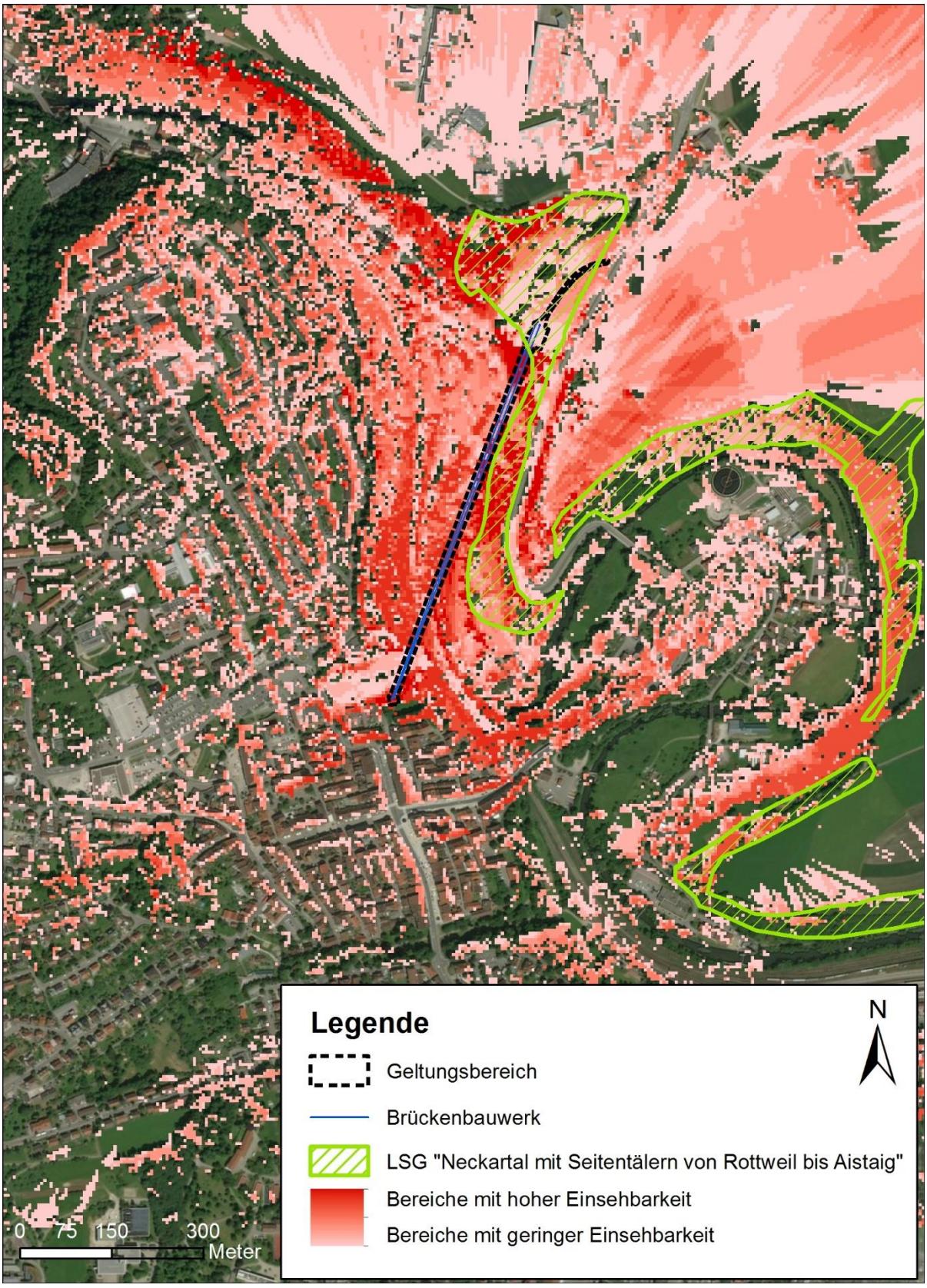


Abbildung 20: Sichtbarkeitsanalyse

Andere Einflüsse

Bereits bestehende Vorbelastungen für das Landschaftsbild sind innerhalb des Überschneidungsbereichs zwischen Bebauungsplan und LSG insbesondere durch akustische und optische Überprägungen infolge des Straßenverkehrs sowie durch die im Berner Feld und im Neckartal vorhandene Industrie- und Gewerbenutzung gegeben. Weitere landschaftliche Beeinträchtigungen im Bereich des betroffenen LSG-Ausschnitts stellen die im Norden, angrenzend an den Geltungsbereich verlaufende Freileitung einschließlich des nordöstlich gelegenen Umspannwerks, die Relikte des ehemaligen Steinbruchbetriebs (z. B. Zaun) und die Mischbebauung des Schafswasen dar. Innerhalb des Plangebiets selbst bestehen zudem im Nahbereich des geplanten Pylons und des nördlichen Brückeneinstieges verschiedene Müllablagerungen, die sich nachteilige auf das Landschaftserleben auswirken.

Im Norden angrenzend verlaufende Freileitung, Blickrichtung Norden, im Hintergrund das Umspannwerk

Im Norden angrenzend verlaufende Freileitung, Blickrichtung Süden

Müllablagerung im Nahbereich des geplanten Pylons

Müllablagerung im Nahbereich des geplanten nördlichen Brückeneinstiegs

Abbildung 21: Fotographische Dokumentation der im betroffenen LSG-Ausschnitt vorhandenen landschaftlichen Vorbelastungen

Maßnahmen der Verminderung

Zur Verminderung der landschaftsbezogenen Beeinträchtigungen ist, neben der vorgesehenen Reduzierung der Planung auf die für das Vorhaben unbedingt erforderlichen Planungselemente, u. a. eine visuelle Abschirmung des nördlichen Einstiegsbereichs durch die Anlage eines Laubwaldriegels vorgesehen, welcher ca. 40 m nordöstlich des geplanten Brückenbetriebsgebäudes im Bereich der derzeitigen Ackerfläche angelegt werden soll (siehe Abbildung 22 und 23). Des Weiteren ist zur Eingriffsminimierung eine Dachbegrünung für das erforderliche Brückenbetriebsgebäude geplant. Mit der Maßnahme soll vor allem eine bessere Einbindung des Brückenbetriebsgebäudes in die Landschaft erzielt werden.

Das vorgesehene Beleuchtungskonzept berücksichtigt ebenfalls die besonderen Gegebenheiten des Standorts:

Die Beleuchtung des Brückenbauwerks, des Brückenbetriebsgebäudes und Weges wird aus Betriebszwecken auf das notwenige Maß beschränkt. Um die anlockende Wirkung auf nachtaktive Insekten zu minimieren, werden die Lichtstärke der einzelnen Leuchten, die bestrahlte Fläche und die Beleuchtungsdauer gering gehalten. Eine Beleuchtung des Brückenbauwerks mit Strahlern erfolgt nicht.

Durch die Minimierung der Beleuchtung wird die Beeinträchtigung bei Nacht deutlich reduziert.

Bemaßung (lila Linien), LSG (grüne Schraffur), Brückenbauwerk (graue Linie), Aufforstungsmaßnahme K2 (grüne Fläche mit Baumsymbolen), Bebauungsplangebiet (rot-gestrichelte Linie)

Abbildung 22: Sichtbeeinträchtigungen im LSG "Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig" durch Brückenpylon, Teil 1 Übersichtsplan

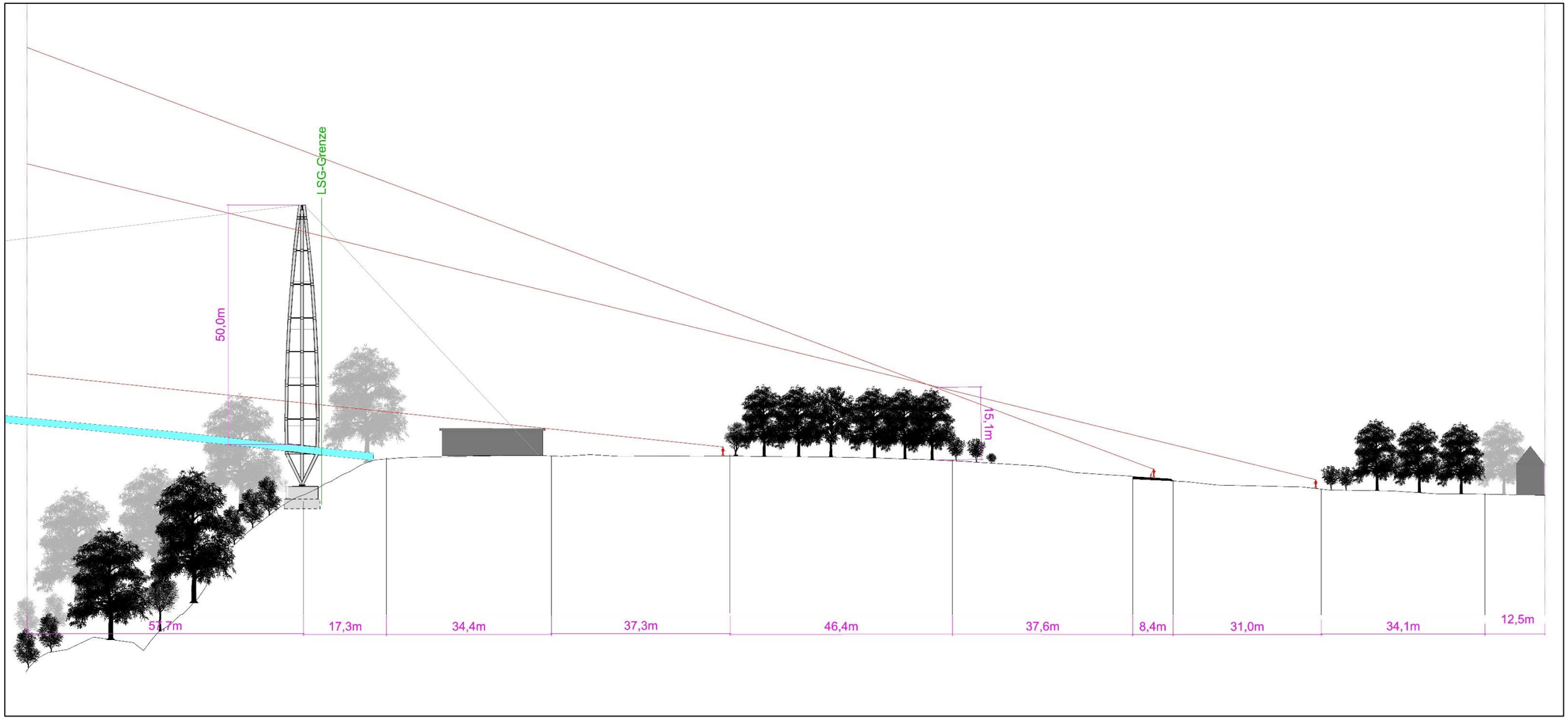


Abbildung 23: Sichtbeeinträchtigungen im LSG "Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig" durch Brückenpylon, Teil 2 Längsschnitt

Positive Aspekte

Die Errichtung der Hängebrücke bewirkt in Bezug auf die Erlebbarkeit des Landschaftsbildes auch positive Aspekte. Die Zugänglichkeit zur Landschaft wird erhöht und damit deren Erlebbarkeit. Bei einer Überquerung des Brückenbauwerks sind neue Einblicke in die Landschaft möglich, die sowohl das tief eingeschnittene Neckartal als auch die historische Rottweiler Innenstadt durch neue Blickbeziehungen erlebbar machen.

Durch die Reduzierung des Vorhabens auf die unbedingt erforderlichen Planungselemente und die landschaftsgerechte Gestaltung des Vorhabensbereichs innerhalb des LSG kann eine Verunstaltung des Landschaftsbilds vermieden werden.

Auswirkungen auf die natürliche Ausstattung des Landschaftsschutzgebiets

Die Vorschrift in § 2 der LSG-Verordnung „*Es ist ferner verboten, Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind… die Natur zu schädigen",* bezieht sich auf die Auswirkungen der natürlichen Ausstattung des Landschaftsschutzgebiets.

Im Rahmen des Bebauungsplans werden im vorgelegten Umweltbericht und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung die Belange des Arten- und Biotopschutzes intensiv untersucht. Neben der Ermittlung des Eingriffes werden die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich für alle Schutzgüter und für den Artenschutz dargestellt.

Vegetation

Bei den vom Vorhaben im Bereich des LSG in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich um ökologisch unterschiedlich hochwertige Bereiche.

Der im Vorhabensbereich vorkommende Hangwald wie auch die nahegelegene natürliche Felsformation im Bereich des nördlichen Brückeneinstiegs besitzen aufgrund ihrer strukturellen Ausstattung eine sehr hohe Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen/Tiere. Der Brennnessel-Bestand und der Acker weisen eine geringe bis mittlere Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auf. Eine Betroffenheit von geschützten Biotopen und von Natura-2000 Gebieten ist durch das Vorhaben innerhalb des LSG nicht gegeben.

Vorbelastungen für die Flora bestehen im Plangebiet durch die ackerbauliche Nutzung (erhöhte Düngergaben, maschinelle Bearbeitung und Nutzung der Fläche) des Flurstücks Nr. 2579. Darüber hinaus ergeben sich vor allem durch den Verkehr der umliegenden Straßen (u. a. Straße „Neckartal" und Balinger Straße), den Bahnverkehr, die industrielle und gewerbliche Nutzung des Berner Felds Immissionen für die Vegetation.

Die vorhabensbedingte Versiegelung und Überbauung sowie die Entfernung der Vegetationsbestände im Bereich des nördlichen Brückeneinstiegs und Widerlagers führen zu einem Verlust oder einer Beeinträchtigung sowohl von hoch- als auch von geringwertigen Vegetationsbeständen.

Die Gewährleistung einer ökologisch sachgerechten Bauabwicklung wird mittels einer ökologischen Baubegleitung sichergestellt.

Ein Ausgleich der beeinträchtigten Waldflächen findet innerhalb der LSG-Fläche statt. Hierfür wird im Nahbereich des Plangebiets, im Bereich des ackerbaulich genutzten Flurstücks Nr.

2579 die Entwicklung eines Waldmeister-Buchenwaldes als Ersatzaufforstung vorgesehen. Die durch das Bauvorhaben dauerhaft in Anspruch genommene Waldfläche wird auf diese Weise unmittelbar angrenzend zum Vorhabensgebiets wiederhergestellt.

Tiere

Parallel zum Umweltbericht wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt.

Nach den Ergebnissen der Untersuchungen zur artenschutzrechtlichen Prüfung kommen im Wirkraum des Vorhabens mehrere artenschutzrechtlich relevante Arten vor. Zu nennen sind hierbei insbesondere die Fledermäuse sowie die europäischen Vogelarten.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets des gesamten B-Plangebiets wurden vier Fledermausarten nachgewiesen.

Für die *Fledermäuse* ist der potenzielle Verlust von Quartierbäumen relevant sowie Störungen durch die Beleuchtung des Brückenbauwerks. Weitere geringfügige Beeinträchtigungen gehen von den sowohl bau- als auch betriebsbedingt auftretenden akustischen und visuellen Störwirkungen aus. Dies trifft in besonderem Maße auf die Waldbereiche und unmittelbar angrenzenden Flächen zu. Als Jagdreviere stellen der ehemalige Steinbruch und die Talsohle des Neckars einen Schwerpunkt dar.

Um eine mögliche Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie eine Tötung von Fledermausindividuen ausschließen zu können, müssen die Fällarbeiten im Winterhalbjahr von Anfang Oktober bis Ende Februar durchgeführt werden. Darüber hinaus soll durch das Anbringen von 10 Fledermauskästen an bestehenden Laubbäumen der nahen Umgebung und die zusätzliche Anlage von zwei artenreichen Blühstreifen einem Verlust von möglichen Tagesquartieren einzelner Fledermausarten entgegengewirkt werden.

Der Eingriff durch den geplanten Bau der Fußgänger-Hängebrücke führt unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der lokalen Populationen der festgestellten Fledermausarten, die für ihre Wochenstuben in der Regel Gebäudequartiere nutzen. Das Brückenbauwerk selbst wird von hoch fliegenden Fledermäusen mit ihrem Echoortungssystem gut erkannt und stellt kein Kollisionsrisiko dar. Die Beleuchtung des Brückenbauwerks sowie des Brückenbetriebsgebäudes und des Weges wird zur Vermeidung von Störungen auf das notwendige Maß beschränkt.

Beeinträchtigungen von *Vögeln* können durch den Verlust von Brutrevieren und Störungen durch optische Störreize aufgrund von Lichtemissionen und sonstiger optischer und akustischer Reize durch den Brückenbetrieb entstehen.

Die Fußgänger-Hängebrücke erreicht durchgehend das Niveau der oberen Hangkante. An diese reicht sie im östlichen Bereich bis auf 50 m heran. Beeinträchtigungen könnten durch die unerwartete Kulisse in der Höhe und vor allem durch die Geräuschkulisse der Besucher entstehen. Ein Meideverhalten durch Greifvögel wäre sehr wahrscheinlich. Allerdings konnten in den Hangwäldern des Untersuchungsgebiets keine wertgebenden Vogelarten, insbesondere keine Greifvögel, als Brutvögel festgestellt werden. Die hier vorkommenden Arten wie Singdrossel, Wacholderdrossel und weitere Zweigbrüter sind Störungen in dieser Entfernung gegenüber toleranter und gewöhnen sich schnell an menschliche Aktivitäten.

Im Bereich der landläufigen Anbindung des Brückenbauwerks an die alte Bundesstraße (Balinger Straße) wurde ein Revier der Goldammer sowie Aktivitäten von Rauchschwalben und Mehlschwalben festgestellt.

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen des § 44 (1) bezüglich der Artengruppe der Vögel sind die Baufeldfreimachung einschließlich der Fällarbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchzuführen. Gleiches trifft auf die Umsetzung der vorgesehenen Aufforstungsmaßnahme (Maßnahme K2 des Umweltberichts) zu. Des Weiteren ist im Nahbereich des Vorhabens, im Bereich des Flurstücks Nr. 2118 die Entwicklung eines extensiven Saumstreifens mit Einzelgebüschen und Strauchgruppen geplant.

Das Kollisionsrisiko für Vögel wird an der Fußgänger-Hängebrücke als insgesamt gering eingestuft. Nach Einschätzung von Herr Dr. Wolfgang Fiedler (Fiedler 2020, Gutachten zur Einschätzung des Kollisionsrisikos für Vögel) ist, bedingt durch die Bauweise der Brücke bestehend aus einer Seitenverkleidung aus 3 mm-Draht und einer Maschenweite von 3 cm x 3 cm, von einer guten Sichtbarkeit für Vögel auszugehen. Sofern die geplanten Maßnahmen zur Kollisionsrisikoreduzierung ordnungsgemäß umgesetzt werden, können erhebliche Beeinträchtigungen der Avifauna durch Kollisionen mit der Hängebrücke ausgeschlossen werden.

Weitere Artengruppen wie Reptilien, Amphibien und Haselmäuse sind im Überschneidungsgebiet zwischen LSG und Bebauungsplan nicht betroffen.

Die Beeinträchtigungen der natürlichen Ausstattung der Fauna und Flora innerhalb des LSG durch das Vorhaben können durch die oben beschriebenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen reduziert, und schließlich durch die Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Auswirkungen auf die ruhige und naturnahe Erholung für die Allgemeinheit

Die Vorschrift in § 2 der LSG-Verordnung *„Es ist ferner verboten, Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind… den Naturgenuss zu beeinträchtigen*“, bezieht sich auf eine ruhige und naturnahe Erholung für den Menschen innerhalb des Gebietes.

Die Beurteilung der Erholungsfunktion erfolgt zwangsläufig unter Berücksichtigung der landschaftlichen Gegebenheiten. Eine ruhige, wenig überformte und der naturräumlichen Eigenart entsprechende Landschaft, stellt hierbei eine elementare Voraussetzung für eine hochwertige, landschaftsbezogene Erholung dar. Neben der landschaftlichen Ausprägung hängt die Attraktivität und Erholungswirksamkeit einer Landschaft vom Angebot an Erholungseinrichtungen ab. Für die Erholungsansprüche der in den umgebenden Ortschaften ansässigen Bewohner sind darüber hinaus die Nähe zum Wohnort sowie die Zugänglichkeit des Gebietes von entscheidender Bedeutung (LFU 2005).

Beim vom Vorhaben betroffenen Gebiet innerhalb des LSG handelt es sich überwiegend um eine Ackerfläche und einen bewaldeten Hangbereich der Neckartaloberkante.

Es verlaufen keine Spazier- oder Wanderwege innerhalb der Fläche, lediglich über einen Trampelpfad kann die Kante zum Neckartal erreicht werden, von wo aus eine Blickbeziehung zum Neckartal und zur Rottweiler Innenstadt besteht. Diese ist jedoch durch den Baumbewuchs am Hang stark eingeschränkt. Erholungseinrichtungen wie Bänke, Grillstellen o. ä. sind ebenfalls nicht vorhanden.

Vorbelastungen für die Erholungsfunktion bestehen vor allem durch die akustische und optische Beeinträchtigung des Straßenverkehrs der östlich verlaufenden L 423 und des Straßen- und Bahnverkehrs im Neckartal sowie die an das LSG im Norden angrenzende Industrie- und Gewerbenutzung des Berner Felds. Die landwirtschaftliche Nutzfläche ohne nutzbare

Wegeverbindung sowie die bestehenden Müllablagerungen stellen Einschränkungen der Erholungsfunktion dar.

Mit der Errichtung der Hängebrücke soll eine fußläufige Verbindung zwischen der historischen Rottweiler Innenstadt und dem im Gewerbe- und Industriegebiet „Berner Feld“ gelegenen neu errichteten Aufzugstestturm der ThyssenKrupp Elevator AG geschaffen. Die Planung sieht somit die Verbindung zweier Sehenswürdigkeiten durch die Schaffung einer weiteren Attraktion vor. Bei der derzeitigen Planung wird entsprechend der Besucherprognose eine Besucherzahl von ca. 120.000 (realistisches Szenario) pro Jahr angenommen. Aufenthalts- und Wartebereiche, die eine größere Besucheransammlung im LSG ermöglichen, sieht die Planung nicht vor. Lediglich im Nahbereich des nördlichen Brückeneinstiegs, d. h. am äußeren Rand des LSG werden sich vermutlich kleinere Besuchergruppen bilden, die eine etwas erhöhte Lärmentwicklung innerhalb des LSG verursachen könnten.

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes entsteht durch die Schaffung von baulichen Elementen. Zu nennen sind hierbei das Brückenbauwerk und das im Einstiegsbereich geplante Brückenbetriebsgebäude.

Eine Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen durch das Hängebrückenbauwerk selbst ist aufgrund des bewaldeten Neckartalhangs, der die Sicht auf das Neckartal weitgehend abschirmt nur eingeschränkt gegeben. Lediglich der weithin sichtbare, etwa 50 m über die obere Talkante hinausragende Brückenpylon kann vom landwirtschaftlich genutzten Offenlandbereich des Flurstücks Nr. 2579 relativ gut eingesehen werden. Die Sicht auf den nördlichen Einstiegsbereich der Brücke wird dagegen überwiegend vom unmittelbar vor dem Brückeneinstieg vorgesehenen Brückenbetriebsgebäude verstellt. Um den landschaftsbezogenen Beeinträchtigungen für das Landschaftserleben und den Naturgenuss entgegenzuwirken, wurde die Planung auf die unbedingt erforderlichen Planungselemente reduziert und eine visuelle Abschirmung des nördlichen Einstiegsbereichs mittels Laubwaldriegel geschaffen. Darüber hinaus soll die vom Brückenbetriebsgebäude ausgehende Eingriffswirkung durch eine Dachbegrünung gemindert werden.

Da das Gebiet aufgrund der fehlenden Erschließung sowie der bestehenden Vorbelastungen bisher nur eine geringe Bedeutung für die Naherholung hatte und sich die Beeinträchtigungen durch Besucher auf den Randbereich des Schutzgebiets konzentrieren, sind die oben beschriebenen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben als nicht erheblich zu werten. Hinzu kommt, dass die wesentlichen landschaftsprägenden Elemente erhalten bleiben.

Als positiver Aspekt in Bezug auf die Naherholung ist zu nennen, dass die Zugänglichkeit zur Landschaft erhöht wird und damit deren Erlebbarkeit. Bei einer Überquerung des Brückenbauwerks sind neue Einblicke in die Landschaft möglich, die sowohl das tief eingeschnittene Neckartal als auch die historische Rottweiler Innenstadt durch neue Blickbeziehungen erlebbar machen.

Ob die Hängebrücke als künstliches, störendes Element oder als Bereicherung der Landschaft empfunden wird, ist vom individuellen Empfinden jedes Einzelnen abhängig. Jedenfalls ist nicht anzunehmen, dass ein für ästhetische Eindrücke offener Betrachter (der sog. gebildete Durchschnittsmensch) den Gegensatz zwischen dem Pylon und dem Landschaftsbild als belastend und die Unlust erregend empfinden würde. Von einer Verunstaltung des Landschaftsbildes ist daher nicht auszugehen.

5.4 Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Der Tourismus stellt für die Stadt Rottweil und darüber hinaus für die gesamte Region einen wesentlichen Wirtschaftszweig dar. Dies geht unmissverständlich aus dem Regionalplan Schwarzwald-Baar-Heuberg (2003) hervor, welcher im Plansatz 2.6 folgenden Grundsatz formuliert:

Städte und Gemeinden mit einer leistungsfähigen touristischen Infrastruktur sollen als Touristische Zentren so weiterentwickelt werden, dass das Erholungs- und Freizeitpotenzial der Region in den Bereichen Kur und Gesundheit, Ferien- und Naherholung sowie Sport und Kultur optimal genutzt werden kann.

U. a. Städten und Gemeinden ist die Stadt Rottweil als vorrangig für diesen Grundsatz angeführt. Rottweil verfügt gemäß dem Regionalplan „bereits heute über eine attraktive, auf Städte- und Erlebnistourismus ausgerichtete Infrastruktur und [ist] deshalb ebenfalls als Touristisches Zentrum ausgewiesen". Der Tourismus soll demnach auch in Rottweil „aus regionalplanerischer Sicht als zentraler Entwicklungsschwerpunkt kontinuierlich weiter ausgebaut werden." Zudem sollen in den im Plansatz aufgeführten Kommunen (inklusive Rottweil) „der weitere Ausbau des für die Region sehr wichtigen Wirtschaftszweiges Tourismus schwerpunktmäßig gefördert, die Bereitstellung der hierfür erforderlichen baulichen Entwicklungsflächen erleichtert und störende Entwicklungen verhindert werden (s. auch PS. 3.2.4)."

Der vorliegende Bebauungsplan trägt diesem regionalplanerischen Ziel Rechnung. Die Stadt Rottweil entfaltete bereits vor der Öffnung des Thyssen-Krupp-Testturms als „älteste Stadt Baden-Württembergs" ein großes touristisches Potential, das sich auch bereits in den vergangenen Jahren in Besucherzahlen niedergeschlagen hat. Die Zahl der Tagesgäste lag laut Kohl & Partner 2016 bei ca. 1,2 Mio / Jahr. Die Zahl der Übernachtungen lag 2015 bei ca. 61.000 bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 1,8 Tagen.

Infolgedessen besteht bereits eine gewachsene touristische Infrastruktur in Rottweil, die auf diese touristische Nutzung wirtschaftlich angewiesen ist. Kohl & Partner sahen in ihrer Studie 2016 hinsichtlich der touristischen Situation vor Öffnung des Thyssen-Testturms eine vorhandene touristische Entwicklung auf „niedrigem Niveau" mit dem Schwerpunkt auf Tagestourismus. Zudem seien touristische Potentiale nicht optimal ausgenutzt. Die verkehrsgünstige Lage an der A8 sowie die Lage im Verhältnis zum touristischen Umfeld wurde positiv gewertet.

Hinsichtlich des Tourismus sind Kommunen einer großen Konkurrenz ausgesetzt. Um dieser zu begegnen sind Innovationen und eine stetige Entwicklung erforderlich. Für die Stadt Rottweil stellt derzeit der Thyssen-Krupp-Testturm eine solche Innovation dar. Entsprechende Besucherzahlen und wirtschaftliche Effekte sind bereits ablesbar (s. Begründung zum Bebauungsplan, Kapitel XIV.3).

Durch die geplante Fußgänger-Hängebrücke werden sich diese positiven Effekte verstärken und damit zur Sicherung und Entwicklung der Stadt Rottweil als touristisches Zentrum beitragen. Durch den Betrieb der Fußgängerhängebrücke wird gemäß iq Projektgesellschaft 2020 ein Einkommenseffekt von ca. 710.722 Euro / Jahr erzielt. Qualitativ sind positive Effekte hinsichtlich der touristischen Struktur (Angebot und Nachfrage, mehr jüngere & internationale Besucher) zu erwarten. Es werden zudem Investitionen in die touristische Infrastruktur (Verkehr, Kongress-, Freizeit- und Übernachtungseinrichtungen) angestoßen. Der Bekanntheitsgrad der Stadt Rottweil wird durch die Realisierung des Vorhabens steigen und die Stadt ihr Profil schärfen. Nicht zuletzt ist ein Projekt von solcher Strahlkraft geeignet, die Region auch überregional touristisch zu vermarkten und den Bekanntheitsgrad zu erhöhen (siehe Kohl & Partner 2016). Auch dies steht im Einklang mit den oben aufgeführten Zielen des Regionalplans.

Hinsichtlich detaillierterer Prognosen zu den von der Hängebrücke ausgehenden wirtschaftlichen Effekten wird auf Kapitel XIV der Bebauungsplanbegründung sowie auf die Besucherprognose (iq Projektgesellschaft 2020) verwiesen.

Mit der Errichtung der längsten Hängebrücke Deutschlands entsteht einerseits nach dem Thyssen-Testturm ein weiteres eigenständiges Wahrzeichen der Stadt Rottweil, welches Touristen aufgrund seiner Länge und der besonderen Sichtverhältnisse anzieht. Darüber hinaus gelangen die Besucher des Testturms mittels der Hängebrücke zukünftig einfacher und vor allem direkt in die historische Innenstadt. Die geplante Brückenverbindung folgt daher einem integrierten und nachhaltigen Besucherkonzept.

Die Fußgängerhängebrücke ist damit auch Teil des ganzheitlichen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts der Stadt Rottweil. Die Besucher sollen einfacher und direkt in die historische Innenstadt gelangen können. Der Parksuchverkehr, einschließlich Fernreisebusse, soll in das Berner Feld gelenkt werden, damit die Parkplatzsituation in der historischen Innenstadt entspannt wird. Das bestehende Angebot im Busverkehr wird kaum dazu beitragen, dass nennenswerte Anteile der Aufzugtestturm-Besucher mit dem ÖPNV anreisen werden. Diejenigen, die das doch tun, werden mehrheitlich von der Seite der Stadt anreisen. Die geplante Fußgänger-Hängebrücke stellt auch für diese die sinnvollste, vernünftige Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Berner Feld dar. Nicht zuletzt erlangt der Aspekt der integrierten Besucherlenkung über die Hängebrücke im Hinblick auf die Landesgartenschau 2028 höheres Gewicht. Aus Sicht der Stadtverwaltung stellt sie sogar in diesem Zusammenhang einen unverzichtbaren Bestandteil des Besucherlenkungskonzepts für die Landesgartenschau dar.

Aus der Verkehrsverlagerung resultiert eine Immissionsreduzierung und damit eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im innerstädtischen Bereich.

Durch das prognostizierte Besucheraufkommen von ca. 120.000 Besuchern pro Jahr entstehen Impulse für die lokale Wirtschaft und eine weitere Belebung der historischen Innenstadt (s. Begründung zum Bebauungsplan, Kapitel XIV.3).

Das öffentliche Interesse wird nicht zuletzt durch den am 19.03.2017 durchgeführten Bürgerentscheid untermauert. Der am 19.10.2016 vom Gemeinderat der Stadt beschlossene Bürgerentscheid wurde im Vorfeld sorgfältig von der Stadt Rottweil vorbereitet. Um die Bürger der Stadt umfassend über das Planungsvorhaben und die anstehende Abstimmung zu informieren, wurde eine 24-seitige Informationsbroschüre zum geplanten Bau der Hängebrücke erstellt (Stadt Rottweil 2017), in der das Vorhaben und die damit verbundenen Chancen und Risiken für die Stadt vorgestellt wurden. Zur weiteren Information der Einwohnerschaft wurde vom Gemeinderat 10 Tage vor dem Abstimmungstermin eine Einwohnerversammlung einberaumt (Protokoll der Einwohnerversammlung vom 09.03.2017).

Die Durchführung des Bürgerentscheids erfolgte am 19.03.2017 zu folgender Fragestellung: „Soll die Stadt Rottweil die Voraussetzungen dafür schaffen, dass ein privater Investor eine Hängebrücke zwischen dem Berner Feld und der historischen Kernstadt errichten kann?“.

Das Ergebnis des Bürgerentscheids fiel eindeutig aus. Über 70% der Wähler stimmten für die Realisierung des Vorhabens. Dieses klare Votum und die Wahlbeteiligung von 48% untermauern das bestehende öffentliche Interesse.

5.5 Erforderlichkeit des Planungsvorhabens

Das öffentliche Interesse wird u. a. begründet mit dem am 19.03.2017 erfolgten Bürgerentscheid. Dessen konkrete Fragestellung „Soll die Stadt Rottweil die Voraussetzungen dafür schaffen, dass ein privater Investor eine Hängebrücke zwischen dem Berner Feld und der

historischen Kernstadt errichten kann?“ schränkt die Verwirklichung der öffentlichen Interessen auf den Bau einer Fußgänger-Hängebrücke ein. Der Bürgerentscheid hat die Wirkung eines Gemeinderatsbeschlusses. Darüber hinaus bietet die Fußgänger-Hängebrücke die Möglichkeit eine direkte Verkehrsanbindung des Ende 2017 eröffneten Thyssen-Krupp-Testturms an die Rottweiler Innenstadt zu schaffen. Hierdurch kann die angespannte Verkehrssituation in der historischen Innenstadt entlastet und die Immissionsbelastung gemindert werden. Schließlich entstehen neue Impulse für Tourismus und Wirtschaft.

Im Rahmen der Alternativenprüfung (siehe Kapitel 3) wurden unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Belange alle möglichen Brückenvarianten ermittelt. Den ökologischen und naturschutzrechtlichen Belangen wurde hierbei eine besondere Gewichtung zuerkannt (siehe Kap. 3.3). Da sich das LSG „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ großflächig über den östlichen Hangbereich des Neckartals erstreckt, konnte keine zumutbare Planungsalternative ohne Eingriff in das Schutzgebiet gefunden werden, deren Brücken- und Fußwegverlauf eine gute Anbindung an das Berner Feld versprach.

6. Zusammenfassung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Fußgänger-Hängebrücke Berner Feld - Historische Innenstadt“ schafft die Stadt Rottweil die Voraussetzungen für den Bau einer Fußgänger-Hängebrücke, die das tief eingeschnittene Neckartal zwischen dem Gewerbe- und Industriegebiet „Berner Feld“ und der historischen Kernstadt quert. Das im Rahmen eines am 19.03.2017 durchgeführten Bürgerentscheids beschlossene Vorhaben soll durch einen privaten Investor durchgeführt werden.

Der nördliche Teil des Plangebiets befindet sich innerhalb des LSG „Neckartal mit Seitentälern von Rottweil bis Aistaig“ (Schutzgebiets-Nr. 3.25.002). Aufgrund dieses Tatbestands ist es erforderlich, einen Antrag auf Befreiung nach § 67 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz zu stellen.

Das etwa 1,1 ha große Vorhabensgebiet befindet sich im Norden der Stadt Rottweil und erstreckt sich zwischen der historischen Kernstadt und dem Gewerbe- und Industriegebiet „Berner Feld“, quer über das Neckartal. Die aktuelle Planung sieht den Bau einer ca. 600 m langen Fußgänger-Hängebrücke vor. Das Brückenbauwerk soll von der Parkanlage des Bockshofs in nordöstlicher Richtung, diagonal über das tief eingeschnittene Neckartal zu einem Felskopf der östlichen Talseite führen. Zur Stabilisierung des Hängebrückenbauwerks ist im Bereich des nördlichen Brückeneinstiegs die Errichtung eines ca. 60 m hohen Stahl-Pylons geplant, der als zentraler Abspannungspunkt der Brückenkonstruktion dienen soll.

In unmittelbarer Nähe zum nördlichen Brückeneinstieg ist eine zur Bebauung freigegebene Fläche vorgesehen, in der die Errichtung eines Brückenbetriebsgebäudes mit sanitären Anlagen umgesetzt werden kann. Darüber hinaus soll der nördliche Zugang zum Brückenbauwerk durch die Anlage eines etwa 5 m breiten Fußgängerweges mit Anbindung an die alte Bundesstraße (Balinger Straße) geschaffen werden.

In das LSG greift das Vorhaben auf einer Fläche von ca. 1.930 m² ein. Es handelt sich um einen Fußweg, ein Brückenbetriebsgebäude sowie den nördlichen Eingangsbereich zum Brückenbauwerk. Der etwa 60 m hohe Stahl-Pylon soll außerhalb des LSG errichtet werden.

Zur Übersicht wurden die räumliche Lage und die Größe des Vorhabens sowie die Bauausführung im Antrag dargestellt. Anschließend wurden alle Kriterien beschrieben, die für eine Prüfung erforderlich sind, entsprechend der vom Ministerium dargelegten Vorgehensweise für die Prüfung der Zulässigkeit einer Befreiung von den Vorschriften der

Landschaftsschutzgebietsverordnung in Bezug auf Anträge zur Befreiung für Windenergieanlagen. Die Kriterien umfassten das Vorliegen eines atypischen Einzelfalls, den Umfang der Beeinträchtigung, die Funktionen des Schutzgebietes sowie die Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

Bei dem geplanten Vorhaben liegt ein atypischer singulärer Einzelfall vor. Die Planung einer Hängebrücke ist ein regional einmaliges Vorhaben. Bei der Ausweisung des Landschaftsschutzgebiets konnte eine solche Planung nicht vorhergesehen und in der Verordnung berücksichtigt werden. Ein großes Gemeininteresse ist vorhanden, wie u. a. aus dem Bürgerentscheid mit einer Zustimmung von über 70 % für das Vorhaben hervorgeht. Die betroffene Fläche befindet sich im Süden des 1.598 ha großen LSG. Der Umfang der Beeinträchtigung beschränkt sich auf einen Anteil von 0,012 % des LSG.

Die Schutzzwecke der LSG-Verordnung sind im Wesentlichen: das Landschaftsbild, dessen Vielfalt, Eigenart und Schönheit, der Naturgenuss, d. h. die ruhige und naturnahe Erholung für die Allgemeinheit und die natürliche Ausstattung des Gebiets.

Beeinträchtigungen entstehen durch anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen. Innerhalb des LSG beschränkt sich die direkte Flächeninanspruchnahme durch das Brückenbauwerk auf den unmittelbaren nördlichen Einstiegsbereich und die nördlichen Tragseilverankerungspunkte. Eine weitere dauerhafte Flächenbeanspruchung erfolgt durch die Einrichtung eines Brückenbetriebsgebäudes sowie den vorgesehenen Erschließungsweg. Des Weiteren entstehen insbesondere durch die Silhouettenwirkung der Brücke Veränderungen in der Raumstruktur. Als betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind vor allem Lichtemissionen durch die Beleuchtung der Brücke zu nennen sowie Lärmimmissionen, optische Störreize und Beunruhigung durch den Brückenbetrieb, in erster Linie durch die Anwesenheit der Besucher.

Durch die geplante Gestaltung und die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung werden die Auswirkungen des Vorhabens auf ein Minimum reduziert. Die baulichen Anlagen für den Brückenbetrieb beschränkten sich auf ein Mindestmaß. Neben dem Brückenbauwerk selbst ist nur ein Brückenbetriebsgebäude vorgesehen. Darüber hinaus soll der nördliche Einstiegsbereichs der Brücke durch die Anlage eines Laubwaldriegels visuell abgeschirmt und das Brückenbetriebsgebäude mit einer Dachbegrünung eingegrünt werden. Auch das Beleuchtungskonzept berücksichtigt die besonderen Gegebenheiten des Standorts.

Bei den vom Vorhaben im Bereich des LSG in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich um ökologisch unterschiedlich hochwertige Bereiche. Eine Betroffenheit von geschützten Biotopen und von Natura-2000 Gebieten ist durch das Vorhaben innerhalb des LSG nicht gegeben. Ein Ausgleich der beeinträchtigten Waldflächen findet innerhalb der LSG-Fläche statt. Hierfür wird im Nahbereich des Plangebiets, im Bereich des ackerbaulich genutzten Flurstücks Nr. 2579 die Entwicklung eines Waldmeister-Buchenwaldes als Ersatzaufforstung vorgesehen.

Nach den Ergebnissen der Untersuchungen zur artenschutzrechtlichen Prüfung sind insbesondere die Fledermäuse sowie die europäischen Vogelarten für das Gebiet von Bedeutung. Weitere Artengruppen wie Reptilien, Amphibien und Haselmäuse sind im Überschneidungsgebiet zwischen LSG und Bebauungsplan nicht betroffen. Durch Bauzeitenbeschränkungen, die Einrichtung von Ersatzquartieren in Form von Fledermauskästen, die Anlage von zwei artenreichen Blühstreifen und die Entwicklung eines extensiven Saumstreifens mit Einzelgebüschen und Strauchgruppen können potenzielle Verluste von Quartierbäumen und Beeinträchtigungen von Vogelbruten ausgeschlossen werden.

In Bezug auf die Naherholung hat das betroffene Gebiet aufgrund der fehlenden Erschließung und der bestehenden Vorbelastungen bisher nur eine untergeordnete Bedeutung.

Mit der Errichtung der Hängebrücke und der damit einhergehenden fußläufigen Verbindung zwischen der historischen Rottweiler Innenstadt und dem Aufzugsteststurm der ThyssenKrupp Elevator AG sieht die Planung die verkehrstechnische Verknüpfung zweier Sehenswürdigkeiten durch die Schaffung einer weiteren Attraktion vor. Bei der derzeitigen Planung wird entsprechend der Besucherprognose eine Besucherzahl von ca. 120.000 (realistisches Szenario) pro Jahr angenommen. Aufenthalts- und Wartebereiche, die eine größere Besucheransammlung im LSG ermöglichen, sind nicht geplant. Lediglich im Nahbereich des nördlichen Brückeneinstiegs, d. h. am äußeren Rand des LSG werden sich vermutlich kleinere Besuchergruppen bilden, die eine etwas erhöhte Lärmentwicklung innerhalb des LSG verursachen könnten.

Da das Gebiet aufgrund der fehlenden Erschließung bisher nur eine geringe Bedeutung für die Naherholung hatte und sich die Beeinträchtigungen durch Besucher auf den Randbereich des Schutzgebiets konzentrieren, sind die Beeinträchtigungen für die Erholungsfunktion durch das Vorhaben als nicht erheblich zu werten. Hinzu kommt, dass die wesentlichen landschaftsprägenden Elemente erhalten bleiben.

Die Errichtung der Hängebrücke bewirkt in Bezug auf die Erlebbarkeit der Landschaft zudem vor allem positive Aspekte. Die Zugänglichkeit der Landschaft wird erhöht und damit deren Erlebbarkeit. Bei einer Überquerung der Hängebrücke sind neue Einblicke in die Landschaft möglich, die sowohl das tief eingeschnittene Neckartal als auch die historische Rottweiler Innenstadt durch neue Blickbeziehungen erlebbar machen.

Das öffentliche Interesse am Vorhaben stützt sich vor allem auf den Tourismus, der für die Stadt Rottweil und die gesamte Region einen wesentlichen Wirtschaftszweig darstellt. Die Förderung des Tourismus entspricht zudem der raumordnerischen Zielsetzung des Regionalplans. Dieser weist die Stadt Rottweil mit ihrer attraktiven, auf Städte- und Erlebnistourismus ausgerichteten Infrastruktur als vorrangiges touristisches Zentrum aus. Der Tourismus soll demnach auch in Rottweil „aus regionalplanerischer Sicht als zentraler Entwicklungsschwerpunkt kontinuierlich weiter ausgebaut werden." Der vorliegende Bebauungsplan trägt diesem regionalplanerischen Ziel Rechnung. Mit der Errichtung der längsten Hängebrücke Deutschlands entsteht ein weiteres eigenständiges Wahrzeichen der Stadt. Neben den positiven wirtschaftlichen Effekten, wird die geplante Fußgänger-Hängebrücke vor allem das touristische Profil der Stadt schärfen und deren Bekanntheitsgrad steigern. Damit trägt sie aktiv zur Sicherung und Entwicklung der Stadt Rottweil als touristisches Zentrum bei.

Das öffentliche Interesse wird letztendlich auch durch den am 19.03.2017 durchgeführten Bürgerentscheid untermauert. Über 70% der Wähler haben für die Realisierung des Vorhabens gestimmt.

7. Quellenverzeichnis

Literatur

BNatSchG: Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29.Juli 2009.

dwif 2016: Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Stadt Rottweil.

FFH-Richtlinie: RICHTLINIE 92/43/EWG DES RATES vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen.

Fiedler, W. 2017: Abschätzung des Kollisionsrisikos für Vögel an der geplanten Hängebrücke Rottweil, Radolfzell.

Gesetz über die Ladenöffnung in Baden-Württemberg (LadÖG) vom 14. Februar 2007.

iq-Projektgesellschaft 2017: Besucherpotenzialabschätzung und Besucherprognose für eine Hängebrücke als touristische Attraktion in der Stadt Rottweil - München.

iq Projektgesellschaft 2020: Abschätzung potenzieller ökonomischer Effekte ausgelöst durch Besucher einer Hängebrücke als touristische Attraktion in der Stadt Rottweil als Ergänzung zur Besucherpotenzialabschätzung und Besucherprognose für eine Hängebrücke als touristische Attraktion in der Stadt Rottweil - München.

Ingenieur Gesellschaft Verkehr 2018: Verkehrliche Untersuchungen zur Hängebrücke Neckar-Linie Rottweil als Grundlage für das Bebauungsplanverfahren. – Stuttgart.

Kohl & Partner 2016: Touristische Perspektiven Thyssen-Krupp Testturm & Hängebrücke.

Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (LfU) 2005: Empfehlungen für die Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft in der Bauleitplanung sowie Ermittlung von Art und Umfang von Kompensationsmaßnahmen sowie deren Umsetzung. – Eigenverlag LfU, Karlsruhe.

Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz 2013: Befreiung für Windenergieanlagen in Landschaftsschutzgebieten. – Online-Veröffentlichung: https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/5_Energie/Erneuerbare_Energien/Windenergie/130517_Befreiungen_fuer_WEAen_in_LSGs.pdf

NatSchG Baden-Württemberg: Gesetz zur Neuordnung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 17. Juni 2015.

Protokoll der Einwohnerversammlung vom 09.03.2017 (Vorlage Nr. 062/2017) – Informationsveranstaltung zur Fußgänger-Hängebrücke.– Rottweil.

Schlich, M. 2019: Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Bau der Hängebrücke „Neckar Line“ zwischen der Altstadt Rottweil und dem Gewerbegebiet „Berner Feld“, Backnang.

Stadt Rottweil 2017: Informationsbroschüre zum Bürgerentscheid zur Hängebrücke Rottweil am 19. März 2017. – Rottweil.

Elektronische Quellen

www.schwarzwaelder-bote.de: Schwarzwälder Bote: Rottweil Bürgerentscheid: Bürger sagen Ja zur Hängebrücke. https://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.rottweil-buergerentscheid-buerger-sagen-ja-zur-haengebruecke.a2450123-3844-4be1-ad3b-bc370614d108.html

udo.lubw.baden-wuerttemberg.de: Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg: Daten- und Kartendienst. udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml

Balingen, den

……
Tristan Laubenstein

Rottweil, den

……
Dr. Christian Ruf
Bürgermeister, Stadt Rottweil