

STADT LUDWIGSBURG						U	R	A
Eingang: 13. FEB. 2018								
D I	Rel.							
D II								
D III	Schw.	PR	GO	W1	65	67		



Partner

Anwaltskanzlei Quaas & Partner mbB Postfach 80 10 60 70510 Stuttgart

Stadt Ludwigsburg
 Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
 Teamorganisation und Recht
 Frau Michaela John
 Wilhelmstraße 5
 71638 Ludwigsburg

Fachbereich Stadtplanung und Vermessung (61)					A
Eingang: 13. FEB. 2018					
61.1	61.2	61.3	61.4	61.5	WV
Tgl.Nr.:			Kp.		

Standort Stuttgart
 Rechtsanwalt Prof. Dr. Michael Quaas M.C.L.
 Fachanwalt für Verwaltungsrecht
 Fachanwalt für Medizinrecht
 Richter im Senat für Anwaltssachen beim BGH a.D.

Rechtsanwalt Dr. Jens-M. Kuhlmann
 Fachanwalt für Arbeitsrecht
 Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Alexander Kukk
 Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Rechtsanwalt Dr. Ulrich Trefz
 Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Till Flachsbarth
 Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Moritz Quaas
 Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Rechtsanwältin Nadine Elsäßer LL.M.

Nichtanwältlicher Kooperationspartner:
 Dr. Otmar Dietz

12. Februar 2018 AK/hf vorab per Fax: 07141 / 910 2767

Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften „Heinkelstraße Nord“, Nr. 070/10 in Ludwigsburg-Nord, „Breuningerland“, erneute förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Möhringer Landstraße 5 (Schiller-Haus)
 70563 Stuttgart (Vaihingen)
 Deutschland
 Telefon (0711) 9 01 32-0
 Telefax (0711) 9 01 32-99
 info@quaas-partner.de

Sehr geehrte Frau John,

sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen an, dass wir die

*Gemeinde Tamm, vertr.d.d. Bürgermeister,
 Bernhard, Hauptstr. 100, 71732 Tamm,*

anwältlich vertreten. Namens und im Auftrag unserer Mandantin als Trägerin öffentlicher Belange ebenso wie als Inhaberin eigener Rechte geben wir im Bebauungsplanaufstellungsverfahren folgende

STELLUNGNAHME

ab.

Standort Dortmund

Rechtsanwältin Dr. Heike Thomae
 Fachanwältin für Medizinrecht

Rechtsanwalt Frank Montag

Rechtsanwältin Kristina Schwarz

Rechtsanwältin Dr. Julia Gokel

Märkische Straße 115 (K2 Bürocenter)
 44141 Dortmund
 Deutschland
 Telefon (0231) 22 24 28-30
 Telefax (0231) 22 24 28-31
 info-do@quaas-partner.de

www.quaas-partner.de

A.
Sachverhalt

I.
Bebauungsaufstellungsverfahren „Heinkelstraße Nord“
Nr. 070 /10 in Ludwigsburg/Nord

Die Stadt Ludwigsburg betreibt ein Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften „Heinkelstraße Nord“, Nr. 070/10 in Ludwigsburg/Nord. Das rd. 12,7 ha große Plangebiet liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Gemeindegebiet, im Tammer Feld, verkehrsgünstig westlich der Autobahn A81 und südlich der L1130. In dem maßgeblichen Bereich hat sich der großflächige Einzelhandelsbetrieb „Breuningerland“ auf der Grundlage des Bebauungsplans „Tammer Feld Sondergebiet“ Nr. 070/02 aus dem Jahr 1971 angesiedelt. Der Bebauungsplan weist ein Baufenster mit rd. 73.000 m², GRZ 0,6, GFZ 2,4 aus und ermöglicht eine sechsgeschossige Bebauung bei abweichender Bauweise. Mit dem Breuningerland ist an einem dezentralen und regional planerisch nicht integrierten Standort eine sehr großflächige Einzelhandelsnutzung entstanden, die für die Umgebung, insbesondere für die Gemeinde Tamm, **schon heute erhebliche negative städtebauliche Auswirkungen insbesondere durch Kaufkraftabfluss** hat. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Zu Unrecht konnte sich die Stadt Ludwigsburg bis heute nicht durchringen, die dort zulässigen Einzelhandelsortimente in Erfüllung der Anforderungen aus dem Regionalplan und aus dem Einzelhandelserlass Baden-Württemberg vom 21.02.2001 zu beschränken.

Dem entspricht auch der jetzt wieder vorgelegte Bebauungsplanentwurf, der als Art der baulichen Nutzung als sonstiges Sondergebiet „Einkaufszentrum“ gemäß § 11 BauNVO ausweist und sogar Verkaufsflächenerweiterungen für das Breuningerland vorsieht, ohne dass für den Bestand oder auch nur die Erweiterungsflächen Sortimentsbeschränkungen vorgesehen werden. Im Entwurf des Textteils heißt es nun:

„Zulässig ist ein Einkaufszentrum mit einer maximalen Verkaufsfläche von 42.000 m². Darüber hinaus gelten folgende Obergrenzen:

- Gastronomieflächen: 4.800 m²
- Dienstleistungsflächen: 1.700 m²

Die maximale Anzahl der Stellplätze ist auf 3.100 begrenzt.“

„Verkaufsfläche“ wird in Ziff. A.1.4.1 des Textteils nur ganz allgemein als „Flächen, auf denen die Verkäufe abgewickelt werden“ definiert. Ebenso allgemeine Definitionen finden sich zu „Gastronomiefläche“ und „Dienstleistungsfläche“. **Sortimentsbeschränkungen finden sich gerade nicht.**

In dem Entwurf der **Bebauungsplanbegründung** werden die Belange der Nachbarkommunen, insbesondere der Gemeinde Tamm, auf gerade einmal eineinhalb Seiten auf S. 11 f. „weggewogen“:

„Durch die Sicherung der bestehenden Nutzung, auch in ihren bestehenden Größenverhältnissen (Verkauf, Dienstleistung, Gastronomie) sind für die Nachbarkommunen keine negativen Entwicklungen für den Einzelhandel, die zentralörtlichen Versorgungskerne und die verbrauchsnahe Versorgung zu erwarten. Dies wird durch die Begrenzung der Verkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungsflächen auf den aktuellen Bestand sichergestellt, wodurch eine Erhöhung der regionalen Ausstrahlung des Breuningerlands im Wesentlichen verhindert wird und grundlegende Änderungen in der Ausrichtung und im Charakter des Einkaufszentrums ausgeschlossen werden.

Auf sortimentsbezogene Festsetzungen sowohl im Hinblick auf die Differenzierung zentren- und nicht zentrenrelevanter Sortimente als auch im Hinblick auf eine Begrenzung der Verkaufsfläche einzelner Sortimente wie vom Verband Region Stuttgart und den Nachbarkommunen gefordert wird verzichtet, da sich hieraus eine Einschränkung der durch eine bestandskräftige Baugenehmigung gesicherten Nutzung und der durch den bestehenden Bebauungsplan „Tammer Feld Sondergebiet“ Nr. 070/02 zusätzlich möglichen Nutzung ergibt. Es wird davon ausgegangen, dass eine Erhöhung der zentrenrelevanten Anteile auf maximal 42.000 m² keine zusätzlichen negativen Auswirkungen entfaltet und somit keine gesteigerte Beeinträchtigung des Einzelhandelsstandorts Innenstadt Ludwigsburg und der Nachbarkommunen mit sich bringt. Die aktuell erfolgreiche Sortimentsverteilung im Breuningerland ist Ergebnis intensiver Marktanalysen und stellt ein Charaktermerkmal des Einkaufszentrums dar, das sich über Jahre bewährt hat, weshalb eine Verschiebung der Sortimentsanteile marktuntypisch und erfahrungsgemäß nicht im Interesse des Betreibers wäre.

Ähnlich verhält es sich mit der Größe des Baufensters, dessen Verkleinerung im Sinne einer Anpassung an den Bestand im Rahmen der Anhörung angeregt wurde. Auch hieraus würde eine Einschränkung der durch eine bestandskräftige

Baugenehmigung gesicherten Nutzung und der durch den bestehenden Bebauungsplan „Tammer Feld Sondergebiet“ Nr. 070/02 zusätzlich möglichen Nutzung resultieren. Eine Zunahme der negativen Auswirkungen des Einkaufszentrums für die Nachbarkommunen und den Einzelhandelsstandort Innenstadt Ludwigsburg wird bei einer Festschreibung der bestehenden Flächenanteile auch bei veränderter Ausnutzung des Baufensters nicht erwartet. So wird das Baufenster in seiner bisherigen Größe beibehalten und lediglich im Osten an eine im Jahr 2000 erteilte Befreiung angepasst. Innerhalb dieses neu zugeschnittenen Baufensters ergeben sich in Verbindung mit den anderen Festsetzungen des Bebauungsplans ausschließlich Nutzungen, die keine absehbaren zusätzlichen negativen Auswirkungen entfalten und somit keine gesteigerte Beeinträchtigung der Nachbarkommunen und des Einzelhandelsstandorts Innenstadt Ludwigsburg auslösen.

Auf die von den Nachbarkommunen angeregte Gliederung der einzelnen im Planungsgebiet vorhandenen Nutzungen wird verzichtet, da die Festsetzung „Sondergebiet Einkaufszentrum“ alle vorhandenen Nutzungen abdeckt. Eine räumliche Verschiebung dieser Nutzungen innerhalb des Baufensters ohne Überschreitung der festgesetzten maximalen Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gastronomieflächen lässt keine veränderte regionale Ausstrahlung des Einkaufszentrums erwarten, also auch keine negativen Entwicklungen auf den Einzelhandel, die zentralörtlichen Versorgungskerne und die verbrauchsnahe Versorgung der Ludwigsburger Innenstadt und der Nachbarkommunen.“

II.

Befürchtete Auswirkungen auf die Gemeinde Tamm

Das Versäumnis einer Beschränkung von zulässigen Einzelhandelssortimenten im Rahmen der Sondergebietsfestsetzung des § 11 BauNVO führt zu Beeinträchtigungen der Einzelhandelsstruktur der Gemeinde Tamm. Der Bebauungsplan wäre, würde er entsprechend des Entwurfs in Kraft gesetzt, aufgrund eines das Grundgerüst der Abwägung erschütternden Fehlers im Abwägungsvorgang ebenso wie im Abwägungsergebnis fehlerhaft und unwirksam.

1. Im Regionalplan des Verbands Region Stuttgart gemäß Satzungsbeschluss vom 22.07.2009 ist Tamm als „**Gemeinde mit verstärkter Siedlungstätigkeit**“ gemäß **Plansatz 2.4.1.4** ausgewiesen. Die Ausweisung sieht zudem den Bereich „westlich Hohenstange“ als Schwerpunkt des Wohnungsbaus in Tamm.

Hieraus lässt sich ableiten, dass zur Sicherung der regionalplanerisch zugewiesenen Siedlungsfunktion auch ein gewisser Einzelhandel gehört, der zu schützen ist.

2. Die Gemeinde Tamm bemüht sich ununterbrochen um die Sicherstellung eines innenstadtverträglichen Einzelhandels – jüngst etwa mit dem viel beachteten **Projekt der „Neuen Mitte“** – und um dessen Steuerung, was nun durch die Fremdeinwirkung durch das Bebauungsplanvorhaben der Stadt Ludwigsburg gefährdet wird.

Würde nun dagegen der **Bebauungsplanentwurf** unverändert in Kraft treten, würde nicht nur der heute schon vorhandene, **städtebaulich unverträgliche Bestand des Breuningerlandes gesichert** und perpetuiert, sondern darüber hinaus ein Anspruch auf **Erweiterungsflächen** entstehen, auf dem **wiederum keine Sortimentsbeschränkungen** gelten. Dadurch würden die eigenen städtebaulichen Bemühungen der Gemeinde Tamm um eine zentrenverträgliche Einzelhandelsentwicklung durchkreuzt: Sie wären schlicht nicht mehr sinnvoll, wenn in geringer räumlicher und verkehrsgünstig zu überwindender Entfernung in dezentraler Lage und damit die schutzwürdigen zentralen Einkaufslagen der Gemeinde Tamm gefährdendes, riesiges Einzelhandelssortiment ohne Beschränkungen nicht nur zulässig bleibt, sondern in der Gesamtfläche auch noch **erweitert werden darf und damit seine Kaufkraftbindungswirkung sogar noch intensiviert**. Die Beschränkung der Verkaufsfläche auf den heutigen Stand hilft dafür nichts. Das Bebauungsplanvorhaben der Stadt Ludwigsburg ist damit gegenüber der Gemeinde Tamm **grob rücksichtslos, abwägungsfehlerhaft und rechtswidrig**. Ein so in Kraft gesetzter Bebauungsplan wäre unwirksam. Die Ausführung in der Begründung des Bebauungsplanentwurfs, es seien angeblich „für die Nachbarkommunen keine negativen Entwicklungen für den Einzelhandel, die zentral örtlichen Versorgungskerne und die verbrauchsnahe Versorgung zu erwarten“ (S. 11), hat nicht nur **keine fachliche Grundlage**. Sie ist zudem **inhaltlich schlicht falsch**: Die in der Begründung ebenfalls herausgestellte „Begrenzung der Verkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungsflächen auf den aktuellen Bestand“ reicht nicht aus, da eine Sortimentsbeschränkung sowohl für etwaige Erweiterungsflächen als auch für den Bestand hätte eingeführt werden

müssen, um die Nachbarkommunen zu schützen. Es reicht nicht aus, wie die Begründung auf S. 12 meint, dass „somit keine gesteigerte Beeinträchtigung des Einzelhandelsstandorts Innenstadt Ludwigsburg und der Nachbarkommunen“ erzeugt ist. Vielmehr hätte man **zunächst einmal die bestehenden städtebaulichen Auswirkungen aufgrund der Irrtümer der Vergangenheit bewältigen und abstellen** müssen. Dabei lässt sich nicht vorschnell darauf verweisen, dass die bisherige Sortimentsfreiheit aufgrund der bestandsgeschützten Baugenehmigung auf Dauer weiter wirkt. Dann wäre es nie sinnvoll, in bereits bebauten Bereichen nachträglich Sortimentsbeschränkungen einzuführen. Dass dies sehr wohl der Fall ist, zeigen zahlreiche Regelungsbeispiele in Baden-Württemberg, die nach einer gewissen Restlebensdauer der jeweiligen Gebäude **Anwendung finden, sobald nämlich Umbauten oder Neubauten erforderlich werden**. Städtebau ist langfristige Steuerung der Bodennutzung. Stattdessen perpetuiert die Stadt Ludwigsburg zu Unrecht die heutige Situation in die Zukunft, anstatt diese auf den nackten Bestandsschutz zu reduzieren und so endlich den Schutz vor schädlichen städtebaulichen Auswirkungen sicher zu stellen. Dieses Unterlassen kann die Gemeinde Tamm abwehren.

3. Hinzu kommen die Auswirkungen der planbedingten zunehmenden Verlärmung auf öffentliche Einrichtungen der Gemeinde. Nicht nur die Bürger der Gemeinde Tamm, die an der Hauptstraße wohnen, leiden an der vorhabenbedingten Steigerung des Durchgangsverkehrs von und zum Breuningerland. Dies gilt auch für den Bestand und den Betrieb der Kindertagesstätte Hauptstraße 101 sowie des Rathauses in der Hauptstraße 100. Insbesondere in den Sommermonaten, wenn der Betrieb nur mit geöffneten Fenstern möglich ist, ergeben sich erhebliche Belästigungen, die Bestand und Betrieb der öffentlichen Einrichtungen gefährden können.

B.

Rechtliche Würdigung

Die rechtliche Würdigung des Vorgangs ergibt, dass der Bebauungsplan, würde er unverändert in Kraft gesetzt werden, wegen Verletzung des Abwägungsgebots aus § 1 Abs. 6, Abs. 7 BauGB in der Ausprägung des interkommunalen Rücksichtnahmegebots abwägungsfehlerhaft, rechtswidrig und unwirksam wäre:

1. Rücksichtnahmegebot und interkommunales Abstimmungsgebot

Die Anforderungen des allgemeinen baurechtlichen Rücksichtnahmegebots finden einen Ausdruck in **§ 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO**, wonach bebauungsplangemäß zulässige Vorhaben unzulässig sind, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind.

§ 2 Abs. 2 BauGB bestimmt zudem, dass die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden aufeinander abzustimmen sind und sich Gemeinden dabei auf die ihnen durch Ziele der Raumordnung zugewiesenen Funktionen sowie auf Auswirkungen auf ihre zentralen Versorgungsbereiche berufen können. Für die Frage, wann das Rücksichtnahmegebot verletzt ist, kann Rechtsprechung zum kommunalen Abstimmungsgebot herangezogen werden. Denn aus diesem **interkommunalen Abstimmungsgebot** folgt die Rechtswidrigkeit einer zu großzügigen Ausweisung von zentrenrelevanten Sortimenten oder Randsortimenten in Sondergebieten für großflächigen Einzelhandel an dezentralen, städtebaulich nicht integrierten Standorten mit nachteiligen städtebaulichen Auswirkungen auf die Nachbarkommune wie hier.

Gemeindliche Abwehransprüche gegenüber Bauleitplanungen benachbarter Kommunen können sich aufgrund der den betroffenen Nachbargemeinden zustehenden **Planungshoheit** ergeben. Dies hat zur Folge, dass eine Gemeinde solche Eingriffe in ihre Planungshoheit unter Inanspruchnahme gerichtlichen Rechtsschutzes abwehren können.

Keine Gemeinde braucht hinzunehmen, dass ihre Planungshoheit rechtswidrig durch fremde Planungen beeinträchtigt wird.

BVerwG Urt. v. 14.02.1969 4 C 82/66, DVBl 1969, 362, 363 f.; BVerwG Urt. v. 08.09.1972 4 C 17/71, BVerwGE 40, 323, 329 f.: "Unmittelbar aus dieser Planungshoheit ergeben sich klagefähige Rechte jedenfalls in dem Sinne, dass die Gemeinden Eingriffe in ihre Planungshoheit unter Inanspruchnahme gerichtlichen Rechtsschutzes abwehren können"; BVerwG Urt. v. 15.12.1989 4 C 36/86, BVerwGE 84, 209, 215 f.; VGH München Urt. v. 23.08.1985 11 B 83 A.2163, UPR 1986, 147, ebd.; OVG Nordrhein-Westfalen Beschl. v. 21.08.1986 7 B 2612/84, BRS 46, Nr. 170, S. 391, ebd.;

Zwar folgt **nicht schon aus jeder Berührung der gemeindlichen Planungshoheit** eine Klagebefugnis der betroffenen Gemeinde. Diese besteht nur bei nachhaltiger Störung einer bereits hinreichend konkreten, gegebenenfalls noch nicht verbindlichen gemeindlichen Planung. Maßgeblich ist, welche eigenen Planungen oder beschlossenen Konzepte berührt sind, welchen Inhalt sie haben und in welchem Entwicklungsstadium sie sich befinden.

BVerwG Urt. v. 30.05.1984 4 C 58/81, BVerwGE 69, 256, 261 f.; BVerwG Urt. v. 30.08.1993 7 A 14/93, NVwZ 1994, 371, 372; Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 1998, Rz. 2134.

Nach der Rechtsprechung besteht ein entsprechender Abstimmungsbedarf der Gemeinden aber dann, wenn **unmittelbare Auswirkungen gewichtiger Art bei der Nachbargemeinde** eintreten können.

BVerwG Urt. v. 15.12.1989 – 4 C 36/86 – BVerwGE 84, 209, 217 f.

Anerkannt ist, dass gegen die Anforderungen des interkommunalen Abstimmungsgebots nicht verstoßen wird, wenn bloße Chancen, Hoffnungen und Erwartungen einer benachbarten Gemeinde auf eine bestimmte Entwicklung vermindert oder zerstört werden. Der **VGH Baden-Württemberg** hat die **Abwehrmöglichkeiten einer Nachbargemeinde** gegen Zulassung eines Vorhabens in der Nachbargemeinde **sehr eng** begrenzt. Danach wird keine „eigenständige, unabhängig von den Zulassungsregelungen der §§ 29 ff. BauGB zu prüfende Zulassungsschranke für die Genehmigung von Einzelvorhaben wird von § 2 Abs. 2 Satz 1 BauGB ... aufgestellt“.

VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 13.04.206 – 3 S 337/16 – NVwZ-RR 2016, 673 = VBlBW 2016, 430 = BauR 2016, 1132; VGH Baden-Württemberg, Beschl. v.

9.12.2010 - 3 S 2190/10 - VBlBW 2011, 233; VGH Bad.-Württemberg, Beschl. v. 19.11.2007 - 8 S 1820/07 - VBlBW 2008, 145.

„Ein Abwehrrecht einer Nachbargemeinde gegen ein Einzelvorhaben wegen Missachtung des § 2 Abs. 2 BauGB ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts allenfalls dann anzuerkennen, wenn die Standortgemeinde durch einen nicht abgestimmten Bauleitplan oder im Falle des Fehlens eines solchen auf andere zurechenbare Weise dem Bauantragsteller einen Zulassungsanspruch verschafft hat“.

VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 13.04.206 – 3 S 337/16 – NVwZ-RR 2016, 673 = VBlBW 2016, 430 = BauR 2016, 1132 ; BVerwG, Urt. v. 11.2.1993 - 4 C 15.92 - NVwZ 1994, 285; VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 19.11.2007, a.a.O.; OVG Niedersachsen, Beschl. v. 30.11.2005 -1 ME 172/05 - ZfBR 2006, 168.

Nach diesen Maßstäben ist der Bebauungsplanentwurf nicht ausreichend abgestimmt.

Es fehlt die zum Schutz der Umlandgemeinden, insbesondere der Gemeinde Tamm, **erforderliche und an den dort jeweils zentrenrelevanten Sortimenten orientierte Sortimentsbeschränkung** sowohl für den erneut überplanten Altbestand als auch für die Erweiterungsflächen. Ohne diese droht ein das Grundgerüst der Abwägung erschütternder Abwägungsfehler, der zur Rechtswidrigkeit und Unwirksamkeit des Bebauungsplans führen wird.

2. Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen des Bebauungsplanvorhabens

Kern der interkommunalen Abstimmungspflicht ist eine gerechte Abwägung der gegenläufigen Interessen der Nachbargemeinden. Allerdings muss es dabei um **Auswirkungen** gehen, die **einen städtebaulichen Bezug besitzen**. Auswirkungen, welche die städtebauliche Relevanzschwelle nicht überschreiten, sind auszusondern. Die Verhinderung bloßer wettbewerblicher Nachteile für bestimmte Einzelhändler oder Branchen ist ebenso wenig ein Anliegen des – wettbewerbsneutralen – Bauplanungsrechts wie die Verhinderung negativer wirtschaftlicher Auswirkungen auf die Nachbargemeinde. Dies gilt auch für den mit der Verwirklichung eines Vorhabens zwangsläufig verbundenen Abzug von Kaufkraft. Wirtschaftliche Auswirkungen sind jedoch dann zu berücksichtigen, wenn sie in eine **städttebauliche Dimension** umschlagen, etwa wenn durch übermäßige Kaufkraftbindung an einem Standort in der Nachbargemeinde durch Geschäfts-

aufgaben im Wohnbereich die ausreichende **Nahversorgung** der (nicht motorisierten Bevölkerung), insbesondere mit Waren des kurzfristigen bzw. täglichen Bedarfs, **nicht mehr gewährleistet** ist oder die **Innenstadt aufgrund drohender Verödung ihre urbane Funktion nicht mehr erfüllen kann**.

Dies ist hier der Fall. Dies zeigt sich daran, dass zur Beantwortung der Frage, ab wann eine Verletzung des drittschützenden interkommunalen Rücksichtnamegebots vorliegt, verschiedene Kriterien auch **nebeneinander** zur Beantwortung herangezogen werden können:

a. „Zumutbarkeitskriterium“

Inhaltlich ist der interkommunalen Abstimmungspflicht erst genügt, wenn die möglichen Belastungen und Auswirkungen des abzustimmenden Bebauungsplans nicht so schwerwiegend sind, dass sie die **Grenzen des Zumutbaren für die benachbarte Gemeinde** nicht überschreiten.

VGH Mannheim Beschl. v. 21.12.1976 III 415/76, NJW 1977, 1465, 1467; OVG Lüneburg Urt. v. 23.11.1982 6 C 7/79, BauR 1983, 220, ebd.: "Dann ist aber nicht die Planungshoheit der Antragstellerin in einer zur "planerischen Reaktion" ... zwingenden Weise betroffen, weil die Verkehrsströme völlig umgelenkt würde oder weil die ganze örtliche Wirtschaft von Kaufkraftabflüssen bedroht wäre"; ebenso OVG Greifswald Urt. v. 15.04.1999 3 K 36/97, NVwZ 2000, 826, 827; VG Stuttgart Beschl. v. 25.10.2000 – 5 K 3620/00 – Urteilsumdruck S. 8;

Otting, Factory-Outlet-Center und interkommunales Abstimmungsgebot, DVBl 1999, 595, 597; Moench/Sander, Die Planung und Zulassung von Factory-Outlet-Centern, NVwZ 1999, 337, 344; Uechtritz, Rechtsschutz von Nachbargemeinden gegen Einkaufszentren, factory outlets und Großkinos, BauR 1999, 572, 574.

Im vorliegenden Fall ist diese Anforderung erfüllt, weil die Stadt Ludwigsburg als planende Gemeinde die **städtebaulichen Auswirkungen** des Unterbleibens einer Sortimentsbegrenzung auf die Gemeinde Tamm trotz entsprechender Einwendungen

- nicht abschließend untersucht und
- nicht ordnungsgemäß abgewogen, sondern

- die erheblichen städtebaulichen Auswirkungen für Tamm sogar billigend in Kauf genommen

hat. Demgegenüber musste es sich der Stadt Ludwigsburg aufdrängen, diese Auswirkungen durch Sortimentsbeschränkungen zu regulieren.

b. Keine Geltendmachung rein wirtschaftlicher oder wettbewerblicher Nachteile: allein städtebauliche Auswirkungen sind maßgeblich

Darin liegt nicht nur das Geltend machen etwa rein wirtschaftlicher oder wettbewerblicher Nachteile. Städtebauliche Auswirkungen in diesem Sinne liegen z.B. vor, wenn durch übermäßige Kaufkraftbindung an einem Standort und infolgedessen durch Geschäftsaufgaben im Wohnbereich die ausreichende Nachversorgung der (nicht motorisierten) Bevölkerung, insbesondere mit Waren des kurzfristigen bzw. täglichen Bedarfs, in der Nachbarkommune nicht mehr gewährleistet ist oder die Innenstadt auf Grund drohender Verödung ihre urbanen Funktionen nicht mehr erfüllen kann (vgl. § 1 Abs. 5 Nr. 8 BauGB). Der **Kaufkraftabfluss** als solcher kann deshalb nur für die städtebauliche Beurteilung von Bedeutung sein, als ein besonders gravierender Abzug von Kaufkraft **indizielle Bedeutung** für die Annahme unmittelbarer Auswirkungen gewichtiger Art auf die mittelständische Struktur der Wirtschaft und die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche haben und so zum "Umschlagen" von wirtschaftlichen in städtebauliche Auswirkungen führen kann.

Zur Ermittlung dieser städtebaulichen Auswirkungen waren im Bebauungsplanaufstellungsverfahren gutachterliche **Kaufkraftumverteilungsprognosen** zu erstellen, was zu Unrecht unterblieben ist. Feste prozentuale Grenzen können dabei jedoch nicht gezogen werden. Jedenfalls werden solche gravierenden städtebaulichen Auswirkungen dann nicht angenommen, wenn die Umsatzverteilung auf Grund eines Einzelhandelsprojektes **weniger als 10 %**, bezogen auf den branchenspezifischen Umsatzrückgang, beträgt.

OVG Koblenz Beschl. v. 08.01.1999 - 8 B 12650/98 - NVwZ 1999, 435, 436 nicht wesentliche Auswirkungen bei 8 % Umsatzeinbuße; OVG Frankfurt (Oder) Beschl. v. 16.12.1998 - 3 B 116/98 - NVwZ 1999, 434, 435 über 10 % Umsatzeinbuße als wesentliche Auswirkung im Bereich Textil/Bekleidung; OVG Münster Ur. v. 05.09. 1997 - 7 A 2902/93 - BauR 1998, 309, 312, 10 % Umsatzanteil an Schuhen; OVG Bautzen LKV 1995, 84, ebd., 25 % der Kaufkraft in einem Sortimentsbereich;

Otting, Factory outlet center und interkommunales Abstimmungsgebot, DVBl 1999, 595, 597; Uechtritz, Die Gemeinde als Nachbar - Abwehransprüche und Rechtsschutz von Nachbargemeinden gegen Einkaufszentren, Factory-Outlets und Großkinos, BauR 1999, 572, 579; Wagner, Das interkommunale Abstimmungsgebot im Lichte der neueren Rechtsprechung, ZfBR 2000, 21, 22.

Dazu wurde bisher für die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs schlicht nichts untersucht. Der Fehler im Abwägungsvorgang ist damit offensichtlich und hat Einfluss auf das Abwägungsergebnis; auch das Abwägungsergebnis selbst ist fehlerhaft. Ein solcher Bebauungsplan kann keinen Bestand haben.

3. Unterbliebene Untersuchung und Konfliktbewältigung für die planvorhabenbedingten verkehrlichen Auswirkungen auf der Gemarkung der Gemeinde Tamm

Hinzu kommt, dass unter Verstoß gegen das planerische Gebot der Konfliktbewältigung die planbedingten verkehrlichen Auswirkungen auf die Gemarkung der Gemeinde Tamm nicht ausreichend geprüft und abgewogen wurden. Denn die für die verkehrlichen Auswirkungen auf die Gemeinde Tamm maßgeblichen Knotenpunkte wurden im Bebauungsplanaufstellungsverfahren erst gar nicht untersucht.

Die Gemeinde Tamm hat deswegen die Planungsgruppe Kölz gebeten, hierzu eine Stellungnahme abzugeben. Als **Anlage 1** legen wir diese Stellungnahme vom 29.01.2018 vor. Die dortigen Aussagen sind deutlich:

„Es fehlen jedoch jegliche Aussagen darüber, wie sich die bis zum 'Prognosehorizont 2025' im Gutachten definierten zusätzlichen Verkehrsmengen (Kfz/h_{max} Kfz/24h bzw. deren Anteile) im Straßenverkehrsnetz – insbesondere über den 'Hauptanschluss' L 1133 - Ludwigsburger Straße/Porschestraße ins Netz – auf die Richtung in der Nachbarkommune der Stadt Ludwigsburg verteilen“.

„An der vorliegenden Verkehrsuntersuchung vom Januar 2014 fällt signifikant auf, dass eine nähere Betrachtung des auch dort nachgewiesenermaßen wichtigsten Anschlusspunktes (KP 101) L 1133 – Ludwigsburger Straße/Porschestraße (vgl. Plan 04 – Verteilung des Kundenverkehrs Breuningerland

= ca. 36 % der Zufahrten und ca. 59 % der Ausfahrten!) fehlt und dadurch Konsequenzen für die Gemeinde Tamm nicht abzuleiten sind.

Die Planungsgruppe Kölz setzt dies in Bezug zu den eigenen Analysen für die Gemeinde Tamm und zeigt dabei auf, dass die von der Stadt Ludwigsburg bislang getroffenen Aussagen nicht ausreichen. Die weiteren Kritikpunkte bestehen in der fehlenden Erweiterung auf den aktuellen Prognosehorizont 2030, die fehlenden Abgleiche der Öffnungszeiten Montag bis Samstag zwischen Breuningerland und IKEA, die Betrachtung des Kundenaufkommens des Breuningerlands über die Jahre 2010 bzw. 2014 bzw. 2016 „ohne IKEA-spezifische Vergleiche“ und die „fehlende Ableitung, inwieweit sich Besucher/Tag bzw. Kunden/Tag anhand eines nachgewiesenen Besucherrückgangs von 2010 zu 2014 auf den Verkehr im Netzsystem auswirken“. „Somit ist zwar die Verkehrsuntersuchung vom Januar 2017 in sich plausibel, enthält aber keine Aussagen darüber, wie sich das Verkehrsaufkommen bzw. die Spitzenbelastung an einem Dienstag oder Mittwoch von einem Donnerstag (verlängerte Öffnungszeit) unterscheidet. Die Verkehrsuntersuchung enthält auch keine Angaben darüber, in welcher Form die 'Kunden/Besucher' des Breuningerlands bzw. IKEA besuchen, d. h. Alleinfahrer, Fahrgemeinschaften, Busse etc. (Fahrzeugbelegung unbekannt). Somit kann eigentlich nicht ohne entsprechende Untersuchungsergebnisse von einem Besucher-/Kundenaufkommen auf die Anzahl der dadurch generierten Kraftfahrzeuge geschlossen werden.“

Die Defizite sind im Fazit der Planungsgruppe Kölz zusammengefasst:

„Die Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung „Erweiterung Breuningerland Gewerbegebiet Ludwigsburg-Nord“ vom Januar 2017 führt zwar Leistungsfähigkeitsnachweise zu den „internen“ Netzknoten des inneren Straßenverkehrsnetzes aus, lässt aber den nachweislich zentralen Hauptanschlussknoten L 1133 – Ludwigsburger Straße/Porschestraße (Ludwigsburg – KP 101 = Tamm – K 20) völlig unbeantwortet.

Es fehlen dadurch an dieser Stelle sämtliche Aussagen darüber, wie sich Verkehrsströme im Straßenverkehrsnetz aktuell und künftig in das regionale Umfeld verteilen (Prognosehorizont 2030 – verkehrliche Folgenabschätzung) und dadurch die Folgen für die Gemeinde Tamm nicht erkennbar sind.

Es ist nicht bekannt, ob es aus vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen 2010 bzw. 2014 Erkenntnisse zur Fahrzeugbelegung bzw. zur Verflechtung des Kunden-/Besucheraufkommens, Mitarbeiteraufkommens und der Ver- und Entsor-

gungsfahrten (Schwerverkehre) in die umgebende Raumschaft des Bauvorhabens berücksichtigt worden sind – falls diese überhaupt existieren –, z.B. durch aktuelle mündliche Verkehrsbefragung.

Um Erkenntnisse darüber zu erhalten, wie sich die Verkehrszusammensetzung, z. B. im Zuge der Porschestraße, aktuell bzw. künftig darstellt, sind mündliche Verkehrsbefragungen (beide Richtungen) dringend erforderlich, um verkehrliche Bedenken gegen das Bauvorhaben „Erweiterung Breuningerland“ entkräften bzw. auch ausräumen zu können.

Aus derzeitiger Sicht ist von Verkehrszunahmen auszugehen, die mit nicht unerheblichen Auswirkungen über die L 1133 – Ludwigsburger Straße auch in westlicher Richtung abgewickelt werden sollen, d. h. zum Beispiel über Tamm/Asperg/Bissingen/ ...

Dies steht im Widerspruch zu den erklärten städtebaulich-verkehrlichen Oberzielen aus dem Planungsprozess (2011-2015) zur Stadtentwicklungsplanung/Verkehrsentwicklungsplanung der Gemeinde Tamm.“

C.

Ergebnis

Der Bebauungsplanentwurf kann in der derzeitigen Fassung aufgrund eines Fehlers im Abwägungsvorgang und im Abwägungsergebnis zu Lasten der Gemeinde Tamm und ihrer geschützten Rechte aus Art. 28 Abs. 2 GG i.V.m. den Rechten aus dem allgemeinen bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebot und den interkommunalen Abstimmungsgebot nicht in Kraft treten. Stattdessen müssen

- die Einzelhandelssortimente im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs aufgrund einer städtebaulichen Verträglichkeitsuntersuchung für die Umlandgemeinden, zur Vermeidung schädlicher städtebaulicher Auswirkungen insbesondere für die zentralen Einzelhandelslagen der Umlandgemeinden, insbesondere der Gemeinde Tamm, durch Sortimentsbeschränkungen begrenzt
- und die verkehrlichen Auswirkungen auf das Gemeindegebiet von Tamm und ihre schutzwürdigen öffentlichen Einrichtungen, insbesondere entlang der Hauptstraße die Kindertagesstätte Hauptstraße 101 und das Rathaus Hauptstraße 100, untersucht und vermieden werden.

Ohne eine Sortimentsbeschränkung der gesamten ausgewiesenen Einzelhandelsflächen und ohne Festsetzungen zur Vermeidung der verkehrlichen Auswirkungen auf das Gemeindegebiet Tamm wäre ein unverändert in Kraft gesetzter Bebauungsplanentwurf abwägungsfehlerhaft, rechtswidrig und unwirksam.

Die unterbliebenen Ermittlungen zu den schädlichen städtebaulichen und verkehrlichen Auswirkungen sind nachzuholen, die Sortimentsbeschränkungen in die Sondergebietsfestsetzung aufzunehmen. Dies gilt sowohl für den überplanten Bestand als auch für die Erweiterungsfläche für Einzelhandel im Bebauungsplan. Zudem ist die verkehrliche Problematik zu lösen.

Mit freundlichen Grüßen



- Dr. A. Kukk -
Rechtsanwalt

Anlagen: Vollmacht

Anlage 1: Stellungnahme der Planungsgruppe Kölz zur „Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2014“ vom Januar 2017

I:\Vf\2018\18_feb\stadt ludwigsburg stellungnahme gemeinde tamm bplan verfahren heinkelstr nord 8.2..docx

GEMEINDE
TAMM

STELLUNGNAHME ZUR PLANUNGSABSICHT DER E. BREUNINGER GmbH & Co. – GESCHÄFTSBEREICH REAL ESTATE (STUTTGART) ZUR ERWEITERUNG BREUNINGERLAND IM GEWERBEGEBIET LUDWIGSBURG-NORD AUS VERKEHRLICHER SICHT

**1.
AUSGANGSSITUATION**

Zur Stellungnahme liegt in kopierter Form eine mit Datumsvermerk "Januar 2017" versehene "Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2014" für das Breuningerland Ludwigsburg im Gewerbegebiet Ludwigsburg–Nord vor.

Diese Untersuchung und vorangegangene Bearbeitungen (2010 bzw. 2014) wurden durch das Ingenieurbüro BS Ingenieure, Ludwigsburg, durchgeführt.

Die aktuelle Überarbeitung vom Januar 2017 trägt den Titel "Erweiterung Breuningerland Gewerbegebiet Ludwigsburg–Nord Überarbeitung Verkehrsuntersuchung" und wurde durch die E. Breuninger GmbH & Co. Geschäftsbereich Real Estate, Stuttgart, beauftragt.

Zum Bauvorhaben sind vom Juli bzw. November 2017 Presseartikel (STZ, STN) über die Planungsabsicht der E. Breuninger GmbH & Co. und der Stadt Ludwigsburg bekannt.

Die Gemeinde Tamm hat die Planungsgruppe Kölz GmbH aufgefordert, aus der Verkehrsuntersuchung "Erweiterung Breuningerland Gewerbegebiet Ludwigsburg-Nord Überarbeitung Verkehrsuntersuchung vom Januar 2017" des Büros BS Ingenieure, Ludwigsburg, Anmerkungen zu formulieren, die ggf. in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren Verwendung finden können.

Aus dem überarbeiteten Verkehrsgutachten vom Januar 2017 lassen sich folgende verkehrlich relevante Aspekte entnehmen:

- Verkehrsanalysen 2016 (Do. 21.07.2016, 14.00–20.00 Uhr und Sa. 23.07.2016, 10.00–18.00 Uhr) an folgenden Querschnitten bzw. Knotenpunkten: Q 01, KP 92, KP 92.1, KP 95, KP 96.1, KP 96.2, KP 97, KP 99, KP 100 (siehe Plan 5731-01).
- Im Saldo entsteht eine bauliche Erweiterung von 750 Stellplätzen (Bereich Parkdeck West) mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 500 Kundenzufahrten und ca. 500 Kundenausfahrten in der Spitzenstunde eines Samstags (Bemessungstag).

- Aus diesen saldierten 750 zusätzlichen Stellplätzen ergibt sich "insgesamt" eine projektbezogene Verkehrsprognose (Bemessungstag 2025) in Höhe von ca. 4.895 Kundenzu- und -ausfahrten in der Spitzenstunde (H_{MAX}).
- Die Erschließung der neuen Nutzungen des Shopping-Centers (ca. 1.600 m² Verkaufsfläche, ca. 1.500 m² Gastronomieflächen bzw. Supermarkt, ca. 1.100 m² Dienstleistungsflächen Fitness bzw. Entertainment) soll über das bestehende Straßennetz abgewickelt werden.
- Das projektbezogene Verkehrsaufkommen wurde anhand der bestehenden Verkehrsverteilung des Centers in das öffentliche Straßennetz verteilt (siehe Plan 04 dieses Gutachtens in prozentualer Kundenverkehrsverteilung).
- Ergebnis zu Leistungsfähigkeitsüberprüfungen (LF-Reserve / QSV) an ausgewählten Knotenpunkten für Samstag (Bemessungstag 2025) – KP 90, KP 91, KP 92, KP 93, KP 95, KP 96.1, KP 98, KP 99, KP 100, KP 101 – im Prognosehorizont 2025 für Prognose Nullfall (ohne Breuningerland-Erweiterung) und den Planfall (mit Breuningerland-Erweiterung).

2.

STELLUNGNAHME

Die Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung vom Januar 2017 befasst sich ausschließlich mit dem "inneren System" des Gewerbegebietes Ludwigsburg-Nord ("intern") und an dieser Stelle dann lediglich mit Aspekten der Leistungsfähigkeit (LF-Reserve / "LR") und der Einordnung nach Qualitätsstufen (QSV A–F / HBS 2009) der lichtsignalgeregelten Knotenpunkte (Einzelknotenbetrachtung ohne LSA-Koordinierung "Grüne Welle").

Im Gutachten sind daher nur die in der sog. Bemessungsverkehrsstärke (Pkw-E/ H_{MAX}), also unter Berücksichtigung des "Schwerlastverkehrs", erhobenen und abgeleiteten Knotenstrombelastungen dargestellt worden (Verkehrsanalyse 2016 = "Normalwerktag" Donnerstag + Samstag und Prognose 2025 = Samstag).

Es fehlen jedoch jegliche Aussagen darüber, wie sich die bis zum "Prognosehorizont 2025" im Gutachten definierten zusätzlichen Verkehrsmengen (Kfz/ H_{MAX} , Kfz/24h bzw. deren Anteile) im Straßennetz – insbesondere über den "Hauptanschluss" L 1133 – Ludwigsburger Straße / Porschestraße ins Netz – auf die Richtungen der Nachbarkommunen der Stadt Ludwigsburg verteilen (Thema Folgenabschätzung durch geplante Maßnahme).

Hierbei sind neben der im Netz bis zum Erreichen des gewählten Prognosehorizontes 2025 zu erwartenden allgemeinen Verkehrszunahme, insbesondere auch die strukturellen Entwicklungen im interkommunalen Planungsumfeld zu berücksichtigen, z. B. Stadt Bietigheim-Bissingen, Stadt Asperg, Stadt Freiberg am Neckar, Gemeinde Tamm, Entwicklung des Gewerbegebietes Ludwigsburg-Nord (vgl. Untersuchungen 2011 der BS Ingenieure), spezifische Breuningerland-Erweiterung (vgl. Gutachten vom Januar 2017 der BS-Ingenieure), etc. ...

An der vorliegenden Verkehrsuntersuchung vom Januar 2017 fällt signifikant auf, dass eine nähere Betrachtungen des auch dort nachgewiesenermaßen wichtigsten Anschlusspunktes (KP 101) L 1133 – Ludwigsburger Straße / Porschestraße (vgl. Plan 04 – Verteilung des Kundenverkehrs Breuningerland = ca. 36 % der Zufahrten und ca. 59 % der Ausfahrten!) fehlt und dadurch Konsequenzen für die Gemeinde Tamm nicht abzuleiten sind.

Dort selbst ist lediglich im Zuge der L 1133 – Ludwigsburger Straße östlich der Porschestraße bzw. westlich der Frankfurter Straße / Anschlussrampe B 27 eine Querschnittbelastung (Q 01) benannt.

Der Plan zur Prognose 2025 weist für den Bemessungstag "Samstag" dann jedoch als KP 101 diesen Knotenpunkt in der Untersuchung auf (Pkw-E/H_{MAX}).

Hierdurch kann für einen Normalwerktag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) nicht nachgewiesen werden, in wie weit sich dann die Knotenstrombelastung im abendlichen Spitzenintervall vom Samstag ("Sportschau", etc. ...) unterscheidet.

Die Planungsgruppe Kölz hat im Jahr 2011 umfangreiche Verkehrsanalysen als Basis für die Verkehrsentwicklungsplanung / Stadtentwicklungsplanung der Gemeinde Tamm durchgeführt.

Die Analyseergebnisse sind am 25. Juli 2011 in öffentlicher Sitzung des Gemeinderates Tamm vorgestellt worden.

In Zusammenhang mit diesen Analysen 2011 ist seinerzeit auch der Knotenpunkt L 1133 – Ludwigsburger Straße / Porschestraße (K 20 = KP 101) in einem Morgenintervall (06.00–10.00 Uhr) und in einem Abendintervall (15.00–19.00 Uhr) explizit erhoben worden.

Im Ergebnis kann für das Abendintervall (Analyse Di. 05. April 2011) angemerkt werden, dass die Knotenstrommenge für den Linksabbieger aus der Porschestraße (1.556 Kfz/4h) nahezu der Knotenstrommenge für den Rechtsabbieger aus der Porschestraße (1.652 Kfz/4h) entsprochen hat (48,5 % : 51,5 % für Normalwerktag).

Ferner wurden im Zuge der L 1133 – Ludwigsburger Straße unmittelbar westlich des Knotenpunktes K 20 = KP 101 mündliche Verkehrsbefragungen (BF 5) und Querschnittserhebungen (Q 5) durchgeführt (Do. 07. April 2011 und Do. 14. April 2011), die Aufschlüsse über die Verkehrszusammensetzung dieses Querschnittes zulassen.

Aus den mündlichen Verkehrsbefragungen am BF 5 vom April 2011 lassen sich folgende Ergebnisse aus dem Abendintervall (15.00–19.00 Uhr) ableiten:

– Fahrtrichtung Tamm / Asperg /

- 54,6 % (1.647 Kfz/4h) überörtlicher Durchgangsverkehr am Richtungsquerschnitt (3.017 Kfz/4h).
- 28,8 % (395 Kfz/4h) Anteil des Tammerfeld am auf die Gemeinde Tamm bezogenen Zielverkehr am Richtungsquerschnitt.

– Fahrtrichtung Tammerfeld / B 27 / BAB A 81 / ...

- 30,0 % (1.560 Kfz/4h) überörtlicher Durchgangsverkehr am Richtungsquerschnitt (2.821 Kfz/4h).
- 42,9 % (541 Kfz/4h) Anteil des Tammerfeld am aus der Gemeinde Tamm bezogenen Quellverkehr am Richtungsquerschnitt.

Vor diesem Hintergrund lässt sich unschwer ermesen, dass in den überörtlichen Durchgangsverkehren der Gemeinde Tamm noch weitere Bezugsverkehre zum Tammerfeld aus benachbarten Städten und Gemeinden enthalten sein müssen, z. B. Bis-singen, Sachsenheim, Sersheim, Markgröningen, Schwieberdingen, Asperg, etc. ...

Die Querschnittbelastungen (Normalwerktag) aus den eigenen Verkehrserhebungen vom März / April 2011 lassen sich am K 20 = KP 101 wie folgt benennen:

– Porschestraße	ca.	22.900 Kfz/24h
– L 1133 – Ludwigsburger Straße in Richtung Tamm	ca.	19.300 Kfz/24h
– L 1133 – Ludwigsburger Straße in Richtung B 27 / BAB A 81	ca.	23.200 Kfz/24h

Somit ergibt sich in der Verkehrsbelastungstendenz einer Querschnittbelastung kein Dissenz in Bezug auf die Untersuchungsergebnisse der BS Ingenieure vom Januar 2017. Lediglich der für eine Folgenabschätzung einer strukturellen Erweiterung wichtige Aspekt der aktuellen bzw. künftigen (Prognosehorizont 2030) Verkehrszusammensetzung (mündliche Verkehrsbefragungen 2016) ist, soweit bekannt, im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für eine Brauningerland-Erweiterung unterblieben bzw. nicht verfügbar. – In diesem Zusammenhang böten sich für die Belange der Gemeinde Tamm aktuelle mündliche Verkehrsbefragungen im nördlichen Querschnitt der Porschestraße an, um qualifizierte Aussagen zu Verkehrsverflechtungen in das regionale Umfeld zu erhalten.

Aus Sicht der Gemeinde Tamm steht eine **Erweiterung Brauningerland** neben einer Betrachtung der **Folgen auf die Einzelhandelsstruktur im Umland** und ohne entsprechend analysierte **Folgenabschätzung verkehrlicher Zusammenhänge** konträr zu den städtebaulich-verkehrlichen Entwicklungszielen (vgl. Planungsprozess aus Bürgerworkshop und GR-Klausur vom Oktober 2011 bzw. GR-Klausur vom 13. März 2015), wie z. B. "Vermeidung Durchgangsverkehr Alt-Tamm", "Stärkung des nördlichen Tangentensystems", "Restriktive Verkehrsentwicklung im Zuge der OD L 1110 – Bahnhofstraße / Bissinger Straße", etc. ...

Neben diesen für die Gemeinde Tamm substanziellen Untersuchungsgegenständen, gibt es auch noch einige Anmerkungen zu fehlenden Aspekten der Verkehrsuntersuchung vom Januar 2017 der BS Ingenieure:

- Erweiterung der Fortschreibung der Prognose "2025" (definiert durch Stadt Ludwigsburg) auf den aktuellen Prognosehorizont "2030".
- Öffnungszeiten Mo–Sa Brauningerland und IKEA.

- Kundenaufkommen des Breuningerland Ludwigsburg (alle Donnerstage eines Jahres bzw. Jahresdurchschnitt der Samstage) über die Jahre 2010 bzw. 2014 bzw. 2016 sind jedoch ohne IKEA-spezifische Vergleiche erfolgt (Auftraggeber E. Breuninger GmbH & Co.).
- Fehlende Ableitung, inwieweit sich Besucher/Tag bzw. Kunden /Tag anhand eines nachgewiesenen Besucherrückgangs von 2010 zu 2014 auf den Verkehr im Netzsystem auswirken. Dieser Verkehr setzt sich neben dem reinen Kundenverkehr (Pkw-E/H_{MAX}) auch aus dem strukturellen Neuverkehr durch die neuen Nutzungen (insgesamt ca. 4.200 m² Nutzflächen bzw. Umnutzung zwischen Bestand und Planung) zusammen (Saldo aus Abmangel von Nutzungen und Neunutzungen).
Hierbei sind Mitarbeiterverkehre (Arbeitszeitmodelle für Gastronomie, Fitness, Event, etc.) und Ver- und Entsorgungsfahrten von Bedeutung (Schwerverkehre), die jedoch an dieser Stelle nicht nachvollziehbar erkennbar sind.

Entsprechend den im Rahmen der Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung vom Januar 2017 angeführten Prognosezeiträumen (10–15 Jahre) hätte entsprechend der eigenen Definition die Überarbeitung 2017 auf den Prognosehorizont 2030 erweitert werden sollen, da nunmehr lediglich noch 8 Jahre bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 verbleiben.

Die Öffnungszeiten der Einzelhandelseinrichtungen Breuningerland und IKEA sind im Gegensatz zu den anderen Werktagen (Mo – Mi + Sa / 9.30 Uhr bzw. 10.00 Uhr – 20.00 Uhr) am Donnerstag und Freitag abends auf 22.00 Uhr verlängert. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Belastung des Straßenverkehrsnetzes bei gleichem oder ähnlichem Kundenaufkommen auch zeitlich entzerrt auf die längere Öffnungszeit hin erfolgt (Spitzenbelastungen breiter angelegt bzw. entzerrt).

Somit ist zwar die Verkehrsuntersuchung vom Januar 2017 in sich plausibel, enthält aber keine Aussagen darüber, wie sich das Verkehrsaufkommen bzw. die Spitzenbelastung an einem Dienstag oder Mittwoch von einem Donnerstag (verlängerte Öffnungszeit) unterscheidet.

Die Verkehrsuntersuchung enthält auch keine Angaben darüber, in welcher Form die "Kunden / Besucher" des Breuningerland bzw. IKEA besuchen, d. h. Alleinfahrer, Fahrgemeinschaften, Busse, etc. ... (Fahrzeugbelegung unbekannt). Somit kann eigentlich nicht ohne entsprechende Untersuchungsergebnisse von einem Besucher- / Kundenaufkommen auf die Anzahl der dadurch generierten Kraftfahrzeuge geschlossen werden. Insbesondere dann nicht, wenn sich die Erhebungen 2016 auf einen sektoralen Zeitbereich der Öffnungszeiten (09.00–24.00 Uhr) beziehen, d. h. 14.00–20.00 Uhr für Donnerstag 21.07.2016 und 10.00–18.00 Uhr für Samstag 23.07.2016.

3.

FAZIT

Die Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung "Erweiterung Breuningerland Gewerbegebiet Ludwigsburg-Nord" vom Januar 2017 führt zwar Leistungsfähigkeitsnachweise zu den "internen" Netzknoten des inneren Straßenverkehrsnetzes aus, lässt aber den

nachweislich zentralen Hauptanschlussknoten L 1133 – Ludwigsburger Straße / Porschestraße (Ludwigsburg – KP 101 = Tamm – K 20) völlig unbeantwortet.

Es fehlen dadurch an dieser Stelle sämtliche Aussagen darüber, wie sich Verkehrsströme im Straßenverkehrsnetz aktuell und künftig in das regionale Umfeld verteilen (Prognosehorizont 2030 – verkehrliche Folgenabschätzung) und dadurch die Folgen für die Gemeinde Tamm nicht erkennbar sind.

Es ist nicht bekannt, ob es aus vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen 2010 bzw. 2014 oder später aktuelle Erkenntnisse zur Verteilung der Ziel- Quell- und Binnenverkehre (Stadt Ludwigsburg) des Gewerbegebiet Ludwigsburg-Nord verfügbar sind.

Es ist nicht bekannt, ob aus vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen 2010 bzw. 2014 Erkenntnisse zur Fahrzeugbelegung bzw. zur Verflechtung des Kunden- / Besucheraufkommens, Mitarbeiteraufkommens und der Ver- und Entsorgungsfahrten (Schwerverkehre) in die umgebende Raumschaft des Bauvorhabens berücksichtigt worden sind – falls diese überhaupt existieren –, z. B. durch aktuelle mündliche Verkehrsbefragungen.

Um Erkenntnisse darüber zu erhalten, wie sich die Verkehrszusammensetzung, z. B. im Zuge der Porschestraße, aktuell bzw. künftig darstellt, sind mündliche Verkehrsbefragungen (beide Richtungen) dringend erforderlich, um verkehrliche Bedenken gegen das Bauvorhaben "Erweiterung Breuningerland" entkräften bzw. auch ausräumen zu können.

Aus derzeitiger Sicht ist von Verkehrszunahmen auszugehen, die mit nicht unerheblichen Auswirkungen über die L 1133 – Ludwigsburger Straße auch in westlicher Richtung abgewickelt werden sollen, d. h. zum Beispiel über Tamm / Asperg / Bissingen /

Dies steht im Widerspruch zu den erklärten städtebaulich-verkehrlichen Oberzielen aus dem Planungsprozess (2011 – 2015) zur Stadtentwicklungsplanung / Verkehrsentwicklungsplanung der Gemeinde Tamm.

Aufgestellt:

Ludwigsburg, den 29. Januar 2018

Prof. Dipl.-Ing. G. Kölz

Dipl.-Ing. M. Schaible