

B E G R Ü N D U N G

für den Bebauungsplan „Südumgehung“, Bad Mergentheim

I. Übergeordnete Planungen

1. Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg

Die Stadt Bad Mergentheim gehört innerhalb der Region Franken zum Main-Tauber-Kreis. Das Ziel der Landesplanung für das Gebiet Franken ist im Plankapitel III. 3 formuliert und begründet. Im Netz der zentralen Orte des Landes gehört u. a. Bad Mergentheim zum „ländlichen Raum“ i. S. des Landesentwicklungsplanes und die ehemaligen Landkreise Mergentheim und Tauberbischofsheim, der heutige Main-Tauber-Kreis, werden als strukturschwacher Raum eingestuft.

2. Regionalplan

Bad Mergentheim liegt teilweise in einem Bereich mit Ordnungs- und verstärkten Entwicklungsaufgaben in der Entwicklungsachse Ellwangen, Crailsheim, Schrozberg, Weikersheim, Bad Mergentheim, Tauberbischofsheim und Wertheim. Bad Mergentheim ist nach dem Regionalplan ein Mittelzentrum mit oberzentraler Funktion. Die Trasse der B 19 neu, Südumgehung Bad Mergentheim, ist unter Punkt 4.1.2.3.2 „Straßen für zwischenregional und regional bedeutsamen Verkehr“ aufgeführt. Auch im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist die B 19 neu im vordringlichen Bedarf enthalten.

II. Verwaltungsraum Bad Mergentheim

Die Kernstadt Bad Mergentheim mit ihren weiteren 13 Stadtteilen bildet seit der Verwaltungsreform mit den Gemeinden Assamstadt und Igersheim den Verwaltungsraum Bad Mergentheim. Die Stadt Bad Mergentheim hat mit Stand 30. Juni 2002 **22.181 Einwohner** und seit 01.04.1975 den Status einer Großen Kreisstadt inne.

III. Flächennutzungsplan

1. Der Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Bad Mergentheim wurde mit Erlass des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 19.10.1983 genehmigt und mit Bekanntmachung vom 23.12.1983 verbindlich.
2. Die 1. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde mit Bekanntmachung am 30.11.1990 verbindlich.
3. Die 2. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes wurde mit Bekanntmachung am 04.09.1992 verbindlich.
4. Die 3. Änderung des Flächennutzungsplanes (Ferienpark Assamstadt) wurde mit Bekanntmachung am 02.04.1993 verbindlich.
5. Die 4. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde mit Bekanntmachung am 24.03.2000 verbindlich.
6. Die 5. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde ebenfalls durch die Bekanntmachung am 24.03.2000 verbindlich.
7. Die 6. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde mit Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses am 29.07.1999 eingeleitet. Zwischenzeitlich wurde die frühzeitige Bürgerbeteiligung sowie die Anhörung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt.
8. Bereits im Flächennutzungsplan 1983 wurde die Trasse der Südumgehung als unbestimmte Trasse dargestellt. Im Rahmen der 4. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde die veränderte Anbindung an die B19 auf Gemarkung Igersheim berücksichtigt. Die endgültige Trassenführung sowie die ökologischen Ausgleichsflächen im Bereich „Kitzberg“ werden im Zuge der eingeleiteten 6. Änderung des Flächennutzungsplanes festgeschrieben. Die Aufstellung dieser Bebauungspläne erfolgt im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB).

IV. Landschaftsplan

Der Gemeinderat der Stadt Bad Mergentheim hat in seiner Sitzung am 26.05.1992 den Landschaftsplan nach dem Entwurf des Planungsbüros Heitzmann, Weissach im Tal, vom Dezember 1991 / Mai 1992 gebilligt. Wesentliche

Teile des Landschaftsplanes wurden gem. § 9 Abs. 1 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg in die 4. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes mit aufgenommen.

Der Landschaftsplan verweist auf die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie zur Südumgehung.

V. Geltungsbereich

Der Bebauungsplanbereich umfasst die für den Straßenneubau erforderlichen Flächen. Die nachfolgend aufgeführten Flurstücke werden durch den Geltungsbereich überwiegend nur teilweise erfasst. Die Flurstücke, die vollständig innerhalb des Planbereichs liegen, sind gesondert gekennzeichnet:

Flst.Nr. 3515 (B290), 3515/1 (Kaiserstraße), 3356, 3321/1 (Weg), 3159/1 (Weg), 3350 (ganz), 3348/1, 3338, 3339 (ganz), 3228/1 (Weg), 3336, 3334 (ganz), 3330, 3326, 3324, 3188, 3228/2 (Weg), 4068 (Weg), 4085, 4083, 4069, 4081, 4072, 4073, 4066, 4063, 4062, 4061, 4059, 4060/2, 4057, 3694 (Weg), 3899 (Weg), 3898, 3897, 3896, 3906 (Weg), 4056, 4055, 4052, 3895, 3893, 3900, 3901, 3951 (Weg), 3953, 3952, 3951/2, 3951/1, 3950, 3949, 3958, 3965/1 (Weg), 3959, 3960, 3961, 3962, 3963, 3964, 3965, 3766 (Weg), 3966, 3967, 3968, 3969, 3970, 3971, 3976 (Weg), 3986, 3985, 3984, 3983, 3982, 3981, 3980, 3979, 3978, 3977, 3998 (Weg), 3999 (Weg), 3762 (Weg), 551 (B19), 560/1 (Weg).

Der Bebauungsplanbereich beschränkt sich ausschließlich auf die Gemarkung Bad Mergentheim. Maßgebend sind im einzelnen die Lagepläne Nr. 1-3 des Bebauungsplanentwurfs vom 20.04.2001 / 24.02.2003 im Maßstab 1 : 1000, gefertigt vom Ingenieurbüro Walter + Partner GbR, Tauberbischofsheim.

VI. Lage/ Angaben zum Bestand

Die geplante Südumgehung (B 19 neu) verläuft in West-Ost-Richtung zwischen dem bestehenden Anschlusspunkt der B 290 in die B 19 Richtung Künzelsau im Bereich der „Esso-Tankstelle“ (Wachbacher Straße) und der Einmündung in die B 19 (Richtung Würzburg) im Bereich der Zufahrtsstraße zur „Burg Neuhaus“

(Gemarkung Igersheim). Der Bebauungsplanbereich umfasst die künftigen Straßenflächen mit den zur Begrünung vorgesehenen Randflächen inklusive Straßenböschungen. Einbezogen werden auch die Flächen der bestehenden B 290 neu („Häslespange“), soweit hier ein Ausbau erforderlich ist (Knotenpunkt Kaiserstraße/Südumgehung/B 290).

Der Landschaftsraum im Bereich „Kitzle“ und „Häsle“ besteht aus kleinräumigen Hecken-, Streuobst-, Acker- und Magerrasenflächen. Der Bereich der „Äußeren Au“ wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

VII. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Seit Anfang der 60er Jahre fordert die Stadt Bad Mergentheim eine Umgehungsstraße südlich der Stadt - die sogenannte „Südumgehung“. Damit sollen zum einen die Verkehrsverhältnisse im Bereich der Ortsdurchfahrt der B 19 - Igersheimer Straße/Würzburger Straße/Wachbacher Straße - bzw. auch im Mittleren Graben und der Schillerstraße verbessert werden, aber auch weitere innerörtliche Straßen beruhigt und damit die Wohnumfeldqualität im Kernstadtbereich und den angrenzenden Quartieren erhöht werden. Bislang kreuzen sich die Bundesstraßen B 19 und B 290 im Zentrum der Stadt. Auf den Hauptverkehrsachsen ist ein ständig steigendes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das auch in den kommenden Jahren entspr. den vorliegenden Verkehrsprognosen noch weiter steigen wird. Insbesondere die B 19 ist bereits heute zu Hauptverkehrszeiten in der Innerortslage überlastet – Staus sind damit an der Tagesordnung. Sie beeinträchtigen die direkten Anwohner und gleichfalls den Kurpark. Auch im Hinblick auf die Stadtentwicklung und –gestaltung ist dieser Zustand äußerst unbefriedigend.

Zur Entschärfung der unfallträchtigen Gefahrenstrecke der Kaiserstraße wurde vorgezogen bereits in den Jahren 1983 / 1984 ein Teilstück der Südumgehung - die sogenannte „Häslespange“ - hergestellt. Auf den Bau des restlichen Teilstücks von der B 290 - Abzweigung Kaiserstraße - bis zur B 19 - Abzweigung zur Burg Neuhaus (Gemarkung Igersheim) - wartet die Stadt bis heute jedoch vergeblich.

Die Bundesrepublik Deutschland hat mit diesem Teilausbau der B 290 und der Einstufung der Südumgehung im Bedarfsplan des Bundes als „Vordringlicher

Bedarf“ die Dringlichkeit und Notwendigkeit dieser Straßenbaumaßnahme anerkannt. Die Überarbeitung des Bedarfsplanes ist beim Bundesministerium unter Beteiligung der Länder derzeit in Bearbeitung. Die Südumgehung gehört in die Kategorie der Fälle, die am 31.12.1999 noch nicht rechtskräftig Baurecht erlangt hatten und deshalb einer neuen Überprüfung unterzogen werden. Die genauen Kriterien dieser Prüfung sind derzeit noch nicht bekannt. Auch das Land Baden-Württemberg hat diese Einstufung der Südumgehung in den vordringlichen Bedarf gegenüber dem Bund neu bestätigt. Die geplante Südumgehung erfüllt die Einstufungsvoraussetzung für eine Bundesfernstraße. Eine Planung der Straße als Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße scheidet nach rechtlicher Prüfung aus. Die Südumgehung muss damit auch dem Ausbaustandard einer Bundesfernstraße entsprechen. Eine andere Einstufung als Bundesstraße ist nach Netzkonzeption und Vorgeschichte auch nach Aussage des Regierungspräsidiums Stuttgart nicht darstellbar.

Die Kosten der Südumgehung mit ca. 7,5 Mio. Euro sind - gemessen an anderen, auch nicht dringlicheren Straßenbaumaßnahmen - relativ bescheiden. Die Südumgehung darf auch nicht isoliert betrachtet werden. Sie ist Teil der verbesserten verkehrlichen Anbindung des Raumes Bad Mergentheim und des südlichen Main-Tauber-Kreises in Zusammenhang mit dem Anschluss an die A 81 Heilbronn - Würzburg im Bereich der Anschlussstelle Berolzheim. Dieser Zubringer, der den Wirtschaftsraum Bad Mergentheim fördern wird, ist weitgehend realisiert. Der Autobahnzubringer wird als Kreisstraße K 2877 vom Landkreis gebaut und ist bis zur L 514 fertiggestellt. Das restliche Teilstück von der L 514 bis zur B 19 ist im Bau und soll Ende 2003 dem Verkehr übergeben werden. Mit der Fertigstellung des Zubringers zur A 81 wird der Durchgangsverkehr in Bad Mergentheim zwangsläufig zunehmen. Ergänzende Verkehrsuntersuchungen durch Prof. Karlheinz Schaechterle, Ulm, zeigen im einzelnen die zu erwartenden Änderungen der Verkehrsströme auf. Nur durch den Bau der Südumgehung kann der überörtliche Verkehrsanschluss dieser Raumschaft auch komplettiert und eine Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr erreicht werden.

Bad Mergentheim ist nach wie vor das größte Heilbad in Baden-Württemberg. Für das Heilbad ist beim Land Antrag auf staatliche Anerkennung gestellt. Bereits 1987/1988 wurde an mehreren Standorten im Stadtgebiet die Luftqualität

gemessen. Aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs bzw. der Verkehrsbelastung im Kernstadtbereich wurden die Grenzwerte deutlich überschritten, so dass aus lufthygienischer Sicht die Prädikatisierung gefährdet ist. Die Stadt wurde aufgefordert, Maßnahmen zur Minimierung des Verkehrs zu ergreifen.

Für den ländlichen Raum wird es in absehbarer Zeit keine Alternative zum Individualverkehr geben. Die bereits veranlassten Schritte, wie z.B. Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen, Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Kapuzinerstraße, Parkraumbewirtschaftung, Erweiterung der Fußgängerzone, Verbesserungen des Radwegenetzes und Einführung des Stadtbusverkehrs sind zwar flankierende Maßnahmen, können aber alleine noch keine tiefgreifende Abhilfe schaffen. Durch die im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Teil C vorgeschlagenen Strategien für eine verstärkte Nutzung des ÖPNV und für eine Reduzierung des motorisierten Kfz-Verkehrs sollen mind. die prognostizierten Verkehrszuwächse aufgefangen werden. Erst mit der deutlichen Reduzierung des Durchgangsverkehrs kann es zu einer spürbaren Verbesserung des Wohnumfeldes für das Kur- und Heilbad kommen. Der VEP Teil C wurde in der Sitzung des Gemeinderats am 20.12.2001 zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen Zug um Zug umgesetzt werden. Am 01.10.2001 wurde ein zweiter Stadtbus mit räumlicher und zeitlicher Ausdehnung des Linienverkehrs eingerichtet. Ungeachtet der genannten Maßnahmen wird es jedoch nur durch den Bau der Südumgehung möglich, nahezu den gesamten bisherigen Durchgangsverkehr von der Innenstadt fernzuhalten.

Der motorisierte Verkehr in und um Bad Mergentheim hat deutlich zugenommen. Zwischen 1987 (52.400 Kfz/24h) und 1996 (63.200 Kfz/24h) war ein Zuwachs des Gesamtverkehrs von 21 % zu verzeichnen. Das aktuelle Verkehrsaufkommen (Bezugsjahr 2000) umfasst eine weitere Steigerung auf 67.800 Kfz/24h, für das Prognosejahr 2010 wird ein weiterer Zuwachs auf 77.700 Kfz/24h erwartet. Zwischen 1996 und 2010 tritt damit eine weitere Erhöhung der Verkehrsmenge um 23 % ein. Dieser Gesamtverkehr setzt sich zu ca. 16 % aus Durchgangsverkehr, zu ca. 59 % aus Ziel- und Quellverkehr sowie zu ca. 25 % aus Binnenverkehr zusammen. In diesem Zusammenhang ist jedoch klarzustellen, dass die Anteile des Durchgangsverkehrs an der Gesamtbe-

lastung einzelner Straßen sehr unterschiedlich sind. Am Rande der Kernstadt beträgt der Anteil des Durchfahrtsverkehrs zwischen 31 und 38 %.

Mit dem Bau der Südumgehung kann durch die prognostizierte Verlagerung von 12.000 Kfz / 24 Std. zur Südumgehung, (das sind 57 % der ca. 21.000 ein- und ausfahrenden Kfz im Osten der Stadt) die bisherige Ortsdurchfahrt in der Igersheimer Straße östlich Kapuzinerstraße um 40 % (9.300 Kfz) entlastet werden. Insbesondere auch die Verlagerung von großen Teilen des Straßengüterverkehrs auf die Südumgehung wird die Innestadtdurchfahrt beruhigen. Durch die Südumgehung – mit Prognose-Belastungen im Jahr 2010 von rund 12.000 Kfz / 24 Std., wird die Innestadtdurchfahrt im Zuge Igersheimer Straße / Würzburger Straße / Mittlerer Graben / Schillerstraße nahezu vollständig von der Kernstadt belastenden Durchgangsverkehr befreit. 60 % des künftigen Verkehrs auf der Südumgehung sind Durchgangsverkehr, 40 % Ziel- und Quellverkehr, vor allem der westlich der Innenstadt gelegenen Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete. Dennoch verbleibt auch künftig eine starke Verkehrskonzentration im motorisierten Individualverkehr auf dem Mittleren Graben. Insbesondere der auf der innenstadtnahen Haupteinfahrstraße verbleibende Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt sowie ein starker motorisierter Binnenverkehr auf den Randerfährstraßen der Innenstadt verursachen den auf dem Mittleren Graben verbleibenden Verkehrsumfang. Trotzdem trägt die Südumgehung i. V. mit der Westumgehung im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2010 zu einer Reduzierung des Verkehrsumfangs im Mittleren Graben um 1.600 Kfz / 24 Std. (minus 8 %) bei. In diesen Bereichen wird auch eine deutlich wahrnehmbare Lärmpegelreduzierung – vor allem nachts – eintreten.

Zusammen mit weiteren Maßnahmen zur Begrenzung des noch zu erwartenden Zuwachses im motorisierten Straßenverkehr in und außerhalb der Kernstadt wird nur die bereits im Generalverkehrsplan 1987/1991 empfohlene Realisierung der Südumgehung - auch nach Einschätzung des Verkehrsentwicklungsplanes - dazu führen, dass das Haupteinfahrstraßennetz am Rande der Innenstadt vor allem vom Durchgangsverkehr und Teilen des Ziel- und Quellverkehrs entlastet wird. Dies wiederum ist Voraussetzung, um die erwartete Verbesserung der Stadtqualität und des Verkehrsflusses mit wirksamer Redu-

zierung der von Kraftfahrzeugen zwangsläufig ausgehenden Umwelt - und Immissionsbelastungen zu erreichen.

Diverse Trassenvarianten wurden am 18.02.1993 dem Gemeinderat vorgestellt. Der Gemeinderat sprach sich in dieser Sitzung für die Trassenvariante I mit der gleichzeitigen Bitte an das Regierungspräsidium aus, das formale Planfeststellungsverfahren mit dieser Variante, modifiziert unter Berücksichtigung einzelner Aspekte (z.B. Schonung besonders empfindlicher und wertvoller Vegetationsflächen durch Verschiebung der Trasse), unverzüglich einzuleiten. Der zwischenzeitlich vom Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg genehmigte RE-Entwurf stellt eine Optimierung der bislang vorliegenden Trassenvarianten dar. Im Zusammenhang mit der Straßenplanung wurde auch eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet. Vor Festlegung der jetzt beschlossenen Trasse wurde außerdem eine Trassenvariantenanalyse durchgeführt und die Straßenführung auch unter ökologischen Gesichtspunkten optimiert. Im beigefügten Umweltbericht als Bestandteil der Begründung gemäß § 2 a Baugesetzbuch (BauGB) werden die verschiedenen Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter umfassend betrachtet und einander gegenübergestellt.

Für den Neubau von Bundesfernstraßen ist gem. § 17 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz grundsätzlich eine Planfeststellung im Einvernehmen mit der Bundesstraßenbauverwaltung erforderlich. Nach § 17 Abs. 3 Bundesfernstraßengesetz ersetzt ein Bebauungsplan i.S. von § 9 Baugesetzbuch die Planfeststellung. Um eine zügige Abwicklung zu gewährleisten, hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 22.07.1999 die Aufstellung des Bebauungsplans „Südumgehung“, Bad Mergentheim, beschlossen. Der Gemeinderat hat zusätzlich am 29.03.2001 den Beschluss gefasst, den Bebauungsplan „Südumgehung“ –Ausgleichsmaßnahmen- aufzustellen. In diesem gesonderten Bebauungsplan sollen im Bereich „Kitzberg“ die geplanten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für den Bau der Südumgehung dargestellt und damit auch gem. § 1a Abs. 3 BauGB gesichert werden.

Die Südumgehung berührt auch die Gemarkung Igersheim im Bereich des Anschlusspunktes an die B 19. Der Bebauungsplanbereich beschränkt sich ausschließlich auf die Gemarkung Bad Mergentheim. Die Gemeinde Igersheim geht

davon aus, dass der Grunderwerb auf freiwilliger Basis getätigt werden kann. Die Aufstellung eines Bebauungsplans auf Gemarkung Igersheim ist auch in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium nicht erforderlich. Für den Abschnitt der Südumgehung auf Igersheimer Gemarkung wird das Regierungspräsidium Stuttgart zu gegebener Zeit eine Plangenehmigung erlassen. Die Anbindung der B 19 neu auf Gemarkung Igersheim wird im Bebauungsplan lediglich nachrichtlich dargestellt. Der Umweltbericht berücksichtigt die gesamte Trassenführung.

VIII. Ausbau und Gestaltung

Die Planung für die B 19 neu wurde unter Berücksichtigung von verkehrstechnischen, ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen erstellt. Die geplante B 19 neu verläuft südlich von Bad Mergentheim in West-Ost-Richtung zwischen dem bestehenden Anschlusspunkt der B 290 in die B 19 im Bereich der „Esso-Tankstelle“ und der Einmündung in die B 19 im Bereich der Zufahrtsstraße zur „Burg Neuhaus“ östlich von Bad Mergentheim.

Die B 19 neu wird auf der vorhandenen Trasse der B 290, ausgehend von dem Anschlusspunkt an die B 19 südlich von Bad Mergentheim fortgeführt. Die Südumgehung unterquert die B 290 (Richtung Crailsheim) auf der Höhe der Einmündung Kaiserstraße in die B 290 –*Lageplan 1-*. Bauwerk 1 umfasst die entsprechende Überführung der B 290 und des Wirtschaftsweges über die Südumgehung. Für den Abbiegeverkehr Richtung Crailsheim wird auf der B 19 neu eine Linksabbiegespur angelegt. Der Anschlussknoten gewährleistet auch die Anbindung der Kaiserstraße. Parallel zur B 19 neu wird auf der Südseite auch ein landwirtschaftlicher Weg bis auf die Höhe von Bauwerk 2 –*Lageplan 2-*geführt.

Im Bereich des Anschlussknotens der B 19 / B 19 neu mündet die bestehende B 19 rechtwinklig in die Südumgehung ein –*Lageplan 3-*. Die B 19 neu ist vorfahrtsberechtigt. Aufgrund der starken prognostizierten Verkehrsmenge zwischen Igersheim und Bad Mergentheim wird sowohl für die Links- als auch für die Rechtsabbieger jeweils eine Fahrspur ausgebaut. Die B 19 neu überquert den bestehenden Wirtschaftsweg (Ortsverbindungsstraße) mit einer Brücke (Bauwerk Nr. 3). Der parallel zur B 19 neu verlaufende landwirtschaftliche Weg

wird ebenfalls an diesen Wirtschaftsweg angebunden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung eines kontinuierlichen Verkehrsflusses ist geplant, den Knotenpunkt B 19 neu / B 19 mit einer Lichtsignalanlage zu regeln. Der Weg zur Burg Neuhaus wird auf Gemarkung Igersheim an die Gemeindeverbindungsstraße (Wirtschaftsweg) angeschlossen.

Mit Bauwerk Nr. 2 wird der bestehende Weg, Flst.Nr. 3694 mit einer Brücke über die B 19 neu geführt, um die landwirtschaftlichen und fußläufigen Wegverbindungen sicher zu stellen –*Lageplan 2*–.

Die geplante Südumgehung wird mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m und einer Gesamtausbaubreite von 10,00 m oder 10,50 m (incl. Randstreifen und Bankett) ausgeführt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Böschungen sind ebenfalls im Plan nachgewiesen. Die Böschungsbereiche werden entsprechend dem Grünordnungsplan des Büros VisualÖkologie, Dipl.-Biologe Hans-Georg Widmann, Esslingen, eingesät und bepflanzt. Gleiches gilt für die Begrünung des Sichtschutzwalles westlich der B 19 neu. Von Straßen und landwirtschaftlich genutzten Wegen ist immer ein Abstand von mindestens 4 m, im Bereich der Einschnitte von 7 m einzuhalten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung sind als Pflanzgebote und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 Baugesetzbuch (BauGB) im Bebauungsplan festgesetzt.

Westlich der B 19 neu (talseits) wird ein Erdwall mit 2,00 m Höhe über Fahrbahnniveau aufgeschüttet. Dieser Wall wird neben seiner Funktion als Seitenablagerung zur Verminderung des Erdmassenüberschusses auch die Lärmsituation der angrenzenden Wohnbebauung im Vergleich zu einem Ausbau ohne Wall noch weiter verbessern. Zudem dient der Wall als Sichtschutzwall. In Verbindung mit den vorgesehenen Abdichtungsmaßnahmen zur Fassung des Straßenoberflächenwassers zum Schutz des Grundwassers (Ausbau nach den Richtlinien für Straßenbau in Wasserschutzgebieten -RiStWag) verbessert der Erdwall zudem den Schutz für die Heilquellen und Wasserschutzgebiete.

In den Einmündungsbereichen wurden außerdem entsprechende Sichtwinkel­flächen festgesetzt. Im Bereich der eingetragenen Sichtwinkel­flächen darf die Bepflanzung nicht höher als 0,60 m werden.

IX. Anbindung landwirtschaftlicher Verkehr und Fußwegeverbindungen

Das Netz der Wirtschaftswege für die Landwirtschaft wird soweit möglich erhalten. Soweit die bestehenden Wegeverbindungen durch die geplante Südumgehung zerschnitten werden, werden sie über neue Teilstücke wieder verknüpft.

Der bisherige Parallelweg zur B 290 wird künftig zwischen Bau-Km 0 + 450 und 0 + 650 parallel zur B 19 neu (Südseite) geführt und parallel zur B 290 Richtung Crailsheim fortgesetzt. Der nördlich der bestehenden B 290 vorhandene parallel verlaufende landwirtschaftliche Weg wird zusammen mit der B 290 über die B19 neu geführt.

Im Anschluss an die Querung der Südumgehung unter der B 290 wird ein landwirtschaftlicher Weg parallel zur B 19 neu (südlich) geführt. Der in West-Ost-Richtung verlaufende landwirtschaftliche Weg, Flst.Nr. 3694 („Unterer Kitzbergweg“), der auch als Wanderweg dient, wird im Bereich Bau-Km 1 + 210 über die B 19 neu geführt (Bauwerk Nr. 2). Damit kann erreicht werden, dass der bestehende Hauptwirtschaftsweg nicht unterbrochen und der auch als Wanderweg häufig frequentierte Weg weiterhin der Erschließung des Landschaftsschutzgebietes als Naherholungsgebiet dienen kann. Zusätzlich soll ein landwirtschaftlicher Weg auf der Westseite am Böschungsfuß der geplanten Südumgehung – ausgehend von diesem „Unteren Kitzbergweg“ (Flst.Nr. 3694) von Bau-Kilometer 1 + 100 (auf der Höhe der geplanten Brücke im Zuge eines Wirtschafts­weges über die B 19 neu) bis zur geplanten Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße von Igersheim nach Bad Mergentheim bei Bau-Kilometer 2 + 210 geführt werden. Der ebenfalls in West-Ost-Richtung verlaufende Weg, Flst.Nr. 3766 wird als wichtige Wegeverbindung ebenfalls an diesen neu zu schaffenden landwirtschaftlichen Weg angeschlossen und bis zum Kreuzungspunkt B 19 neu / B 19 fortgesetzt. Gleichermaßen wird der bestehende Weg in Nord-Süd-Richtung, Flst.Nr. 3976 parallel zur B 19 neu auf der Ostseite fortgeführt.

Um den Verkehrsablauf und den Knotenpunktbereich B 19 neu / B 19 zu entlasten und um die Sicherheit für Fußgänger, Radfahrer und den landwirtschaftli-

chen Verkehr zu erhöhen, wird der bestehende Wirtschaftsweg parallel zur B 19 (Südseite) unter der B 19 durchgeführt, mit einer lichten Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m. Der Weg zur Burg Neuhaus wird ebenfalls an die Gemeindeverbindungsstraße auf Gemarkung Igersheim angeschlossen.

Außerhalb des Bebauungsplanverfahrens soll auch der Einmündungsbereich des Weges Flst.Nr. 3694 („Unterer Kitzbergweg“) in den Alemannenweg durch eine Aufweitung der Kurvenradien verbessert werden. Diese Folgemaßnahme der Südumgehung wird außerhalb des Planbereichs bereits in der Kartengrundlage dargestellt.

Die Erschließung der Bad Mergentheimer Naherholungsbereiche auf dem Kitzberg und rund um die Burg Neuhaus wird aufgrund der vorgenannten Maßnahmen zur Anknüpfung der bestehenden Wegeverbindungen gegenüber dem derzeitigen Zustand nicht verschlechtert.

X. Wasserschutz / Ver- und Entsorgung

Die geplante Südumgehung führt durch das fachtechnisch abgegrenzte Wasserschutzgebiet „Neunkirchen“ -Zone III- sowie das ausgewiesene Wasserschutzgebiet für die Wassergewinnungsanlage „Kies“ (Rechtsverordnung des Landratsamtes vom 05.09.1994) -Zone III-, in Randbereichen auch Zone II. Der Bebauungsplanbereich wird außerdem von den qualitativen Schutzzonen III und IV sowie den quantitativen Schutzzonen C und D des Heilquellenschutzgebietes (Rechtsverordnung des Landratsamtes vom 10.10.1995) erfasst.

Aufgrund der im Untersuchungsraum vorherrschenden ungünstigen Untergrundverhältnisse wird das gesamte, auf der Straßenfläche anfallende Wasser über abgedichtete Bankette und gleichfalls abgedichtete Mulden abgeleitet. Die Mulden werden über Muldeneinlaufschächte in eine dichte Rohrleitung entlastet. Die Planumsentwässerung (Drainage) wird in regelmäßigen Abständen an die parallel verlaufenden Entwässerungsleitungen angeschlossen.

Das im Bereich von Bau-Km ca. 0,7 (nach Unterquerung der B 290) bis zum Bauende (Einmündung B 19 / B 19 neu) anfallende Oberflächenwasser wird nach Norden einem westlich des Einmündungsbereiches der B 19 in die B 19 neu vorgesehenen Regenrückhaltebeckens mit Leichtflüssigkeitsabscheider zu-

geführt. Dieses Becken wird in die Tauber entlastet. Im ersten Teil der Baustrecke vor Unterquerung der B 290 wird das Straßenoberflächenwasser in südlicher Richtung zum Wachbach abgeleitet. Teilweise können dabei in diesem Bereich bereits vorhandene Entwässerungsleitungen mitbenutzt werden.

Sämtliche Entwässerungsleitungen werden so konzipiert, dass sie den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) und auch den Schutzbestimmungen der Wasserschutzgebiete genügen. Die Planung wurde bereits mit dem zuständigen Umweltschutzamt des Landratsamtes Main-Tauber-Kreis abgestimmt. Das erforderliche Wasserrechtsverfahren ist zu gegebener Zeit durchzuführen.

Versorgungsanlagen werden im Rahmen der Maßnahme nicht erforderlich. Durch die Straßenplanung werden mehrere Versorgungsleitungen (Gashochdruckleitung, Wasserversorgungsleitung und Telekommunikationsleitungen) mehrfach tangiert bzw. gequert und müssen dadurch teilweise in Abstimmung mit den Versorgungsträgern umverlegt werden.

XI. Umweltverträglichkeit

Mit dem Bau der Südumgehung sind erhebliche Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaft verbunden. Der Bebauungsplanbereich wird in Teilbereichen von Wasserschutzgebieten sowie dem Heilquellenschutzgebiet erfasst. Ursprünglich wurde der Geltungsbereich auch vom Landschaftsschutzgebiet „Bad Mergentheim“ erfasst. Durch die 3. Verordnung des Landratsamtes Main-Tauber-Kreis – öffentlich bekannt gemacht am 23.03.2002 – liegt die künftige Trasse nicht mehr innerhalb des Schutzgebietes. Von der Planung betroffen sind auch besonders geschützte Biotop i.S. von § 24a Naturschutzgesetz Baden-Württemberg. Es handelt sich ausschließlich um Hecken. Mit Entscheidung des Landratsamtes als Unterer Naturschutzbehörde vom 08.04.2002 mit Änderungsbescheid vom 22.10.2002 wurde die erforderliche Ausnahme gemäß § 24 a Abs. 4 NatSchG erteilt unter der Auflage, die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Diese Ausgleichsmaßnahmen sind im beigefügten Umweltbericht definiert und werden durch den Bebauungsplan „Südumgehung“ – Ausgleichsmaßnahmen festgeschrieben und damit gesichert.

Begleitend zur Entwicklung der vorliegenden Planung wurde bereits eine Umweltverträglichkeitsstudie mit Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Landschaftsbild und Kulturgüter erarbeitet. Die dem Bebauungsplanverfahren vorangestellte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) hatte konkrete Auswirkungen auf die endgültige Trassenführung. Die Linienfindung wurde mittels einer Variantenanalyse durchgeführt, die beste Trasse nochmals hinsichtlich der zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft optimiert. Durch diesen Bauentwurf konnten bereits viele Konflikte minimiert werden, so dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen mehr feststellbar sind.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan zum zwischenzeitlich vom Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg genehmigten RE-Vorentwurf wurden die zu erwartenden Eingriffe näher definiert und Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minimierung und zum Ausgleich vorgeschlagen. Durch die jetzt geplante Trassenführung werden besonders empfindliche und wertvolle Vegetationsflächen geschont.

Mit der Grünordnungsplanung zum Bebauungsplan wurde das Büro Visual-Ökologie, Dipl. Biologe Hans-Georg Widmann, Esslingen, beauftragt. Der Bebauungsplan „Südmumgebung“ ersetzt eine Planfeststellung und bedarf deshalb nach § 17 Satz 1, § 2 Abs. 3 Nr. 3, 2. Halbsatz des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 05.09.2001 i. V. mit Nr. 14.6 der Anl. 1 zum UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn dies eine Vorprüfung nach § 3 c Abs. 1 Satz 1 UVPG ergibt. Unter Berücksichtigung der Inanspruchnahme ökologisch wertvoller Bereiche am „Vorderen Kitzberg“, von besonders geschützten Biotopen i. S. von § 24 a Naturschutzgesetz Baden-Württemberg sowie aufgrund der maßnahmenbedingten Änderung des Landschaftsschutzgebietes hat sowohl die von der Stadt beauftragte Anwaltskanzlei Eisenmann, Wahle, Birk & Partner sowie das Regierungspräsidium Stuttgart die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) empfohlen. Die einzelfallbezogene Vorprüfung nach § 3 c Abs. 1 Satz 1 UVPG ergibt demnach anhand der Kriterien der Anl. 2 zum UVPG, dass aufgrund der erheblichen

nachteiligen Umweltauswirkungen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Nachdem der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Südumgehung“ am 22.07.1999 und damit nach dem 14.03.1999 gefasst wurde, sind die neuen Verfahrensschritte entsprechend der aktuellen Rechtslage durchzuführen (§ 245 c Abs. 1 BauGB).

Gemäß § 2 a BauGB ist bei UVP-pflichtigen Bebauungsplänen ein Umweltbericht in die Planbegründung aufzunehmen. In diesem Umweltbericht sollen die ermittelten Umweltauswirkungen und auch die Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich dargestellt und bewertet werden. Bestandteil des Umweltberichts ist auch eine Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten (Trassenvarianten) und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen.

Gemäß § 2 a Abs. 3 Satz 1 BauGB muss der Umweltbericht auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung der nach Abs. 1 u. 2 erforderlichen Angaben enthalten. Diese Zusammenfassung soll insbesondere der Öffentlichkeit ermöglichen, sich eine erste Vorstellung von dem Vorhaben und dessen Umweltauswirkungen zu verschaffen und damit eine „Ökologische Weckerfunktion“ für Bürger und Gemeinderäte haben.

Mit der Erarbeitung des Umweltberichtes wurde das bereits mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan zum genehmigten RE-Entwurf sowie auch mit der Grünordnungsplanung zum Bebauungsplan „Südumgehung“ beauftragte Büro VisualÖkologie Dipl.-Biologe Hans-Georg Widmann, Esslingen, beauftragt. Die naturschutzrechtliche Eingriffsanalyse und Darstellung von Vermeidung, Minimierung und Ausgleich des beauftragten Grünordnungsplanes mit den entsprechenden Flächenangaben ist im beigefügten Umweltbericht dargestellt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im unmittelbaren Straßenbereich wurden als Festsetzungen von Pflanzgeboten und Pflanzbindungen i.S. von § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB sowie als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB im Bebauungsplan festgesetzt. Als Ausgleichsmaßnahme im Planbereich selbst ist die Renaturierung alter Fahrbahnflächen im Bereich

der Knotenpunkte B 19 / B 19 neu sowie B 290 / B 19 neu vorgesehen. Zusätzlich sind außerhalb des Planbereichs in dem an das Naturschutzgebiet „Neuhaus“ angrenzenden Bereich Ausgleichsmaßnahmen durch eine naturschutzrechtliche Nutzung von Brachflächen, Grünland und Ackerflächen vorgesehen. Durch das angrenzende Naturschutzgebiet ist eine kurzfristige Besiedelung durch die dort befindliche Flora und Fauna zu erwarten. Durchgeführt werden sollen Pflegemaßnahmen zur Freimachung der Magerrasen sowie Umwandlung von Ackerflächen in exzessives Grünland und Ergänzung der Heckenstrukturen. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Bedenken seitens der Landwirtschaft gegen die bisher vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des „Kitzberges“ wurde unter Beteiligung der Vertreter der Landwirtschaft gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie dem beauftragten Planungsbüro ein geändertes Ausgleichskonzept entwickelt. Die ursprünglichen Ausgleichsmaßnahmen A 1 (Naturschutzorientierte Nutzung von Acker-, Brach- und Intensivgrünland im Anschluss an das Naturschutzgebiet Neuhaus) sowie A 2 (Entbuschung und Entwicklung von Magerrasen im nördlichen Planbereich auf den Flst. Nr. 4040 bis 4012/1) wurde beibehalten. Diese Maßnahmen wurden im Hinblick auf die Belange der Landwirtschaft insbesondere dahingehend modifiziert, dass auch Extensivierungsmaßnahmen von Ackerflächen möglich sind. Zusätzlich werden in Trassennähe als Ausgleichsmaßnahme A 3 (insbesondere auf Restgrundstücken) Extensivierungsmaßnahmen, Pflanzgebote und Pflanzbindungen für Heckenstrukturen als Ausgleich für die durch die Straßen-trasse entfallenden Hecken festgesetzt. Die ursprünglich vorgesehenen linearen Strukturen im mittleren Bereich des „Vorderen Kitzbergs“ entlang des Weges Flst.Nr. 4068 sind nicht mehr Bestandteil des Ausgleichskonzeptes. Unzumutbare Beeinträchtigungen der Landwirte sind durch die jetzt vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht mehr zu erwarten. Im einzelnen wird auf die Ausführungen im Umweltbericht sowie auf den Bebauungsplan „Südumgehung“ - Ausgleichsmaßnahmen verwiesen.

Der Gemeinderat hat am 29.03.2001 den Beschluss gefasst, den Bebauungsplan „Südumgehung“ –Ausgleichsmaßnahmen- aufzustellen. In diesem gesonderten Bebauungsplan sollen die im Bereich „Kitzberg“ geplanten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für den Bau der Südumgehung dargestellt werden. Damit können die notwendigen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen außerhalb

des Planbereichs für die Trasse der Südumgehung gem. § 1a Abs. 3 BauGB gesichert werden.

Durch die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Südumgehung“ sowie die im Bebauungsplan „Südumgehung“ – Ausgleichsmaßnahmen- vorgesehenen und festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen können die zu erwartenden Eingriffe vollständig kompensiert werden. Für Bebauungspläne, soweit sie eine Planfeststellung ersetzen, bleiben die Regelungen über die Eingriffsregelung unberührt (§ 21 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz - BNatschG i. V. mit §§ 18 ff BNatschG). Dies bedeutet, dass sämtliche betroffene Potenziale, also nicht nur Flora u. Fauna, sondern im Wesentlichen Boden, Klima, Grund- und Oberflächenwasser, Landschaftsbild und Erholungsnutzung im Gesamten betrachtet werden müssen. Auf die Ausführungen in Umweltbericht wird verwiesen. Festzustellen ist, dass sämtliche Eingriffe durch die geplanten und festgesetzten Maßnahmen im Bebauungsplan „Südumgehung“ und „Südumgehung“ – Ausgleichsmaßnahmen i. S. von § 19 Abs. 2 BNatschG ausgeglichen werden können. Weitere Kompensationsmaßnahmen in Form von Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

XII. Immissionsschutz

Gemäß § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Durch die Verlagerung der B 19 aus dem Stadtgebiet in den Außenbereich werden die Durchgangsstraßen in erheblichem Umfang von Lärm und Abgasen entlastet. In räumlicher Nähe zur geplanten Südumgehung befinden sich die Wohngebiete in der Mittleren und Äußeren Au.

Eine Überschreitung der geltenden Lärmschutzrichtlinien ist nicht zu erwarten, nachdem die geplante Trasse einen Mindestabstand von über 200 m zu bestehenden und geplanten Siedlungen einhält. Zusätzlich wird westlich der B 19 neu

(talseits) ein Erdwall mit 2 m Höhe über Fahrbahnniveau geschüttet. Dieser Wall wird auch die Lärmsituation der angrenzenden Wohnbebauung im Vergleich zu einer Lösung ohne Wall verbessern.

Auf der Grundlage der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) wurden vom Ing.-Büro für Bauphysik GmbH Wolfgang Sorge, Nürnberg, Untersuchungen durchgeführt. Bei den Untersuchungen wurden außerdem die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sowie die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (V-LärmSchR 97) berücksichtigt. In die Berechnungen einbezogen wurden sowohl die vorhandenen, als auch die im Flächennutzungsplan dargestellten künftigen Bauflächen. Die schallimmissionsschutztechnischen Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass die gem. der 16. BImSchV einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte im gesamten Untersuchungsbereich deutlich unterschritten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Auf die entsprechenden Ausführungen im Umweltbericht wird verwiesen.

Für den Bereich der Westumgehung wurde vom Ing.-Büro für Bauphysik GmbH Wolfgang Sorge, Nürnberg, ebenfalls eine schallimmissionsschutztechnische Untersuchung durchgeführt. Gemäß den vorliegenden Untersuchungsergebnissen wurde festgestellt, dass im Einwirkungsbereich der Schillerstraße in die B 290 sowie südlich der Einmündung der B 290 in die B 19 mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung gem. den Verkehrslärmschutzrichtlinien zu rechnen ist. Auch nach dem Bau der Südumgehung kommt für die Westumgehung jedoch nur eine Lärmsanierung, keine Lärmvorsorge in Betracht. Eine Lärmsanierung kann erst durchgeführt werden, wenn Mittel nach der Prioritätenliste des Regierungspräsidiums verfügbar werden. Maßgebend sind die rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse zum Zeitpunkt nach Bau der Südumgehung. In diesem Zusammenhang wird dann auch zu prüfen sein, inwieweit die K 2877, die künftig den Autobahnzubringer B 290 bei Schwabhausen an Stuppach vorbei mit der B 19 verbindet, zu einem Verkehrsrückgang auf der Westumgehung führen wird. Bei der allein in Betracht kommenden Lärmsanierung nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 kommt es nicht auf Prognosewerte, sondern auf die seinerzeitigen tatsächlichen Verkehrsbelastungen

an. Nur wenn diese eine Überschreitung der Grenzwerte errechnen lassen, ist eine Lärmsanierung möglich.

Eine detaillierte Untersuchung der Schadstoffe und Prognostizierung der Situation in der Innenstadt nach Realisierung der Südumgehung wurde bislang nicht vorgenommen. Nachdem ggü. dem Prognose-Nullfall eine Verkehrsentlastung der innerstädtischen Straßen zu erwarten ist, wird mit der Südumgehung auch eine Verbesserung der Luftqualität in diesen Bereichen einhergehen. Für den Trassenbereich der Südumgehung wurde die Luftschadstoffsituation für das Prognosejahr 2010 vom Büro für technische Messungen, Dr.-Ing. Harald Gross, Esslingen, untersucht. Als Ergebnis dieser Untersuchungen kann zusammenfassend festgestellt werden, dass – gemessen an den Grenz- und Prüfwerten der 22. u. 23. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) an den fahrbahnnahen Gebäuden und Wohngebieten nur mäßige Immissionsbelastungen vorliegen. Die Grenzwerte der 22. BImSchV und die Konzentrationswerte der 23. BImSchV werden für die jeweiligen Luftschadstoffe an allen Gebäuden im Bereich der Trasse deutlich unterschritten. Auch im anliegenden Umweltbericht wird das Thema Luftschadstoffbelastung erörtert.

XIII. Kosten

Die Kosten für die Südumgehung Bad Mergentheim belaufen sich nach derzeitiger Schätzung auf ca. 7,5 Mio. Euro. Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Kostenschätzung wurde im Zusammenhang mit der Straßenplanung für den zwischenzeitlich genehmigten RE-Entwurf aufgestellt. Die Kostentragung der Leitungsverlegung für verschiedene Versorgungsleitungen des Stadtwerks Tauberfranken ist im Zuge der Ausführungsplanung zu regeln.

XIV. Planverwirklichung

Der notwendige Grunderwerb soll nach Möglichkeit auf freiwilliger Basis erfolgen. Auf Gemarkung Igersheim (Einmündungsbereich B 19/B 19 neu) sollen die Grundstücke ebenfalls auf freiwilliger Basis erworben werden. Für den Bereich auf Igersheimer Gemarkung wird eine Planungsgenehmigung durch das Regierungspräsidium Stuttgart erteilt.

Die Realisierung der Südumgehung erfolgt nach Bereitstellung der erforderlichen Finanzierungsmittel durch den Träger der Maßnahme, der Bundesrepublik Deutschland.

Hülsmann
Oberbürgermeister

**Anlagen: Umweltbericht zum Bebauungsplan „Südumgehung“ vom 24.02.2003
(Büro Visual Ökologie, Dipl. Biologe Hans-Georg Widmann, Esslingen)**

**Allgemein verständliche Zusammenfassung des Umweltberichts
gemäß § 2 a Abs. 3 BauGB**