

ABWÄGUNGSTABELLE

Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Formale Beteiligung vom 10.04.2025 bis 16.05.2025

zum Entwurf des **BEBAUUNGSPLANS UND ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN****„Filsgebebiet-West, nördlich der Fils“, Plochingen**

Entwurf vom: 11.02.2025

Stand: 14.07.2026 / 28.07.2026 / Nach Gemeinderatsbeschluss vom 28.07.2026

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
Ö1	Stellungnahme vom 14.05.2025 ich möchte gerne die Gelegenheit nutzen, meine Bedenken zum derzeit öffentlich ausgelegten Bebauungsplan "Filsgebiet West - nördlich der Fils" gemäß § 3 Abs. 2 BauBG innerhalb der Frist bis 16.05.2025 zu äußern: Die Schließung der "kleinen Unterführung" halte ich für nicht erforderlich und ungerechtfertigt, insbesondere auch aus den Zahlen, Daten und Fakten des Verkehrsgutachtens des Büro Karajan vom Dezember 2023. Es sprechen keine sachlichen Argumente für die Schließung. Im Gutachten wurde der Knotenpunkt KP 1 richtigerweise untersucht und bewertet. Der bisher schon bestehende Knoten, die Einmündung nach der "kleinen Unterführung" in den Filsweg an alter, bzw. auch neuer Stelle etwas südlicher, wurde nicht untersucht und nicht bewertet. Die Leistungsfähigkeit des Knotens KP1 (Ulmer Straße) wurde vom Gutachter Karajan nicht in Frage gestellt, ebenfalls sind mir auch keine sicherheitstechnischen Bedenken oder Unfallschwerpunkte bekannt. Aufgrund der einzigen Zufahrtsmöglichkeit zum Vereinsgelände des Obst- und Gartenbauvereins bzw. auch als Besucher von Anwohnern (Verwandtschaft) im Filsweg	Es wird grundsätzlich auf das im Bebauungsplanentwurf dargestellt Verkehrskonzept, das vorliegende Verkehrsgutachten sowie das grundlegende städtische Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept MOVE 2035 mit darinstehendem Leitbild und Handlungskonzept verwiesen. Ebenfalls wird auf die Diskussion und Beschlusslage aus der Abwägungsentscheidung zum Bebauungsplanentwurf verwiesen, bei dem die Sperrung der „kleinen“ Unterführung für den Kfz-Verkehr bestätigt wurde. Ergänzend dazu hat die Verwaltung eine zusätzliche Begutachtung durch das Büro Karajan Ingenieure, mit einer Bewertung der diskutierten Führungsvarianten beauftragt. Ebenso wurde der technische und finanzielle Aufwand durch das mit der Erschließungsplanung beauftragte Büro BNP Ingenieure GmbH erhoben. Die in der Stellungnahme von Ö1 beschriebene	Ursprüngliche Beschlussempfehlung: Im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit aller Verkehrsarten und der erhöhten Umweg-Empfindlichkeit von Fußgängern und Radfahrenden verbleibt es bei der bisherigen Beschlusslage, welche eine Sperrung der kleinen Unterführung für den motorisierten Individualverkehr im Regelfall vorsieht. Abweichende Beschlussempfehlung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt vom 14.07.2026, durch Gemeinderat am 28.07.2026 bestätigt: Die „kleine“ Unterführung wird entsprechend der Variante 3 aus der vorgelegten ergänzten verkehrstechnischen Untersuchung für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen offengehalten und mit

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	oder als Kunde des Hofladens Gutmann und gelegentlich der Fa. Blumenstock bin ich fast täglicher Nutzer der "kleinen Unterführung", die mir einschließlich deren Leistungsfähigkeit zur Genüge bekannt ist. Die Nutzung der "großen Unterführung" würde bei jeder Fahrt von Plochingen kommend einen Umweg von 1,0 km bedeuten. Die Tagesverkehrsbelastung der "kleinen Unterführung" ergibt sich nach meinem Verständnis des Gutachtens von derzeit ca. $Q3 + Q2 - Q1 = 969 + 574 - 439 = 1.104$ KFZ/24h, siehe Gutachten Seite 6. Würde die "kleine Unterführung" zukünftig wegfallen, wäre für diese 1.104 Fahrten pro Tag in etwa der Mehraufwand von 1 km zu erbringen, zzgl. ggf. Mehraufwand durch Staubildung durch Mehrbelastung an den beiden Knoten KP2 und KP3 mit Auswirkungen auf Fahrzeit, Kosten und Umwelt. Die derzeitige Leistungsfähigkeit des Knotens KP1 wurde vom Gutachter in der Qualitätsstufe B (< 20 Sekunden mittlere Wartezeit) eingestuft. Beide untersuchten unsignalisierten Knotenpunkte sind im Bestand leistungsfähig. Für beide Knoten KP 1 und KP 2 sehe ich deshalb beim Verbleib beider den Vorteil, dass sich die Verkehrsströme weiterhin im positiven Sinn verteilen und die Zufahrt damit auf 2 stabilen Füßen steht. Der im Gutachten betrachtete Leistungsfähigkeitsnachweis für die Verkehrsbelastung des Planungsnullfalls 2035 ergibt auch keine schlüssigen Argumente für eine Schließung der "kleinen Unterführung". Die beiden untersuchten Knotenpunkte sind für diesen Planfall ohne Sperrung der "kleinen" Unterführung leistungsfähig, der Knotenpunkt KP1 in der Qualitätsstufe C (morgens, < 30 Sekunden mittlere Wartezeit) und in der Qualitätsstufe D (abends < 45 Sekunden mittlere Wartezeit). Bemerkenswert ist, dass	Argumentation zeigt allein die Perspektive des Kfz-Nutzers. Es ist jedoch grundsätzliche Zielsetzung in der Planung, die verkehrssichere Erreichbarkeit des Filsgebiet-West für alle Mobilitätsarten und für Nutzer sowohl innerhalb des Gebietes als auch den überörtlichen Verkehr sicherzustellen. Dies betrifft also neben dem Kfz-Verkehr auch den Rad- und Fußverkehr. Im Hinblick auf den Umweltaspekt ist der Vorbehalt der kleinen Unterführung für den Rad- und Fußverkehr ein Beitrag zur Verkehrswende und damit zum aktiven Klimaschutz. Die Unterführung stellt eine wichtige Fußwegeverbindung zur Innenstadt bzw. Bushaltestelle Ulmer Straße dar. Hier ist auch auf die Bedeutung als Schulweg vom Filsgebiet in die Schulzentren der Stadt hinzuweisen. Ebenfalls ist der Fußweg die Anbindung an die bestehende Bushaltestelle „Ulmer Straße“ sowie wichtiger Einkaufsmöglichkeiten (ALDI, LIDL etc.) Für den Radverkehr trifft ebenfalls die Bedeutung für den Schulweg und Weg in die Innenstadt zu. Zusätzlich ist die Strecke als RadNETZ-BW Anbindung vom Filstal an das Neckartal von hoher Verkehrsbedeutung im Radwegenetz. Die „kleine“ Unterführung wird auch der Anbindung an die zukünftige Radschnellverbindung RS4 dienen. Aufgrund des erwarteten steigenden Aufkommens der Verkehrsarten durch die Nutzungsintensivierung im Filsgebiet wird sich	einer Lichtsignalanlage geregelt. Ein durchgängiger separater Gehweg mit einer Breite von 2,00 m wird eingerichtet. Den aufgezeigten bautechnischen und finanziellen Mehraufwand (zusätzliche Baukosten ca. 130.000 Euro netto zzgl. Nebenkosten) für die Änderung der Verkehrsplanung mit Lichtsignalanlage wird zugestimmt.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	auch der Knoten KP2 bei der Prognose 2035 bei Schließung der "kleinen Unterführung" in die Qualitätsstufe D (abends < 45 Sekunden mittlere Wartezeit) rutschen würde. Ein Argument mehr für die zukünftig zu erhaltende Verteilung des Verkehrs auf 2 Wegvarianten. In der Zusammenfassung des Karajan-Gutachtens kann ich letztendlich keine Empfehlung des Gutachters und keine schlüssigen Argumente finden, die die Schließung der "kleinen Unterführung" begründen bzw. rechtfertigen. Der Gutachter empfiehlt lediglich im Falle der Sperrung der "kleinen Unterführung" die Sperrung mit Pollern anzuordnen, um wenigstens im Bedarfsfall eine Zu- und Ausfahrt über die "kleine Unterführung" zu ermöglichen. Für den Gutachter lag bereits in der Aufgabenstellung seines Auftraggebers die angestrebte Sperrung der "kleinen Unterführung" als Input vor. Auch auf der Kostenseite sehe ich hier nicht die schlagkräftigen Argumente um eine Schließung der "kleinen Unterführung" sachlich zu rechtfertigen. Bauliche Maßnahmen an der bestehenden Straßenrampe zur "kleinen Unterführung" nördlich der Bahnlinie sehe ich als Sowieleistung. Da im Verkehrsgutachten Personenverkehr und Radverkehr nur am Rande betrachtet und nicht untersucht wurde, ist über eine Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer bei Wegfall des KFZ-Verkehrs durch die "kleine Unterführung" nur mutzumaßen, aber keine sachliche und fundierte Aussage möglich. Ich bitte Sie deshalb, diesen Planungsteilabschnitt nochmals umzuplanen und den KFZ-Verkehr weiter durch die "kleine Unterführung" durchzulassen, es handelt sich um reinen Anliegerverkehr, die Anlieger werden es Ihnen sehr danken.	der Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr und Kfz-Verkehr an der Engstelle der keinen Unterführung verschärfen. Maßgebliches Kriterium bei der Bewertung ist die Verbesserung und Sicherstellung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Das Kriterium wird höher als der Fahrkomfort zugunsten einer Verkehrsart bewertet. In der Planung laufen sowohl auf der Nord-, als auch auf der Südseite Rampen mit jeweils 6 % Neigung auf die Engstelle der tief liegenden Unterführung zu. Die Unterführung hat einen nicht veränderbaren Gesamtquerschnitt von 6,52 m (lichte Breite). Zudem sind die Sichtverhältnisse im nördlichen Zulauf aufgrund des Zwangspunktes der 90 Grad Kurve nicht veränderbar. Im Verkehrsgutachten wurden folgende Verkehrsstärken durch Kfz-Verkehr ermittelt, die in die von der Ulmer Straße in den Filsweg ein- und ausfahren (siehe Anlage 5.1 der Untersuchung, Karajan Ingenieure, Dez. 2023): • Bestand 2023: DTV Tag: 750 Kfz/16h / Nacht 50 Kfz/8h. • Planungsnullfall 2035 (Bestehende Situation ohne Neuplanung im Jahr 2035): DTV Tag 800 Kfz/16 h / Nacht 50 Kfz/8h. • Planfall 2035 (mit Hinterlegung der geplanten Erneuerung, ohne Sperrung der Unterführung): DTV Tag 2.140 Kfz/16h / Nacht 140 Kfz/8h • Planfall 2035 (mit Sperrung der kleinen Unterführung) würde entsprechend den Wert auf „0“ setzen und den Kfz-Verkehr auf den Knotenpunkt Ulmer Straße / Filsallee verlagern. Die Leistungsfähigkeit wurde im	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Um den Verkehrsfluss der Ulmer Straße beim Linksabbiegevorgang am KP1 aus Fahrtrichtung Reichenbach zu verbessern, wäre ein Linksabbiegeverbot angebracht, zumal für die Linksabbieger aus Reichenbach die KP2 verkehrsgünstiger liegt und damit wie auch schon bisher die bessere Wegvariante ist (Kosten: 2 Verkehrsschilder).	Gutachten nachgewiesen. Aufgrund der aufgezeigten Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr im Planfall 2035 (nahezu Verdreifachung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Bestand) ist die bisherige Mischung der Verkehrsarten nach den geltenden Richtlinien (RASt06) in Verbindung mit den ergänzenden Handlungsanleitungen vom Februar 2024, also dem Stand der Technik nicht vertretbar. Ergänzend dazu hat die Verwaltung das Büro Karajan mit der vertiefenden Prüfung von vier Varianten zur geänderten Verkehrsabwicklung beauftragt (siehe ergänzende Stellungnahme Karajan Ingenieure, Oktober 2025). Grundsatz dabei ist jeweils, dass die Geschwindigkeit auf max. 30 km/h geregelt wird: V1. Kfz und Radfahrer (beidseitig) + Fußgänger mit einseitigem Gehweg. Der benötigte Querschnitt beträgt 7,35 m und ist mit dem bestehenden Querschnitt der Unterführung (6,50 m) nicht vereinbar. Ein Gehweg kann nicht ausgebildet werden. Maßgeblich nachteilig wirkt hier die nicht einsehbare Engstelle aufgrund des Zulauf Nord mit 90 Grad Kurve. Zudem müssten auf den jeweiligen Zuläufen der Querschnitt mit einem separaten Gehweg verbreitert werden. Die Variante ist für den Rad- und Fußverkehr als sehr negativ zu werten. V2. Kfz-Einbahnstraße + Radfahrer (beide Richtungen + Fußgänger mit separatem Gehweg. Hier wäre ein Querschnitt von	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
		mindestens 6,60 m erforderlich. Gem. der RAST06 ist dies bis zu einer Verkehrsstärke von 50 Kfz/Spitzenstunde (ca. 500 Kfz/24 h) zulässig. Der Planfall geht von einer Belastung von ca. 1.000 Kfz/16h (Tag) für eine Richtung aus. Die Übersichtlichkeit ist durch die 90 Grad Kurve und des Rampenzulaufes mit Neigung von 6% nicht gegeben. Die Variante verbessert die Verhältnisse im Fußverkehr. Kfz- und Radverkehr haben jeweils Beeinträchtigungen durch Umwegigkeit und des verbleibenden Mischverkehrs. V3. Kfz und Radfahrer (beidseitig) + Fußgänger mit separatem Gehweg mit Beampelung. Grundsätzlich gelten die Ausführungen in A1. Ein Gehweg kann in der Unterführung hergestellt werden. Jedoch entstehen durch die Beampelung und der zusätzlichen Straßenbreite für Aufstellflächen ein beträchtlicher Aufwand in Bau- und Unterhaltungskosten. Es ist mit Zusatzkosten von 130.000 Euro netto zusätzlichen Baukosten zu rechnen. V4: Die Bevorzugung des Rad- und Fußverkehrs als privilegierte Verkehrsart ist für den Rad- und Fußverkehr und der Verkehrssicherheit durch Trennung vom Kfz-Verkehr positiv zu bewerten. Aufgrund der Vorteile wird die Variante zur Umsetzung empfohlen. Verwiesen werden kann zudem auf die positive Stellungnahme der Polizeidirektion zur Sperrung der kleinen Unterführung für den Kfz-Verkehr. Es wird daher die Trennung der Verkehrsarten	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
		angestrebt und empfohlen, die Festsetzung als Geh- und Radwegverbindung im Bebauungsplan beizubehalten. Bei Zulässigkeit von Kfz-Verkehr ist zudem die bereits erarbeitete Entwässerungskonzeption mit Mehraufwand nochmals in der Hinsicht zu überarbeiten, dass es für eine Kfz-Nutzung eine Vorbehandlung des anfallenden Regenwassers bedarf bevor dieses in den Vorfluter eingeleitet werden kann. Die zusätzliche Wegstrecke für den Kfz-Verkehr mit Durchfahrung der „großen“ Unterführung wird als vertretbar angesehen und beträgt als Mehrweg 700 m (1 km Zusatzweg abzüglich 300 m Sowieso-Weg durch die „kleine Unterführung“) und tritt nur bei Fahrten aus/zum dem südlichen und westlichen Teil des Filsgebietes Richtung Stadtmitte auf. Für die Zufahrt zum Reifenhändler Blumenstock ergibt sich nur aus Richtung Stadtmitte Plochingen ein Zusatzweg von lediglich 300 m (800 m ggü. 500 m) bei der Kfz-Verkehrsführung durch die „große“ Unterführung. Übrigen würde die Umwegigkeit für den Rad- und Fußverkehr bei gleicher Strecke aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten einen deutlich größeren Zeitverlust bedeuten. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Filsallee/Am Filswehr sowie Ulmer Straße / Filsallee wurde nachgewiesen.	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
Ö2	Diverse Stellungnahmen – Schreiben vom 12.05.2025 / Eingang Stadt 14.05.2025 leider hatten wir seit 3 Jahren nicht die Gelegenheit das von Ihnen zugesagte Informationsgespräch in unserem Umfeld zu führen. Dies mag daran liegen das Sie wie in den Plochinger Nachrichten mitgeteilt haben einer Bebauung des Gänswasens, wenn Sie das Sagen gehabt hätten, nicht zugestimmt hätten. Ist das der Grund das Sie dem Ghetto keinen Wert zumessen! Nun sieht es seit 65 Jahren so aus daß das soziale Umfeld und die Wohnqualität sowie die Erhaltung der Gebäudesubstanz auf solch einem Niveau befindet wie es sich jeder Verantwortlicher wünschen würde. Wir verstehen daher nicht die Aussagen von Herrn Kiesling über den Zustand des durch unsere Familien in den 1960zigen Jahren entwickelten Gebietes. Im Rahmen der Maßnahmen der Sanierung hatten wir daher erwartet das eventuelle Mißstände behoben werden würden. Wie man sieht hat man keine oder keine bessere Lösung im Bebauungsplan gefunden. - Siehe auch hierzu die Stellungnahme zur Abwägungstabelle –	Kenntnisnahme. Die Analyse von städtebaulichen Missständen war die Ausgangslage für die Festsetzung des Sanierungsgebietes. Es ist unter anderem als Ziel der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme (siehe ISEK Filsgebiet-West) definiert: „Qualitätsaufwertung der Wohnbereiche“, zu dem unter anderem die Sanierung der Gebäudesubstanz, die Aufwertung des Wohnumfeldes, Lärmschutz und die Schaffung einer neuen Identität des Wohnquartiers gehört. Werden die Ziele erfolgreich mit Unterstützung der Anliegerschaft erfüllt, ist auch eine Stabilisierung des sozialen Umfeldes zu erreichen.	Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Ebenfalls hat uns sehr verwundert, das während des Hochwassers 2024- wir haben 36 Std. gepumpt kein Mensch aus der Verwaltung sich in unserem Bereich hat sehen lassen obwohl wir durch das Hochwasser in der Unterführung und auf dem Filswehr sowie die Absperrung der Brücke von der Aussenwelt abgeschlossen waren. Mit dem Höchststand der Fils um 2.00h am 3.6.24 war es so kritisch das wir neben unseren 5 Pumpen noch eine Pumpe der Feuerwehr angefordert haben. Da die genannte Situation Ihnen wohl nicht bekannt war, kein Notstand verkündet wurde, mußten wir auch diese Kosten tragen. Alle Anwohner haben dafür gesorgt größeren Schaden an Eigentum und Gebäuden zu verhindern. Nur durch den Einsatz der Feuerwehrrpumpe wurde verhindert das es Schäden an den Öltankanlagen gab was zu einer Katastrophe geführt hätte. Ihr Vorgänger war da in den 70er Jahren sensibler und hat unbürokratisch Hilfe angeboten und die Situation vor Ort erkannt. Sie mögen hierzu eine andere Meinung vertreten, aber so wird dies hier halt gesehen. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der Umsetzung des Sanierungsplanes und hoffen das der von Ihnen um 4 Jahre verlängerte Fertigstellungstermin nicht zu einem Stuttgart 21 wird. Wir haben ein Auge darauf.	Während dem Hochwasser 2024 war das Filsgebiet für die Öffentlichkeit gesperrt. Die Feuerwehr war im Einsatz. Die Lage wurde laufend, unter anderem mit Vertretern der Verwaltung, bewertet und der Hochwassersituation angepasst. Die Verwaltung hat die Situation mit der Feuerwehr analysiert. Durch die seit Anfang Juni 2026 veröffentlichte Neuberechnung des 100-jährlichen Hochwassers an der Fils nimmt die Behandlung der Hochwassersituation im Filsgebiet eine wesentliche Rolle in der Gebietsentwicklung ein. Für die Bewältigung einer Krisensituation durch Hochwasser existiert ein Hochwasser-Alarmplan der Stadt Plochingen. Entsprechende Maßnahmen werden je nach Pegelstand ergriffen und bei Bedarf der Krisenfall mit Krisenstab ausgerufen. Das grundsätzliche Hochwasserrisiko bei Wohnlagen in Flussnähe ist nicht zu vermeiden, das gilt auch für Grundwassereintritt in Kellerbereiche. Kenntnisnahme und Dank für die Wünsche.	Kenntnisnahme und Dank für die Wünsche.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Wir hoffen ebenfalls das Herr Kohler den Anschluß der Druckleitung an die Kanalisation gefunden hat. Sie erinnern sich sicherlich wie vehement er sich bei unserer Besichtigung ausgelassen hat das er Bescheid wüßte! Wie sich herausstellte wurden Kanalkamerafahrten gemacht um genau den Punkt zu, finden welcher im Gespräch durch uns angezeigt wurde. Man sollte auch mal Erfahrung annehmen und einen Entwässerungsvorschlag unsererseits mit dem Ingenieurbüro Voiles der Stadt am 6.7.1994 zugesandten Plan mal anschauen. Dies und viel mehr Geschichte hätten bei der Unterhaltung ausgetauscht werden können.	Im Zuge der Erschließungsmaßnahme wird eine machbare und funktionierende Lösung in Abstimmung mit den Anliegern gefunden werden. Eine Verschlechterung des Status quo wird nicht eintreten. Die Höhenlage einzelner Entwässerungskanäle ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans.	Kenntnisnahme.
Ö2	Anlage Ö2: Stellungnahme Anmerkung zur Abwägungstabelle - Schreiben vom 10.05.2025 / Eingang Stadt 14.05.2025 Pkt.Nr. 8.2 Einspruch Der Abwägungsvorschlag der Verwaltung beinhaltet Fehler wie folgt: Es muß heißen: Im Geltungsbereich sind die Grundstücke mit den Hausnummern „6, 8,10,10/1 und 18. Hausnr. 16 liegt nicht im Geltungsbereich. Hausnr. 18 liegt im Geltungsbereich. Daher ist die Aussage das die übrigen Flurstücke des Gänswasen nicht im Geltungsbereich liegen falsch. (Nach Gesprächen mit Gemeinderäten war Ihnen dies auch nicht bewußt) Pkt. Nr. 9 Abwasserbeseitigung Wir möchten auf eine Untersuchung/ Planung des Ingenieurbüros Volles vom 6.7.1994 hinweisen. Diese muß ebenfalls der Verwaltung, mit einer. Stellungnahme der	Klarstellung: Westlich der Straße „Filsweg“, im Bereich „Gänswasen“, sind die Grundstücke mit den Hausnummern 6, 8, 10 und 18 in den Geltungsbereich einbezogen. Das Grundstück mit dem Gebäude 16 ist nicht in den Geltungsbereich einbezogen. Entsprechendes ergibt sich aus der Abgrenzung des Geltungsbereiches in der Planzeichnung. Kenntnisnahme. Im Zuge der Erschließungsmaßnahme wird eine machbare und funktionierende Lösung in	Kenntnisnahme. Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Familie Hochscheidt, vorliegen. Eine Kopie wurde auch im März Herrn Gemeinderat Thomas Nußbaum übergeben. Wesentlicher Inhalt war eine Tieferlegung von 65cm und die bereits im Rahmen der Oberflächenwasserentsorgung in die Fils über den Filsweg erfolgte vorgesehene Kreuzung beim Ausgang unserer Zufahrt unter den Kanal und eine Weiterführung zu Filsweg 9. Da beim Gebäude Filsweg 9 keine Tierlegung erfolgen konnte kam eine weitere Betrachtung nicht in Frage. Da nun die Infrastruktur (Zufahrtsstraße) neu in Angriff genommen wird besteht die Möglichkeit die Gebäude ohne Hebeanlage, bei entsprechender Tieferlegung, anzuschließen. Wir bitten dies bei Ihrer weiteren Planung zu berücksichtigen. Sonstiges - Abfallbehälter Die Mehrheit der Eigentümer lehnen es ab dem AWB eine Zufahrtberechtigung zwecks Entleerung von Abfallcontainern und Sperrmüll zu genehmigen. Hier liegt ein Eingriff in private Eigentumsrechte vor. Bisher wurde es vom AWB zurecht abgelehnt Sperrmüll aus dem Flurstück 824 und folgende abzuholen. Beim Abfall, gelber Sack und Biotonne gab es eine Vereinbarung mit den Abholfahrzeugen rückwärts in die Einfahrt einzufahren. Hinweis: der neue Betreiber hält sich nicht mehr daran Wir möchten darauf hinweisen das die Zufahrt nur für Fahrzeuge bis 7,5t ausgelegt ist und eventuelle Beschädigungen durch Schwertransporte die durch Dritte genehmigt wurden, durch diese zu beheben sind. Wir haben gehofft im Rahmen der Sanierung eine Möglichkeit durch die Verwaltung zu finden dieses Problem bei der Neugestaltung zu beheben. Dies war auch das Anliegen von Herrn Bürgermeister Buss und Bauamtsleiter Kiesling, denen ja die private Verwaltung bislang nicht	Abstimmung mit den Anliegern gefunden. Kenntnisnahme. Grundsätzlich ist die Eigentümerschaft dafür verantwortlich eine Müllabholung zu ermöglichen. Bisher findet die Abholung über das Flurstück 825, also des privaten Erschließungsweges in das Wohnquartier statt. Die Straße wird im Bebauungsplan mit einer Ausbaubreite von 5,00m als private Verkehrsfläche festgesetzt. Grundsätzlich würde die bisherige Praxis also weiter funktionieren. Im Zuge der Sanierungsmaßnahme besteht die Möglichkeit, die Zufahrt für eine größere Belastung auszulegen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass Fahrten mit Müllfahrzeugen, Feuerwehr und sonstigen LKW über 7,5t Gelegenheitsfahrten sind. Die Verwaltung ist gerne bereit zur Lösungsfindung beizutragen, wenn entsprechende abgestimmte Signale von der Anliegerschaft vorliegen. Grundsätzlich liegt	Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	gefallen hat und entsprechende Baugesuche von 1960 abgelehnt hätten werden müssen bzgl. nicht genehmigt worden wären. Dies mag der Grund sein das im Rahmen der Sanierung keine bessere Lösung gefunden wurde wie sie schon vor 65 Jahren geplant und durchgeführt wurde. Wir schlagen daher vor die Möglichkeit eines Abstellplatzes gegenüber unserer Ausfahrt neben den Parkplätzen einzurichten und zu überprüfen da dies im Rahmen der Neugestaltung der Zufahrtsstraße möglich ist. Wir bitten um Berücksichtigung unserer Einwände und Vorschläge.	es, durch die Eigentumsverhältnisse, in der Hand der Anliegerschaft, eine Verbesserung der Erschließungssituation zu erreichen. Die vorgeschlagene Fläche gegenüber der Ausfahrt ist ein städtisches Grundstück. Die zur Verfügung stehende Fläche hätte eine Größe von ca. 60 m², was für die Menge an Behältern bei der Abholung knapp bemessen ist. Die Fläche wäre allenfalls als Sammelfläche für die Abholung zweckmäßig und nicht dauernden Unterbringung. In der Planung ist hier eine Versorgungsfläche für Elektrizität eingeplant. Für das Straßenbild hätte die Fläche eine nachteilige Wirkung, da diese in der Sichtachse von der Brücke herkommend liegt. Eine Einhausung ist daher Voraussetzung. Zu Gesprächen zu Nutzung und Konditionen ist die Verwaltung bereit.	
Ö3	Eingang 15.05.2025 Sehr geehrte Damen und Herren, seit mehr als 70 Jahren (Pachtvertrag ab 30.09.1953) betreibt die Fliegergruppe Plochingen e.V am oben genannten Standort die selbst errichtete Werkstatthalle. Auch in heutiger Zeit ist die Werkstatt für die Wartung und Instandhaltung unserer Flugzeuge von sehr großer Bedeutung für unseren Verein. Der derzeitige Bebauungsplan sieht den Entfall der Freifläche vor der Werkstatt vor. Die öffentlichen Verkehrsflächen, hier Gehweg und Fahrbahn, führen dann unmittelbar an der bestehenden Eingangstüre und an den Hallentoren auf der südlichen Seite entlang.	Kenntnisnahme. Bestätigung der geplanten Erschließungsstraße entlang des Werkstattgebäudes. Es muss hinzugefügt werden, dass bisher keine rechtliche Grundlage für die Nutzung des kommunalen Grundstückes (Straßenfläche) für die	Kenntnisnahme. Die Festsetzung im Bebauungsplan als Baugrundstück „Urbanes Gebiet“ und der definierten überbaubaren Grundstücksfläche wird beibehalten.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Die Handhabung der bis zu 12 Meter langen Flugzeugflächen und der zugehörigen Transportanhänger im Außenbereich der Werkstatt ist bis dato uneingeschränkt möglich. Das Rangieren der langen Teile im öffentlichen Verkehrsraum birgt Gefahren, da dies auch vorwiegend in den Abendstunden und im Winterhalbjahr stattfindet. Der vorgesehene Bebauungsplan schränkt diese bisherigen Möglichkeiten erheblich ein und erfordert eine Erweiterung des Konzepts für das Einfahren der Flugzeugflächen und Rumpfe sowie dem Aufbau der Flugzeuge für die Wartungs- und Abnahmevorgänge. Grundsätzlich ist der Fortbestand der Werkstatthalle für unsere Vereinstätigkeit existenziell. Eine eventuelle Umsiedlung ist, selbst bei einer entsprechenden Förderung für uns finanziell nicht vorstellbar. Im Zuge der der Beteiligung der Öffentlichkeit formulieren wir nachstehend die unserer Ansicht nach notwendigen Anforderungen an die neu entstehenden Umgebungsbedingungen für den Erhalt der Werkstatthalle: • Die Werkstatthalle bleibt in ihren derzeitigen Abmessungen und ihrem derzeitigen Ausbauzustand erhalten. • Der Bereich vor dem derzeitigen Eingang und den Hallentoren (Giebelseite Süd) kann als öffentliche Verkehrsfläche bis an die Gebäudekanten höhengleich genutzt werden. Die Eingangstür und die Schiebetore sollen aufgrund der gebäudeinternen Gegebenheiten als Eingang erhalten bleiben und freigehalten werden. • Ein höhengleicher Anschluss der Fahrbahn an den Hallenboden und eine optische Verbesserung der Fassade erscheint erforderlich. Auf Grund der	Vereinsnutzung gibt. Lediglich das Flurstück 2054 wurde mit Pacht dem Verein als Standort für das Gebäude zur Verfügung gestellt. Eine entsprechende Werkstattfläche ist baurechtlich auch nicht genehmigt. Kenntnisnahme der bisherigen Praxis. Mit der Fliegergruppe Plochingen wurde bereits Gespräche über die Bedürfnisse des Vereins sowie der weiteren Perspektive im Zuge der städtebaulichen Neuordnung geführt. Der Verein hat dazu bereits den in der Stellungnahme beschriebenen Vorschlag vorgelegt, der auf eine Neuorganisation der Werkstatttätigkeit am bisherigen Standort abzielt. Die Aufrechterhaltung der Verpachtung des Vereinsgrundstücks durch die Stadt ist abzuwägen mit dem Verlust und der Beschränkung neuer gewerblich nutzbarer Flächen auf und neben dem derzeitigen Vereinsgrundstück. Das Gebäude hat Bestandsschutz. Im Sinne der angestrebten baulichen und nutzungsbezogenen Entwicklung wird empfohlen, das geplante Baufeld im Bebauungsplan beizubehalten.	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	vorhandenen Abstände zur Fahrbahn und der Lage der Eingangstore ist der Verbleib der dargestellten Parkflächen fraglich. • Für das Einbringen von Fahrzeugen und Flugzeugteilen, vor allem für den Aufbau der Flugzeuge zu Wartungs- und Abnahmearbeiten, ist eine weitere höhengleiche, befestigte und abgesperrte Fläche seitlich der östlichen Werkstattlängsseite nötig da das direkte manuelle Einfahren der Teile von der Giebelseite aus nur unter Einschränkungen für den passierenden Verkehr möglich sein wird. Eine Abnahme mit Flugzeugteilen, die nach Süden aus dem Gebäude ragen, erscheint nur schwer möglich. • Hierfür ist der Einbau eines zusätzlichen Tores sowie die Beschaffung von Rumpf- bzw. Tragflächentransportwägelchen erforderlich, da die bis zu 200 Kilogramm schweren Flugzeugteile beim Entladen verschwenkt werden müssen. • Aus Gründen der Verkehrssicherheit erscheint es geboten, dass der Einfahrtsbereich durch die Straßenbeleuchtung ausreichend beleuchtet wird und eventuell ein manuell einschaltbares Warnblinksignal (auch mobil) auf die Verkehrseinschränkung beim Einfahren der langen Transportanhänger hinweist. • Außerhalb der von uns benötigten Zeiten ist die geordnete Nutzung der seitlichen Fläche als Parkfläche möglich. Die Regelung durch entsprechende verkehrsrechtliche Beschilderung bzw. Räumungsankündigungen durch die zuständige Behörde ist erforderlich. Unter Zugrundelegung des konstruktiven Gespräches beim Stadtplanungsamt am 06.05.2025 und den vorgetragenen Punkten gehen wir davon aus, dass der Betrieb unser Werkstatthalle auch in Zukunft möglich sein wird und wir die Stadt Plochingen mit unserem Vereinsleben bereichern und, durch unsere ehrenamtliche Tätigkeit auch in bewegten		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Zeiten ein verlässlicher Partner sein werden. Nutzungsbeispiel für eine Flugzeugabnahme: 		
Ö4	Eingang 15.05.2025 I. Der B-Plan-Entwurf „Filsgebiet-West, Nördlich der Fils“ vom 11.02.2025 - der als Bebauungsplan der Innenentwicklung auf der Grundlage von § 13a BauGB beschlossen werden soll und als nördlicher Teil von zwei in räumlichem und funktionalem Zusammenhang stehenden Bebauungsplanverfahren gilt, die im Zuge der städtebaulichen Neuordnung im Filsgebiet-West durchgeführt werden - setzt in seinem östlichen Teil einen Radweg mit temporärer Nutzung als Anliegerstraße im Zeitraum Baumaßnahme kommunale Filsbrücke" als Öffentliche Verkehrsfläche fest, der erst über die Fils führt und sich anschließend auf dem Filsweg Richtung Westen fortsetzt. Bei der neuen Überquerung der Fils handelt es sich gemäß Ziff. 2 der Begründung um eine	Kenntnisnahme, allgemeine Ausführungen. Klarstellung: Im östlichen Teil ist eine öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Radweg“ festgesetzt. Damit wird die geplante Führung der Radschnellverbindung RS4 planungsrechtlich gesichert. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Radschnellwegbrücke für alle im Raum stehenden Trassenvarianten der Radschnellverbindung im Bereich des Filsgebietes erforderlich ist.	Ursprüngliche Beschlussempfehlung: Die gewählte Festsetzung für eine Brücke als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Radweg“ wird aufgrund der aufgezeigten Argumentation der Erforderlichkeit beibehalten. Abweichende Beschlussempfehlung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt vom 14.07.2026, durch Gemeinderat am 28.07.2026 bestätigt:

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Radschnellwegbrücke als Teil des Filstalrad(schnell)wegs RS4. Der Korridor für die geplante Radschnellwegbrücke im östlichen Planbereich ist gemäß Ziff. 7.1.1 der Begründung weiter gefasst, das hier noch eine konkrete Prüfung der Lage und Trassenführung ausstehe. Die dem B-Plan-Entwurf zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung (PLO12) vom Dezember 2023 soll zwar die verkehrlichen Auswirkungen durch die angestrebte Planung für den Prognosehorizont 2035 analysieren und bewerten, insbesondere die im städtebaulichen Entwurf vorgesehenen Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsführung (PLO12, Ziff. 1). Untersucht aber letztendlich nur die zu erwartenden Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten KP1 bis KP3 sowie an den Querschnitten Q1 bis 05, die allesamt nicht im Bereich der neuen Radschnellwegbrücke über die Fils liegen (vgl. PLO12, Abb. 1). Lediglich in Ziff. 3.1 der PLO12 wird erwähnt, dass die Nordroute und die Südroute des Filstalradwegs im Filsgebiet aufeinandertreffen und im Bereich des Bruckenwasen in den Neckartalradweg münden. Die Nordroute werde entlang der Ulmer Straße und die Südroute entlang der Fils geführt. Im Filsgebiet träfen mehrere Radwege aufeinander, daher sei die Radverkehrsführung in der Planung zu betrachten. Zusätzlich solle der geplante Radschnellweg Neckartal entlang des südlichen Filsuferbereichs durch das Filsgebiet geführt werden (vgl. auch PLO12, Abb. 2, die den Filsweg nach Überquerung der neuen Radschnellwegbrücke als Radschnellweg in Gestalt einer Fahrradstraße ausweist). Perspektivisch werde deshalb durch den Radschnellweg die Anbindung für den Radverkehr im Untersuchungsgebiet zusätzlich gestärkt (PLO12, Ziff. 5, Abschnitt Radverkehr) Immerhin lässt sich der Verkehrsuntersuchung entnehmen,	Kenntnisnahme. Allgemeine Ausführungen. Kenntnisnahme der Ausführungen aus der Verkehrsuntersuchung PLO12, die bestätigt werden können.	Die Festsetzung der Verkehrsfläche besondere Zweckbestimmung „Radweg“ im Bebauungsplan entfällt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird entsprechend der Fassung vom 28.07.20026 neu abgegrenzt. Kenntnisnahme. Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	dass an der alten Filswegbrücke (Querschnitt Q5) bei der am Dienstag, den 24.10.2023 durchgeführten videobasierten Erhebung über 24 Stunden 524 Kraftfahrzeuge gezählt wurden, bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 7,63 %. Durch die Neuplanung fahren zukünftig über die alte erneuerte Filswegbrücke 970 Kfz/24h zusätzlich in das Gebiet südlich der Fils, sodass für den Planfall im Jahr 2035 eine Verkehrsbelastung von ca. 1.500 Kfz/24h zu erwarten sein werde (PLO12, Ziff. 6). Der Abwägungstabelle mit den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vom 25.02.2025 ist jedoch zu entnehmen, dass die Stadt Plochingen entgegen der Behauptung in Ziff. 7.1.1 der Begründung nicht ernsthaft einen alternativen Trassenverlauf in Betracht zieht. Zu den Bedenken des Polizeipräsidiums Reutlingen vom 15.01.2024 zum Nebeneinander von Fuß- und Radverkehr wird lapidar auf das Bebauungsplanverfahren „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ verwiesen, weshalb insoweit keine Abwägung erforderlich sei. Ebenso wird mit den Einwänden der IHK Region Stuttgart vom 22.02.2024 verfahren, die sich Sorgen machen, dass die ansässigen Betriebe im Bereich südlich der Fils durch die Festlegung eines Radschnellwegs auf dem Filsweg stark in ihren Tätigkeiten eingeschränkt werden und angesichts des Einsatzes zahlreicher größerer Fahrzeuge ein zu kleiner Wendehammer am südlichen Ende der alten erneuerten Filswegbrücke vorgesehen ist.	Der Belang der attraktiven und verkehrssicheren Führung der Radschnellverbindung ist im Zuge der Bebauungsplanaufstellung und Abwägungsprozess in der Öffentlichkeit ein breit diskutiertes Thema. Aufgrund der Lage im Geltungsbereich „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ wird die Trassenführung an der südlichen Uferstraße jedoch dort konkret behandelt. Der Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ sichert das Planungsrecht für den Bau einer Radschnellwegbrücke durch Festsetzung einer Filsbrücke für den Radverkehr. Die Festsetzungen in den jeweiligen Bebauungsplänen basieren auf einer zusammenhängenden Betrachtung der Trassenführung des RS4 im Bereich des Filsgebiet-Neckar durch das Land. Auch im Zuge dieser Planaufstellung erfolgt ein ausführlicher politischer Diskurs über die Trassenvarianten im Gemeinderat. Verwiesen wird auf die Beratungen und Beschlussfassungen im Zusammenhang mit der Bebauungsplanaufstellung, dem Bürgerbegehren und zur Vergabe der Planungs- und Bauleistungen der Radschnellwegbrücke, zuletzt insbesondere:	Kenntnisnahme

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Aufschlussreich ist dagegen die Stellungnahme des Referats 44 beim RP Stuttgart vom 23.02.2024: Danach wird die Trasse des Radschnellwegs RS4 entlang der Fils durch das Plangebiet verlaufen. Von Reichenbach kommend zunächst auf einem bestehenden Gewässerunterhaltungsweg nördlich der Fils unter der B10-Filsbrücke hindurch bis kurz vor der Einmündung der Straße „Am Filswehr“ in die Filsallee. An dieser Stelle sehe die Planung ein neu zu errichtendes Brückenbauwerk vor, sodass die Trasse der Radschnellverbindung auf das südliche Filsufer wechselt.	• Gemeinderat 29.06.2026 • Gemeinderat 09.06.2026 • Gemeinderat 08.07.2025, • Gemeinderat 20.06.2025, • Gemeinderat 15.05.2025, • ABTU 29.04.2025, • Gemeinderat 01.04.2025, • ABTU 11.03.2025, • Gemeinderat 17.09.2024, • Gemeinderat 23.07.2024, • Gemeinderat 14.05.2024, • ABTU 30.04.2024, • Ortsbegehung am 01.09.2023, • ABTU 06.09.2022, • Gemeinderat 27.07.2021. Aufgrund der grundsätzlichen Planungs- und Bauträgerschaft des Landes für die Radschnellverbindung obliegt die Bewertung und Festlegung der Trassenführung dem Land, in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen. Es wird von Seiten der Verwaltung der Vorwurf zurückgewiesen, dass die Stadt keine alternativen Trassenverläufe in Betracht zieht. Seit der Machbarkeitsstudie durch den Landkreis Esslingen im Jahr 2018/19 wurden eine Vielzahl von Trassenvarianten untersucht. Die Verwaltung und der Gemeinderat haben sich hierbei konstruktiv eingebracht. Letztendlich liegt es in der Entscheidung des Landes, die Trasse zu definieren. Von Seiten des Landes ist mit grundsätzlicher Zustimmung der Stadt Plochingen die Entscheidung für eine Führung der Radschnellverbindung südlich der	Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Die Brücke soll im Rahmen einer Planungsvereinbarung durch die Stadt Plochingen realisiert werden. Um das Genehmigungsverfahren für die Radschnellwegbrücke zu beschleunigen, wurde zwischen der Stadt Plochingen und dem RP Stuttgart vereinbart, die Brücke in den vorliegenden Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ festzusetzen. Entsprechend sei die Filsquerung in den zeichnerischen Teil des Bebauungsplans als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Radschnellweg“ aufgenommen worden. Die Planungen würden weiterhin zwischen der Stadt Plochingen und dem RP Stuttgart abgestimmt. Den Festsetzungen des Radschnellwegs im Bebauungsplan werde zugestimmt. Darauf erwidert die Stadt Plochingen: <i>„Kenntnisnahme zum angestrebten Trassenverlauf auf Basis der geplanten Vorzugstrasse des Landes. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen der Planung nicht entgegen. Die Planungen der Radschnellwegbrücke werden von der Stadt, in Abstimmung mit dem Land betrieben. Der Abschluss einer separaten Vereinbarung zum Planung und Bau der Radschnellwegbrücke zwischen dem Land und der Stadt wurde am 14.05.2024 bzw. 23.07.2024 im Gemeinderat beschlossen. Die Vereinbarung wurde am 05.08.2024 / 12.08.2024 unterzeichnet. Das darin beschriebene Verfahren zur Durchführung des Vergabeverfahrens im wettbewerblichen Dialog befindet sich im Prozess“.</i> Auch in der Abwägungstabelle mit den Stellungnahmen der Öffentlichkeit vom 25.02.2025 bestätigt sich, dass keine Abwägung zum Trassenverlauf des Radschnellwegs im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Filsgebiet-West,	Fils gefallen. Abschließend wird eine ergebnisoffene Prüfung der letztendlich verbliebenen Varianten zwischen der geplanten Radschnellwegbrücke und dem Neckar durchgeführt. Kenntnisnahme. Mit der Festsetzung im Bebauungsplan wird das Planungsrecht für das Brückenbauwerk geschaffen. Klarstellung: Es liegt in der Planungshoheit der Stadt Plochingen das Planungsrecht der Brücke mit einem Bebauungsplan zu schaffen. In der Planungs- und Bauvereinbarung mit dem Land wurde der Bebauungsplan als baurechtliche Basis zugrunde gelegt. Die Genehmigung im Wasser- und Naturschutzrecht ist vorbehalten. Kenntnisnahme, siehe oben.	Kenntnisnahme. Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	nördlich der Fils" stattgefunden hat. Zur Stellungnahme Ö2 der Familie Gutmann vom 05.02.2024 wird zwar festgehalten, dass die Stellungnahme sowohl Belange des Bebauungsplans nördlich als auch südlich der Fils betreffe, wodurch sich Doppelungen in den Abwägungstabellen ergäben. Der Belang der Einbeziehung des landwirtschaftlichen Betriebs der Familie Gutmann betreffe jedoch ausschließlich den Bebauungsplan „Filsgebiet, südlich der Fils", sodass hier keine Abwägung erforderlich sei und die Familie Gutmann auf die Abwägung südlich der Fils zu verweisen sei. Obwohl gleichzeitig festgehalten wird, dass die alte erneuerte Filswegbrücke für den Radverkehr die Anbindung vom Filstal an das Neckartal sowie an die zukünftige Radschnellverbindung sein wird. Im Übrigen basiere der Bebauungsplan „Nördlich der Fils" auf der Plangrundlage des gebilligten städtebaulichen Entwurfs, in den auch Planungen von externen Stellen einfließen würden - darunter die Radschnellverbindung des Landes. Das Land habe hier eine Vorzugstrasse für die Radschnellverbindung definiert, die in der Planung zu berücksichtigen sei. Die Vorzugstrasse würde durch den Baulastträger auf die Trasse südlich der Fils definiert. Die Festsetzungen des Bebauungsplans „Nördlich der Fils" stünden dem insoweit nicht entgegen. Insofern sei auf die Planungen des Landes zur Radschnellverbindung und der städtebaulichen Planung der Stadt Plochingen zu verweisen. Die Trassenführung nördlich der Fils sei in der Vergangenheit bereits mehrfach diskutiert und in der Folge verworfen worden. Die Gründe hierfür wurden zuletzt in der Abwägung zur Öffentlichkeitsbeteiligung des RP Stuttgart zur Radschnellverbindung benannt, u.a. der stärkere Konflikt mit gewerblichem Verkehr, der zu geringe Straßenquerschnitt mit stärkerem Fußverkehrsaufkommen, Engstellen im weiteren Verlauf am Filsufer und der angestrebten ökologischen Aufwertung mit Aufenthaltsqualität an der Fils. Auf die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen sei hier		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	zu verweisen. Was das (zu erwartende) Verkehrsaufkommen südlich der Fils betrifft, könne aus heutiger Perspektive mangels konkreter Planungen nicht abgesehen werden, ob, wann und in welcher Weise die südlich der Fils ansässigen Betrieb sich erweitern und inwieweit sich dies auf damit zusammenhängenden Fußgängerverkehr auswirke. Soweit das Gebiet südlich der Fils an Attraktivität für Fußgänger durch die Neuplanung nördlich und südlich der Fils gewinne, sei erneut darauf zu verweisen, dass am südlichen Filsufer der Filsweg durch die Planung als öffentliche Verkehrsfläche in einem verbreiteten Querschnitt von 5,50 m ausgebaut werde, was sowohl der Verkehrssicherheit als auch der gesicherten Erschließung der Baufelder diene. Abgesehen davon werde die Fußverkehrsstärke schon allein aufgrund der fehlenden Weiterführung nach Osten im Vergleich zum geplanten Uferweg nördlich der Fils auch in Zukunft geringer sein. Nördlich der Fils sei durch die neuen Aufenthaltsbereiche mit öffentlicher Platzgestaltung sowie der weiteren Verbindung zu den ansässigen Firmen und Einzelhandelsbetrieben an der Filsallee mit einem höheren Wegeaufkommen nicht nur von Ziel- und Quellverkehr, sondern auch mit Durchlaufverkehr zu rechnen. Hinzuweisen sei schließlich, dass durch die Führung der Radschnellverbindung südlich der Fils die Erreichbarkeit der Betriebe, insbesondere mit dem Fahrrad deutlich verbessert werde. Davon könnten die Betrieb bei ihrer langfristigen Entwicklung profitieren. Weiteres sei in der E-Mail-Nachricht vom 17.10.2023 bereits erläutert worden.	Kenntnisnahme der inhaltlichen Zusammenfassung aus der vergangenen Abwägungsrunde. Klarstellung: Bereits die inhaltliche Zusammenfassung des Verfassers bestätigt, dass eine inhaltliche Abwägung der Trassenführung im Zuge dieses Bebauungsplanverfahrens stattgefunden hat. Verwiesen sei hier insbesondere auf die inhaltlichen Ausführungen und Ergebnisse der frühzeitigen Unterrichtung (Öffentlichkeit) in Ö2 der Abwägungstabelle vom 25.02.2025.	Kenntnisnahme.
	II. Zwar können Trassenvarianten vorab im Wege einer Grobplanung ausgesondert werden, wenn sie offensichtlich ungeeignet sind. Die Südvariante ist gegenüber der Nordvariante aber nicht so vorzugswürdig, dass dies einer sorgfältigen Abwägung entbehrte. Vielmehr trifft auch die	Kenntnisnahme, siehe obenstehende Klarstellung.	Kenntnisnahme, siehe oben.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Südvariante auf erhebliche Bedenken, sodass entweder beide Varianten ausgesondert werden müssten oder beide Varianten in die nähere Betrachtung einbezogen werden müssen. Die Nordvariante kann nicht unabhängig von der Südvariante betrachtet werden, schon weil beide Bebauungspläne „Filsgebiet-West“, sowohl „nördlich der Fils“ als auch „südlich der Fils“ aufeinander aufbauen und in einem engen räumlichem und funktionalem Zusammenhang (vgl. Ziff. 3 der Begründung zum Bebauungsplan „FilsgebietWest - nördlich der Fils“). Es stellt daher einen Abwägungsfehler dar, wenn die Stadt Plochingen in den Abwägungstabellen regelmäßig erwidert, dass hier keine Abwägung erforderlich sei, weil der Trassenverlauf des Radschnellwegs südlich der Fils ausschließlich den Bebauungsplan „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ betrifft. Denn durch die Festsetzungen im Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ mit dem Bau einer neuen Radschnellwegbrücke im östlichen Plangebiet und der Fortsetzung des Radschnellwegs auf dem Filsweg in westlicher Richtung, wird schon verbindlich vorgegriffen, dass die Trasse des Radschnellwegs anschließend am landwirtschaftlichen Hof der Familie Gutmann vorbeiführen wird. Insbesondere erübrigt sich eine sorgfältige Abwägung zwischen der Variante nördlich der Fils und südlich der Fils nicht durch den Verweis auf die separate Vereinbarung zum Planung und Bau der Radschnellwegbrücke zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Plochingen vom 05.08.2024/12.08.2024. Hierbei handelt es sich um keine verbindliche überörtliche Planung i.S.v. § 38 BauGB.	Der Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ setzt im östlichen Teil des Plangebietes eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Radweg“ fest. Die Trassenführung wurde vom Land auf den Bereich südlich der Fils festgelegt. Eine Festlegung der konkreten Trassenführung in diesen Bereich erfolgt mit der Radschnellwegbrücke nicht, da diese für alle Trassenvarianten erforderlich ist. Siehe obige Ausführungen und Verweis auf das Abwägungsergebnis aus der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit.	Kenntnisnahme. Keine Festlegung der Trassenführung durch die Radschnellwegbrücke. Siehe oben.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Auch der Verweis auf die Qualitätsstandards für Radschnellwegverbindungen in Baden-Württemberg vom 27.05.2022 geht fehl, um die Südvariante als Vorzugstrasse rechtfertigen zu können. Danach liegt der Hauptfokus von Radschnellverbindungen auf einem direkten, gleichmäßigen und möglichst konfliktfreien Vorankommen der Radfahrer (vgl. Ziff. 1 der Qualitätsstandards). Radfahrer sollen auf Radschnellwegen zügig, sicher, staufrei und möglichst getrennt von anderen Verkehrsmitteln unterwegs sein können, was eine möglichst bevorrechtigte oder kreuzungsfreie Führung erfordert und eine für große Radverkehrsmengen ausgelegt Breite (vgl. auch Ziff. 2 der Qualitätsstandards mit Verweis auf LT-Drs. 16/5279). Deshalb wird von Radschnellverbindungen u.a. gefordert (vgl. Ziff. 3.3 der Qualitätsstandards), dass sie eine sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten (30 km/h bei freier Trassierung) gewährleisten, dass sie über sichere und komfortable Knotenpunkte verfügen, dass die mittleren Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten nicht größer als 15 Sekunden außerorts und 30 Sekunden innerorts sein sollen, dass sie ausreichende Breiten aufweisen, die das Nebeneinanderfahren und überholen sowie das störungsfreie Begegnen jeweils zwei nebeneinander fahrender Radfahrer ermöglichen, dass sie möglichst wenig Beeinträchtigung durch bzw. an Knotenpunkten mit Kfz-Verkehr durch Bevorrechtigung des Radverkehrs genießen und dass in der Regel eine Trennung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten stattfindet. Rad- und Fußverkehr sind gemäß Ziff. 3.5.1 der Qualitätsstanards in der Regel voneinander zu trennen. Außerorts beträgt die Gehwegbreite in der Regel 2,00 m. Werden Geh- und Radweg direkt nebeneinander angelegt, so erfolgt die Abgrenzung der Wege mit Hilfe eines taktilen und optisch kontrastierenden Begrenzungstreifens, der als Sperrfeld mit einer Breite von mindestens 30 cm angelegt wird. Ist die Anlage eines separaten Gehwegs aus	Kenntnisnahme der allgemeinen Ausführungen zu den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen. Einordnung siehe oben.	Kenntnisnahme, siehe oben.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Platzgründen nicht möglich, kann der Fußverkehr zwar auf parallel verlaufenden Wegen geführt werden. Die müssen dann aber entweder in Sichtweite verlaufen oder durch die wegweisende Beschilderung für den Fußverkehr beschildert werden und einen geringeren Umwegfaktor aufweisen, damit diese von den Fußgängern angenommen werden. Wenn keine der aufgeführten Führungsformen in Fragen kommt, kann in Ausnahmefällen unter bestimmten Voraussetzungen der Einsatz einer gemeinsamen Führung mit Fußgängern erfolgen, wenn das Fußgängeraufkommen gering ist (weniger als ca. 25 Fußgänger in den jeweiligen Spitzenstunden des Radverkehrs, vgl. H RSV), die Breite des gemeinsamen Geh/ Radwegs mind. 4,00 m Einrichtungsverkehr beträgt und mind. 5,00 im Zweirichtungsverkehr, wobei die Anwendung nur auf Streckenabschnitten ohne starke Längsneigung erfolgen darf. Wenn die prognostizierte Radverkehrsstärke (im Jahresmittel) deutlich über das Mindestpotential hinausgeht, sollte im Einzelfall eine Erhöhung der Breiten geprüft werden. Regelbreiten sollten nur angewendet werden, wenn weniger als 5.000 Radfahrten pro Tag zu erwarten sind (Ziff. 3.5.2 der Qualitätsstandards). Ziff. 3.5.7 der Qualitätsstandards regelt den Fall, dass eine Radschnellverbindung als Fahrradstraße mit und ohne zugelassenem Pkw-Verkehr inner- und außerorts geführt wird. Demnach kommen Fahrradstraßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr (vorwiegend Anliegerverkehr) innerorts in Betracht, wenn die Anforderungen an die Querschnittsbreite und die Vorrangregelung für die Fahrradstraße an Knotenpunkten eingehalten werden können. Außerdem darf der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen nur gering sein. Motorisierter Durchgangsverkehr ist wirksam zu vermeiden. Innerorts sollte der Kfz-Verkehr eine Verkehrsmenge von 2.500 Kfz/Tag nicht überschreiten, außerorts eine Verkehrsmenge von 1.500 Kfz/Tag. Die Mindestbreite einer Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr beträgt 4,00 m; für Fahrradstraßen mit Kfz-Verkehr beträgt die Breite mind. 4,60 m. Ziff. 3.5.8 betrifft den Fall einer		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Radschnellverbindung als Radschnellweg mit der Zulassung von landwirtschaftlichem Verkehr und/oder Fußverkehr außerorts. Danach ist die gemeinsame Führung mit landwirtschaftlichem Verkehr nur möglich, wenn es sich dabei nicht um von landwirtschaftlichem Verkehr stärker genutzte Hauptwirtschaftswege handelt, die der weitmaschigen Erschließung der Feldflur dienen. Anliegerverkehr ist zulässig, wenn keine andere Anbindungsmöglichkeit besteht. Fußverkehr kann zusätzlich zum landwirtschaftlichen Verkehr zugelassen werden, wenn die für die gemeinsame Nutzung angegebenen Orientierungswerte zu Fußverkehrsstärken (Ziff. 3.5.1 der Qualitätsstandards) nicht überschritten werden. Dann beträgt die Mindestbreite 5,00 m. Die erforderlichen Breiten landwirtschaftlicher Wege können zudem je nach Nutzungsintensität und Geräteeinsatz variieren. Abweichungen von den genannten Mindest- und Regelbreiten sind daher möglich und müssen im Rahmen der Planung nachvollziehbar begründet werden. Abweichungen vom Standard sind gemäß Ziff. 3.4 der Qualitätsstandards so weit wie möglich zu vermeiden und auf kurze Streckenanteile/ Engstellen zu begrenzen. Denn die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen sind grundsätzlich zu beachten. Nach Möglichkeit soll die maximale Länge der Radschnellverbindung den Qualitätsstandards entsprechen (siehe auch Rundschreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 30.05.2022, GZ: VM2-3942-9/18/30). Die Verhältnisse auf dem Filsweg südlich der Fils mit einer Breite von 3,00 m gewährleisten in keinsten Weise die Einhaltung der Qualitätsstandards für Radschnellwegverbindungen in Baden-Württemberg vom 27.05.2022. Zunächst liegt hier schon gar keine Mindestbreite von 5,00 m vor, wie von Ziff. 3.5.8 der Qualitätsstandards gefordert, wenn zusätzlich mit	Kenntnisnahme. Hinweis: Die Trassenfestlegung, Planung und Bau der Radschnellverbindung RS4 durch das Land erfolgt. Es ist auch auf die obigen Ausführungen zu den Qualitätsstandards zu verweisen, nach denen auf Teilabschnitten auch von diesen abgewichen werden kann.	Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Fußverkehr zu rechnen ist, denn ohne eine Enteignung der Anlieger des Filswegs südlich der Fils lässt sich das gar nicht bewerkstelligen. Begegnungen mit den landwirtschaftlichen Geräten der Familie Gutmann, die meistens selbst eine Breite von 3 m oder mehr aufweisen und den Filsweg südlich der Fils mindestens 50 mal pro Tag befahren (insbesondere wenn es sich um Fahrzeuge mit Sonderzulassung wie Mähdrescher handelt), stellen daher eine konkrete Gefahr für Leib und Leben der Benutzer des RS4 dar, mit den entsprechenden haftungsrechtlichen Risiken für Familie Gutmann. Schon beim Herausfahren aus dem landwirtschaftlichen Betrieb auf den Filsweg, z.B. mit einem Frontmäherwerk, ragen Fahrzeugteile schon 2,50 bis 3 m auf den Weg heraus, bevor der Fahrer die Strecke überhaupt einsehen kann. Da der RS4 auf dem Filsweg südlich der Fils zugleich der Hauptweg der Familie Gutmann zum Erreichen ihrer Hallen und Felder wäre, ist zudem mit erheblichen Hindernissen für den Radverkehr auf dem des RS4 durch Verschmutzungen zu rechnen, mit den entsprechenden Gefahren. Gegen eine Enteignung wird sich die Familie Gutmann jedoch mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln setzen. Außerdem ist der Filsweg nicht nur auf landwirtschaftlichen Verkehr der Familie Gutmann beschränkt, sondern soll auch weiterhin auch dem Anliegerverkehr der sonstigen Betriebe südlich der Fils dienen, u.a. dem Kleintierzuchtverein Plochingen mit Gastronomie im Vereinsheim und diversen Vereins- und Festveranstaltungen. Ferner einem Gewerbebetrieb mit Schwerlastverkehr und dem Bahnbetreiber als Zufahrt zur Instandhaltung der Neckar-Alb-Bahn, was ebenfalls den Einsatz schweren Geräts voraussetzt. All diese Verkehre erreichen ihr Ziel über die alte, dann erneuerte Filswegbrücke und kreuzen den Radschnellweg im Bereich des südlich der Brücke vorhandenen Wendehammers, der es als einzige Stelle südlich der Fils dem Schwerlastverkehr ermöglicht zu wenden, mit den entsprechenden Hindernissen und Gefahren für die Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs	Ebenso wird für diese Belange auf noch zu erfolgende Abwägung aus der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit vom 25.02.2025 des Bebauungsplanes „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ verwiesen. Dies steht jedoch der Festsetzung der Verkehrsfläche über die Fils im Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ nicht entgegen, da von Land und Kommune eine Trassenführung südlich der Fils angestrebt wird. In Bezug auf die konkreten Inhalte des Absatzes wird auf den geplanten Ausbau des Erschließungsweges an der Fils verwiesen, der im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt wird. Der Bebauungsplan sieht eine deutliche Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche als Erschließungsweg auf 5,50 m mit Ausweichstellen auf 7,00 m vor. Es ist auch darauf zu verweisen, dass die Verbreiterung der Verkehrsfläche bereits für die geregelte Erschließung der Grundstücke (Schmutz- und Regenwasserkanal, Wasser, Strom, Medien) erforderlich wird. Damit ergibt sich ebenso eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Aufgrund des flachen Geländes und der nur leichten Kurvenführung ist die Trasse gut einsehbar. Bei Unfällen haftet der Verursacher. Im Bestand fahren landwirtschaftliche Fahrzeuge auf einer nicht dafür dimensionierten Erschließungsstraße, auf der andere Verkehrsteilnehmer bei Begegnung an Schmalstellen keine Ausweichmöglichkeit haben.	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	auf dem RS4. Durch den Neubau der alten Filsbrücke wird wegen Hochwasserschutz zudem das Brückenniveau angehoben, sodass sich die Sichtverhältnisse am südlich anknüpfenden Knotenpunkt noch mehr verschlechtern werden. Aufgrund des Hofladens und den Erweiterungsplänen der Familie Gutmann (Bauvoranfrage zum Neubau eine Hofcafés mit Bäckerei; GR-Drs. 168/2024 der Stadt Plochingen) ist außerdem mit zunehmendem Kundenverkehr fußläufig oder per Kfz zu rechnen (bei Vollbelegung 250 Besucher zzgl. Personal). Schon der aktuelle Kundenverkehr bei Familie Gutmann beträgt in der Spitze vor Feiertagen schon über 1.000 Verkehrsteilnehmer, darunter auch viele Fußgänger. Die Hofladenöffnung ist um 7:30 Uhr, sodass auch in den Spitzenstunden des Radverkehrs auf dem Radschnellweg mit Kundenverkehr der Familie Gutmann zu rechnen ist. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen würde wegen des vorhandenen Querschnitts der Zufahrtstraße Filsweg, der Filsbrücke und der direkten Zufahrt südlich der Fils zu unüberwindbaren Konflikten zwischen Kfz, landwirtschaftlichen Maschinen sowie dem Geh- und Radverkehr führen (so das Schreiben der Stadt Plochingen an die Stadt Wernau vom 22.10.2024, Az.: 623.22 / 980728). Außerdem wird von der Stadt Plochingen selbst eingeräumt, dass aufgrund der Qualitätssteigerung des Viertels nördlich der Fils als Teil der Neuen Mitte auch südlich der Fils der (flanierende) Fußgängerverkehr zunehmen wird. Weder wurde in einem Verkehrsgutachten - ähnlich der Verkehrsuntersuchung der Karajan Ingenieur GmbH (PLO12) vom Dezember 2023 - eine Prognose über den zu erwartenden Fußgängerverkehr auf dem Filsweg südlich der Fils erstellt, noch über die zu erwartende Frequenz an Radfahrern oder Kraftfahrzeugen auf dem RS4. Ohne nähere Untersuchung wird schlicht und einfach ins Blaue hinein behauptet, dass trotz Zunahme des Verkehrsaufkommens keine kritischen Grenzwerte,	Die Reinigungspflicht liegt gem. StVO bereits heute beim Verursacher. Weiter östlich geht die Straße in einen geschotterten Feldweg über. Es ist darauf zu verweisen, dass entsprechende Erweiterungspläne mit Hofcafe etc. vom Ausbau der Erschließung einschließlich des Erschließungsweges abhängig sind. Mit dem bestehenden Erschließungssystem sind weitere Bauvorhaben und Nutzungsintensivierungen in diesem Abschnitt nicht darstellbar. Entsprechendes wurde in der Stellungnahme der Stadt Plochingen zum Bauvorhaben des Hofcafe als Bedingung definiert. Das Erneuerungsprojekt „Filsgebiet-West“ mit der geplanten Neuordnung der Erschließung und dem Ersatzneubau der kommunalen Filsbrücke die Chance für eine zukunftsfähige Ausrichtung des Hofes Gutmann.	Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	insbesondere beim Fußverkehrsaufkommen, überschritten werden (E-Mail des RP Stuttgart vom 12.06.2024 an Familie Gutmann). Im Bereich Plochingen wird einfach ohne Belege ein Aufkommen von 2.000 bis 2.500 Radfahrer pro Tag erwartet (E-Mail des RP Stuttgart vom 13.06.2024 an Familie Gutmann). Kommt es dann noch zu der geplanten Erweiterung des Gebiets südlich der Fils nach dem B-Plan-Entwurf „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ mit neuer Wohnbebauung und Gewerblicher Nutzung, ist mit einer Vervielfachung des Anliegerverkehrs zu rechnen, was bislang noch gar nicht in die Erwägungen zur Trassenfestlegung des RS4 eingeflossen ist. Wollte man den RS4 südlich der Fils so konform gestalten, dass er die Qualitätsstandards einhält, würde das nicht nur zu einer Enteignung der Familie Gutmann führen, sondern auch zu einer erheblichen Beeinträchtigung und Einschränkung ihres landwirtschaftlichen Betriebs, und somit zur einer Existenzbedrohung für Familie Gutmann. Wenn also die Variante nördlich der Fils abgelehnt wird, weil dort u.a. ein stärkerer Konflikt mit gewerblichem Verkehr zu befürchten ist, ein zu geringer Straßenquerschnitt mit stärkerem Fußverkehrsaufkommen vorliegt, Engstellen im weiteren Verlauf am Filsufer zu verzeichnen sind und der RS4 der angestrebten ökologischen Aufwertung mit Aufenthaltsqualität an der Fils entgegensteht, so kann nichts anderes im Bereich südlich der Fils gelten, sodass die Variante südlich der Fils ebenfalls von vornherein auszuschneiden wäre.	Siehe obige Einordnung. Die Einschätzung kann an der Stelle nicht geteilt werden. Auf die Möglichkeiten die Radschnellverbindung auf Teilstrecken auf Anliegerstraßen als Fahrradstraße, mit Freigabe des Anliegerverkehrs zu führen, wird verwiesen. Kenntnisnahme. Siehe oben. Die Vor- und Nachteile einer südlichen oder nördlich der Fils geführten Trasse der Radschnellverbindung wurden als Planungsgrundlage im Vorfeld abgewogen und vom Land festgelegt. Die städtischen Ziele der Schaffung einer „Neuen Mitte“ mit direkter Anbindung an die Fils und die angestrebte Erlebbarkeit der Filsuferbereiche lassen sich nur mit einer Trasse südlich der Fils erreichen. Wäre diese Entscheidung im Rahmen der förmlichen Anhörung der Öffentlichkeit und der Behörden zu fällen, müssten die beiden Varianten alternativ angehört werden, was zur Uneindeutigkeit der Darstellung Planungsziele im Bebauungsplanentwurf führen würde.	Kenntnisnahme. Trassenführung südlich der Fils wird durch das Land definiert.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	III. Selbst wenn aber eine Wegführung des RS4 südlich der Fils für geboten hält, so hätte man sich im Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ noch nicht auf die Trasse entlang des Filswegs südlich der Fils nach Überquerung der neuen Radschnellwegbrücke festlegen dürfen, ohne zuvor eine Abwägung mit der sog. B10-Variante vorzunehmen, bei der der RS4 nach Überquerung der Radschnellwegbrücke anschließend auf das Höhenniveau mit der B10 geführt wird und entlang der B10 sowohl die Neckar-Alb-Bahn als auch den Neckar überquert, um anschließend im Bereich Brückenwasen fortgesetzt zu werden. Zumal sowohl das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (siehe LT-Drs.: 17/8503 als auch das Regierungspräsidium Stuttgart (Schreiben an die CDU-Fraktion im Gemeinderat der Stadt Plochingen, GZ: RPS44-394-78/3/42) kundgetan haben, dass die B10-Trassenführung im weiteren Planungsprozess nach wie vor konkret untersucht werden soll. Wenn aber das Land hier noch keine abschließende Beurteilung vorgenommen hat, darf und sollte die Stadt Plochingen nicht durch ihre Planung zum Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ eine Vorfestlegung betreiben. Denn die B10-Variante hätte den Vorteil, dass mit ihr den Anforderungen an einen Radschnellweg in den Qualitätsstandards vollumfänglich gerecht werden kann, und keinerlei Gefahren für die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit auf dem RS4 entstünden. Zumal die Familie Gutmann angeboten hat, hier Flächen für den Neubau des Radschnellwegs zur Verfügung zu stellen, sodass in diesem Bereich nicht einmal eine Enteignung notwendig würde. Auf der anderen Seite stehen der B10-Variante keine unüberwindbaren Naturschutzbelange entgegen. Der bloße Hinweis (vgl. etwa Schreiben des RP Stuttgart an Familie Gutmann vom 05.11.2024, Az.: RPS44-394-78/3/39) auf den	An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Trassenfestlegung, Planung und Bau der Radschnellverbindung RS4 durch das Land erfolgt. Es wird eine Bewertung der Varianten durchgeführt. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ stehen dem nicht entgegen. Die Radschnellwegbrücke ist für alle Trassenvarianten südlich der Fils erforderlich. Kenntnisnahme. Trassenfestlegung durch das Land. Kenntnisnahme. Trassenfestlegung durch das Land.	Kenntnisnahme. Keine Festlegung der Trassenvariante durch die Festsetzung der Radwegbrücke. Kenntnisnahme. Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Fund von Reptilienarten, das Vorhandensein einer durchgängigen Feldhecke entlang der B10, die angeblich als Lebensraum für Vogelarten diene und durch die parallele Trassenführung zur B10 stark beeinträchtigt werden könnte, und die stellenweise Beeinträchtigung von Wiesenflächen, reicht nicht aus, um die B10-Alternative von vornherein aus dem Kreis der möglichen Trassenvarianten ausschließen zu können. Ohne Vorlage von Gutachten, die dies belegen, kann kein (genereller) Vorrang des Naturschutzes vor den Belangen des Radverkehrs angenommen werden (vgl. hierzu auch VG Freiburg (Breisgau), Urteil vom 25. Oktober 2023-6 K 2547/23 -, Rn. 15 ff., juris). Das RP Stuttgart hat aber selbst eingeräumt (vgl. E-Mail des RP Stuttgart vom 20.12.2024 an Familie Gutmann, dass ein Gutachten zu den Reptilienfunden noch nicht fertig gestellt wurde, geschweige denn ein Gutachten zur Qualität und Bedeutung vorhandener Gehölze und Wiesen für den Vogel- und Artenschutz. Zumal auch im Bereich des Filswegs südlich der Fils Belange des Artenschutzes betroffen sind (Stichwort: Schleiereulen). Nicht entbehrlich war auch eine Vorprüfung der Umweltauswirkungen. Die Voraussetzungen des § 13a BauGB lagen nicht vor. Zwar hat die Stadt Plochingen gesehen, dass die Flächen der beiden Bebauungspläne „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ und „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ grundsätzlich zu addieren sind. Unzulässig war es jedoch, die Addition unter Anrechnung der bereits zulässigen Grundflächen aus bestehendem Baurecht (Bebauungspläne, „Industriegebiet Untere Fils“ und Filsweg“) vorzunehmen.	Im Vorfeld der Bebauungsplanverfahren wurde die Anwendbarkeit des § 13a BauGB geprüft und die Anwendbarkeit in Abstimmung mit der Bauleitplangenehmigungsbehörde im Landratsamt festgestellt. Nicht nachvollziehbar und belegt ist daher die Behauptung in der Stellungnahme, dass die Addition unter Anrechnung der bereits zulässigen Grundflächen unzulässig sei.	Kenntnisnahme zur Rechtmäßigkeit der Verfahrenswahl.
	IV. Im Übrigen verweisen zur Vervollständigung unserer Einwendungen auf die Petition der Familie Gutmann NR. 17/03131 (Anlage E1).	Kenntnisnahme. Die Einwendung der Petition ist als Anlage Ö4 A1 der Abwägungstabelle zur Kenntnis beigefügt und wurde bereits im Rahmen der Erörterung im Petitionsausschuss behandelt.	Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
Ö5	Eingang 15.05.2025 Zum Thema Einfahrt ins Filsgebiet über den kleinen Tunnel, diese Einfahrt für den Pkwverkehr aufzugeben ergibt wenig Sinn in der aktuellen Lage reicht der Verkehrsdurchsatz aus. Die Schließung würde potentielle Kunden von Firmen im Filsgebiet West abhalten wegen des ansonsten längeren Weges über den hohen Tunnel im Filswehr bzw. Filsallee. Man könnte diese kleine Unterführung im sanierten Gebiet weiter nutzen, im Bedarfsfall könnte man reagieren und den Verkehr umleiten. Dies betrifft den Fall, daß das Verkehrsaufkommen durch die Sanierung massiv steigt, man müßte abwarten was passiert und entsprechend reagieren. Selbst in der Zeit der Landesgartenschau mit täglich tausenden von Besuchern gab es keine Probleme mit dem Verkehr an besagter Ein- u. Ausfahrt zur Ulmerstraße. Zu dieser Zeit war das Verkehrsaufkommen um ein vielfaches höher als es je nach der Sanierung erreicht werden wird, da zwischen dem OGV und der Fischerhütte ein Aus- bzw. Eingangsbereich war. Deshalb fordern wir die niedrige Bahnunterführung für Pkw befahrbar zu belassen, was im Sinne der Umwelt sehr positiv wäre und die Schadstoffbelastung der Luft senken würde. Ansonsten müsste jeder den langen Umweg über die große Bahnunterführung fahren mit den daraus resultierenden negativen Umwelteinflüssen. Allein der Schadstoffausstoß unserer Traktoren durch den Umweg ist sehr groß.	Verweis auf den Abwägungsvorschlag zu Ö1. Zu den Umweltbelangen: Verweis auf den Abwägungsvorschlag zu Ö7	Siehe Ö1 Siehe Ö7
	Beim Thema Hochwasserschutz möchte ich auf Ausführungen von Frau de Haas verweisen, ihr Amt (RP) geht von einem durch den Klimawandel bedingten Zuschlag (15% des Abflußvolumens) zur aktuellen HQ 100-Marke des Hochwassers aus. Wir denken dies sollte beim zukünftigen Straßenbau, Brückenbau Berücksichtigung finden, um die dann neu sanierten Grundstücke zu schützen. Dies betrifft auch die Rohreinläufe des Oberflächenwassers	Die Erschließungsplanung berücksichtigt insbesondere in Folge der am 03.06.26 veröffentlichten Neuberechnung des 100-jährlichen Hochwassers mit seinen Rechtsfolgen die Belange für den Hochwasserschutz an den Uferbereichen. Zudem ist der Neubau der anliegenden kommunalen Filsbrücke, auch zur	Die Einbeziehung Belange aus dem Hochwasserschutz in die Planung wird festgestellt. Die Fortschreibung der Hochwassergefahrenkarte für ein 100-jährliches Hochwasser erfolgte am 03.06.2026.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	in die Fils, welche mit Rückschlagklappen versehen sein sollten, damit Flußwasser nicht in Gebäude zurückfließen kann. Beim Abwasser gilt gleiches hier sollte ab einem gewissen Wasserstand der Fils es nicht möglich sein, dass über die Kanalisation (Toilette usw.) das Wasser in die Gebäude strömen kann. Mail von Frau de Haas: Am 01.12.23, 11:25 schrieb "de Haas, Eva (RPS): Sehr geehrter [REDACTED], Die Informationen zu Hochwasser und wie es sich auswirkt finden Sie unter: Hochwassergefahrenkarten- Hochwasser Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de) Die Gründe warum wir Hochwasserschutz auf 15% Volumenzunahme auslegen sind folgende: Die Folgen des Klimawandels machen sich in Baden-Württemberg bemerkbar, insbesondere bei der Niederschlagsverteilung im Jahr. In den letzten Jahren kommt es immer häufiger zu Extremereignissen, entweder regnet es über eine lange Zeit zu wenig bzw. gar nicht, was zu Trocken und ausgeprägten Niedrigwasserphasen führt oder es regnet zu viel in zu kurzer Zeit und es kommt zu Überflutungen (lokale Starkregenereignisse oder Hochwasser in den Flüssen). Seitens der Wasserwirtschaft beschäftigt man sich mit den Folgen des Klimawandels schon seit vielen Jahren. Im Projekt KLIWA betrachten die Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern, Rheinland-Pfalz und Hessen gemeinsam dieses Thema, dessen Folgen und die Konsequenzen daraus. In den bisherigen Modellen- und Szenarien zeichnet sich ab, dass es künftig bei Hochwasserereignissen zu mehr Abfluss als im bekannten 100-jährliche Hochwasser kommen kann. Regionalisiert bedeutet dies für den Neckar im Regierungsbezirk Stuttgart, dass wir bei einem Hochwasser, dass statistisch alle 100 Jahre auftritt (HQ oo), von einer Volumenzunahme von 15% ausgehen. Mit freundlichen Grüßen Eva de Haas Regierungspräsidium Stuttgart Referat 53.1 - Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz und Gewässerökologie. Gebiet Süd	Verbesserung des Durchflussquerschnitts angestrebt. Hier sind der Abfluss des 100-jährigen Hochwassers + 15 % Klimafaktor + 70 cm Freibord einzuhalten. Bestehende gesetzliche Vorgaben und Vorgaben von Fachbehörden zum Hochwasserschutz werden in der Planung der Brücke erfüllt. Die Neuberechnung zur Definition des 100-jährigen Hochwassers macht Teile des Geltungsbereiches zum rechtlich definierten Überschwemmungsgebiet. Die Lage die übrigen Bereiche im HQextrem macht die Flächen zum Hochwasserrisikogebiet. Abwasser: Durch das geplante Trennsystem wird das Rückstaurisiko im Schmutzwassersystem reduziert. Es kann jedoch nicht komplett ausgeschlossen werden, dass Regenwasser z.B. über die Lüftungsöffnungen in den Schachtdeckeln in den Schmutzwasserkanal fließt. Prinzipiell ist jeder Eigentümer gem. Abwassersatzung dafür selbst verantwortlich, dass bis zur Rückstauenebene (OK Straße) kein Rückstau in die Gebäude erfolgt.	
	Zur Straßen- und Wegeplanung im Gebiet nördlich der Fils sollte auf beiden Seiten erst begonnen werden, wenn abschließend geklärt ist an welcher Stelle die Fahrradfahrer des Radschnellweges fahren werden. D.h. es sollte nicht	Die Trassenführung auf den Bereich südlich der Fils wurde vom Land definiert. Die Trassenführung südlich der Fils wird mit Einbeziehung der B10-Varianten vom Land	Kenntnisnahme der Trassendefinition durch das Land auf eine Trasse südlich der Fils. Die Brücke für den Radverkehr ist für

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	einfach ein Bebauungsplan nördlich der Fils verabschiedet werden. Ohne, dass auf südlicher Seite abschließend der Verlauf des Radschnellweges mit all der im folgenden beschriebenen Gefahren und Vorschläge eingeflossen ist. Ansonsten wäre eine gute, gefahrenfreie Planung/Lösung nicht möglich und sinnvoll. Wir fordern, dass dies eindringlich vor der Beplanung von dem Gebiet nördlich der Fils geklärt ist wie der zukünftige Verkehr geleitet wird. So das nicht der Bebauungsplan nördlich der Fils in Kraft tritt und südlich der Fils ist nicht abschließend geklärt ob der Weg das Verkehrsaufkommen aus Radschnellweg und zukünftig erwartetem Verkehr aufnehmen kann. Das Beste wäre man würde mit dem Regierungspräsidium die Planung des Radschnellweges entlang der B 10 weiter voranbringen, hier würde trotz vielleicht höherer Kosten eine zukunftssträchtige Lösung entstehen die den Bereich um das Plochinger Verkehrsdreieck sicher für alle Verkehrsteilnehmer machen würde. Vorraussetzung ist hier allerdings, dass die neu geplante Radschnellwegbrücke so gebaut wird, dass der Filsweg kreuzungsfrei in Richtung B 10 überquert werden kann. Der dadurch resultierende Zeit- und Sicherheitsgewinn wäre beträchtlich. Wir fordern, daß dieser Zeitgewinn mit einer Untersuchung belegt wird. Zum Thema Radschnellweg nördlich der Fils ist es sicherlich möglich den RSW entlang des Filswehr auf einem Weg neben der Straße Richtung Fils zu führen ohne dass der Pkw- und Lkw-Verkehr an dieser Stelle gestört wird bzw. die Radfahrer sicher fahren können. Bzw. es gibt es Möglichkeiten den RSW durch das Filsgebiet Nord zu leiten.	geprüft und die Bewertung vorgelegt. Die Radschnellwegbrücke ist für alle im Raum stehenden Varianten erforderlich. Die Belange wurden bereits mehrfach ausgetauscht und sind in die Trassenplanung des Landes eingeflossen. Eine kreuzungsfreie Querung der geplanten Radwegbrücke über den Filsweg wurde vom Planungsträger geprüft, ist verkehrstechnisch nicht umsetzbar und ist im Aufwand unverhältnismäßig gegenüber dem Nutzen. Die Nutzung der Radschnellwegbrücke als Interimsbrücke für den Anliegerverkehr während der Bauzeit der kommunalen Filsbrücke würde durch die Entkopplung der Anbindung an den Filsweg praktisch unmöglich. Siehe Ausführungen in Ö4.	alle im Raum stehenden Varianten erforderlich. An der im Bebauungsplan definierten Position des Brückenkorridors wird festgehalten. Abweichende Beschlussempfehlung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt vom 14.07.2026, durch Gemeinderat am 28.07.2026 bestätigt. Siehe oben.
	Des Weiteren gelten unsere Schreiben vom GVBWH vom 8.2.24 und 12.1.24 (in Anlage) und der Text der Petition vom 17/03131 Radschnellweg (in Anlage).	Kenntnisnahme. Die Unterlagen sind als Anlage Ö5 A1 der Abwägungstabelle zur Kenntnis beigefügt. Diese wurden bereits im Zuge der Abwägung der frühzeitigen Unterrichtung bzw. im Rahmen der Erörterung im Petitionsausschuss	Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
		behandelt.	
Ö6	Eingang 15.05.2025 I. Der B-Plan-Entwurf „Filsgebiet-West, Nördlich der Fils“ vom 11.02.2025-der als Bebauungsplan der Innenentwicklung auf der Grundlage von § 13a BauGB beschlossen werden soll und als nördlicher Teil von zwei in räumlichem und funktionalem Zusammenhang stehenden Bebauungsplanverfahren gilt, die im Zuge der städtebaulichen Neuordnung im Filsgebiet-West durchgeführt werden - setzt in seinem östlichen Teil einen Radweg mit temporärer Nutzung als Anliegerstraße im Zeitraum Baumaßnahme kommunale Filsbrücke" als Öffentliche Verkehrsfläche fest, der erst über die Fils führt und sich anschließend auf dem Filsweg Richtung Westen fortsetzt. Bei der neuen Überquerung der Fils handelt es sich gemäß Ziff. 2 der Begründung um eine Radschnellwegbrücke als Teil des Filstalrad(schnell)wegs RS4. Der Korridor für die geplante Radschnellwegbrücke im östlichen Planbereich ist gemäß Ziff. 7.1.1 der Begründung weiter gefasst, das hier noch eine konkrete Prüfung der Lage und Trassenführung ausstehe. Die dem B-Plan-Entwurf zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung (PLO12) vom Dezember 2023 soll zwar die verkehrlichen Auswirkungen durch die angestrebte Planung für den Prognosehorizont 2035 analysieren und bewerten, insbesondere die im städtebaulichen Entwurf vorgesehenen Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsführung (PLO12, Ziff. 1). Untersucht aber letztendlich nur die zu erwartenden Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten KPI bis KP3 sowie an den Querschnitten QI bis Q5, die allesamt nicht im Bereich der neuen Radschnellwegbrücke über die Fils liegen (vgl. PLO12, Abb. 1). Lediglich in Ziff. 3.1 der PLO12 wird erwähnt, dass die Nordroute und die Südroute des Filstalradwegs im Filsgebiet aufeinandertreffen und im Bereich des Bruckenwasen in den Neckartalradweg münden.	siehe Ö4 <i>Anmerkung: Die Stellungnahme ist in großen Teilen wortgleich mit der Stellungnahme in Ö4. Daher kann hier weitestgehend auf den Abwägungsvorschlag in Ö4 verwiesen werden. Die Stellungnahme wird zur Vollständigkeit jedoch in der Folge wiedergegeben:</i>	Siehe Ö4

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Die Nordroute werde entlang der Ulmer Straße und die Südroute entlang der Fils geführt. Im Filsgebiet trafen mehrere Radwege aufeinander, daher sei die Radverkehrsführung in der Planung zu betrachten. Zusätzlich solle der geplante Radschnellweg Neckartal entlang des südlichen Filsuferbereichs durch das Filsgebiet geführt werden (vgl. auch PLO12, Abb. 2, die den Filsweg nach Überquerung der neuen Radschnellwegbrücke als Radschnellweg in Gestalt einer Fahrradstraße ausweist). Perspektivisch werde deshalb durch den Radschnellweg die Anbindung für den Radverkehr im Untersuchungsgebiet zusätzlich gestärkt (PLO12, Ziff. 5, Abschnitt Radverkehr). Immerhin lässt sich der Verkehrsuntersuchung entnehmen, dass an der alten Filswegbrücke (Querschnitt Q5) bei der am Dienstag, den 24.10.2023 durchgeführten videobasierten Erhebung über 24 Stunden 524 Kraftfahrzeuge gezählt wurden, bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 7,63 %. Durch die Neuplanung fahren zukünftig über die alte erneuerte Filswegbrücke 970 Kfz/24h zusätzlich in das Gebiet südlich der Fils, sodass für den Planfall im Jahr 2035 eine Verkehrsbelastung von ca. 1.500 Kfz/24h zu erwarten sein werde (PLO12, Ziff. 6). Der Abwägungstabelle mit den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vom 25.02.2025 ist jedoch zu entnehmen, dass die Stadt Plochingen entgegen der Behauptung in Ziff. 7.1.1 der Begründung nicht ernsthaft einen alternativen Trassenverlauf in Betracht zieht. Zu den Bedenken des Polizeipräsidiums Reutlingen vom 15.01.2024 zum Nebeneinander von Fuß- und Radverkehr wird lapidar auf das Bebauungsplanverfahren „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ verwiesen, weshalb insoweit keine Abwägung erforderlich sei. Ebenso wird mit den Einwänden der IHK Region Stuttgart vom 22.02.2024 verfahren, die sich sorgen machen, dass die ansässigen Betriebe im Bereich südlich der Fils durch die Festlegung eines Radschnellwegs auf dem		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Filsweg stark in ihren Tätigkeiten eingeschränkt werden und angesichts des Einsatzes zahlreicher größerer Fahrzeugen ein zu kleiner Wendehammer am südlichen Ende der alten erneuerten Filswegbrücke vorgesehen ist. Aufschlussreich ist dagegen die Stellungnahme des Referats 44 beim RP Stuttgart vom 23.02.2024: Danach wird die Trasse des Radschnellwegs RS4 entlang der Fils durch das Plangebiet verlaufen. Von Reichenbach kommend zunächst auf einem bestehenden Gewässerunterhaltungsweg nördlich der Fils unter der B10-Filsbrücke hindurch bis kurz vor der Einmündung der Straße „Am Filswehr“ in die Filsallee. An dieser Stelle sehe die Planung ein neu zu errichtendes Brückenbauwerk vor, sodass die Trasse der Radschnellverbindung auf das südliche Filsufer wechselt. Die Brücke soll im Rahmen einer Planungsvereinbarung durch die Stadt Plochingen realisiert werden. Um das Genehmigungsverfahren für die Radschnellwegbrücke zu beschleunigen, wurde zwischen der Stadt Plochingen und dem RP Stuttgart vereinbart, die Brücke in den vorliegenden Bebauungsplan „FilsgebietWest, nördlich der Fils“ festzusetzen. Entsprechend sei die Filsquerung in den zeichnerischen Teil des Bebauungsplans als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Radschnellweg“ aufgenommen worden. Die Planungen würden weiterhin zwischen der Stadt Plochingen und dem RP Stuttgart abgestimmt. Den Festsetzungen des Radschnellwegs im Bebauungsplan werde zugestimmt. Darauf erwidert die Stadt Plochingen: <i>„Kenntnisnahme zum angestrebten Trassenverlauf auf Basis der geplanten Vorzugstrasse des Landes. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen der Planung nicht entgegen. Die Planungen der Radschnellwegbrücke werden von der Stadt, in Abstimmung mit dem Land betrieben. Der Abschluss einer separaten Vereinbarung zum Planung und Bau der Radschnellwegbrücke zwischen dem Land und der Stadt wurde am 14.05.2024 bzw. 23.07.2024 im Gemeinderat</i>		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	<i>beschlossen. Die Vereinbarung wurde am 05.08.2024 / 12.08.2024 unterzeichnet. Das darin beschriebene Verfahren zur Durchführung des Vergabeverfahrens im wettbewerblichen Dialog befindet sich im Prozess".</i> Auch in der Abwägungstabelle mit den Stellungnahmen der Öffentlichkeit vom 25.02.2025 bestätigt sich, dass keine Abwägung zum Trassenverlauf des Radschnellwegs im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Filsgebiet-West, nördlich der Fils" stattgefunden hat. Im Übrigen basiere der Bebauungsplan „Nördlich der Fils" auf der Plangrundlage des gebilligten städtebaulichen Entwurfs, in den auch Planungen von externen Stellen einfließen würden - darunter die Radschnellverbindung des Landes. Das Land habe hier eine Vorzugstrasse für die Radschnellverbindung definiert, die in der Planung zu berücksichtigen sei. Die Vorzugstrasse würde durch den Baulastträger auf die Trasse südlich der Fils definiert. Die Festsetzungen des Bebauungsplans „Nördlich der Fils" stünden dem insoweit nicht entgegen. Insofern sei auf die Planungen des Landes zur Radschnellverbindung und der städtebaulichen Planung der Stadt Plochingen zu verweisen. Die Trassenführung nördlich der Fils sei in der Vergangenheit bereits mehrfach diskutiert und in der Folge verworfen worden. Die Gründe hierfür wurden zuletzt in der Abwägung zur Öffentlichkeitsbeteiligung des RP Stuttgart zur Radschnellverbindung benannt, u.a. der stärkere Konflikt mit gewerblichem Verkehr, der zu geringe Straßenquerschnitt mit stärkerem Fußverkehrsaufkommen, Engstellen im weiteren Verlauf am Filsufer und der angestrebten ökologischen Aufwertung mit Aufenthaltsqualität an der Fils. Auf die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen sei hier zu verweisen. Was das (zu erwartende) Verkehrsaufkommen südlich der		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Fils betrifft, könne aus heutiger Perspektive mangels konkreter Planungen nicht abgesehen werden, ob, wann und in welcher Weise die südlich der Fils ansässigen Betriebe sich erweitern und inwieweit sich dies auf damit zusammenhängenden Fußgängerverkehre auswirke. Soweit das Gebiet südlich der Fils an Attraktivität für Fußgänger durch die Neuplanung nördlich und südlich der Fils gewinne, sei erneut darauf zu verweisen, dass am südlichen Filsufer der Filsweg durch die Planung als öffentliche Verkehrsfläche in einem verbreiteten Querschnitt von 5,50 m ausgebaut werde, was sowohl der Verkehrssicherheit als auch der gesicherten Erschließung der Baufelder diene. Abgesehen davon werde die Fußverkehrsstärke schon allein aufgrund der fehlenden Weiterführung nach Osten im Vergleich zum geplanten Uferweg nördlich der Fils auch in Zukunft geringer sein. Nördlich der Fils sei durch die neuen Aufenthaltsbereiche mit öffentlicher Platzgestaltung sowie der weiteren Verbindung zu den ansässigen Firmen und Einzelhandelsbetrieben an der Filsallee mit einem höheren Wegeaufkommen nicht nur von Ziel- und Quellverkehr, sondern auch mit Durchlaufverkehr zu rechnen. Hinzuweisen sei schließlich, dass durch die Führung der Radschnellverbindung südlich der Fils die Erreichbarkeit der Betriebe, insbesondere mit dem Fahrrad deutlich verbessert werde. Davon könnten die Betriebe bei ihrer langfristigen Entwicklung profitieren.		
	II. Zwar können Trassenvarianten vorab im Wege einer Grobplanung ausgesondert werden, wenn sie offensichtlich ungeeignet sind. Die Südvariante ist gegenüber der Nordvariante aber nicht so vorzugswürdig, dass dies einer sorgfältigen Abwägung entbehrte. Vielmehr trifft auch die Südvariante auf erhebliche Bedenken, sodass entweder beide Varianten ausgesondert werden müssten oder beide Varianten in die nähere Betrachtung einbezogen werden müssen. Die Nordvariante kann nicht unabhängig von der Südvariante betrachtet werden, schon weil beide	siehe Ö4	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Bebauungspläne „Filsgebiet-West“, sowohl „nördlich der Fils“ als auch „südlich der Fils“ aufeinander aufbauen und in einem engen räumlichem und funktionalem Zusammenhang (vgl. Ziff. 3 der Begründung zum Bebauungsplan „Filsgebiet-West - nördlich der Fils“). Es stellt daher einen Abwägungsfehler dar, wenn die Stadt Plochingen in den Abwägungstabellen regelmäßig erwidert, dass hier keine Abwägung erforderlich sei, weil der Trassenverlauf des Radschnellwegs südlich der Fils ausschließlich den Bebauungsplan „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ betrifft. Denn durch die Festsetzungen im Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ mit dem Bau einer neuen Radschnellwegbrücke im östlichen Plangebiet und der Fortsetzung des Radschnellwegs auf dem Filsweg in westlicher Richtung, wird schon verbindlich vorgegriffen, dass die Trasse des Radschnellwegs anschließend an der Betriebsstelle der Familie Graser vorbeiführen wird. Insbesondere erübrigt sich eine sorgfältige Abwägung zwischen der Variante nördlich der Fils und südlich der Fils nicht durch den Verweis auf die separate Vereinbarung zum Planung und Bau der Radschnellwegbrücke zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Plochingen vom 08.08.2024/12.08.2024. Hierbei handelt es sich um keine verbindliche überörtliche Planung i.S.v. § 38 BauGB. Auch der Verweis auf die Qualitätsstandards für Radschnellwegverbindungen in BadenWürttemberg vom 27.05.2022 geht fehl, um die Südvariante als Vorzugstrasse rechtfertigen zu können. Danach liegt der Hauptfokus von Radschnellverbindungen auf einem direkten, gleichmäßigen und möglichst konfliktfreien Vorankommen der Radfahrer (vgl. Ziff. 1 der Qualitätsstandards). Radfahrer sollen auf Radschnellwegen zügig, sicher, staufrei und möglichst getrennt von anderen Verkehrsmitteln unterwegs sein können, was eine möglichst bevorrechtigte oder		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	kreuzungsfreie Führung erfordert und eine für große Radverkehrsmengen ausgelegt Breite (vgl. auch Ziff. 2 der Qualitätsstandards mit Verweis auf LT-Drs. 16/5279). Deshalb wird von Radschnellverbindungen u.a. gefordert (vgl. Ziff. 3.3 der Qualitätsstandards), dass sie eine sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten (30 km/h bei freier Trassierung) gewährleisten, dass sie über sichere und komfortable Knotenpunkte verfügen, dass die mittleren Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten nicht größer als 15 Sekunden außerorts und 30 Sekunden innerorts sein sollen, dass sie ausreichende Breiten aufweisen, die das Nebeneinanderfahren und überholen sowie das störungsfreie Begegnen jeweils zwei nebeneinander fahrender Radfahrer ermöglichen, dass sie möglichst wenig Beeinträchtigung durch bzw. an Knotenpunkten mit Kfz-Verkehr durch Bevorrechtigung des Radverkehrs genießen und dass in der Regel eine Trennung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten stattfindet. Rad- und Fußverkehr sind gemäß Ziff. 3.5.1 der Qualitätsstandards in der Regel voneinander zu trennen. Außerorts beträgt die Gehwegbreite in der Regel 2,00 m. Werden Gehund Radweg direkt nebeneinander angelegt, so erfolgt die Abgrenzung der Wege mit Hilfe eines taktilen und optisch kontrastierenden Begrenzungsstreifens, der als Sperrfeld mit einer Breite von mindestens 30 cm angelegt wird. Ist die Anlage eines separaten Gehwegs aus Platzgründen nicht möglich, kann der Fußverkehr zwar auf parallel verlaufenden Wegen geführt werden. Die müssen dann aber entweder in Sichtweite verlaufen oder durch die wegweisende Beschilderung für den Fußverkehr beschildert werden und einen geringeren Umwegfaktor aufweisen, damit diese von den Fußgängern angenommen werden. Wenn keine der aufgeführten Führungsformen in Fragen kommt, kann in Ausnahmefällen unter bestimmten Voraussetzungen der Einsatz einer gemeinsamen Führung mit Fußgängern erfolgen, wenn das Fußgängeraufkommen gering ist		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	(weniger als ca. 25 Fußgänger in den jeweiligen Spitzenstunden des Radverkehrs, vgl. H RSV), die Breite des gemeinsamen Geh-/Radwegs mind. 4,00 m im Einrichtungsverkehr beträgt und mind. 5,00 m im Zweirichtungsverkehr, wobei die Anwendung nur auf Streckenabschnitten ohne starke Längsneigung erfolgen darf. Wenn die prognostizierte Radverkehrsstärke (im Jahresmittel) deutlich über das Mindestpotential hinausgeht, sollte im Einzelfall eine Erhöhung der Breiten geprüft werden. Regelbreiten sollten nur angewendet werden, wenn weniger als 5.000 Radfahrten pro Tag zu erwarten sind (Ziff. 3.5.2 der Qualitätsstandards). Ziff. 3.5.7 der Qualitätsstandards regelt den Fall, dass eine Radschnellverbindung als Fahrradstraße mit und ohne zugelassenem Pkw-Verkehr inner- und außerorts geführt wird. Demnach kommen Fahrradstraßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr (vorwiegend Anliegerverkehr) innerorts in Betracht, wenn die Anforderungen an die Querschnittsbreite und die Vorrangregelung für die Fahrradstraße an Knotenpunkten eingehalten werden können. Außerdem darf der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen nur gering sein. Motorisierter Durchgangsverkehr ist wirksam zu vermeiden. Innerorts sollte der Kfz-Verkehr eine Verkehrsmenge von 2.500 Kfz/Tag nicht überschreiten, außerorts eine Verkehrsmenge von 1.500 Kfz/Tag. Die Mindestbreite einer Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr beträgt 4,00 m; für Fahrradstraßen mit Kfz-Verkehr beträgt die Breite mind. 4,60 m. Ziff. 3.5.8 betrifft den Fall einer Radschnellverbindung als Radschnellweg mit der Zulassung von landwirtschaftlichem Verkehr und/oder Fußverkehr außerorts. Danach ist die gemeinsame Führung mit landwirtschaftlichem Verkehr nur möglich, wenn es sich dabei nicht um von landwirtschaftlichem Verkehr stärker genutzte Hauptwirtschaftswege handelt, die der weitmaschigen Erschließung der Feldflur dienen. Anliegerverkehr ist		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	zulässig, wenn keine andere Anbindungsmöglichkeit besteht. Fußverkehr kann zusätzlich zum landwirtschaftlichen Verkehr zugelassen werden, wenn die für die gemeinsame Nutzung angegebenen Orientierungswerte zu Fußverkehrsstärken (Ziff. 3.5.1 der Qualitätsstandards) nicht überschritten werden. Dann beträgt die Mindestbreite 5,00 m. Die erforderlichen Breiten landwirtschaftlicher Wege können zudem je nach Nutzungsintensität und Geräteeinsatz variieren. Abweichungen von den genannten Mindest- und Regelbreiten sind daher möglich und müssen im Rahmen der Planung nachvollziehbar begründet werden. Abweichungen vom Standard sind gemäß Ziff. 3.4 der Qualitätsstandards so weit wie möglich zu vermeiden und auf kurze Streckenanteile/ Engstellen zu begrenzen. Denn die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen sind grundsätzlich zu beachten. Nach Möglichkeit soll die maximale Länge der Radschnellverbindung den Qualitätsstandards entsprechen (siehe auch Rundschreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 30.05.2022, GZ: VM2-3942-9/18/30). Die Verhältnisse auf dem Filsweg südlich der Fils mit einer Breite von 3,00 m gewährleisten in keinsten Weise die Einhaltung der Qualitätsstandards für Radschnellwegverbindungen in Baden-Württemberg vom 27.05.2022. Zunächst liegt hier schon gar keine Mindestbreite von 5,00 m vor, wie von Ziff. 3.5.8 der Qualitätsstandards gefordert, wenn zusätzlich mit Fußverkehr zu rechnen ist, denn ohne eine Enteignung der Anlieger des Filswegs südlich der Fils lässt sich das gar nicht bewerkstelligen. Begegnungen mit dem Fuhrpark (LKW/PKW) der Familie Graser, die meistens selbst eine Breite von 2,50 m oder mehr aufweisen und den Filsweg südlich der Fils mindestens 20-mal pro Tag befahren stellen daher eine konkrete Gefahr für Leib und Leben der Benutzer des RS4 dar, mit den entsprechenden haftungsrechtlichen Risiken für Familie Graser. Schon beim Herausfahren aus dem Betriebsgelände auf den Filsweg. Da der RS4 auf dem		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Filsweg südlich der Fils zugleich der Hauptweg der Familie Graser zum Erreichen ihrer Betriebsstätte ist. Außerdem ist der Filsweg nicht nur auf den LKW/PKW Verkehr der Familie Graser beschränkt, sondern soll auch weiterhin auch dem Anliegerverkehr der sonstigen Betriebe südlich der Fils dienen, u.a. dem Kleintierzuchtverein Plochingen mit Gastronomie im Vereinsheim und diversen Vereins- und Festveranstaltungen, auch der Familie Gutmann mit ihrem landwirtschaftlichen Betrieb. Ferner einem Gewerbebetrieb mit Schwerlastverkehr und dem Bahnbetreiber als Zufahrt zur Instandhaltung der Neckar-Alb-Bahn, was ebenfalls den Einsatz schweren Geräts voraussetzt. All diese Verkehre erreichen ihr Ziel über die alte, dann erneuerte Filswegbrücke und kreuzen den Radschnellweg im Bereich des südlich der Brücke vorhandenen Wendehammers, der es als einzige Stelle südlich der Fils dem Schwerlastverkehr ermöglicht zu wenden, mit den entsprechenden Hindernissen und Gefahren für die Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs auf dem RS4. Durch den Neubau der alten Filsbrücke wird wegen Hochwasserschutz zudem das Brückenniveau angehoben, sodass sich die Sichtverhältnisse am südlich anknüpfenden Knotenpunkt noch mehr verschlechtern werden. Außerdem wird von der Stadt Plochingen selbst eingeräumt, dass aufgrund der Qualitätssteigerung des Viertels nördlich der Fils als Teil der Neuen Mitte auch südlich der Fils der (flanierende) Fußgängerverkehr zunehmen wird. Weder wurde in einem Verkehrsgutachten - ähnlich der Verkehrsuntersuchung der Karajan Ingenieur GmbH (PLO12) vom Dezember 2023 - eine Prognose über den zu erwartenden Fußgängerverkehr auf dem Filsweg südlich der Fils erstellt, noch über die zu erwartende Frequenz an Radfahrern oder Kraftfahrzeugen auf dem RS4. Ohne nähere Untersuchung wird schlicht und einfach ins Blaue hinein behauptet, dass trotz Zunahme des Verkehrsaufkommens keine kritischen Grenzwerte, insbesondere beim Fußverkehrsaufkommen, überschritten		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	werden (E-Mail des RP Stuttgart vom 12.06.2024 an (Familie Gutmann)). Im Bereich Plochingen wird einfach ohne Belege ein Aufkommen von 2.000 bis 2.500 Radfahrer pro Tag erwartet (E-Mail des RP Stuttgart vom 13.06.2024 an (Familie Gutmann)). Kommt es dann noch zu der geplanten Erweiterung des Gebiets südlich der Fils nach dem B-Plan-Entwurf „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ mit neuer Wohnbebauung und Gewerblicher Nutzung, ist mit einer Vervielfachung des Anliegerverkehrs zu rechnen, was bislang noch gar nicht in die Erwägungen zur Trassenfestlegung des RS4 eingeflossen ist. Wenn also die Variante nördlich der Fils abgelehnt wird, weil dort u.a. ein stärkerer Konflikt mit gewerblichem Verkehr zu befürchten ist, ein zu geringer Straßenquerschnitt mit stärkerem Fußverkehrsaufkommen vorliegt, Engstellen im weiteren Verlauf am Filsufer zu verzeichnen sind und der RS4 der angestrebten ökologischen Aufwertung mit Aufenthaltsqualität an der Fils entgegensteht, so kann nichts anderes im Bereich südlich der Fils gelten, sodass die Variante südlich der Fils ebenfalls von vornherein auszuschneiden wäre.		
	III. Selbst wenn aber eine Wegführung des RS4 südlich der Fils für geboten hält, so hätte man sich im Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ noch nicht auf die Trasse entlang des Filswegs südlich der Fils nach Überquerung der neuen Radschellwegbrücke festlegen dürfen, ohne zuvor eine Abwägung mit der sog. B10-Variante vorzunehmen, bei der der RS4 nach Überquerung der Radschnellwegbrücke anschließend auf das Höhenniveau mit der BIO geführt wird und entlang der BIO sowohl die Neckar-Alb-Bahn als auch den Neckar überquert, um anschließend im Bereich Brückenwasen fortgesetzt zu werden. Zumal sowohl das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (siehe LT-Drs.: 17/8503 als auch das Regierungspräsidium	siehe Ö4	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Stuttgart (Schreiben an die CDU-Fraktion im Gemeinderat der Stadt Plochingen, GZ: RPS44-394-78/3/42) kundgetan haben, dass die B10-Trassenführung im weiteren Planungsprozess nach wie vor konkret untersucht werden soll. Wenn aber das Land hier noch keine abschließende Beurteilung vorgenommen hat, darf und sollte die Stadt Plochingen nicht durch ihre Planung zum Bebauungsplan „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ eine Vorfestlegung betreiben. Denn die B10-Variante hätte den Vorteil, dass mit ihr den Anforderungen an einen Radschnellweg in den Qualitätsstandards vollumfänglich gerecht werden kann, und keinerlei Gefahren für die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit auf dem RS4 entstünden. Zumal die Familie Gutmann angeboten hat, hier Flächen für den Neubau des Radschnellwegs zur Verfügung zu stellen, sodass in diesem Bereich nicht einmal eine Enteignung notwendig würde. Auf der anderen Seite stehen der B10-Variante keine unüberwindbaren Naturschutzbelange entgegen. Der bloße Hinweis (vgl. etwa Schreiben des RP Stuttgart an (Familie Gutmann) vom 05.11.2024, Az.: RPS44-394-78/3/39) auf den Fund von Reptilienarten, das Vorhandensein einer durchgängigen Feldhecke entlang der B10, die angeblich als Lebensraum für Vogelarten diene und durch die parallele Trassenführung zur B10 stark beeinträchtigt werden könnte, und die stellenweise Beeinträchtigung von Wiesenflächen, reicht nicht aus, um die B10-Alternative von vornherein aus dem Kreis der möglichen Trassenvarianten ausschließen zu können. Ohne Vorlage von Gutachten, die dies belegen, kann kein (genereller) Vorrang des Naturschutzes vor den Belangen des Radverkehrs angenommen werden (vgl. hierzu auch VG Freiburg (Breisgau), Urteil vom 25. Oktober 2023- 6 K 2547/23-,Rn. 15 ff., juris). Das RP Stuttgart hat aber selbst eingeräumt (vgl. E-Mail des RP Stuttgart vom 20.12.2024 an Familie Gutmann, dass ein Gutachten zu den		

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Reptilienfunden noch nicht fertig gestellt wurde, geschweige denn ein Gutachten zur Qualität und Bedeutung vorhandener Gehölze und Wiesen für den Vogel- und Artenschutz. Zumal auch im Bereich des Filswegs südlich der Fils Belange des Artenschutzes betroffen sind (beispielsweise Schleiereule).		
	Nicht entbehrlich war auch eine Vorprüfung der Umweltauswirkungen. Die Voraussetzungen des § 13a BauGB lagen nicht vor. Zwar hat die Stadt Plochingen gesehen, dass die Flächen der beiden Bebauungspläne „Filsgebiet-West, nördlich der Fils“ und „Filsgebiet-West, südlich der Fils“ grundsätzlich zu addieren sind. Unzulässig war es jedoch, die Addition unter Anrechnung der bereits zulässigen Grundflächen aus bestehendem Baurecht (Bebauungspläne „Industriegebiet Untere Fils“ und „Filsweg“) vorzunehmen.	Siehe Ö4. Darüber hinaus sind die Umweltbelange auch im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB zu berücksichtigen. Im engeren Sinne wurde im Zuge des Bebauungsplanes ein überspannender Umweltweltreport erstellt. Darüber hinaus für Einzelbelange Immissionsuntersuchungen, Altlastenerhebungen sowie Artenschutzuntersuchungen. Für die baulichen Maßnahmen aus dem Bebauungsplan wird ein Ausgleichskonzept erstellt.	Siehe Ö4. Kenntnisnahme über die Behandlung von Umweltbelangen im Bebauungsplan.
Ö7	Eingang 15.05.2025 im Rahmen der formalen Beteiligung gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB wende ich mich mit einem dringenden Anliegen an Sie, das uns als ansässige Betriebe im Industriegebiet Fils (Filswehr, Filsweg, Filsallee u. a.) sehr betrifft. Aus unserer Sicht ist es zwingend notwendig, die kleine Unterführung am Filsweg/Filswehr für den Individualverkehr - einschließlich Kraftfahrzeugen wie Pkw, Vans, Transportern bis 2,5 m Höhe sowie Motorrädern - dauerhaft zu erhalten. Diese Verbindung erfüllt eine verkehrlich wichtige Funktion,	Kenntnisnahme. Siehe Stellungnahme zu Ö1. Verweis auf den	Kenntnisnahme. Ursprüngliche

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	die durch die große Unterführung allein weder unter den aktuellen noch unter künftigen Rahmenbedingungen ausreichend kompensiert werden kann. Bereits heute kommt es - insbesondere zu Stoßzeiten - zu erheblichen Rückstaus. Die Abbiegespur von der großen Unterführung auf die Ulmer Straße ist zu schmal, um das derzeitige Verkehrsaufkommen, vor allem den Lkw-Verkehr, sicher und effizient abzuwickeln. Eine Verbreiterung dieser Spur ist ohnehin erforderlich, um ein zweispuriges Auffahren auch für größere Fahrzeuge zu ermöglichen. In unmittelbarer Umgebung befinden sich zahlreiche Betriebe, darunter die Fahrschule Hartmann, die Speditionen GTex, BTG und Baker, BB-Schnelltransport, LogBatt und viele weitere, die regelmäßig mit schweren Fahrzeugen unterwegs sind. Dazu kommt ein erheblicher Lieferverkehr für Unternehmen wie Dehner, Decathlon, Pfeiffer & May, Steimer Holzbau, Reifen Blumenstock sowie verschiedene Bauunternehmen zusätzlich zum Kundenverkehr. Allein bei uns, Reifen Blumenstock, sind es in der Saison über 100 Kundenfahrzeuge pro Tag. Dehner und Decathlon verzeichnen täglich sogar mehrere Hundert Fahrzeuge. Mit der geplanten Erweiterung des Gebiets ist ein weiterer signifikanter Anstieg des Verkehrs zu erwarten. Vor diesem Hintergrund erscheint uns der Erhalt der kleinen Unterführung nicht nur sinnvoll, sondern verkehrlich zwingend erforderlich insbesondere als alternative Zufahrt bei Störungen oder Sperrungen der großen Unterführung.	ganzheitlichen Mobilitätsansatz und Schwerpunkt der Verkehrssicherheit für alle Mobilitätsarten. Auch hier wird die Situation allein aus der Perspektive des Kfz-Nutzers argumentiert. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Filsallee / Am Filswehr sowie Filsallee / Ulmer Straße wurde in der Verkehrsuntersuchung (Karajan Ingenieure, Dezember 2023) auch mit hinterlegter Schließung belegt. Im Zuge der weiteren Betrachtung kann der Knotenpunkt Ulmer Straße baulich optimiert werden. Kenntnisnahme, siehe oben. Es ist davon auszugehen, dass schwere Fahrzeuge aufgrund der geringen Durchfahrtshöhe der „kleinen“ Unterführung durch die „große“ Unterführung Filsallee in das Gebiet Ein- und Ausfahren. Für Kundenverkehre zu Betrieben an der Filsallee trifft dies ebenfalls zu. Hier fungiert die „große“ Unterführung zur Filsalle und die Anbindung an die Querspange als Hauptzufahrt. Siehe Stellungnahme zu Ö1 sowie dem vorliegenden Verkehrsgutachten. Die Steigerung des Verkehrsaufkommens wurde in der Planung berücksichtigt. Dies betrifft neben dem Kfz- Verkehr auch den Fuß- und Radverkehr. Die Prüfung der Knotenpunkte fand in der Verkehrsuntersuchung mit Hinterlegung des Planfalls 2035 statt, also mit der Einbeziehung der geplanten Nutzungsintensivierung im	Beschlussempfehlung: Beibehaltung der Festsetzung im Bebauungsplan. Siehe Ö1 Abweichende Beschlussempfehlung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt vom 14.07.2026, durch Gemeinderat am 28.07.2026 bestätigt: Siehe Ö1

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Aktuell bestehen drei Zufahrtsmöglichkeiten ins Industriegebiet Fils (über Dehner, Steiner und die kleine Unterführung). Nach den vorliegenden Plänen bliebe künftig trotz steigender Firmenanzahl, wachsender Einwohnerzahlen und höherem Verkehrsaufkommen nur noch eine Ausfahrtsmöglichkeit. Das ist aus unserer Sicht weder praktikabel noch sicher. Was geschieht bei Bauarbeiten, Unfällen, Staus oder anderen Beeinträchtigungen? Die verbleibende Engstelle wäre eine erhebliche Schwachstelle im gesamten Verkehrskonzept. Darüber hinaus bedeutet die Schließung der kleinen Unterführung für Anwohner am Filsweg oder im geplanten Wohngebiet einen Umweg von rund 1 Kilometer pro Fahrt. Hochgerechnet auf ca. 4 Fahrten pro Tag ergibt das etwa 1.500 km pro Jahr und Person. Bei rund 400 betroffenen Kraftfahrern summiert sich dies auf ca. 600.000 zusätzliche Kilometer jährlich – eine enorme Energieverschwendung mit erheblichen Auswirkungen auf den CO₂-Ausstoß.	Filsgebiet-West. Die „kleine“ Unterführung wird so gestaltet, dass sie im Notfall mit PKW befahren werden kann. Es bestehen drei Zufahrtsmöglichkeiten und zwei Ausfahrtsmöglichkeiten. Aufgrund des beschriebenen höheren Aufkommens von Kfz-Verkehr (nahezu Verdreifachung in der „kleinen“ Unterführung wird es umso wichtiger, die Erreichbarkeit des Filsgebietes für die weiteren Mobilitätsarten, wie den Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV attraktiv und sicher zu gestalten. So kann eine Einladung zur Nutzung CO₂-armer oder neutraler Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, E-Scooter) oder das zu Fuß gehen entstehen. Siehe oben. Der Zusatzweg beträgt ca. 750 m. Da dem Gesamtweg von ca. 950 m der „Sowiesoweg“ von ca. 200 m durch die „kleine“ Unterführung subtrahiert werden muss. Der Umweg besteht auch nur bei Fahrten, die von und in Richtung Stadtmitte Plochingen stattfinden und aus dem westlichen und südlichen Bereich des Filsweges entspringen. Insofern relativiert sich die Berechnung entsprechend um mindestens 20 %. Der Ansatz der 4 Fahrten pro Tag sowie der betroffenen 400 Kraftfahrern kann aufgrund der im Planfall 2035 prognostizierten 2.140 Kfz/24 h (im KP1, siehe Anlage 5.1 der	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Die CO₂-Belastung im Überblick pro Jahr: • Benziner (7/100km): ca.97Tonnen CO₂ • Diesel (6/100km): ca.95Tonnen CO₂ • Elektrofahrzeuge (18 kWh/100 km, dt. Strommix): ca. 43 Tonnen CO₂ (Eine detaillierte Berechnung finden Sie im Anhang.) Sollten bauliche Einschränkungen oder gesetzliche Vorgaben den Erhalt der Unterführung erschweren, zeigen Beispiele aus anderen Gemeinden, dass praktikable Lösungen realisierbar sind - z. B. durch Beschilderung, Hinweise auf Engstellen oder intelligente Ampelsysteme mit Lichtsignalen bei Annäherung von Fahrzeugen.	Verkehrsuntersuchung) ebenfalls angezweifelt werden. In der Prognose des Jahres 2035 sind dies auf dieser Basis ca. 586.000 Zusatzkilometer. (2.140 Fahrten/Tag x 750 m x 365 Tage). Unterstellt ist dabei jedoch, dass sämtliche und zukünftig bis 2035 hinzukommende Fahrten, den Weg durch die „kleine“ Unterführung in/aus Richtung Innenstadt genommen hätten und keine Förderung alternativer Mobilitätsangebote stattfindet. Abschlüsse für Wochenenden und Feiertage sind hier ebenfalls nicht berücksichtigt. Im Planungsnullfall 2035 (ohne Neuordnung des Gebietes) wären „nur“ 219.000 km Zusatzkilometer (800 Fahrten/Tag x 750 m x 365 Tage) zu erfassen. Im Verhältnis zur Gesamtfahrt der betroffenen bei einer angesetzten durchschnittlichen Wegelänge des MIV von 16 km pro Fahrt (Mobilität in Deutschland; Kurzreport 2019, BMVI) von 12,5 Mio. km erscheint die Umwegigkeit (5% des Weges) vertretbar. Die Wurzel des CO₂ Ausstoßes im Verkehr besteht zum einen in der Wahl des Verkehrsmittels sowie in der Antriebsart. Es ist erklärtes Ziel von Bund, Land und Kommune den CO₂ Ausstoß im Verkehr durch die Wahl alternativer Verkehrsmittel zu reduzieren. Im Hinblick auf den ganzheitlichen Verkehrsansatz aus dem MOVE 2035 soll durch die Förderung des „Umweltverbundes“ mit Stärkung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV eine Veränderung im Modal-Split sowie eine Reduzierung der Kfz-Fahrten und	

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Ich würde mich sehr freuen, wenn wir uns zeitnah telefonisch oder persönlich zu möglichen Lösungsansätzen austauschen könnten. Ein ersatzloser Wegfall der kleinen Unterführung wäre aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht ein erheblicher Rückschritt und schwer nachvollziehbar. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und das Engagement im Beteiligungsprozess und freue mich auf Ihre Rückmeldung.	somit des CO₂ Ausstoßes erreicht werden. Das gelingt nur, wenn es gelingt, die Wege im Umweltverbund sicher und damit attraktiv zu gestalten. Gleichzeitig gilt es, entsprechende Angebote zur Nutzung bereitzustellen. Die entsprechende Zielsetzung wurde für die gesamte Stadt formuliert und ist in Bezug auf die Anbindung des Filsgebiet-West umzusetzen. Der weitere Ansatz ist die Antriebsart. Hier wurde bereits aufgezeigt, dass Elektrofahrzeuge den CO₂ Ausstoß bei gleicher Fahrleistung reduzieren und bei Nutzung erneuerbarer Energien nahezu neutral unterwegs sind. Auf die Variantenprüfung der Verkehrsführung durch das Büro Karajan vom Oktober 2025 und die Abhandlung in der Stellungnahme zu Ö1 wird verwiesen.	
	Anhang zu Ö7: Berechnung CO₂-Berechnungen zur Umfahrung 1. Grundlage: CO₂-Ausstoß pro Liter Kraftstoff • Benzin: ca. 2,31 kg CO₂ pro Liter • Diesel: ca. 2,65kg CO₂ pro Liter 2. Beispielrechnung für typische Verbrauchswerte Nehmen wir als Beispiel zwei typische Verbrauchswerte: a) Benziner mit 7 Litern pro 100 km: • Verbrauch über 600.000 km: 600.000 km x 7 L / 100 km = 42.000 Liter • CO₂-Ausstoß: 42.000 L x 2,31 kg = 97.020 kg CO₂ (97	Kenntnisnahme der Berechnung. Siehe obige Einordnung. Die Berechnung zeigt die Erforderlichkeit, den CO₂ Ausstoß im Verkehrssektor durch attraktive, alternative Angebote zu reduzieren.	Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
	Tonnen) b) Diesel mit 6 Litern pro 100 km: • Verbrauch: 600.000 km x 6 L / 100 km = 36.000 Liter • CO₂-Ausstoß: 36.000 L x 2,65 kg = 95.400 kg CO₂ (95 Tonnen) 3. Zusatz: Elektroautos Ein Elektroauto hat lokal keine direkten Emissionen, aber je nach Strommix entsteht indirekt CO₂ Beispiel: • Stromverbrauch: ca. 18 kWh / 100 km -> 108.000 kWh auf 600.000 km) • Bei einem Strommix mit 400 g CO₂/kWh: 108.000 kWh x 0,4 kg = 43.200 kg CO₂ (43 Tonnen)		
	Anhang zu Ö7: Einführungstext Unterschriftenliste Sehr geehrter Herr Bürgermeister, anbei unsere gemeinsamen Bedenken zur Schließung der kleinen Unterführung von der Ulmerstraße in das Filsgebiet (Filsweg/Filswehr). Zur Weiterleitung an den Gemeinderat, inklusive Unterschriftenliste. Anbei eine Unterschriftenliste um unser großes gemeinsames Interesse aufzuzeigen. Der kleine Durchlass soll weiterhin für den Pkw Verkehr geöffnet bleiben. Anbei das Schreiben mit den möglichen Lösungen. Danke im Namen aller Unterzeichner Anlage: 21 Seiten Unterschriftenliste	Kenntnisnahme. Siehe oben stehende Einordnung.	Kenntnisnahme.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
Ö8	Eingang 16.05.2025 Sehr geehrter Herr Bürgermeister, anbei unsere gemeinsamen Bedenken zu Schließung der kleinen Unterführung von der Ulmerstraße in das Filsgebiet (Filsweg/ Filswehr/ Filstalweg) Zur Weiterleitung an den Gemeinderat. Durch die Schließung der kleinen Unterführung sehen wir die Problematik, dass die Verkehrsführung vom Filsgebiet über die große Unterführung zu erheblichen Verkehrsproblemen führt. Der große Umweg aller Beteiligten führt auch zur größeren Belastung der Emissionen. Wir sehen auch Bedenken am Neubau der Filsbrücke in Lage/ Höhe/ Breite. Problematisch wird dadurch die Zufahrt in Filsweg und Filstalweg. Keine Einsicht zum Verkehr (Gefahrenpotenzial für Autofahrer, Radfahrer und Spaziergänger). Durch die massiven Baumaßnahmen im Filsgebiet-West darf der Natur und Umweltschutz nicht auf der Strecke bleiben.	Siehe Stellungnahme zu Ö1 und Ö7 Der festgelegte Standort erweist sich aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen mit Bestandsbebauung, anschließenden Filsuferwegen und bestehenden und geplanten Erschließungslinien als die beste und wirtschaftlichste Platzierung der Brücke. Herausforderungen bestehen durch Zwangspunkte, insbesondere in der Anbindung der Filsuferwege die in der Planung bestmöglich gelöst werden und die Kompromisse in der Verkehrsführung bedeuten. Belange der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sind in der Planung berücksichtigt. Dem Natur- und Umweltschutz wird in der Planung hohe Bedeutung beigemessen. Der Brückenersatzbau erweist sich jedoch als	Siehe Stellungnahme zu Ö1 und Ö7 An der Festsetzung des Standortes zum Ersatzneubau der kommunalen Filsbrücke wird festgehalten. Abweichende Beschlussempfehlung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt vom 14.07.2026, durch Gemeinderat am 28.07.2026 bestätigt: Die Festsetzung der Verkehrsfläche besondere Zweckbestimmung „Radweg“ im Bebauungsplan entfällt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird entsprechend der Fassung vom 28.07.20026 neu abgegrenzt. Kenntnisnahme. Belange des Natur- und Umweltschutzes werden in der Planung berücksichtigt.

Lfd Nr.	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschlag der Verwaltung	Beschluss GR 28.07.2026
		Erforderlich. Belange des Hochwasserschutzes fordern einen stärkeren Eingriff in die Filsuferböschung. Die Eingriffe in Biotope und Lebensräume an der Brücke, aber auch im gesamten Plangebiet werden auf das Mindeste reduziert. Ein Ausgleich für Eingriffe erfolgt. Durch das Erneuerungsprojekt wird die Grünordnung im Gebiet durch die ökologische Freianlagengestaltung und Baumpflanzung deutlich verbessert. Verwiesen werden kann unter anderem auf den Umweltreport zum Bebauungsplan sowie das naturnahe Oberflächenentwässerungskonzept nach dem Schwammstadt-Prinzip.	

Aufgestellt: Verbandsbauamt Plochingen, 16.07.2026 / 10.08.2026