

Stadt Buchloe

B E G R Ü N D U N G

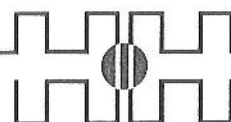
(§ 9 Absatz 8 BauGB)

**Bebauungsplan für das Gebiet
"Lindenberg Nord III Südwestspange"**

erstellt am 22.02.1995
geändert am 12.06.1995
geändert am 20.09.1995

INGENIEURBÜRO HERBERT HEINHAUS, STEINERNE FURT 76, 86167 AUGSBURG

H. Heinh.



1. Entwicklung und Veranlassung

Die Stadt Buchloe hat am 27.07.1994 die Aufstellung eines einfachen Bebauungsplanes für den Bau der Südwestspange von der Westtangente Buchloe bis zur Kaufbeurer Straße (St 2035) gemäß § 30 Absatz 2 BauGB beschlossen.

Gleichzeitig mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes wird der derzeit gültige Flächennutzungsplan der Stadt Buchloe im Parallelverfahren nach § 8 Absatz 3 BauGB geändert.

Die geplante Südwestspange stellt neben der Mindelheimer Straße eine 2. Verbindung der westlich und östlich der Bahnanlagen gelegenen Stadtteile her.

Die einzige derzeit bestehende Verbindung, die Mindelheimer Straße, ist aufgrund des eingeschränkten Lichtraumprofils, sowohl von der Fahrbahnbreite als auch von der Durchfahrtshöhe der Unterführung, nicht in der Lage, die vorhandenen Verkehrsströme zu bewältigen.

Durch den Bau der Südwestspange erfolgt eine wesentliche Entlastung der Mindelheimer Straße, Karwendelstraße, Amberger Straße sowie der Bahnhofstraße.

Ferner stellt die Südwestspange über die Anschlußstelle Buchloe-West eine Verbindung der Staatsstraße St 2035 mit der Bundesautobahn A 96 her.

Der vorliegende Bebauungsplan verwirklicht nun die im Flächennutzungsplan projektierte Trasse und trägt die Bezeichnung "Lindenberg Nord III Südwestspange".

2. Lage und Beschreibung des Planungsgebietes

2.1 Varianten, Wahl der Linie

Die vorgesehene Linienführung wurde aus 3 Varianten entwickelt. Alle Varianten sehen im Westen eine T - förmige Einmündung der Südwestspange in die Westtangente vor. Die Unterschiede ergeben sich dort, wo die Südwestspange im Osten in die Staatsstraße einmündet. So sieht die Variante A eine T - förmige Einmündung südlich der Straßenmeisterei in unmittelbarer Nähe des Überführungsbauwerkes vor. In der Variante B mündet die Südwestspange nördlich der Straßenmeisterei ebenfalls T - förmig in die St 2035 ein. Eine weitere Variante C sieht für den Anschluß der Südwestspange an die St 2035 statt der T-Einmündung einen kleinen Kreisverkehr vor.

Mit der Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Kempten, und dem Straßenbauamt Kempten sind mehrere Gespräche geführt worden, um die Ausbildung der Knotenpunkte und die Lage der Trasse abzustimmen. Die in Absprache mit den Behörden gefundene und anschließend vom Stadtrat von Buchloe am 25.10.1994 gebilligte Linienführung und Knotenpunktsausbildung der Variante C wird im Flächennutzungsplan als Trasse aufgenommen.

Nachteilige Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie der Verbrauch an landwirtschaftlichen Grund sind so gering wie möglich gehalten worden und vertretbar.

2.2 Beschreibung der gewählten Trasse

Die Trasse der Südwestspange, die die Verbindung zwischen der Westtangente und der Kaufbeurer Straße (St 2035) herstellt, verläuft im Plangebiet auf einer Länge von ca. 580 m, mit einem dazwischen liegenden sehr breiten Grünstreifen, nahezu parallel mit der Bundesautobahn A 96.

Die Südwestspange beginnt am Kreuzungsbereich der nördlichen Ausfahrtsrampe der Ausfahrt Buchloe West mit der Westtangente. Die Ausbildung des Knotenpunktes erfolgt plangleich, gemäß den Richtlinien der RAS-K-1. Am Ende der relativ geradlinig verlaufenden Südwestspange mündet diese über einen kleinen Kreisverkehr (35,0 m Durchmesser) in die Staatsstraße St 2035 (Kaufbeurer Straße) ein.

Eine erforderliche Kreuzung der Trasse im Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit der Bahnlinie Buchloe-Lindau erfolgt höhenfrei. Unter Berücksichtigung der natürlichen Geländeverhältnisse wird die Straße über die Bahnlinie geführt.

Der höhengleiche Anschluß der Südwestspange im Osten an die St 2035 erfordert für einen langen Streckenabschnitt die Führung der Trasse im Einschnittsbereich. Die Querschnittsausbildung erfolgt gemäß den Richtlinien.

Parallel zur Südwestspange verläuft am nördlichen Fahrbahnrand auf ganzer Länge ein Rad- und Gehweg. Dieser ist von der Fahrbahn durch einen Grünstreifen getrennt. Gleichzeitig wird ein Anschluß des Rad- und Gehweges an einen vorhandenen Radweg östlich der Bahnlinie hergestellt.

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt breitflächig über die Bankette in straßenbegleitende, beidseitig verlaufende Rasenmulden. Die in den Mulden zusätzlich liegenden Absetz- und Versickeranlagen nehmen überschüssiges Oberflächenwasser auf und versickern es im Untergrund. Für die Einleitung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser über Sickerschächte in das Grundwasser wird eine Erlaubnis beantragt.

In den Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau der Bundesautobahn A 96, Unterlage 5, Blatt Nr. 7, ist die Straßenachse der Südwestspange mit dem Hinweis der städtischen Planung bereits eingezeichnet und steht mit der Trasse des Bebauungsplanes "Lindenberg Nord III Südwestspange" nicht in Konflikt.

3. Wesentliche Auswirkungen

3.1 Immissionen aus Verkehrslärm

Schallschutzmaßnahmen sind auf Grund der Ermittlung von Schallimmissionen nach Tabellenwerten nicht erforderlich. Die Ausbaustrecke der Südwestspange verläuft ca. 200 bis 250 m südlich von der vorhandenen Bebauung des Gewerbegebietes.

3.2 Luftschadstoffimmissionen aus Verkehr

Luftverunreinigungen, Staub und Abgasbelästigungen sind auf Grund der Verkehrsbelastung, des Verkehrsablaufes und der freien Lage der Trasse nicht zu erwarten.

3.3 Bodenordnende Maßnahmen

Die Straßenführung der Südwestspange verläuft durch bisher landwirtschaftlich genutzte, von Westen nach Osten ansteigende Wiesenflächen. Eine Beeinträchtigung durch Zerschneidung und Abtrennung nicht bewirtschaftbarer Kleinstflächen ist durch die Lage der Trasse nicht gegeben.

Die Erschließung der landwirtschaftlichen Nutzflächen ist nach wie vor gegeben und eine Neuordnung des Wegenetzes deshalb nicht erforderlich. Als Ersatzwegenetz werden die Feldwege Fl.Nr. 181 und 341 ausgebaut. (Ausbaubreite: 4,5 m Asphalt + 2 x 0,5 m Bankette = 5,5 m).

Auf dem Grundstück mit der Flür-Nr. 508, Gemarkung Lindenberg, überdeckt die Trasse der Südwestspange, innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, eine Fläche, die mit Erdaushub verfüllt wurde.

3.4 Wegenetz

Im Zusammenhang mit der Auflassung der Ortsverbindungsstraße von Lindenberg nach Buchloe (Fl.Nr. 512) werden die vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge in km 0,870 der Strecke Buchloe-Memmingen sowie in km 1,274 der Strecke Buchloe-Lindau beseitigt. Als Ersatzwegenetz dient die Südwestspange mit einer Straßenüberführung über die Bahnlinie Buchloe-Lindau bei Straßenkilometer 0+140,25 sowie die Westtangente von der Straßenkreuzung Schwabenstraße bis zur Einmündung der Südwestspange mit einer Straßenüberführung über die Bahnlinie Buchloe-Memmingen bei Straßenkilometer 0+276,0.

4. Grünordnung

Im Bereich der geplanten Trasse im Südwesten von Buchloe handelt es sich überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Grünflächen. Die Topographie im westlichen Teil des Plangebietes ist etwa bis zur Bahnlinie eben, im weiteren Verlauf nach Osten steigt das Gelände bis zur St 2035 stark an.

Im Anschluß an die südliche Grenze des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes besteht zwischen der Bahnlinie Buchloe-Lindau und der St 2035 ein mit Büschen und Bäumen bewachsener Grünstreifen.

Bezüglich der Belange der Grünordnung wurde auf Nachfrage der Stadt Buchloe bei der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Ostallgäu festgestellt, daß bei den durch den Straßenbau in Anspruch genommen Flächen von landschaftlich nicht wertvollen Flächen auszugehen ist. Auf einen landschaftspflegerischen Begleitplan kann deshalb für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Lindenberg Nord III Südwestspange" verzichtet werden. In diesem Zusammenhang wird ferner auf die Umweltverträglichkeitsstudie, die im Zuge der Planfeststellung der Bundesautobahn A 96 erstellt wurde, hingewiesen. Die Bereitstellung einer Ersatzfläche für die neu versiegelte Bodenoberfläche erfolgt mit der Fläche westlich der Straßenmeisterei. Bei der notwendigen Bepflanzung der Ersatzfläche orientiert man sich an den Bepflanzungsmaßnahmen, die im Zuge des Neubaus der Autobahn in diesem Bereich durchgeführt werden.

Es ist vorgesehen, den Böschungsbereich beidseitig der Trasse der Südwestspange mit Hecken- und Großgrün zu bepflanzen. Mit den Ausführungsplänen erfolgt die genaue Grünplanung.

Die Stadt Buchloe wird als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für den Bau der Südwestspange das Flurstück mit der Nummer 397, Gemarkung Lindenberg, mit einer Fläche von 1,6147 ha mit Mischgehölzen aufforsten. Bei der Aufforstung sind breite Randzonen mit unbepflanztem Waldsaum und Strauchzone vorzusehen.

5. Flächen

5.1 Geltungsbereich

Gesamtfläche des Geltungsbereiches 25.500 m²

5.2 Flächenaufteilung

| | | |
|--|-----------------------------|----------------|
| Verkehrsfläche, bituminös befestigt | 6.000 m ² | 23,50 % |
| Rad- und Gehweg | 1.500 m ² | 5,90 % |
| Straßenbegleitgrün einschl. Ersatzfläche | <u>18.000 m²</u> | <u>70,60 %</u> |
| Gesamtfläche des Geltungsbereiches | 25.500 m ² | 100,00 % |

6. Zu erwartende Baukosten

| | |
|--------------------|-------------------|
| Verkehrsflächen | 1.405.000,00 |
| Ingenieurbauwerke | 1.438.000,00 |
| Straßenbegleitgrün | <u>73.000,00</u> |
| Summe, netto | 2.906.000,00 |
| 15 % MwSt | <u>437.000,00</u> |
| Summe, brutto | 3.343.000,00 |

Die entstehenden Kosten für den Grunderwerb sind nicht enthalten.

7. Verwirklichung der Planung

Es ist beabsichtigt, nach Rechtskraft des Bebauungsplanes die Maßnahme voraussichtlich im Jahr 1996 zu verwirklichen.

09. 01. 96

Buchloe, den



.....
Stadt Buchloe
(1. Bürgermeister)

Greif
1. Bürgermeister