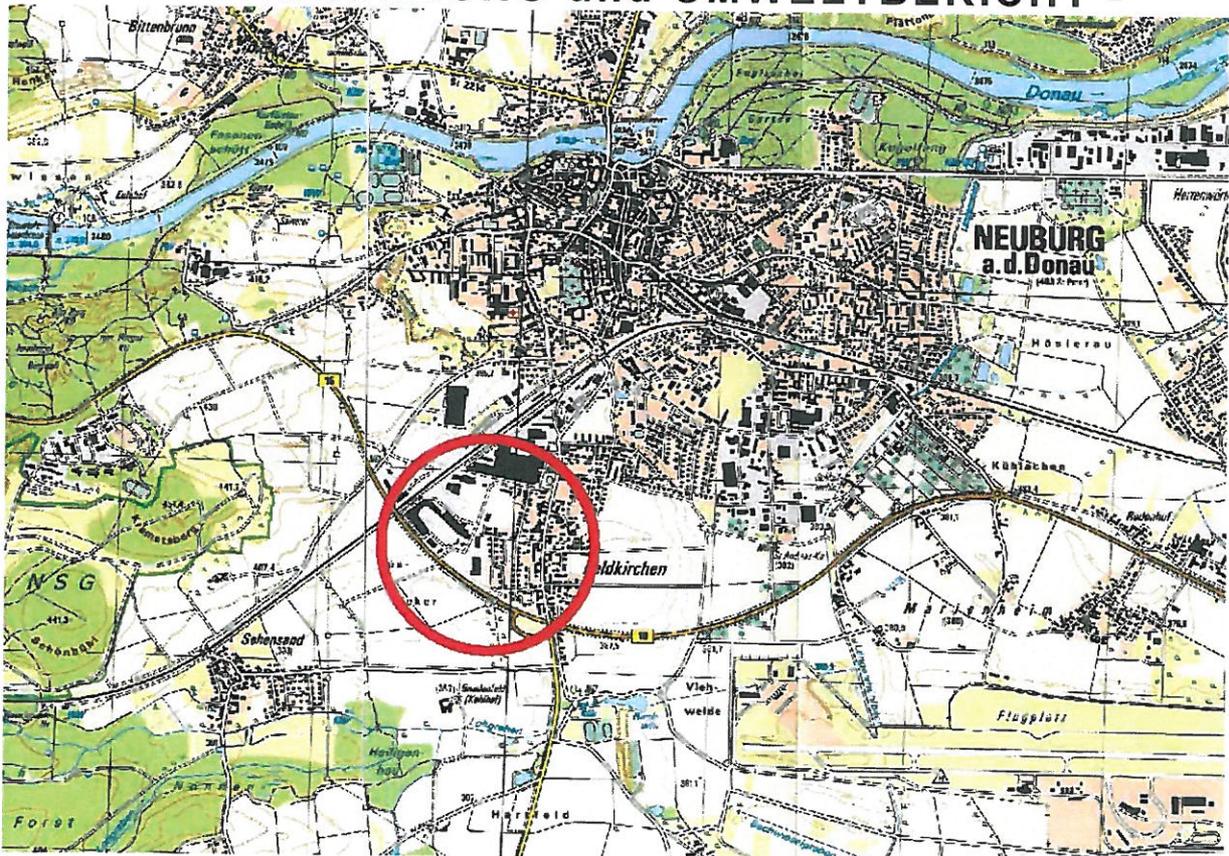




**ÄNDERUNG des  
BEBAUUNGS- UND GRÜNORDNUNGSPLANS  
NR.5 - 02.3 (3)\_2  
GEWERBEGEBIET FELDKIRCHEN  
- BEGRÜNDUNG und UMWELTBERICHT -**



Planung: Stadt Neuburg a. d. Donau  
Sachgebiet Bauleitplanung  
Gertrud Huis (Dipl.-Geogr.)  
Juni/ Sept. 2016

## **I. Begründung**

1. **Anlass zur Planung/ Vorgeschichte**
2. **Inhalte der Planung**
  - 2.1 **Neuer Anschluss an die B16**
  - 2.2 **Neuer interner Knotenpunkt: Kreisverkehr**
  - 2.3 **Eternitweg als innerstädtische Zufahrt**
  - 2.4 **Ökologische Ausgleichsfläche**
3. **Vorgaben anderer/ übergeordneter Planungen/ Behörden**
4. **Auswirkungen der Planung**

## **II. Umweltbericht**

1. **Umweltrelevante Inhalte und wichtige Ziele der Planung und Beschreibung des Ist-Zustands**
2. **Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung bezogen auf die Schutzgüter**
3. **Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**
4. **Geplante Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich (einschließlich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der Bauleitplanung) bezogen auf die verschiedenen Schutzgüter**
5. **Alternative Planungsmöglichkeiten**

## **III. Zusammenfassende Erklärung**

## I. Begründung

### 1. Anlass zur Planung/ Vorgeschichte

Das Gewerbegebiet Feldkirchen („Südpark“), das seit seiner Eröffnung 1997 nach der Innenstadt den wichtigsten Versorgungs-Standort im Stadtgebiet darstellt, ist am südwestlichen Stadtrand direkt an der B 16 gelegen und bildet damit auch für Nicht-Ortsansässige eine attraktive und daher stark frequentierte Einkaufsmöglichkeit.



**Luftbild mit Lage-Kennzeichnung des neuen B16-Anschlusses**

Da der Verkehr auf der B 16 in den letzten Jahren überproportional zugenommen hat, machte die Aus- und Einfahrt des Südparks -insbesondere auch der aufgrund seiner Topographie schwieriger zu überschauende Streckenabschnitt Richtung Westen- immer mehr Probleme bzgl. Verkehrssicherheit. Zeitweise wurde dieser Anschluss seitens der zuständigen Straßenbaubehörden als Unfallschwerpunkt eingestuft.

**In den letzten 10 Jahren wurde verstärkt an mehreren Varianten der Anbindung zur Innenstadt und an die B 16 gearbeitet.** Die Planungen zur B 16-Anbindung sollten das Linksabbiegen, sowohl von der B 16, als auch aus dem Gewerbegebiet auf die B 16, vermeidbar machen und damit die Unfallgefahr hier drastisch reduzieren. Indirekt wird dies auch durch eine Verkehrsreduzierung am B16-Anschluss über eine gute Innenstadtanbindung gefördert.

Am 27.10.2010 billigte der Stadtrat bereits die Planung mit einer Abfahrtschleife von Westen kommend nach Süden unter der B 16-Brücke entlang der Bahnlinie Ingolstadt-Neuoffingen bis zu einer nördlich des Sondergebiets Südpark gelegenen Wendeschleife. Diese Variante wurde aber aufgrund der Einwände der Gewerbetreibenden nach der ersten Anhörung im Mai/ Juni 2011 wieder verworfen.

In 2014 wurde ein Bebauungsplan(BP)-Verfahren mit paralleler Änderung des Flächennutzungsplans (FNPA) in die Wege geleitet. Hierbei war eine Abfahrtschleife -wie in der aktuell vorliegenden Planung- mittels einer neu zu bauenden Unterführung unter der B 16 im Bereich der jetzt vorhandenen Einfahrt enthalten mit dem aus verkehrsplanerischer Sicht optimalen Radius.

Nachdem die dortigen Grundstücksverhandlungen am Widerstand einiger Eigentümer scheiterten, wurde **nun eine Planung mit an der unteren Grenze der Machbarkeit liegenden Radien erarbeitet, um den Flächenverbrauch zu minimieren**, was dann letztlich auch die Zustimmung der betroffenen Eigentümer fand.

Die innerstädtische Zufahrt zum Südpark über den Eternitweg, die sich seit jeher als kürzeste Zufahrt anbot, war mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen (und auch als –nicht verbindlicher- Hinweis im Bebauungsplan Nr.5-02 „Gewerbegebiet Feldkirchen“) ausgeschlossen worden, wurde aber von einem nicht geringen Anteil der Kunden seit Eröffnung des zentralen Südpark-Geschäftsbereichs dennoch als Zufahrt genutzt. Versuche für eine innerstädtische Anbindung ab der Augsburgener Straße zwischen dem Betriebsgelände der BayWa und der Tiefbaufirma Schulz und entlang der Bahngleise zum Südpark scheiterten u.a. wegen nicht erfüllbarer Forderungen seitens betroffener Anlieger/ Grundstückseigentümer, am Erwerb von Bahngrund, etc..

Der aktuelle Planungsbereich betrifft nun für die neue B16-Anbindung und innerstädtische Anbindung über den Eternitweg zur Augsburgener Straße hauptsächlich den Bebauungsplan Nr. 5-02 „Gewerbegebiet Feldkirchen“ (Änderung und Erweiterung Geltungsbereich). Kleine Randbereiche der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 5-02.2 „Gewerbegebiet Feldkirchen“ und Nr. 1-26 „Augsburger Straße“ werden in die aktuelle Änderung einbezogen und unter der **Bebauungsplan-Ziffer Nr. 5-02.3(3) nun zusammengefasst**. Neu in den Geltungsbereich mitaufgenommen werden die südliche Fahrbahn-Hälfte der B16 und die Flächen der neuen Verzögerungsspuren inklusive der Flächen der neuen Abfahrtschleife mit neu anzulegendem Anwandweg südlich der B 16.

## 2. Inhalte der Planung

Folgende Änderungen zur Verwirklichung einer möglichst gefahrenfreien Zufahrt und einer optimalen Abwicklung des Verkehrsaufkommens mit guter Verbindung zur Innenstadt sind nun dafür vorzunehmen:

### 2.1 Neuer Anschluss an die B16

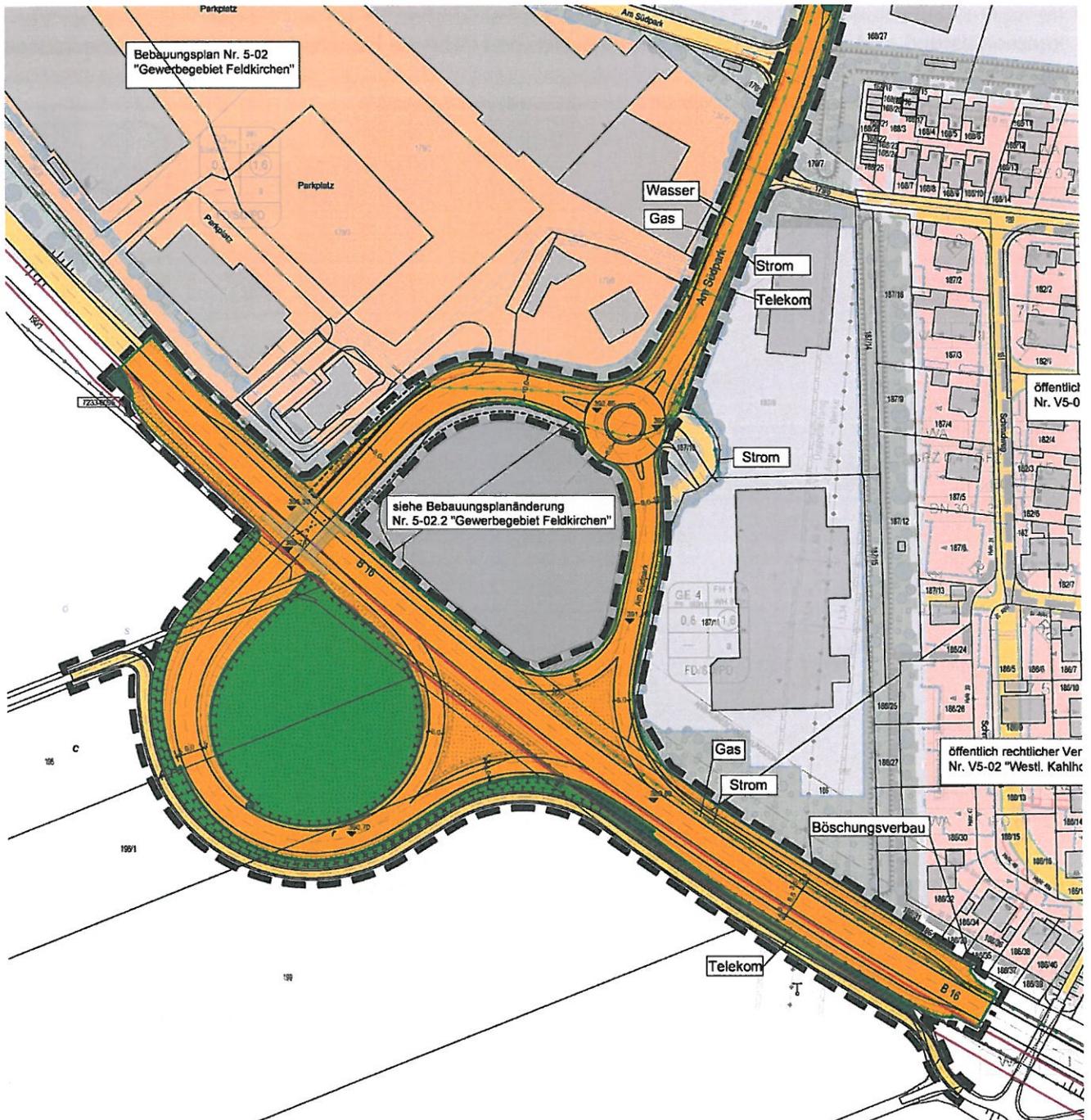
Die Abfahrtschleife südlich der B16 soll künftig das Linksabbiegen in den Südpark (von Westen kommend) und aus dem Südpark (nach Osten fahrend) überflüssig machen. Insbesondere dieses Linksabbiegen hatte sich über die Jahre seit der Eröffnung des Südparks 1997 als Stelle häufiger Unfälle herauskristallisiert, das nun mit der beschriebenen Maßnahme vermieden werden soll. Um einen kreuzungsfreien Anschluss zu ermöglichen, muss zur Abfahrtschleife eine Unterführung der B 16 erstellt werden, die in etwa auf Höhe der jetzigen Südpark-Zufahrt anschließen wird.

Im rechtsverbindlichen BP Nr. 5-02 „Gewerbegebiet Feldkirchen“ (s.u.) war für den Fall zu hoher Verkehrsbelastung eine Überbrückung der B 16 östlich des dann als Hauptzufahrt errichteten Anschlusses dargestellt.



Auszug aus dem rechtsverbindlichen BP Nr. 5-02 „Gewerbegebiet Feldkirchen“

In der vorliegenden Planung (siehe nächste Seite) wird nun auf der B16 aus Osten kommend, nach Westen ausfahrend im Bereich dieser ehemaligen Brückentrasse eine höhenfreie Anbindung geschaffen. Das bei der Ausfahrt auf die B 16 erforderliche Sichtdreieck schneidet in die dortige Gewerbefläche auf Fl.-Nr. 187, Gmkg. Feldkirchen und auch in den dort ausgewiesenen Bauraum (BPÄ Nr. 5-02.2) geringfügig ein. Der Bauraum wurde in diesem Bereich daher geringfügig versetzt, so dass die Sichtflächen gewährleistet werden können.



Die **Entwässerung der neuen B16-Anbindung** wurde nach Untersuchen verschiedener Varianten in Absprache mit dem Staatlichen Bauamt, der städtischen Abteilung für Entwässerung (Amt 700) und dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt in mehrere Abschnitte (siehe Entwässerungsplan am Bebauungsplan) unterteilt, für die die folgenden Entwässerungsarten festgesetzt wurden:

- 1) Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers der Einzugsgebiete 1 - 6 über einen Freispiegelkanal zur Sickermulde „Rampe B16/ Augsburgener Straße“ (Fl.-Nr. 209/3, Gemarkung Feldkirchen) mit vorgelagertem Absetzschacht, welcher eine Tauchwand aufweist und auf einen Dauerstau von 2,0 m ausgelegt ist. Die Sickermulde selbst (Böschungsneigung 1:3) umfasst eine Sickerfläche von

1.500 m<sup>2</sup>, fasst ein maximales Volumen von 3.530 m<sup>3</sup> und ist auf ein 10-jährliches Regenereignis ausgelegt. Als Sicherheit ist ein Freibord bis zum Überlaufen des Beckens von ca. 1,40 m Höhe über dem rechnerischen Stauziel gegeben.

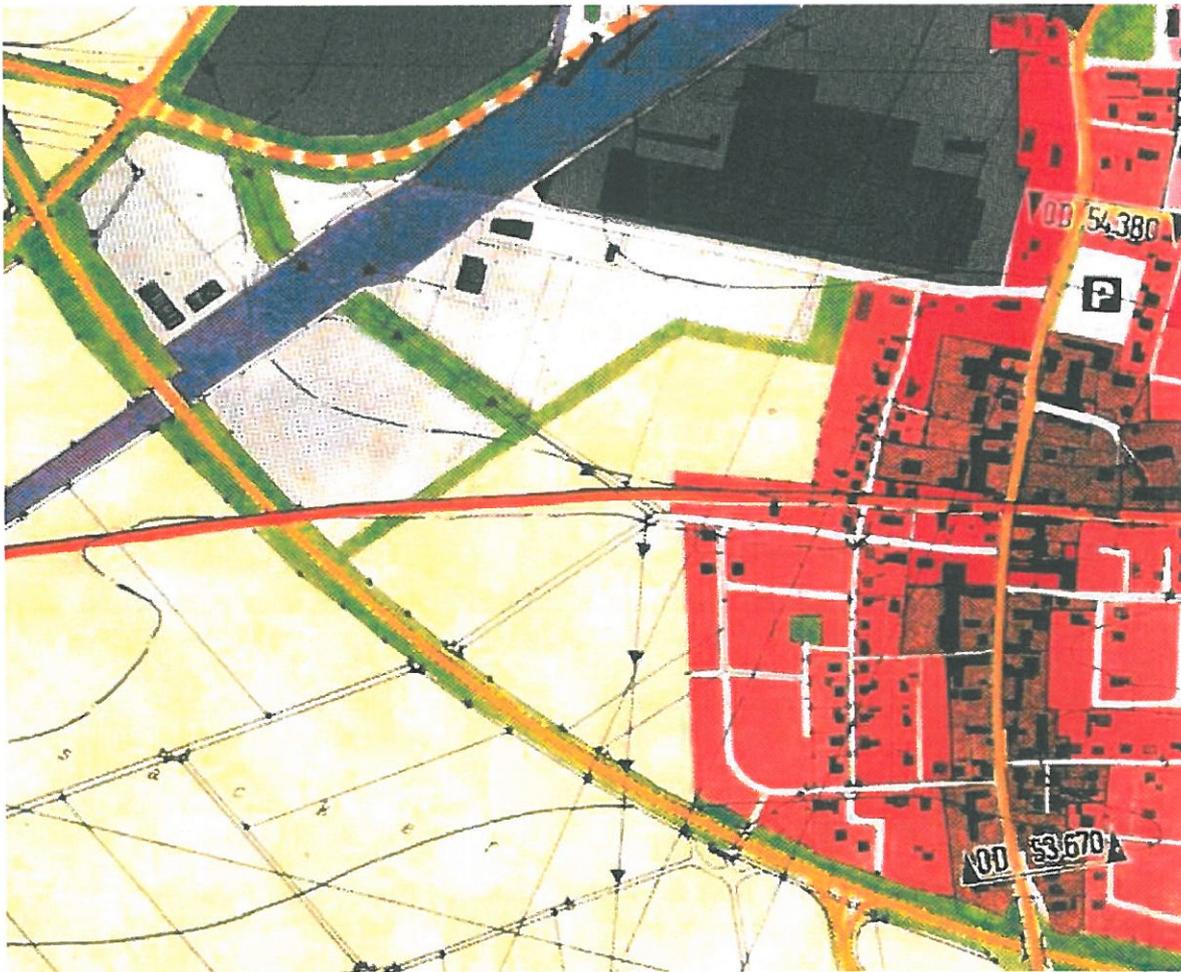
- 2) Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers aus Einzugsgebiet 7 über ein Mulden-Rigolen-System mit einem Notüberlauf in den Freispiegelkanal für das westliche Teilstück und einem zweiten Notüberlauf in die bestehende Straßenmulde der B16 für das östliche Teilstück;
- 3) Einleitung der Einzugsgebiete 8 und 9 in den bestehenden Mischwasserkanal. Es werden keine zusätzlichen versiegelten Flächen an den Kanal angeschlossen.
- 4) Breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers aus Einzugsgebiet 10 und 11 über Bankette und Böschungen.

## **2.2 Neuer interner Knotenpunkt: Kreisverkehr**

Das den Planungen u.a. zugrunde liegende Verkehrsgutachten errechnete als leistungsfähigsten internen Knoten für die Anschlüsse von der/ zur B 16 und die angrenzenden Gewerbeflächen einen Kreisverkehr mit fünf Ästen. Mit dieser Lösung ist ein Rückstau auf die B 16 selbst bei Worst-Case-Annahmen auszuschließen. (Das Gutachten liegt den Anhörungsunterlagen bei.) Die Straße am Südpark wird im Süden an den dort geplanten Kreisverkehr als einer der Äste angeschlossen.

## **2.3 Eternitweg als innerstädtische Zufahrt**

Gegenstand der Bebauungsplanänderung ist ebenso die erstmalige Herstellung des Eternitwegs. Diese Bedeutung als Zufahrt für ein großes GE-Gebiet hatte der Eternitweg schon im alten FNP der Stadt Neuburg (s.u.).



### Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Neuburg von 1981

Der Eternitweg ist momentan noch für den Kfz-Verkehr gesperrt und nur für Anlieger, Rettungsfahrzeuge und den ÖPNV freigegeben. Dennoch wird diese als kürzeste Verbindung zur Innenstadt bestehende, nicht ausgebaute Ortsstraße von einem großen Teil der Bevölkerung bereits als Zufahrt zum Gewerbegebiet Feldkirchen/ Südpark genutzt. Der Zustand der Fahrbahn ist daher entsprechend schlecht. Der Verkehr dort gefährdet auf der engen Fahrbahn auch die dortigen Fußgänger und Radfahrer.

Der Eternitweg soll in der aktuellen Planung nun eine Fahrbahn mit 6,5 m Breite erhalten, die im östlichen Teil auf das nördliche Nachbargrundstück verschwenkt werden und wegen der dortigen Böschung mit einer Stützmauer abgefangen werden muss. Da es sich um eine erstmalige Herstellung handelt und gemäß Flächennutzungsplan der Stadt an den Bahngleisen weitere künftige Verbindungsstrassen (Überbrückung der Gleisanlagen, bahnparallele Erschließungsstraßen) und auch die Anbindung des nördlich gelegenen Industrieparks hier verbessert werden soll durch eine höhengleiche Anbindung wurde nun letztlich beschlossen, den Eternitweg auf der vollen Länge auszubauen.

Zum Schutz der Wohnanlieger und auch der Südparkbesucher wird der bereits vorhandene, kombinierte Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m der Straße „Am Südpark“ noch in östlicher Richtung über die Eternitweg-Südseite bis zur Augsburgs Straße verlängert.

Die Schalltechnische Untersuchung (liegt den Anhörungsunterlagen bei: Büro Greiner; Bericht Nr. 215149/ 4 vom 29.02.2016) schlägt trotz fehlenden Rechtsanspruchs (Begründung siehe Schalltechnische Untersuchung) als Maßnahme zum Lärmschutz für die südlichen Eternitweganlieger etwa 2m hohe Lärmschutzwände an den Grenzen der Privatgrundstücke unter Freihalten der Grundstückszufahrten und der Kahlhofwegmündung vor.

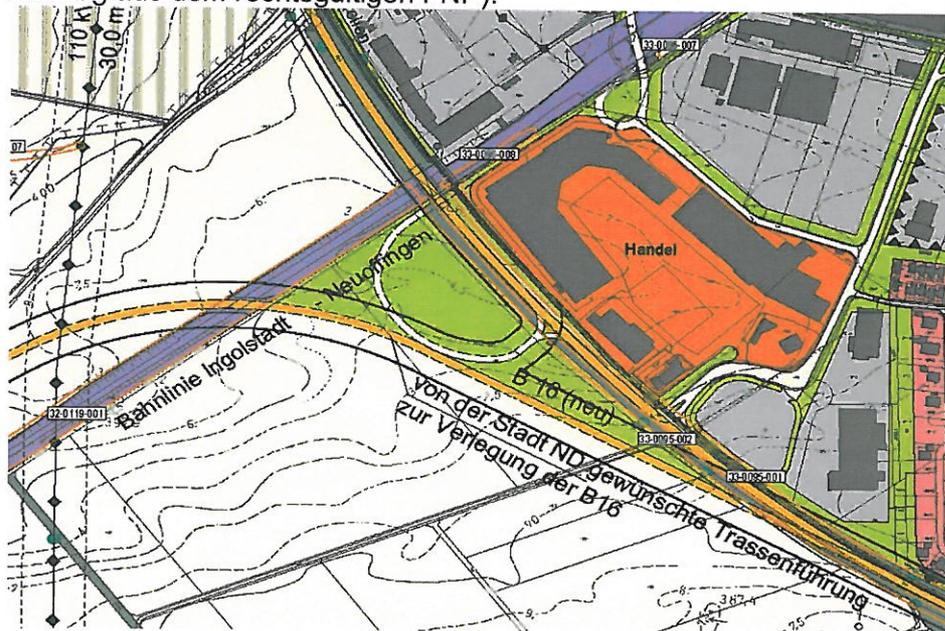
## 2.4 Ökologische Ausgleichsfläche

Die Grünflächen innerhalb der Anbindungsschleife sollen als Ökologische Ausgleichsfläche entwickelt werden mit dem Zielbestand naturnahes Feldgehölz mit drei mittig stehenden Eichen als Überhälter. Diese Ausgleichsmaßnahme ist als Ersatzmaßnahme für die neu zu versiegelnden Flächen südlich der B16 zu verstehen (siehe Umweltbericht).

Als Ersatz für das als Biotop kartierte Straßenbegleitgehölz an der B 16, dessen Biotopfunktion lt. Kartierung (Kartierungsunterlagen liegen der Auslegung bei) sich aber ausdrücklich auf die Verbesserung des Landschaftsbildes beschränkte, wird eine umlaufende, mindestens 4m dichte Strauchpflanzung um die neue Abfahrtschleife gelegt (siehe auch Umweltbericht).

## 3. Vorgaben anderer Planungen/ Behörden

- Die geplanten Vorhaben entsprechen den **Zielen der Landesplanung**, (LEP, Kap. 4.1), wonach die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist. Eine unfallträchtige Anbindung wird durch die vorliegende Planung beseitigt. Die Anwohner der innerstädtischen Zufahrt (Eternitweg) werden durch eine neu zu erstellende Lärmschutzwand geschützt.
- Der **Regionalplan der Region 10 Ingolstadt** sieht in seinen Grundsätzen vor, dass die regional bedeutsame Verkehrslinie B 16 dort, wo erforderlich ausgebaut werden soll, insbesondere, wo es der Förderung der Verkehrssicherheit dient.
- Der **Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan** der Stadt Neuburg sah eine Abfahrtschleife von der B 16 zur Vermeidung von Linksabbiegeverkehr vor (siehe folgenden Auszug aus dem rechtsgültigen FNP).

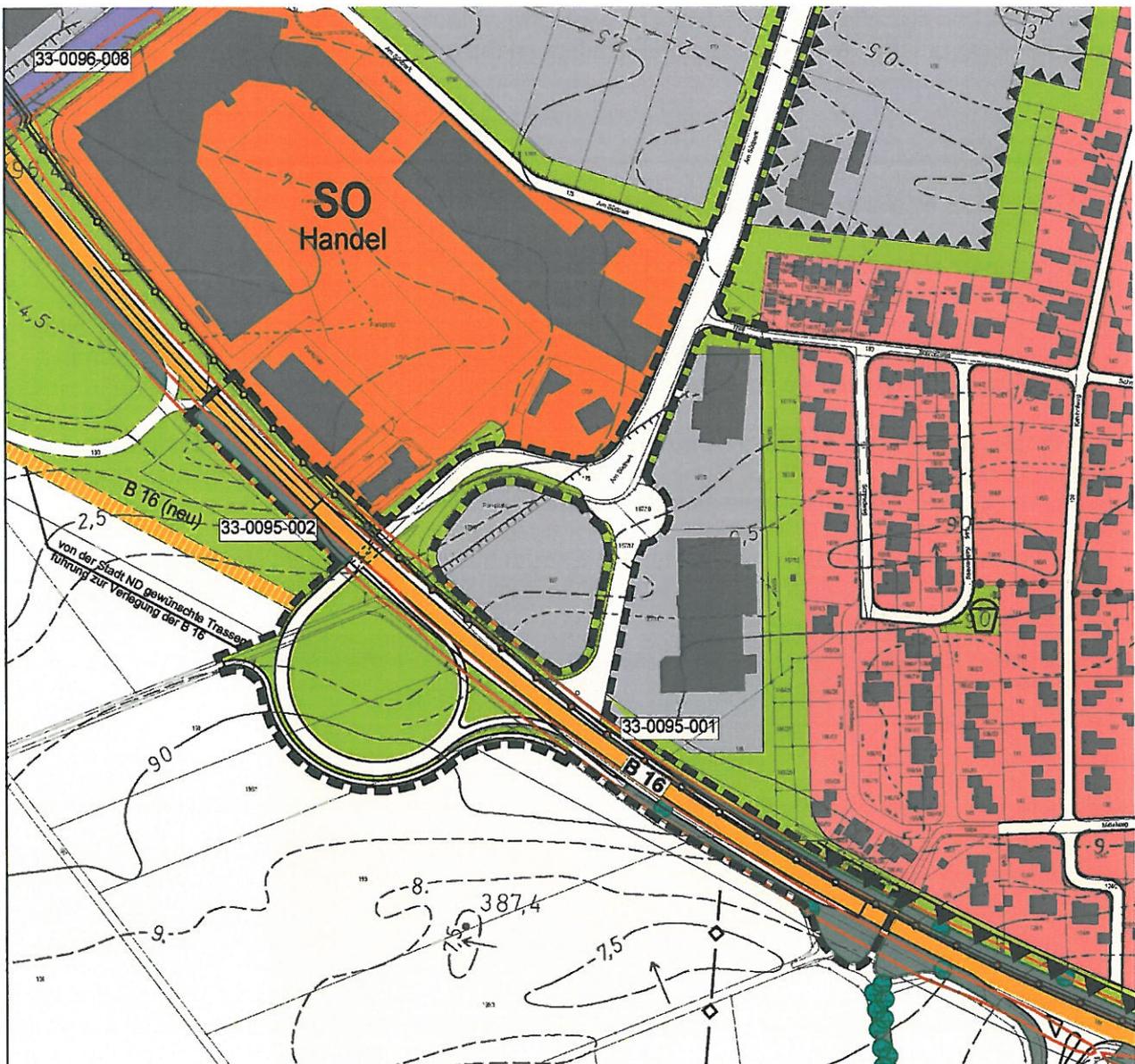


Auszug aus dem noch rechtsgültigen Flächennutzungsplan

Diese Anbindung hätte unter der Bahnbrücke hindurch geführt werden müssen. Zum diesem kreuzungs-/ höhenfreien Anschluss des Südparks an die B 16 gab es in 2006 Planungen des Staatlichen Bauamts (Straßenbau), um die dort damals schon auffällige Unfallhäufigkeit zu reduzieren, die entsprechend der Flächennutzungsplandarstellung der Stadt eine Unterführung an den Bahngleisen vorsahen. Letztlich wurden diese Planungen aber wegen des Widerstands der Gewerbetreibenden dort nicht weiter verfolgt.

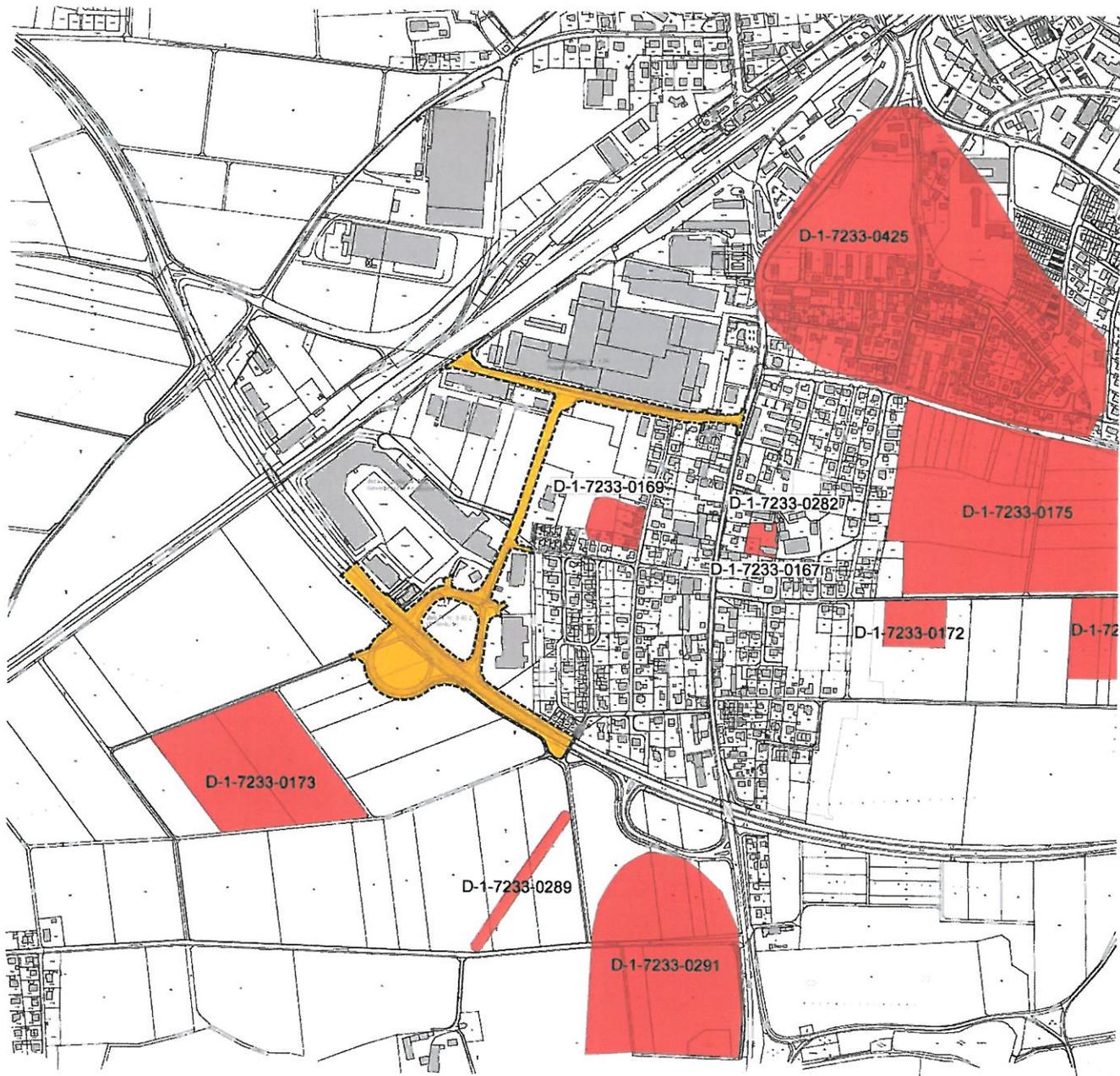
Für die betroffenen Flächen südlich der B 16 weist der noch gültige FNP ansonsten v.a. Flächen für die Landwirtschaft, geringfügig Grünflächen und den Ansatz für die bahnparallele B16-neu-Trasse aus. Er weist auf das dort als Biotop kartierte Straßenbegleitgehölz hin.

Die parallel zur aktuellen Bebauungsplanung laufende FNP-Änderung beinhaltet nun die aktuelle zentralere Anbindung der B16 an den Südpark (siehe unten).



**Aktuelle FNP-Änderung**

- **Denkmalschutz/ Bodendenkmäler:** Im Bereich des Planungsgebiets sind gemäß der Bodendenkmalkarte des Landesamtes **keine Bodendenkmäler** vorhanden. Sollten bei Baumaßnahmen dennoch Bodendenkmäler entdeckt werden, unterliegen diese der Meldepflicht nach Denkmalschutzgesetz. Dieser Hinweis ist so auch auf dem Bebauungsplan übernommen.



#### **4. Auswirkungen der Planung**

Die mit der Planung einhergehende bessere Anbindung des Südparks an die Innenstadt, ermöglicht es, auch Kunden aus dem mittleren Einzugsbereich Neuburgs zu einem Besuch der innerstädtischen Geschäfte und Einrichtungen zu gewinnen. Die Attraktivität des Mittelzentrums soll dadurch gestärkt und gefördert werden. Lange Umwege in den Südpark von der Innenstadt aus und umgekehrt sollen mit den geplanten Maßnahmen künftig vermieden werden.

Die Unfallgefährdung durch die Ein- und Ausfahrten an der B 16 soll mit den geplanten Neubau-  
maßnahmen weitestgehend ausgeschaltet werden.

Die Auswirkungen auf den Naturhaushalt und bezüglich Immissionsschutz werden im folgenden Umweltbericht genauer beschrieben.

## II. Umweltbericht

### 1. Umweltrelevante Inhalte und wichtige Ziele der Planung und Beschreibung des Ist-Zustands

Die neuen Anbindungen an die B 16 (Abfahrtschleife südlich der B 16 mit Unterführung und Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren an der B 16) stellen einen **zusätzlichen Landverbrauch für die Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur** dar. Die neuen Anbindungen durchschneiden oder verschmälern an einigen Stellen den bestehenden straßenbegleitenden Gehölzstreifen, der als Biotop in der Flachlandkartierung aufgenommen ist.

**Biotop-Nr. 33-0095 (Teilflächen -001 und -002):** Hartriegel, Liguster, Heckenkirsche, Schlehe, Schneeball, Hasel, Pfaffenhütchen u.a. Die Krautschicht bilden -wohl wegen der langjährigen Nachbarschaft zu intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen- eutrophierte Altgrasfluren. Das Biotop hat lt. Kartierung keine Bedeutung für den Artenschutz (weder Fauna noch Flora), sondern lediglich für das Landschaftsbild.

Die neue Anbindungsschleife im Süden der B 16 zerschneidet auch den dort weitgehend parallel verlaufenden **Landwirtschaftsweg**, der im Zuge der Maßnahmen nun südlich um die neue Abfahrtschleife geführt werden soll. Weiterhin nimmt die Anbindungsschleife dort **landwirtschaftliche Nutzflächen** in Anspruch.

Wie das folgende Luftbild belegt, ist diese straßenbegleitende Baum-Strauchpflanzung **auf der N-Seite der B 16** nur noch im östlichen Teil der Fl.-Nr. Nr. 186 in Fragmenten vorhanden.



Auf der S-Seite der B 16 handelt es sich bei dem kartierten Straßenbegleitgehölz um eine steile, nach Norden exponierte Böschung, die durch die Entwässerungsrinne von der Fahrbahn der B 16 dort getrennt ist. Dieser Gehölzstreifen ist im Planungsbereich ca. 4,5 bis 5,5 m breit und bis auf einen mittigen Abschnitt, in dem kaum Bäume vorhanden sind, noch einigermaßen durchgängig vorhanden.

Die **erstmalige Herstellung des Eternitwegs** ist eine Maßnahme der Innenentwicklung, sprich Ausbau einer vorhandenen Straße inmitten baulich genutzter Umgebung. Das dort auf der Südseite vorhandene Naturdenkmal (Winterlinde, siehe Foto) ist im Zuge der Straßenbaumaßnahmen besonders zu beachten und zu schützen (siehe UB, Kap. 4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung,...), was insbesondere durch die ergänzten Festsetzungen zum Schutz des Wurzelraums gewährleistet werden soll.



**Naturdenkmal: Winterlinde am Eternitweg**

## 2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung bezogen auf die Schutzgüter

### Schutzgut Mensch

Das Öffnen der Zufahrt in den Südpark über den Eternitweg als verkehrsordnungsrechtliche Maßnahme ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Um jedoch im Zuge dieser Maßnahme geordnete Straßenverhältnisse zur Verfügung zu stellen, soll der Eternitweg nun erstmalig hergestellt werden mit der entsprechenden Fahrbahnbreite und einem seitlichen Geh- und Radweg.

Diese Öffnung für den allgemeinen Kfz-Verkehr wirkt in der Gesamtschau verkehrsmindernd, da die sich regelkonform verhaltenden Kunden aus der Innenstadt nun nicht mehr über die Augsburgsburger Straße und die B 16 in den Südpark einfahren müssen. Damit wird die jetzige unfallträchtige Anbindung an die B16 umgehbar und auch die Anzahl der von Verkehrsemissionen betroffenen Wohnanlieger wird erheblich verringert (ca. 200 an der Augsburgsburger Straße gegenüber ca. 30 Anwohnern am Eternitweg).

Die Lärmerhöhungen durch das Freigeben für den Verkehr, die sich am Eternitweg ergeben, wurden zunächst über eine Verkehrsuntersuchung mit Worst-Case-Betrachtung und darauf aufbauend in einem schalltechnischen Gutachten untersucht. Angesichts der Tatsache, dass es sich hier um eine bereits bestehende Straßenverbindung zum Gewerbe im Bereich des sog. Südparks handelt und die Verkehrslärmerhöhung (die auf der Worst.-Case-Betrachtung = u.a. vollständige Belegung der Bauflächen im gesamten GE Feldkirchen, beruht) v.a. durch die offizielle ordnungsrechtliche Maßnahme -Wegfall der Sperrung für den Individualverkehr – beruht, war zunächst nach Aussagen des Gutachters und auch der Rücksprache mit der zuständigen Unteren Immissionsschutzbehörde im Landratsamt die 16. BImSchV nicht anwendbar. Hilfsweise wurden diese Werte dennoch herangezogen. (Beide Gutachten liegen den Anhörungsunterlagen bei.) Eine Verkehrsregelung über eine Ampelanlage am Eternitweg zur Augsburgsburger Straße wurde hier ebenso -wegen der verkehrstechnischen Empfehlung des Gutachters Büro Ingevost- berücksichtigt, was mit einem Aufschlag von 3 dB(A) zu Buche schlägt. Unter diesen Randbedingungen ergibt sich an zwei Immissionsorten eine gewisse Überschreitung der Hilfsweise herangezogenen Grenzwerte:

- IO 1 (Eternitweg 5) im Erdgeschoss tagsüber bei Maximalbelastung eine Überschreitung von 0,3 dB(A) im EG und im DG tagsüber bei Maximalbelastung eine Überschreitung von 2,2 dB(A). Die Einstufung dieses Wohnhauses im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 5-03 „Feldkirchen I“ aus dem Jahr 1974 als WA-Fläche zwischen Industriegebiet im Norden, Gewerbegebiet westlich anschließend und Mischgebietsausweisung für die östlich benachbarten Wohngebäude am Eternitweg erscheint allerdings angesichts der historisch gewachsenen Gemengelage fragwürdig, eine Einstufung als MI-Fläche daher angebrachter.
- IO 4 (Augsburgsburger Straße 2) tagsüber bei Maximalbelastung im I.OG eine Überschreitung von 1,2 dB(A).

Historie/ Gesamtbetrachtung zu IO 4, Augsburgsburger Straße 2: Die Wohngebäude am Eternitweg wurden bei Ausweisen der Fluglärmschutzzonen des Nato-Flugplatzes 1975 entweder nachgerüstet mit entsprechenden Lärmschutzfenstern/-türen oder bei späterem Bau der Gebäude wurden diese lärmabschirmenden Bauteile als Auflage in der Baugenehmigung festgesetzt. Diese im Bereich des Eternitwegs ehemals gelegene Lärmschutzzone B wies einen dauerhaften äquivalenten Dauerschallpegel von 67 bis 75 dB(A) auf, der durch die Außenwände und einzubauenden Lärmschutzfenster und /-türen dann für

die Wohn-/Mischgebietsnutzung entsprechend abzuschirmen war. Das Lärmgutachten ergab bei der Worst-Case-Betrachtung und bei einer etwaigen künftigen Einrichtung einer Lichtzeichenanlage am Eternitweg maximal Schalleistungspegel von 65,2 dB(A) im I. OG am IO 4.

Den schalltechnischen Berechnungen wurde zunächst die freiwillige Errichtung seitens der Stadt von ca. 2m hohen Schallschutzwänden an den privaten Grundstücken mit einer Dämpfungsleistung von 24 dB(A) unter Freihalten der bestehenden privaten Zufahrten und der Mündung des Kahlhofwegs zugrunde gelegt. Zwischenzeitlich wurde eine Vereinbarung getroffen mit übergeordneten Behörden, die 16.BImSchV dennoch anzuwenden. Die Stadt wird nun eine 2,5, m hohe Wand errichten. Etwaige Überschreitungen im sog. Worst-Case-Fall werden für lärmexponierte Aufenthaltsräume nach einer Bestandsaufnahme mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeschaltet.

Angesichts dieser Ausgangslage ist dem Lärmschutz im Bereich Eternitweg in jedem Fall ausreichend Rechnung getragen.

**Eine schalltechnische Untersuchung wurde auch für den neuen B16-Anschluss** in Bezug auf die östlich (hinter dem bereits bestehenden Lärmschutzwall—siehe rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. 5-02 „Gewerbegebiet Feldkirchen“, Nr. 5-03 „Feldkirchen I“ und dem städtebaulichen Vertrag V 5-02) befindliche Wohnbebauung durchgeführt. Durch die neuen Straßenverbindungen (Verzögerungs-/ Beschleunigungsspuren B 16 und neue östliche Zufahrt von der B 16 in das Gewerbegebiet zum neuen Kreisverkehr ergeben sich keine relevanten Lärmerhöhungen für die Bewohner (Schallgutachten, Büro Greiner vom 26.02.2016 liegt den Anhörungsunterlagen bei).

Beeinträchtigungen durch **Luftschadstoffe** sind im Fall des Eternitwegs durch seine W-O- Ausrichtung (=Hauptwindrichtung), W-Mündung im (baulich nicht die Belüftung einschränkenden) Gleisbereich der DB, die mit Gartenflächen unterbrochene (Wohn-) Bebauung auf der S-Seite des Eternitwegs und der tieferliegenden GI-Bebauung auf der N-Seite des Eternitwegs **-selbst bei einer Worst-Case-Annahme bei der Verkehrsöffnung im Szenariorahmen- als nicht so gravierend einzuschätzen, dass sie die vorliegende Ersterstellung/ den Ausbau des Eternitweges in Frage stellen würden.** Die Kfz-Belastung am Eternitweg wird selbst bei einer Worst-Case-Annahme nicht höher sein als in zahlreichen Wohn- und Mischgebieten im Stadtgebiet. Der Bedarf nach einer eigenen Luftschadstoffuntersuchung wird daher insbesondere aufgrund der beschriebenen Topographie nicht gesehen.

### **Schutzgut Pflanzen und Tiere**

Von den geplanten Straßenbaumaßnahmen sind aufgrund der aktuellen Nutzung der betroffenen Flächen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Tierwelt anzunehmen. Schon vor 26 Jahren (= Zeitpunkt der Biotop-Kartierung 1990) wurde der Wert des straßenbegleitenden Grünstreifens vor allem in seiner Auswirkung auf das Landschaftsbild gesehen.

Die Bedeutung der Bäume und Sträucher an der B16 als Lebensraum für Vögel ist durch die seither extrem gestiegenen Verkehrszahlen, insbesondere der Zunahme des LkW-Verkehrs auf dieser Trasse vernachlässigbar. Die Verursachung von Fahrtwind, Lärm- und Lichtbelastung an dieser vielbefahrenen Bundesstraße durch den (Lkw-) Verkehr schließt die Nutzung dieses relativ schmalen (im Planungsbereich ca. 4,5 bis 5,5 m breiten) Gehölzstreifens als Bruthabitat sicher aus. Und auch als Nahrungshabitat dürfte allenfalls für störungsunempfindlichere und daher häufigere Vogelarten nur die Südseite des Gehölzstreifens noch eine geringe Bedeutung spielen.

Auf diesen Gehölzstreifen ist durch die angrenzende Landwirtschaft und die Nordexposition der Böschung, die artenarmen und mit wenigen, konkurrenzstarken Arten besetzte Krautschicht auch

bezüglich der Pflanzenwelt der Eingriff durch die geplanten Baumaßnahmen als nicht gravierend zu bewerten.

In der inselartigen Fläche der neuen Abfahrtschlaufe soll eine dichte Feldgehölzpflanzung den dortigen Eingriff in den Naturhaushalt ausgleichen. Drei größere Exemplare von mittig zu setzenden Eichen werden den ökologischen Wert der Fläche noch höher setzen.

### **Schutzgut Boden**

Durch den Neubau des B16-Anschlusses werden insgesamt rd. 4.920 m<sup>2</sup> Fläche neu versiegelt. Der Mutterboden auf diesen Flächen wird zu Beginn der Baumaßnahmen abgeschoben, getrennt gelagert und, wo möglich, auf den späteren Böschungen wieder eingebaut. Auf der Ökologischen Ausgleichsfläche (rd. 5.800 m<sup>2</sup>) entfallen künftig die stofflichen Einträge und Bewirtschaftungsmaßnahmen aus der Landwirtschaft, was letztlich der Bodenlebewelt zu Gute kommt.

### **Schutzgut Wasser**

Das Oberflächenwasser, das durch die Flächenversiegelungen im Bereich der Südparkanbindungen anfällt, versickert zum Teil in den Banketten, Böschungen, in einem Mulden-Rigolen-System oder wird in einem Freispiegelkanal gesammelt und einer größeren Sickermulde nahe der jetzigen Baumaßnahmen (siehe Bebauungsplan mit beigefügtem Entwässerungsplan) grundwasserschonend (durch ein vorgelagertes Absetzbecken) zugeführt. (Siehe auch unter Kap. 2.1 der Begründung: Beschreibung der Entwässerung). Geringfügige Flächen am neuen Kreisverkehr im Südpark sollen in den Mischwasserkanal der Stadt eingeleitet werden.

Ein Anschneiden des Grundwasserkörpers ist im Bereich der B 16-Unterführung nach jetzigem Planungsstand nicht erforderlich.

### **Schutzgut Klima/Luft**

Auf das Schutzgut Klima/Luft haben die geplanten Änderungen keine nennenswerten Auswirkungen.

### **Schutzgut Landschaft**

Die Planungen, da ausschließlich Tiefbau- und Ausgleichsmaßnahmen, haben in Bezug auf das Landschaftsbild nur begrenzte Auswirkungen. Die geplante B 16-Unterführung ist nur aus der Nähe optisch wirksam. Lediglich die erforderlichen Unterbrechungen/ Rodungen im Bereich des südlichen straßenbegleitenden Gehölzsaums machen sich optisch bemerkbar. Eine Eingrünung aus Gründen des Landschafts- und Ortsbildes mit einer Baum- oder Baum-/Strauchpflanzung zwischen dem neu anzulegenden Feldweg und der künftigen Abfahrtschlaufe wird seitens der beteiligten Behörden bereits untersucht.

Die seitens der Stadt vorsorglich aufzustellenden Lärmschutzwände (geschlossene Holzwände) mit nunmehr ca. 2,5 m Höhe werden in der Abwägung aller Belange als akzeptable

Lösung (siehe beispielhaft folgende Fotomontage) im Hinblick auf den Lärmschutz für die Anwohner und der Auswirkungen auf das Ortsbild erachtet.



**Fotomontage: Lärmschutzwände mit ca. 2,5 m Höhe vor Eternitweg 1 und 3**

### **Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Im Planungsbereich sind keine Kultur- oder sonstige Sachgüter von den Maßnahmen betroffen. Die nächstgelegenen, dokumentierten Bodendenkmäler (siehe I., Kap. 3) sind an der engsten Stelle ca. 160 m vom Planungsbereich entfernt, so dass keine Auswirkungen diesbezüglich zu erwarten sind.

Sollten dennoch während der Ausführung Bodendenkmäler zu Tage treten, sind die Funde den Denkmalschutzbehörden mitzuteilen. Dieser Hinweis wurde auch noch an die textlichen Festsetzungen angehängt.

### 3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Werden die beschriebenen Maßnahmen/ die Inhalte der Planung nicht umgesetzt, ....

- bleibt die unfallträchtige Anbindung des Südparks an die B 16 bestehen bzw. es wird sich der Gefährdungsgrad aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der B16 weiter verschärfen.
- wird der Verkehr auf dem Eternitweg – auch ohne Erstherstellung der Straße- weiter zunehmen, da die verkehrsrechtliche Anordnung nicht die gewünschte Akzeptanz in der Bevölkerung besitzt. Dadurch werden die Eternitweganwohner in zunehmendem Maße und auch weiterhin ungeschützt (bis auf ihre eigenen lärmschützenden Außenbauteile) dem Verkehrslärm ausgesetzt sein und die Fußgänger und Radfahrer sich weiterhin auf der provisorischen Fahrbahn gegen den unweigerlich zunehmenden Kfz-Verkehr dort behaupten müssen. Weiterhin ist auch angesichts der fehlenden Entwässerung der Eternitweg den täglichen Anforderungen nicht mehr gewachsen, insbesondere auch was die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) betrifft.



**Eternitweg (Blick nach Osten in Richtung Mündung Augsburg Street)**

- wird das straßenbegleitende Gehölz an der B 16 weiterhin eine durchgängige landschaftsbildverbessernde Funktion haben;

- wird die intensive landwirtschaftliche Nutzung im Planungsbereich südlich der B16 weiter betrieben und keinerlei der Nutzung entzogenes, naturnahes Feldgehölz in diesem Gebiet entstehen.

#### 4. Geplante Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich (einschließlich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der Bauleitplanung) bezogen auf die verschiedenen Schutzgüter

##### Schutzgut Mensch

Zum Schutz der Menschen allgemein wird die Planung mit den neuen Anschlüssen vollzogen und zum Schutz der betroffenen Eternitweganlieger wird eine freiwillige aktive Lärmschutzmaßnahme der Stadt in Form von ca. 2,5m hohen Lärmschutzwänden (Fotomontage vor 2 Gebäuden siehe S.18) errichtet. Durch die neuen Geh- und Radwege und die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist für die betroffenen Anlieger eine Verbesserung der Situation zu konstatieren. Weiterhin werden Fassadenabschnitte, an denen trotz der aktiven Schallschutzmaßnahme Lärmschutzwand dennoch Überschreitungen der 16. BImSchV rechnerisch auftreten, gegebenenfalls durch passive Schallschutzmaßnahmen in Aufenthaltsräumen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.

Den schalltechnischen Berechnungen wurde die freiwillige Errichtung seitens der Stadt von zunächst ca. 2 m hohen Schallschutzwänden an den privaten Grundstücken mit einer Dämpfungsleistung von 24 dB(A) unter Freihalten der bestehenden privaten Zufahrten und der Mündung des Kahlhofwegs zugrunde gelegt. Weiterhin wurde auch die Wirkung einer 3 m hohen Lärmschutzwand untersucht. Eine Erhöhung der Wand bringt im Verhältnis zu den optischen Auswirkungen nur noch sehr geringe lärmindernde, aber umso mehr städtebildbeeinträchtigende Wirkung. Letztlich wurde beschlossen, in einer gegenseitigen Abwägung der Vor- und Nachteile, die noch **etwas** stärker lärmindernde Wirkung einer **2,5 m hohen** (Holz-) Wand zu nutzen, was angesichts der Auswirkungen aus das Stadtbild bzw. den optischen Auswirkungen auf die Gärten der Anlieger als beste Kompromisslösung erschien.

##### Schutzgut Pflanzen und Tiere

Die durch die Baumaßnahme künftig vegetationsfreien, da zu 100% versiegelten Flächen von rd. 4.920 m<sup>2</sup> werden durch die künftig naturnahe Feldgehölzbepflanzung auf der Ausgleichsfläche mit rd. 5.800 m<sup>2</sup> ersetzt.

Der bestehende ca. 4,5 – 5,5 m breite, straßenbegleitende, nordexponierte, Gehölzstreifen (kartiertes Biotop), der mit einer eutrophierten Altgrasflur in der Krautschicht besetzt ist, wird durch eine um die künftige Abfahrtschlaufe neu anzulegende, dichte Strauchbepflanzung mit standortheimischen Arten mit mindestens 4 m Breite ersetzt.

Zusätzlich sind Baumpflanzungen in der W-Ecke der Abfahrtschlaufe zum geplanten Feldweg geplant.

Das Naturdenkmal am Eternitweg wird im Zuge der Straßenbaumaßnahmen besonders zu beachten und geschützt: Maßnahmen im Wurzelraum sind nur im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde möglich.

### **Schutzgut Boden**

Durch die Entnahme der Innenfläche der geplanten Abfahrtschlaufe aus der landwirtschaftlichen Nutzung wird der Boden in diesem Bereich sowohl hinsichtlich der Bodenlebewelt, seiner Struktur als auch seiner stofflichen Zusammensetzung eine deutliche Verbesserung erfahren. Die neu versiegelte Fläche (auf zum größten Teil durch landwirtschaftliche Bewirtschaftung belastetem Boden) hat einen Umfang von rd. 4.920m<sup>2</sup>, die Ausgleichsfläche dazu eine Größe von rd. 5.800 m<sup>2</sup>. Der Eingriff ist damit mehr als ausgeglichen.

### **Schutzgut Wasser**

Durch die Ableitung eines Großteils des Niederschlagswassers in eine nahe gelegene, neu zu errichtende Sickermulde mit vorgeschaltetem Absetzbecken wird ein möglicher stofflicher Eintrag durch Oberflächenwasser in das Grundwasser auf ein Minimum reduziert. Etwaige Absetzschlämme können hier entnommen und entsorgt werden.

### **Schutzgut Klima/Luft**

Es sind keine besonderen Maßnahmen zum Schutz dieser Güter erforderlich und vorgesehen.

### **Schutzgut Landschaft**

Der Eingriff in das Landschaftsbild, der nur aus der Nähe erkennbar ist, wird durch die Pflanzung einer umlaufenden, mindestens 4 m breiten, dicht bepflanzten Sträucherhecke südlich der neuen Abfahrtschlaufe ausgeglichen.

### **Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Keine Eingriff und Maßnahmen angezeigt.

## **5. Alternative Planungsmöglichkeiten**

Alternative Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung des Südparks wurden schon mehrfach geplant und sind auch schon im Verfahren gewesen, haben sich aber letztlich aus verschiedenen Gründen als nicht durchführbar oder zu kostspielig erwiesen (siehe I., Kap.1). Die vorliegende Planung entspricht der naheliegendsten und aus Sicht aller Beteiligten/Betroffenen wohl akzeptabelsten Lösung.

### III. Zusammenfassende Erklärung

Für die geplante neue Zufahrt zum Südpark mittels einer Unterführung unter der B16, die den zeitweiligen Unfallschwerpunkt an den B16-Zu- und Abfahrten des Gewerbegebiets Südpark beseitigen sollte, und für die endgültige Festlegung einer offiziellen innerstädtische Anbindung, wurde im vorliegenden Verfahren über eine Änderung des Flächennutzungsplans und Änderungen der betroffenen rechtsverbindlichen Bebauungspläne die Rechtsgrundlage geschaffen.

Für diese, aber auch für die laufenden Tiefbauplanungen, musste eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden, die den Ist-Zustand der Verkehrsbelastung im Planungsgebiet, aber auch eine künftige, bei Vollbelegung des gesamten Gewerbegebiets an einem der Hauptbelastungstage (was den Einzelhandel betrifft), hochrechnet (Ingenieurbüro Ingevost, Gutachten vom März 2016). Dies musste als Grundlage dienen für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der neuen Zufahrten insbesondere von der B16, die sich vor allem in den Längen der Ausfahrtspuren und der Art des nächsten inneren Knotenpunktes niederschlägt- ob Vorfahrtregelung oder Kreisverkehr. Ein Rückstau in die B 16 sollte auf jeden Fall vermieden werden.

Verkehrszählungen und Hochrechnungen bildeten dann die Grundlage auch für die Berechnung der Lärmimmissionen betroffener Anlieger am Eternitweg, aber auch Schmidweg (B16-Ausfahrt/ Kreisverkehr Am Südpark). Hierbei wäre - rein rechtlich betrachtet- die 16. BImSchV nicht heranzuziehen gewesen. Ihre Werte wurden im Schall-Gutachten (Ingenieurbüro Greiner, Gutachten Nr. 215149/ 3 und / 4 vom 26. / 29.02.2016) letztlich dennoch hilfswise herangezogen, um die Auswirkungen beurteilen und letztlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in jedem Fall gewährleisten zu können. Im Bebauungsplan wurden daraufhin, um auch kleinste Überschreitungen noch auszuschließen, 2,5, m hohe Wandsegmente festgesetzt, die im Zuge der Straßenbaumaßnahmen auf öffentlichem Grund errichtet werden sollen. Lediglich im Eternitweg 5, das -abweichend von den anderen Wohngebäuden südlich des Eternitwegs- als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen ist, gibt es noch eventuelle Überschreitungen im Obergeschoss, die durch eine gesonderte Untersuchung, Bewertung und ggf. Austausch der vorhandenen Außenbauteile (Fenster, Rolläden, ...) noch ausgeschlossen werden sollen. Am Schmidweg ergaben sich keine relevanten Lärmerhöhungen durch die neuen Zufahrten.

Insbesondere der Lärmschutz für die Anlieger des Eternitwegs war Inhalt der Stellungnahmen mehrerer Fachbehörden (Untere Immissionsschutzbehörde, Höhere Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern, Regionsbeauftragter bei der Regierung von Oberbayern).

Für die Durchführung einer Luftschadstoffprüfung oder -abschätzung, wie von der Immissionsschutzbehörde mehrfach angeraten, bestand aus Sicht der Stadt aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und selbst bei Betrachtung der maximalen Verkehrsbelastung keine Veranlassung.

Seitens der Wasserwirtschaft wurde eine linien- oder punkthafte Versickerung der belasteten Straßenabwässer der neuen Unterführung und B-16-Abzweigungen ausgeschlossen. Durch die Ableitung eines Großteils des Niederschlagswassers in eine nahe gelegene, neu zu errichtende Sickermulde mit vorgeschaltetem Absetzbecken in der bereits bestehenden Zufahrtsschlaufe zur B16 von der St 2035 soll nun ein möglicher stofflicher Eintrag durch Oberflächenwasser in das Grundwasser auf ein Minimum reduziert werden. Etwaige Absetzschlämme können dort entnommen und entsorgt werden.

Seitens des Naturschutzes wurde die zunächst vorgesehene Ausrichtung der Ökologischen Ausgleichsfläche in der neuen Abfahrtschlaufe als Magerrasen mit Insektenhotel abgelehnt, da befürchtet wurde, dass hier Reptilien und auch Wild in diese Abfahrtschlaufe gelockt und damit gefährdet würden. Als Lösung wurde ein naturnahes und dicht bepflanztes Feldgehölz festgeschrieben, das als Ersatz für das zu entfernende Straßenbegleitgehölz der B 16 (*eine nordexponierte, ca. 4,5 bis 5,5 m breite Böschung, die mit heimischen Bäumen und Sträuchern dicht bepflanzt ist*

und im Sinne des Landschaftsbildschutzes als Biotop kartiert ist) und die betroffenen Ackerflächen südlich der B16 dienen soll. Weiterhin wurde besonderes Augenmerk auf das Naturdenkmal „Winterlinden am Eternitweg“ gelegt, die mit ihrem Stammansatz direkt an der jetzt schon asphaltierten Fläche liegen und auch in den künftigen Planungen am Rand der neuen Geh- und Radwegfläche. Eine gesonderte Wurzeluntersuchung, die Auskunft lieferte über die Größe und genaue Lage/ Verteilung des Wurzelraums wurde durchgeführt, um die Tiefbauplanungen dahingehend zu variieren und das Naturdenkmal zu sichern.

Zum Schutz des Landschaftsbildes sollte die neue Abfahrtschlaufe eingegrünt werden, was auch Forderung der Naturschutzbehörde und der Regionalplanung war. Der dafür erforderliche Flächenbedarf zusätzlich zu den eigentlichen Verkehrsflächen, erforderte längere Verhandlungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern, die ohnehin nur nach einer -verkehrstechnisch gerade noch vertretbaren- Reduzierung des Kurvenradius in der Abfahrtschlaufe überhaupt zu Verkäufen oder Flächentausch bereit waren.

Von Seiten des Denkmalschutzes wurde auf Bodendenkmäler hingewiesen, die in der Nähe (ca. 160 m Entfernung) zur neu geplanten Abfahrtschlaufe der B16 liegen. Das Landesamt verlangte auch hier im Planungsgebiet eine besondere Berücksichtigung eventuell vorhandener Bodendenkmäler, was seitens des Staatlichen Bauamtes regelmäßig bei staatlichen Straßenbaumaßnahmen gewährleistet wird.

Der am Eternitweg ansässige kartoffelverarbeitende Betrieb ist durch die im Bebauungsplan dargestellten Maßnahmen nur indirekt betroffen. Mit der Planung ist zudem noch keine zeitliche Vorgabe für den Ausbau des Eternitwegs im westlichen Bereich vorgegeben. Vor Beginn der Baumaßnahmen würde dort in Abstimmung mit der Firma ohnehin Ersatzzufahrten etc. geregelt werden, so dass der Betriebsablauf in der Bauphase nicht übermäßig beeinträchtigt würde. Die Bedenken der Firmeninhaber konnten dahingehend zerstreut werden. Aus Sicht der Stadt bestand hier in jedem Fall Planungsbedarf, da weitere mittel- bis langfristige Planungen der Stadt im unmittelbaren Umfeld der Gleisanlagen ansetzen, weshalb der Eternitweg als Ganzes in die Planung mit aufgenommen wurde. Durch den Ausbau bis zu den Bahngleisen ist bspw. auch für das nördlich anschließende Industriegelände nun eine zusätzliche Anschlussmöglichkeit im Westen gegeben, die dort auch aus sicherheitstechnischen Gründen für sinnvoll erachtet wird.

**Neuburg an der Donau, den 21.09.2016**

**Stadt Neuburg an der Donau**

  
**Dr. Gmehling**  
**Oberbürgermeister**



