

GEMEINDE BUTTENWIESEN
LANDKREIS DILLINGEN A. D. DONAU

BEBAUUNGSPLAN
MIT INTEGRIERTEM GRÜNORDNUNGSPLAN

ORTSUMGEHUNG

PFAFFENHOFEN

-

BUTTENWIESEN

RAIMUND BÖHRINGER
LANDSCHAFTSARCHITEKT
ROTH

MOSER + ROTT
ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU
NÖRDLINGEN

**GEMEINDE BUTTENWIESEN
LANDKREIS DILLINGEN**

**BEBAUUNGSPLAN MIT INTEGRIERTEM GRÜNORDNUNGSPLAN
ORTSUMGEHUNG PFAFFENHOFEN**

Begründung gem. § 9, Abs. 8 BauGB

1. Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplanes

Der Landkreis Dillingen a. d. Donau beabsichtigt im Zuge der Kreisstraße DLG 23 die Ortsumgehung Pfaffenhofen - Buttenwiesen auszubauen.
Die geplante Strecke führt ca. 500 m nördlich von Pfaffenhofen von der Kreisstraße DLG 23 in östlicher Richtung zur Staatsstraße St 2027.

Ein entsprechender RE-Bauentwurf wurde zur Genehmigung vorgelegt.
Die öffentlich-rechtliche Absicherung der Baumaßnahme soll über ein Bebauungsplanverfahren erfolgen.
Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird ein Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt gem. Art. 6 BayNatSchG vorbereitet; dies ist der Anlaß für die Aufstellung eines Grünordnungsplanes, der in den Bebauungsplan integriert wird.

2. Bezug zum Flächennutzungsplan der Gemeinde Buttenwiesen

Die Ortsumgehung Pfaffenhofen ist im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Buttenwiesen noch nicht enthalten.
Parallel zur Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes wird die 1. Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt.
Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes und der ersten Flächennutzungsplan-Änderung sind deckungsgleich.

3. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt

- die neue Umgehungsstraße mit allen straßenbegleitenden Flächen, wie z. B. Grünflächen, Wirtschaftswege, Sichtdreiecke, Restflächen landwirtschaftlich genutzter Grundstücke
- Ausgleichsflächen an Zusam, Engelwurzgraben und Angergraben.

4. Natürliche Grundlagen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt im Grenzbereich der naturräumlichen Einheiten 0.45 "Donauried" und 0.46 "Iller - Lech - Schotterplatten". Überwiegend ist er dem Donauried, Untereinheit "Zusamried" zugeordnet, das die östliche Fortsetzung des Dillinger Riedes bildet. Die Gemeinde Buttenwiesen kommt bereits am nördlichen Rand der "Wortelstettener Lößplatte" zu liegen, die eine Untereinheit der Iller - Lech - Schotterplatte darstellt. Der Ortsteil Pfaffenhofen gehört ebenfalls zu der Haupteinheit Iller - Lech - Schotterplatten, die Untereinheit jedoch ist hier die sogenannte "Zusamplatte". Zwischen den beiden Gemeindeteilen erstreckt sich in südlicher Richtung eine weitere Untereinheit, das "Untere Zusamtal".

Der geologische Untergrund des Zusamriedes wird von postglazialen Schotter gebildet, auf dem im Gegensatz zum Dillinger Ried zum Teil echte Niedermoorböden ausgebildet sind.

Die potentielle natürliche Vegetation der anmoorigen Niederungen wird neben Röhricht (Phragmition) und Großseggenesellschaften (Magnocaricion) von einem Traubenkirschen - Erlen - Eschen - Auwald (Prunopadi - Fraxinetum) bestimmt, der auf den höheren Platten von einem frischen bis feuchten Stieleichen - Hainbuchenwald (Stellario holostea - Carpinetum) abgelöst wird. Die Hauptbaumarten sind Esche (Fraxinus excelsior), Schwarz-Erle (Alnus glutinosa), Traubenkirsche (Prunus padus), Stieleiche (Quercus robur), Hainbuche (Carpinus betulus) sowie Winterlinde (Tilia cordata) und Sand-Birke (Betula pendula).

Die Wortelstettener Lößplatte und die Zusamplatte werden geologisch durch altpleistozäne Deckenschotter und die Obere Süßwassermolasse (Schotter-, Sand-, Mergel-, Tonschichten) bestimmt. Nur im nördlichen Randbereich zum Zusamried hin finden sich noch Rest von rißeiszeitlichem Schotter (Hochterrassenschotter). Die Platten sind größtenteils von Löß bedeckt, was sie zu fruchtbaren Ackerflächen macht. Die potentielle natürliche Vegetation bildet ein Eichen-Hainbuchenwald (Carpinetum) mit den Hauptbaumarten Stiel-Eiche (Quercus robur), Trauben-Eiche (Quercus patraea), Hainbuche (Carpinus betulus), Rot-Buche (Fagus sylvatica) und Winter-Linde (Tilia cordata).

Wichtigstes Fließgewässer innerhalb des Geltungsbereiches ist die von Süd nach Nord verlaufende Zusam, die vollständig ausgebaut ist und außerhalb des Gemeindegebietes in die Donau mündet. Die weite Talaue der Zusam besitzt zusammen mit dem im Geltungsbereich verlaufenden, stark anthropogen geprägten Engelwurz- und Angergraben (Regelprofil) eine wichtige Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

5. Derzeitige Nutzung der Flächen

Im Bestandsplan des landschaftspflegerischen Begleitplanes zur geplanten Umgehungsstraße Pfaffenhofen - Buttenwiesen wurde im Maßstab 1 : 1000 die Art der realen Flächennutzung dargelegt. Darüber hinaus sind die wesentlichen Vegetationsstrukturen kartiert und festgehalten.

Der anmoorige Boden wird überwiegend als Grünlandstandort genutzt, zumal ein Großteil des Gebietes als Überschwemmungsbereich der Zusam dient. außerhalb der Überschwemmungszone herrscht ackerbauliche Nutzung vor. Strukturelemente wie Bäume, Hecken, Sukzessionsflächen etc. finden sich nur entlang der Zusam sowie des Engelwurzgrabens. Der übrige Bereich ist bis auf wenige Straßenbäume ausgeräumt. Schutzenswerte Gehölzbestände kommen nicht vor. Die typischen Lebensgemeinschaften des Riedes wie Röhricht, Großseggenriede etc. kommen nur punktuell im Bereich der Fließgewässer vor.

6. Derzeitige verkehrliche Situation

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Pfaffenhofen - Buttenwiesen liegen mehrere enge Kurven und unübersichtliche Einmündungen.

Am Ortsbeginn von Pfaffenhofen endet die zügig ausgebaute "Freie Strecke" der Kreisstraße DLG 23 in einer 90-Grad-Kurve. Aufgrund der bestehenden Bebauung ist hier keine verkehrstechnische Verbesserung möglich.

Ebenso ist die Einmündung der Kreisstraße DLG 23 in die Staatsstraße 2027 unübersichtlich ausgebaute. Die bestehende Ortsdurchfahrt ist für den Schwerverkehr ungeeignet. Auch hier ist wegen der örtlichen Gegebenheiten keine bauliche Veränderung möglich. Im Einmündungsbereich ist ein Verkehrsspiegel angeordnet.

Die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse und das steigende Verkehrsaufkommen führen zu einer ständig größer werdenden Belastung der Anlieger durch Lärm, Abgas und Verschmutzung der Fassaden.

Bedingt durch die expandierenden Firmen und anstehenden Neuansiedlungen im Ortsgebiet ist bis zum Jahre 2000 in Pfaffenhofen - Buttenwiesen mit einer weitaus höheren Verkehrszunahme zu rechnen, als dies bundesweit mit einer Zuwachsrate von 18 % prognostiziert wird.

Eine Entlastung der unzureichend ausgebauten Ortsdurchfahrt ist deshalb dringend geboten. Falls dies nicht geschieht, ist aufgrund des zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens eine noch stärkere Gefährdung der Verkehrsteilnehmer und eine unzumutbare Belastung der Anlieger zu erwarten.

7. Eingriffe durch die vorgesehenen Maßnahmen

Mit einer Flächeninanspruchnahme von rund 4,1 ha bedeutet die geplante Verkehrsanlage eine erhebliche Flächenumwandlung von (landwirtschaftlichen) Freiflächen in versiegelte und stark überformte Flächen. Die reine Flächenversiegelung beträgt ca. 2 ha.

Neben der Flächeninanspruchnahme kommen auch landschaftsökologische und -ästhetische Aspekte hinzu. Die quer zum Tal verlaufende Straße stellt eine ökologische Barriere innerhalb des Talraumes dar. Durch die notwendige Überführung der Straße über die Zusam und die damit verbundene Dammschüttung sowie durch die planerisch vorgegebenen Höhenzwangspunkte (Bahnlinie, Staatsstraße) wird dieser Riegel-effekt noch verstärkt.

Betroffen hiervon ist nicht nur die Tier- und Pflanzenwelt, sondern auch das Lokalklima, da der Kaltluftabfluß möglicherweise behindert wird. Das Landschaftsbild sowie die Erholungseignung werden durch die beabsichtigte Maßnahme beeinträchtigt.

Die detaillierte Eingriffsproblematik wurde bereits im zur Umgehungsstraße aufgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan ausführlich dargestellt. Die dort vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen haben im Bebauungs- bzw. Grünordnungsplan dahingehend Eingang gefunden, daß die hierfür notwendigen Flächen innerhalb des Geltungsbereiches berücksichtigt wurden.

8. Planungskonzept Verkehr

8.1 Trasse

Die geplante Trasse leitet den überörtlichen Verkehr vor Buttenwiesen - Pfaffenhofen ab und führt zu einer wesentlichen Entlastung des Innerortsbereiches.

Die geplante Trasse zweigt von der Kreisstraße DLG 23 ca. 500 m nördlich von Pfaffenhofen in östlicher Richtung ab. Nach Überquerung der Zusam und einer höhengleichen Kreuzung der Bahnlinie Wertingen - Mertingen erfolgt die Einmündung in die Staatsstraße St 2027 ca. 750 m nördlich von Buttenwiesen.

Im Verlauf der Strecke werden die Zusam, der Angergraben, der Engelwurzgraben und der Riedgraben überquert.

Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 1.470 m.

Die Straße orientiert sich im ersten Bereich am bestehenden flachen Gelände. Im zweiten Abschnitt wird der Gradientenverlauf von den Zwangspunkten Zusambrücke, Bahnlinie und Staatsstraße bestimmt.

Als Ausbauquerschnitt wird analog zur neu ausgebauten Teilstrecke der Kreisstraße DLG 23 von Gremhein nach Pfaffenhofen ein Regelquerschnitt RQ 9,5 mit 6,50 m Fahrbahnbreite und beidseitig je 1,50 m breiten Banketten gewählt.

Die bestehenden Wirtschaftswege werden jeweils höhengleich an die Umgehungsstraße angeschlossen.

An der Südseite der geplanten Ausbaustrecke wird zur Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Grundstücke im Bereich von km 0 + 700 bis km 0 + 950 ein Anwandweg als 3,00 m breiter Kiesweg angeordnet.

Der Mindestabstand des Weges zum Fahrbahnrand wird aufgrund der vorgesehenen Baumpflanzungen auf 7,50 m festgelegt.

Im Dammbereich wird im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde die vom Baugrundgutachter aus Standsicherheitsgründen vorgeschlagene Regelböschungneigung von 1 : 2 gewählt. Dadurch kann der Baukörper gut in die Landschaft eingefügt werden und zudem eine Erleichterung der Unterhaltungsarbeiten erzielt werden.

Die gewählte Trasse hat keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation, da durch ausreichend große Abflußquerschnitte für die Zusambrücke und den Durchlaß Engelwurzgraben eine Stauwirkung im Überschwemmungsgebiet vermieden wird.

Zusätzlich werden Dammfußmulden an der Südseite der Straße angeordnet und über 2 neue Rohrdurchlässe und Entwässerungsgräben zu den nördlich der Trasse liegenden Anger- und Riedgräben geführt.

Die Interessen der Landwirtschaft werden durch die höhenfreie Kreuzung im Bereich des westlichen Uferweges der Zusam und durch mehrere höhengleiche Anbindungen an die Umgehungsstraße ebenfalls angemessen berücksichtigt.

Nördlich der Fahrbahn ist ein Radweg dargestellt, der mittel- bis langfristig realisiert werden soll.

8.2 Entwässerung

Das Niederschlagswasser wird in den seitlichen Grünflächen versickert, bzw. über Dammfußmulden und Entwässerungsgräben in die Vorflutgräben (Anger-, Engelwurz- und Riedgraben) abgeleitet.

Entsprechende Einleitungsgenehmigungen werden beantragt.

8.3 Ingenieurbauwerke

Im Zuge der Baumaßnahme werden 4 Bauwerke erstellt:

- Durchlaß Angergraben
- Durchlaß Engelwurzgraben
- Zusambrücke
- Durchlaß Riedgraben

Die Höhenlage und die Spannweite der Zusambrücke werden durch die mit der Gemeinde Buttenwiesen getroffenen Festlegungen einer gleichzeitigen Überführung des westlichen Uferweges und einer Durchfahrthöhe von mindestens 3,80 m für den landwirtschaftlichen Verkehr bestimmt.

Zur Reduzierung der Dammhöhen wird der Wirtschaftsweg im Brückenbereich abgesenkt. Eine dadurch bedingte Überflutung des Weges im Hochwasserfall wird in Kauf genommen.

Die vom Wasserwirtschaftsamt geforderten Mindestmaße für Lichte Weite und Freibordhöhe über HHQ werden eingehalten.

8.4 Kreuzung Umgehungsstraße - Bahnlinie

Im Zuge der Maßnahme ist eine höhengleiche Kreuzung der Bahnstrecke Wertingen - Mertingen geplant.

Nach Angabe der Deutschen Bundesbahn wurde auf der bestehenden Bahnstrecke der Personenverkehr seit 31. Mai 1981 eingestellt. Der Güterverkehr wird auf drei Fahrten pro Woche beziffert, die teilweise nicht bis nach Buttenwiesen führen.

In Anbetracht der geringen Frequentierung der Strecke, sowie einem unvertretbar hohen Kostenaufwand für ein zusätzliches Brückenbauwerk kommt eine höhenfreie Kreuzung nicht in Betracht. Zudem wären für diesen Fall zusätzlich hohe Dämme erforderlich, die das gesamte Zusamtal abriegeln. Dies ist insbesondere aus Gründen der Landschaftsgestaltung unbedingt zu vermeiden und wird von der Unteren Naturschutzbehörde kategorisch abgelehnt.

Eine höhengleiche Kreuzung der Bahnlinie stellt aber für den Gradientenverlauf der neuen Straße einen Zwangspunkt dar, der das Projekt technisch negativ beeinflusst.

Der Landkreis Dillingen hat deshalb um Überprüfung einer Auflassung der Bahnstrecke gebeten. Nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn ist jedoch eine Streckenstilllegung nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht möglich.

Der Straßenbaulastträger wird deshalb einen Antrag auf Zulassung einer Ausnahmegenehmigung für die Eröffnung eines neuen schienengleichen Bahnüberganges beim Bundesminister für Verkehr stellen.

Nachdem der Fortbestand der Strecke aus vorgenannten Gründen in Frage gestellt ist, erscheint es derzeit nicht vertretbar, eine technische Sicherung mit Blinklicht und Halbschrankenanlage anzuordnen. Es wird deshalb vorgeschlagen, eine entsprechende Beschilderung vorzusehen und zusätzlich das Kreuzen der Bahn durch Postenregelung abzusichern.

Sollte die Strecke wider Erwarten Bestand haben, erfolgt eine Nachrüstung mit Blinklichtanlage und Handschaltung.

9. Planungskonzept Grünordnung

9.1 Planungsgedanken

Aufgabenstellung des Grünordnungsplanes ist es, den Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt zu minimieren und mögliche Alternativen aufzuzeigen. Das Minimierungs- und Vermeidungsgebot wurde bereits im landschaftspflegerischen Begleitplan zum Streckenentwurf nachgewiesen.

Planungsgedanke Grünordnung

Der Straßenneubau mit seinen Aufschüttungen und Abgrabungen stellt einen Querriegel in der Landschaft des Zusammentales dar.

Wesentliche Aussage des Grünordnungsplanes bzw. des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist es, diesen Querriegel durch landschaftspflegerische Maßnahmen in die Landschaft einzubinden bzw. durch entsprechend Ausgleichsmaßnahmen an den Gewässern in Talrichtung aufzulösen.

Die Pflanzung entlang des Straßenkörpers ist deshalb sehr einfach gegliedert und beschränkt sich im wesentlichen auf einzeln stehende Hochstämme oder Baumreihen. Flächige Gehölzpflanzungen kommen nur im Böschungsbereich der Zusammentüberführung vor. Hierdurch soll eine übermäßige Betonung des Talriegels vermieden werden.

Vorrangige Maßnahme beim naturnahen Umbau der Zusam bzw. des Engelwurz- und Angergrabens ist die Geländemodellierung. Durch entsprechenden Erdaushub sollen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt wechselnde Uferprofile, Aufweitungen, Kolke, Übertiefen, Steilufer und wechselfeuchte Bereiche geschaffen werden, die dann entsprechend bepflanzt werden.

9.2 Bestandssicherung

Die im Plan als Bestand gekennzeichneten Gehölze sind zu sichern und dauerhaft zu erhalten. Insbesondere sind hierbei die Gehölze im Bereich der DLG 23 während der Baumaßnahmen vor Beschädigung zu schützen.

9.3 Pflanzmaßnahmen

Pflanzung von Einzelgehölzen

Die Bepflanzung des Straßenkörpers erfolgt überwiegend mit standortheimischen Großbäumen in Form von Baumreihen und Einzelgehölzen, die dem Kraftfahrer als Leitstruktur dienen (Verkehrssicherheit) und das Bauwerk optisch in die Landschaft einpassen. Die verdichtete Stellung von Gehölzen im Kreuzungsbereich signalisiert eine sich verändernde Verkehrsführung.

Zur Unterstreichung dieses Effekts wurden im Grünordnungsplan zusätzlich Einzelgehölzpflanzungen auch außerhalb des Geltungsbereiches vorgeschlagen.

Zur Betonung der bestehenden landschaftlichen Leitlinien werden entlang der zu renaturierenden Gewässer Einzelgehölze und Gehölzgruppen gepflanzt, die zu einer Auflösung des Straßenriegels in Längs- bzw. Talrichtung beitragen.

Flächenpflanzung

Im Bereich von Brückenbauwerken und Dämmen erfolgen flächige Gehölzpflanzungen zur Einbindung in die Landschaft. Je nach Standort (feucht, frisch, trocken) wurden verschiedene Pflanzgruppen einheimischer Gehölze zusammengestellt.

9.4 Biotopentwicklungsflächen als öffentliche Grünflächen (Ausgleichsflächen)

Entlang von Zusam, Anger- und Engelwurzgraben werden die durch den landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelten Ausgleichsmaßnahmen realisiert. Die Flächen für diese Maßnahmen werden im Rahmen des Grünordnungsplanes als Biotopentwicklungsflächen bereitgestellt. Der naturnahe Umbau o. g. Gewässer muß im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt erfolgen.

10. Überschlägige Kostenermittlung

10.1 Kosten Verkehrsanlagen

Kosten für Bauleistungen	DM	3.750.000,00
Kosten für Grunderwerb	DM	500.000,00
Gesamtkosten für Bauleistungen und Grunderwerb	DM	4.250.000,00

Zusätzlich fallen Baunebenkosten (Ingenieurleistungen, Prüfgebühren und Sonstiges) in Höhe von ca. DM 350.000,00 an.

Für die Kreuzung der Bahnlinie Wertingen - Mertingen und die Linksabbiegespur in der Staatsstraße St 2027 sind voraussichtlich folgende sonstige Kosten zu erwarten:

Technische Sicherung Bahnkreuzung	DM	350.000,00
Ablösekosten Bahnkreuzung	DM	300.000,00
Ablösekosten Linksabbiegespur Staatsstraße	DM	50.000,00
Sonstige Kosten	DM	700.000,00

Bei Genehmigung der beantragten Verkehrsregelung des höhengleichen Bahnüberganges durch Andreaskreuz und Postensicherung entfallen vorstehend angeführte Kosten für eine technische Sicherung, bei einer Streckenstilllegung auch die Ablösekosten für die Bahnkreuzung.

10.2 Kosten Grünordnung

Die Kostenschätzung und der dafür notwendige Nachweis wurde bereits im Landschaftspflegerischen Begleitplan durchgeführt.

Kosten Grünordnung betragen:	DM	312.100,00
------------------------------	----	------------

11. Flächen

Verkehrsflächen		ca. 36.700 m ²
davon	- Straßenflächen	ca. 19.200 m ²
	- Wirtschaftswege	
	Radweg	ca. 17.500 m ²
öffentliche Grünflächen		ca. 29.900 m ²
davon	- Verkehrsgrünflächen	ca. 21.400 m ²
	- Biotopentwicklungsflächen	ca. 7.800 m ²
Flächen für die Landwirtschaft		ca. 9.700 m ²
<hr/>		
Flächen Geltungsbereich		ca. 76.300 m ²

12. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme soll in einem Abschnitt in den Jahren 1994/1995 durchgeführt werden.

Der Grunderwerb wird von der Gemeinde Buttenwiesen getätigt.

Baulastträger ist der Landkreis Dillingen.

Der Bebauungsplan ist Grundlage für eventuelle bodenordnende Maßnahmen nach BauGB.

Nördlingen/Roth, 15.4.1994

MOSER + ROTT
Architektur und Städtebau
Nördlingen

Böhringer
Landschaftsarchitekt
Roth

Buttenwiesen, den 28. Juni 1994



Schrell
1. Bürgermeister