



Stadt
Augsburg

Aufstellung

Bebauungsplan Nr. 270

„Knotenpunkt B 17 / Leitershofer Straße“

mit integriertem Grünordnungsplan

für das Gebiet vom Kreuzungsbereich aus

- nach Nordosten ca. 210 m (Leitershofer Straße) bis zur Kreuzung mit der Uhlandstraße
- nach Südosten ca. 300 m (B 17) bis zur Unterführung des Wasenmeisterwegs
- nach Südwesten ca. 230 m (Leitershofer Straße)
- nach Nordwesten ca. 310 m (B 17) bis zur Stadtgrenze zu Stadtbergen einschließlich des Areals des ehemaligen Casinos in der Sheridan Kaserne

In Kraft getreten am:

05.09.2008

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abkürzungen	3
Ermächtigungsgrundlage.....	4
A. Planzeichnung	4
B. Zeichenerklärung.....	4
C. Textliche Festsetzungen.....	5
C.1. Allgemeine Vorschriften	5
C.2. Planungsrechtliche Festsetzungen durch Text	5
C.3. Schlussbestimmungen.....	12
D. Begründung zur Satzung	13
D.1. Anlass der Planung	13
D.2. Beschreibung des Planbereiches	14
D.3. Planungsrechtliche Ausgangssituation	17
D.4. Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen.....	19
D.5. Umweltbericht	40
D.6. Städtebauliche Statistik	58
E. Textliche Hinweise und nachrichtliche Übernahmen	59
E.1. Grundwasser, Grundwasserschutz	59
E.2. Umlegung der Versorgungsnetze	59
E.3. Altlasten	59
E.4. Denkmalschutz	60
E.5. Zivilschutz	60
F. Anlagen	61
F.1. Luftbild	61
F.2. Beiplan „Planungsrechtliche Ausgangssituation“	62
F.3. Beiplan „Passiver Schallschutz aus fehlgeschlagener Prognose“	63
G. Verfahrensvermerke	64
H. Weitere Verfahrensvermerke	65

Abkürzungen

ATV A 138	Arbeitsblatt 138 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abfall und Abwasser e.V.
ATV-DVWK-M153	Merkblatt 153 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abfall und Abwasser e.V.
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BaumSchVO	Baumschutzverordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundesbodenschutzverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	22. Bundesimmissionsschutzverordnung (Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	24. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutz-Maßnahmenverordnung)
dB(A)	Dezibel (A-bewertet) – logarithmische Maßeinheit, die den Schalldruckpegel angibt
DIN 4109	Deutsche Industrienorm zum Schallschutz im Hochbau (Anforderungen und Nachweise)
DIN 18005	Deutsche Industrienorm zum Schallschutz im Städtebau
DIN 18920	Deutsche Industrienorm zur Vegetationstechnik im Landschaftsbau (Schutz von Bäumen...)
D _{STRO}	Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen nach RLS 90
FAG	Finanzausgleichsgesetz
Fl.-Nr.	Flurstück-Nummer
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GE	Gewerbegebiet
GFZ	Geschossflächenzahl
GO	Gemeindeordnung des Freistaates Bayern
GRZ	Grundflächenzahl
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LLIS	Lärm- und Luftschadstoff-Informationssystem
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NO ₂	Stickstoffdioxid
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PM ₁₀	Staub der Größenklasse < 10 µm (Feinstaub)
RLS-90	Richtlinie zum Lärmschutz an Straßen
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VlärmSchR97	Verkehrslärmschutzrichtlinie an Bundesfernstraßen

Ermächtigungsgrundlage

Die Stadt Augsburg erlässt aufgrund des § 2 Abs. 1 Satz 1, § 9 und § 10 Abs. 1 BauGB, der Art. 6 Abs. 5, 79 und 81 BayBO, des Art. 3 Abs. 2 BayNatSchG, des § 17b Abs. 2 FStrG und des Art. 23 GO, in der jeweils zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses geltenden Fassung, den folgenden Bebauungsplan als Satzung:

A. Planzeichnung

Siehe gesonderte Planzeichnung 1 : 1.000 in der Fassung vom 07.05.2008 mit dem Übersichtsplan 1 : 10.000.

B. Zeichenerklärung

Siehe gesonderte Zeichenerklärung zur Planzeichnung.

C. Textliche Festsetzungen

C.1. Allgemeine Vorschriften

§ 1 Bestandteile

Der Bebauungsplan besteht aus der Planzeichnung (Teil A), der Zeichen-erklärung (Teil B), den textlichen Festsetzungen (Teil C), der Begründung mit Umweltbericht (Teil D), den textlichen Hinweisen und nachrichtlichen Übernahmen (Teil E) sowie den Anlagen (Teil F), jeweils in der Fassung vom 07.05.2008.

§ 2 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ergibt sich aus der Planzeichnung (Teil A).

§ 3 Baunutzungsverordnung

Für diese Satzung gilt, soweit nachfolgend im Einzelnen nichts Abweichendes geregelt wird, die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990.

C.2. Planungsrechtliche Festsetzungen durch Text

§ 4 Art der baulichen Nutzung

Der in der Planzeichnung mit GE gekennzeichnete Bereich wird als Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO festgesetzt.

Zulässig sind:

- öffentliche Betriebe,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- Schank- und Speisewirtschaften,
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
- Anlagen für sportliche Zwecke.

Ausnahmsweise zulässig sind:

- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen.

Nicht zulässig sind:

- Gewerbebetriebe aller Art, mit Ausnahme der o.g. Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie der Schank- und Speisewirtschaften
- Lagerhäuser, Lagerplätze und Tankstellen
- Bordelle
- Vergnügungsstätten

§ 5 Maß der baulichen Nutzung, Höhenlage

- (1) Die höchstzulässige Grundflächen- und Geschossflächenzahl ist in der Planzeichnung (Teil A) in der Nutzungsschablone festgesetzt.
- (2) Im Gewerbegebiet dürfen Aufzüge und Treppenhäuser die festgesetzten Gebäudehöhen um maximal 3,0 m überragen. Solaranlagen und blickdurchlässige Brüstungen dürfen die festgesetzten Gebäudehöhen um maximal 1,5 m überragen.
- (3) Von der in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzten Höhenlage der Straßenoberkanten im Plangebiet sind geringfügige Abweichungen zulässig, sofern der erforderliche Immissionsschutz (siehe § 8 „Immissionsschutz“) gewährleistet ist.

§ 6 Grünordnung und Naturschutz

- (1) Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes
Die Verkehrsflächen innerhalb der in der Planzeichnung festgesetzten Straßenbegrenzungslinie sind entsprechend dem in der Planzeichnung dargestellten Gestaltungsprinzip in mindestens dem dargestellten Umfang mit Grünflächen auszustatten und mit standortgerechten heimischen Laubbäumen und Sträuchern zu bepflanzen. Die nicht bepflanzen Bereiche sind als Wiesenflächen anzulegen.

Die Anlage von Mulden zur Aufnahme und Versickerung von Niederschlagswasser der angrenzenden Verkehrsflächen ist zulässig.

- (2) Gestaltung der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern
Auf den in der Planzeichnung festgesetzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern sind die vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen (Wall) nach einem auf die schallschutztechnischen Erfordernisse abgestimmten Gestaltungskonzept mit standortgerechten heimischen Gehölzen (Laubbäume, Sträucher und Klettergehölze) zu bepflanzen.

- (3) Mindestqualitäten zum Zeitpunkt der Pflanzung:
- Bäume I. Ordnung
Hochstämme, 4 x verpflanzt, mit Ballen, Stammumfang 20 – 25 cm, bei Verwendung im Straßenraum als Alleebaum (Gütebestimmung FLL Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.).
Bei Verwendung in geschlossenen Gehölzpflanzungen (z. B. auf Lärmschutzwällen) auch als Heister, 150 – 200 cm hoch.
- Bäume II. Ordnung
Hochstämme, 3 x verpflanzt, mit Ballen, Stammumfang 18 – 20 cm
Bei Verwendung im Straßenraum als Alleebaum (Gütebestimmung FLL), Hochstämme, 4 x verpflanzt, mit Ballen, Stammumfang 20 – 25 cm
Bei Verwendung in geschlossenen Gehölzpflanzungen (z. B. auf Lärmschutzwällen) auch als Heister, 125 – 150 cm hoch.
- (4) Sicherstellung des Pflanzraumes
Bei Baumpflanzungen an Standorten, deren Durchwurzelungsbereich begrenzt ist, muss die offene oder mit einem dauerhaft luft- und wasserdurchlässigen Belag versehene Fläche mindestens 6,0 m² betragen. Der durchwurzelbare Raum muss bei einer Mindestbreite von 2,0 m mindestens 16 m² betragen und eine Tiefe von mindestens 80 cm haben.
- An Standorten mit begrenztem Durchwurzelungsbereich bzw. erhöhten Belastungen (z. B. im Nahbereich der Straßen) sind Bäume in strukturstabiles Vegetationssubstrat (mind. 12 m³ pro Baum) zu pflanzen.
- Die Pflanzbarkeit von Gehölzen an den vorgesehenen Standorten ist durch Sicherstellung der Leitungsfreiheit zu gewährleisten.
- (5) Naturschutzrechtlicher Ausgleich
Den mit dem Umbau des Knotens verbundenen Eingriffen in Natur und Landschaft werden im sonstigen Geltungsbereich folgende Ausgleichsflächen und –maßnahmen zugeordnet:
- *Zurücknahme bestehenden Baurechts im Bereich des ehemaligen Casinos (ca. 7.505 m² gewerbliche Baufläche) und*
 - *landschaftliche Gestaltung dieser Flächen als Bestandteil der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im übergeordneten Grünzug in Nord-Süd-Richtung.*

- (6) Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Grünbrücke

Zu dem begleitenden Geh- und Radweg ist die in der Planzeichnung festgesetzte Grünbrücke durch einen in die Strauchpflanzungen auf der Brücke integrierten und 1,2 m hohen Maschendrahtzaun abzugrenzen.

Die Mindestdicke der Vegetationsschicht auf der Grünbrücke beträgt 40 cm.

Überflughilfe

Nördlich und südlich der Leitershofer Straße ist eine „Überflughilfe“ für Fledermäuse entsprechend der in der Planzeichnung gekennzeichneten linearen Gehölzpflanzungen („Leitstruktur“) zu errichten.

Schutzzeiten für Gehölze

Die Rodung von Gehölzen ist nur von Anfang Oktober bis Ende Februar zulässig. Ausgenommen hiervon sind notwendige Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

Schutz bestehender Gehölze

Der zu erhaltende Gehölzbestand ist unter Beachtung der Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Bau- und Rückbaumaßnahmen wirksam zu schützen. Alle Eingriffe (Leitungstrassen, etc.), die nach DIN 18920 zu einer Schädigung der Bäume führen können, sind in einem Abstand von weniger als 1,5 m zur Kronentraufe zu unterlassen.

- (7) Im Gewerbegebiet ist mit dem Bauantrag ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan einzureichen.

§ 7 Grundwasserschutz

- (1) Nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser ist, sofern die Versickerungsfähigkeit und notwendige Kontaminationsfreiheit des Untergrundes gegeben ist, über geeignete Sickeranlagen nach Regelwerk ATV-A138 und dem Merkblatt ATV-DVWK-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ zur Versickerung zu bringen.
- (2) Schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser aus dem Gewerbegebiet darf nicht zur Versickerung gebracht werden. Dieses Niederschlagswasser ist unter Beachtung der Bestimmungen der gültigen Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg an die öffentliche Ka-

nalisation anzuschließen. Niederschlagswasser von den Straßenverkehrsflächen ist nach mechanischer Vorreinigung in Mulden über die belebte Oberbodenzone zur Versickerung zu bringen.

- (3) Im Gewerbegebiet darf Niederschlagswasser nur bis zu einem Gesamtanschlussgrad von 10 % der jeweiligen Grundstücksfläche in das öffentliche Kanalnetz eingeleitet werden. Dieser Wert kann im Einzelfall in Abstimmung mit dem Stadtentwässerung Augsburg überschritten werden.

Bei abwasserintensivem Gewerbe muss die einleitbare ungedroselte Niederschlagsmenge durch bauliche/technische Maßnahmen zur Rückhaltung des Niederschlagswassers auf den jeweiligen Baugrundstücken entsprechend reduziert werden.

§ 8 Immissionsschutz

- (1) *Gewerbeemissionen*

Im Gewerbegebiet sind nur solche Betriebe zulässig, deren Schall-emission die in der Planzeichnung angegebenen maximal zulässigen immissionswirksamen Schalleistungspegel je m² Grundstücksfläche nicht überschreiten.

Zusammen mit dem Bauantrag ist eine schalltechnische Untersuchung eines anerkannten Fachbüros vorzulegen, mit der nachgewiesen wird, dass durch den gesamten Betriebsumfang auf dem Betriebsgrundstück der maximal zulässige, immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel, bezogen auf eine Quellhöhe von 5 m über Betriebsgelände, nicht überschritten wird. Ansatzpunkt für die festgesetzten Schalleistungspegel ist der aus der Planzeichnung des Bebauungsplanes abzuleitende Grundstücksschnitt.

Die je Teilfläche vorgegebenen immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel L_W gelten auch bei Änderungen und Erweiterungen im Plangebiet.

- (2) *Aktive Lärmschutzmaßnahme für die Sheridan-Kaserne*

Nordöstlich der Bundesstraße 17 ist zur Abschirmung der von diesem Verkehrsweg verursachten Emissionen, ein Lärmschutzwall entsprechend der Darstellung und Mindesthöhenfestlegung in der Planzeichnung anzulegen. Alternativ kann unmittelbar entlang der Bundesstraße 17 auch eine, zur B 17 hochabsorbierend ausgebildete Lärmschutzwand errichtet werden, deren Oberkante 1,0 m unter der in der Planzeichnung festgesetzten Höhe ü. NN liegen darf.

- (3) *Aktive Lärmschutzmaßnahme für das Wohngebiet Fryar Circle aus dem Lastfall fehlgeschlagene Prognose*

Im Nordwesten des Knotenpunktes ist die auf der Westseite der Bundesstraße 17 im Bereich des Wohngebietes Fryar Circle bereits vorhandene Lärmschutzeinrichtung (Wall/Steilwall) mittels Schallschutzwänden auf die in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzten Mindesthöhen zu erhöhen. Die Schallschutzwände sind zur B 17 hin hochabsorbierend auszubilden.

- (4) *Allgemein*

Die jeweiligen Mindesthöhen der einzelnen Teilabschnitte der aktiven Schallschutzeinrichtungen ergeben sich aus den Festsetzungen in der Planzeichnung.

Sofern im Rahmen der Realisierung der Straßenbaumaßnahme Abweichungen von den festgesetzten Höhenlagen der Straßenoberkante (siehe § 5) erfolgen, sind zur Sicherstellung des erforderlichen Schutzzumfanges, die aktiven Schallschutzeinrichtungen entsprechend anzupassen.

Für die „B 17“ wird innerhalb des Bebauungsplanumgriffes ein lärmindernder Fahrbelag (offenporige Asphaltdeckschicht, z.B. Drainasphalt) mit einem anrechenbaren Korrekturwert nach RLS 90 von mindestens $D_{STRO} = - 5 \text{ dB(A)}$ festgesetzt.

- (5) *Wohnungen im Gewerbegebiet*

Im Gewerbegebiet ausnahmsweise zulässige Wohnungen dürfen nur errichtet werden, wenn mit dem Bauantrag nachgewiesen wird, dass die Schutzwürdigkeit der Wohnungen zu keiner zusätzlichen Einschränkung der zulässigen Immissionen von benachbarten oder künftig möglichen hinzukommenden Gewerbebetrieben führt.

Ferner sind Ruheräume (z. B. Schlaf- und Kinderzimmer) dieser Wohnungen auf der von den Hauptschallquellen abgewandten Gebäudeseite vorzusehen.

§ 9 Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze

- (1) Stellplätze sind nur innerhalb der dafür festgesetzten Flächen oder den durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Flächen zulässig.
- (2) Auf den in der Planzeichnung festgesetzten „Flächen für Stellplätze“ sind nur offene Stellplätze zulässig. Die Errichtung von Garagen und/oder Carports auf diesen Flächen ist unzulässig.

- (3) Die Stellplatzflächen sind mit großkronigen Laubbäumen zu durchgrünen. Für die Mindestdurchgrünung gilt hierbei pro angefangene 5 Pkw-Stellplätze ein großkroniger Laubbaum I. Ordnung.
- (4) Die Befestigung von oberirdischen Stellplatzflächen und ihren Zufahrten ist mit wasserdurchlässigem Belag auszuführen.
- (5) Oberirdische bauliche Anlagen zur Ver- und Entsorgung (Trafostation, etc.) sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

§ 10 Gestaltungsfestsetzungen

- (1) Für Dacheindeckungen sind nur Materialien mit roten und grauen Farbtönen zulässig. Hochglänzende Materialien sind unzulässig. Ausgenommen von diesen Bestimmungen sind Dachflächen soweit sie als Solaranlagen oder Gründächer ausgebildet werden sowie Dachflächen von Wintergärten und Kleingewächshäusern.
- (2) Fensterlose Fassaden und Fassadenteile von mehr als 100 m² Rechteckfläche sind mit Rankgewächsen zu begrünen.
- (3) Im Bereich der Gewerbeflächen ist keine Einfriedung zulässig.
- (4) Standplätze für Abfall- und Wertstoffbehälter sind in die Gebäude zu integrieren oder so einzuhausen, dass die Abfall- und Wertstoffbehälter von öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen aus nicht sichtbar sind.
- (5) Sämtliche Versorgungsleitungen sind unterirdisch zu führen.
- (6) Eine Veränderung der Geländeoberfläche durch Abgrabungen ist im Gewerbegebiet nur bis zu einer Tiefe von 1,0 m zulässig. Aufschüttungen sind im Gewerbegebiet maximal bis zu einer Höhe von 1,0 m zulässig.

§ 11 Werbeanlagen

- (1) Im Gewerbegebiet sind bewegliche Werbungen und Leuchtkästen nur bis zu einer Breite von maximal 3,0 m und einer Höhe von maximal 2,0 m zulässig. Diese Werbeanlagen dürfen nur im Bereich der Attika und in der Eingangszone errichtet werden. Sie dürfen nicht über den Dachabschluss hinausragen.

Leuchtwerbbeanlagen im Gewerbegebiet, die auf umliegende Wohngebäude abstrahlen, dürfen nicht in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr betrieben werden.

Die Buchstabengröße bzw. Größe von Symbolen darf 1,0 m nicht überschreiten. Darüber hinaus darf im Gewerbegebiet pro Grundstück auch außerhalb der Baugrenzen ein vom Boden aus durchgehend flächiger Pylon mit einer Höhe von maximal 2,0 m und einer Breite von 1,0 m errichtet werden.

- (2) Einzelwerbeanlagen sind generell nur am Ort der Leistung, innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.
- (3) An der Einfahrt in das Gewerbegebiet ist entsprechend der Darstellung in der Planzeichnung eine Sammelwerbeanlage zulässig. Von dem Standort kann im Rahmen der Ausführungsplanung in geringem Umfang abgewichen werden. Die Größe der Sammelwerbeanlage darf maximal 2,0 m in der Länge, 2,0 m in der Breite und 4,0 m in der Höhe betragen.
- (4) An den Gebäudefassaden, die nach Norden zur angrenzenden zentralen Grünfläche ausgerichtet sind, sind keine Werbeanlagen zulässig.

C.3. Schlussbestimmungen

§ 12 Ordnungswidrigkeiten

Mit einer Geldbuße bis zu 500.000 € kann belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig den örtlichen Bauvorschriften in dieser Satzung zuwiderhandelt (Art. 79 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 BayBO).

§ 13 Änderung bestehender Bebauungspläne

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 270 werden der Bebauungsplan Nr. 288 „Sheridan-Kaserne“, rechtsverbindlich seit dem 26.01.2007, der Bebauungsplan Nr. 214 A „Uhwaldwiesen“, rechtsverbindlich seit dem 28.08.1981, und der Bebauungsplan Nr. 248 „Am Wasenmeisterweg“ - Teilbereich West, rechtsverbindlich seit dem 27.11.1987, soweit diese innerhalb des Geltungsbereiches liegen, geändert und insoweit aufgehoben.

§ 14 In-Kraft-Treten

Der Bebauungsplan tritt gemäß § 10 Abs. 3 Satz 4 BauGB mit dem Tag der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses im Amtsblatt der Stadt Augsburg in Kraft.

D. Begründung zur Satzung

in der Fassung vom 07.05.2008

D.1. Anlass der Planung

Seit der durchgängigen Verkehrsfreigabe der B 17 hat sich immer wieder gezeigt, dass die Leistungsfähigkeit der höhengleichen, lichtzeichengeregelten Knotenpunkte mit der Eichleitnerstraße, der Gabelsbergerstraße sowie der Leitershofer Straße bereits überschritten ist und das vorhandene Verkehrsaufkommen auf diesem für die Stadt Augsburg äußerst bedeutenden Verkehrsweg nur noch mit Einschränkungen bewältigt werden kann.

Die Dimensionierung der Knotenpunkte der Westtangente Augsburg / B 17 erfolgte zum Zeitpunkt der Planfeststellung im Jahre 1979 bezogen auf den Prognosehorizont 1990. Dabei wurde von einem Verkehrsaufkommen von 22.000 Kfz/24 h ausgegangen.

Bereits mit den aktuellen Querschnittsbelastungen (Zählung 2006) am Knotenpunkt B 17 / Leitershofer Straße von 58.100 Kfz/24h nördlich und 60.085 Kfz/24 h südlich des Knotens werden die den Knotenpunkten zugrunde gelegten Belastungsgrenzen deutlich überschritten. Mit der Entwicklung der ehemaligen Sheridan-Kaserne und dem höhenfreien Ausbau der B 17 werden sich diese Querschnittsbelastungen bis zum Prognosehorizont 2020 weiter erhöhen. Im Prognosejahr 2020 ist unter Berücksichtigung bundesweiter Trends (z.B. Zunahme von Führerscheinbesitz und Motorisierung, Entwicklung des Güterverkehrs) sowie kleinräumiger Informationen über künftig geplante Bebauungen (aus der Flächennutzungsplanung und der Bebauungsplanung sowie einzelne herausragende Projekte) für den Knotenpunkt B 17 / Leitershofer Straße von folgender Verkehrsbelastung und einem Lkw-Anteil von 20% auszugehen:

- nördlich des Knotens 74.900 Kfz/24 h
- südlich des Knotens 78.100 Kfz/24 h.

Um dem ursprünglich verfolgten Zweck der Westtangente als leistungsfähige Straßenverbindung wieder gerecht werden zu können und die bestehenden sowie prognostizierten Verkehrsmengen zukünftig auch entsprechend bewältigen zu können, sollen die beiden letzten verbliebenen, höhengleichen Knotenpunkte der Westtangente (B 17) mit der Gabelsbergerstraße und der Leitershofer Straße, entsprechend den Vorstellungen der Stadt Augsburg, der Obersten Baubehörde, der Regierung von Schwaben und des Staatlichen Bauamts Augsburg, höhenfrei ausgebaut werden.

Mit den Umbaumaßnahmen am Knoten B 17/Gabelsbergerstraße wurde bereits im Herbst 2006 begonnen. Die Verkehrsfreigabe des neuen hö-

henfreien Knotenpunktes erfolgte im April 2008, so dass an diesem Knotenpunkt nur noch Restarbeiten umzusetzen sind.

Unabhängig von der grundsätzlich verkehrsplanerischen Notwendigkeit des Ausbaus der Knotenpunkte, ist die Höhenfreilegung des Knotenpunktes B 17 / Leitershofer Straße auch zur Erschließung des Areals der ehemaligen Sheridan-Kaserne zwingend erforderlich.

Die grundsätzliche Konzeption für eine höhenfreie Führung der B 17 und die Anbindung der Leitershofer Straße über zwei Kreisverkehrsanlagen hat der Stadtrat bereits mit Beschluss vom 26.07.2000 festgelegt. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der im Vorfeld der Planung untersuchten Varianten, hat der Stadtrat am 27.07.2006 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 270 beschlossen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 270 ersetzt gemäß § 17b Abs. 2 FStrG das ansonsten erforderliche Planfeststellungsverfahren und schafft somit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau des Knotenpunktes B 17 / Leitershofer Straße.

Die mit dem Bebauungsplan Nr. 288 „Sheridan-Kaserne“ bereits überplanten Bau- und Grünflächen im Bereich des ehemaligen Casinos werden in den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 270 mit einbezogen. Durch eine teilweise Zurücknahme der dortigen Bauflächen soll eine wirkungsvolle Grünvernetzung von der Sheridan-Kaserne über die geplante Grünbrücke hinweg nach Süden in die Wertachauen sichergestellt werden. Eine Einbeziehung weiterer Flächen im Umfeld der Straßen in den Bebauungsplan ist nicht erforderlich, da Regelungen für diese Bereiche bereits vorwiegend in vorhandenen rechtsverbindlichen Bebauungsplänen enthalten sind.

D.2. Beschreibung des Planbereiches

D.2.1. Geltungsbereich, Lage und Größe

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ergibt sich aus der Planzeichnung.

Das ca. 11,1 ha große Plangebiet liegt im Westen von Augsburg im Stadtteil Pfersee und grenzt im Westen unmittelbar an die Stadtgrenze zum Markt Stadtbergen an. Die Entfernung zum Augsburger Stadtzentrum beträgt etwa 3,5 km.

Das Plangebiet umfasst den Knotenpunkt B 17/Leitershofer Straße einschließlich der unmittelbar angrenzenden Bereiche, die aufgrund der Ausbaumaßnahme für aktive Schallschutzvorkehrungen und zur Grüngestaltung erforderlich sind, oder die eine bauliche Veränderung erfahren. Darüber hinaus wird das Areal des ehemaligen Casinos in der Sheri-

dan-Kaserne überplant, da dieses für die Sicherung der übergeordneten Grünvernetzung von Bedeutung ist.

D.2.2. Bestehende Strukturen und Nutzungen

Das Plangebiet wird zu großen Teilen bereits von den Verkehrsflächen der B 17 (Oberbürgermeister-Müller-Ring) und der Leitershofer Straße sowie deren Straßenbegleitgrün eingenommen.

Die Westtangente (Bundesstraße 17) ist eine überörtliche Straßenverbindung in Süd-Nord-Richtung für die Stadt Augsburg und trägt zu einer wesentlichen Verkehrsentlastung in weiten Bereichen des westlichen Stadtgebietes bei. Sie leitet den Verkehr nach Norden über die Anschlussstelle Augsburg-West unmittelbar auf die Autobahn A 8 / E 52, welche ihrerseits die überörtliche Ost-West-Verbindung für Augsburg darstellt. In Richtung Süden ist über die B 17 eine Verbindung nach Landsberg und zur Autobahn A 96 München-Lindau gewährleistet.

Die Leitershofer Straße stellt als stark befahrene Hauptverkehrsstraße in östlicher Richtung die Verbindung zum Stadtteilzentrum Pfersee und zur Augsburger Innenstadt, sowie in westlicher Richtung zur Nachbarkommune Stadtbergen sicher.

Die Leitershofer Straße wird jeweils von baulich getrennten, kombinierten Geh- und Radwegen begleitet, die am bestehenden Knotenpunkt mit einer Ampel über die Bundesstraße 17 geführt werden. Entlang der B 17 bestehen südöstlich des Knotenpunktes mit der Leitershofer Straße beiderseits der Straße kombinierte Fuß- und Radwege, die jeweils an das Fuß- und Radwegesystem entlang der Wertach und des Wertachkanals angebunden sind. Eine Fuß- und Radwegeführung in nördliche Richtung ist derzeit nur auf der Westseite der B 17 vorhanden.

Südlich des bestehenden Knotenpunktes B 17 / Leitershofer Straße wird mit der Planung des Kreisverkehrs sowie dem straßenbegleitenden Geh- und Radweg in bestehende Acker- bzw. Grünflächen eingegriffen, auf denen sich eine nicht mehr genutzte militärische Antennenanlage befindet.

Bei der überplanten Teilfläche der ehemaligen Sheridan-Kaserne nördlich des Kreuzungsbereiches handelt es sich um Grünflächen mit einem teilweise erhaltenswerten Altbaumbestand sowie das ehemalige Offizierscasino, das weiterhin als südliche Dominante für das Kasernenareal erhalten bleiben soll.

D.2.3. Topographie und Vegetation

Das Gelände im Planungsgebiet ist weitgehend eben mit einem leichten Gefälle in Richtung Norden. Es liegt auf einem Höhenniveau zwischen 482,5 m bis 485,0 m ü. NN.

Der Vegetationsbestand im Planungsgebiet wird geprägt von den straßenbegleitenden Gehölzpflanzungen. Diese werden gebildet aus reihenartigen Baumpflanzungen (überwiegend Spitzahorn, teilweise Alleecharakter) über Rasenflächen sowie heckenartigen Strukturen und dicht mit Laubgehölzen bewachsenen Wällen westlich und östlich der Kreuzung. Die Bestände weisen überwiegend ein junges bis mittleres Alter auf und haben sich seit ihrer Anlage vor ca. 20 Jahren insgesamt gut entwickelt. Dabei sind abschnittsweise jedoch auch deutliche Vitalitätseinbußen bis hin zum Totalausfall einzelner Gehölze erkennbar.

Südlich der Kreuzung finden sich zudem Ackerflächen sowie Grünland mittleren Artenreichtums mit Gehölzsukzession in den Randbereichen. Die Teilflächen der ehemaligen Sheridan-Kaserne im nördlichen Planungsgebiet weisen neben dem Gebäudebestand des ehemaligen Casino mit begleitenden Freiflächen (u.a. Parkplätze, Tennisplatz) artenreiche extensiv genutzte Grünlandflächen sowie einen Altbaumbestand aus überwiegend heimischen Laubbäumen auf.

D.2.4. Geologie und Hydrologie

Das Plangebiet ist Bestandteil des Wertachtales. Der geologische Untergrund wird gebildet aus sandigen Kiesen über tertiären Ablagerungen der oberen Süßwassermolasse. Im ungestörten Zustand werden diese von einer gering mächtigen Auenlehmschicht überdeckt.

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer.

Der höchste Grundwasserstand liegt im Plangebiet nach aktuellen Erkenntnissen des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg zwischen 481 und 482 m ü. NN und damit ca. 1,5 m bis 3,0 m unter der Geländeoberkante von ca. 482,5 m ü. NN bis 484,0 m ü. NN.

Der mittlere Grundwasserstand liegt ca. 1 m unter dem Höchststand.

Die Grundwasserfließrichtung ist Nordosten. Die nächstgelegene Vorflut im Grundwasserabstrom ist die Wertach, die ca. 1,0 km östlich des Plangebietes nach Norden verläuft.

D.2.5. Klima

Das Plangebiet liegt stadtklimatisch am Übergang zwischen klimarelevanten, gut durchlüfteten Freiflächen im Westen von Augsburg sowie den östlich angrenzenden dicht bebauten Siedlungsbereichen. Das Plangebiet liegt am südlichen Ende eines breiten, süd-nord-orientierten Grünzuges, der zur Sicherung der Durchlüftung des Gebietes der ehemaligen Sheridan-Kaserne geplant ist.

D.3. Planungsrechtliche Ausgangssituation

D.3.1. Darstellung im Flächennutzungsplan und Landschaftsplan

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Augsburg vom Januar 1995 ist der Knotenpunkt der B 17 / Leitershofer Straße bereits als „überörtliche bzw. örtliche Hauptverkehrsstraße“ mit straßenbegleitenden „Grünflächen“ dargestellt. Von Südwesten nach Nordosten verläuft eine Richtfunkstrecke über den Knotenpunkt. Der überplante Teilbereich der Sheridan-Kaserne ist in der seit 27.01.2006 rechtswirksamen Flächennutzungsplanänderung bereits als „Gewerbefläche“ mit umgebenden „Grünflächen“ dargestellt.

Im Teilplan Landschaftsplan ist der Knotenpunkt analog zum Flächennutzungsplan ebenfalls bereits als „Hauptverkehrsstraße“ mit straßenbegleitenden „allgemeinen Grünflächen“ und „zu sichernden und zu entwickelnden Gehölzstrukturen“ dargestellt. Der Teilbereich der Sheridan-Kaserne ist als „Gewerblicher Bereich“ mit „allgemeinen Grünflächen“ und „zu sichernden und zu entwickelnden Gehölzstrukturen“ dargestellt.

Nachdem der Flächennutzungsplan mit Teilplan Landschaftsplan bereits die Verkehrsflächen darstellt und zudem hinsichtlich deren Lage keine verbindliche Parzellenschärfe aufweist, kann der für den Umbau erforderliche Bebauungsplan aus der vorbereitenden Bauleitplanung entwickelt werden. Auch die geplante, gewerbliche Entwicklung auf der überplanten Teilfläche der Sheridan-Kaserne kann aus dem Flächennutzungsplan mit Teilplan Landschaftsplan abgeleitet werden.

D.3.2. Überplante Bebauungspläne (s. Beiplan F.2)

Das Plangebiet liegt mit seinem nördlichen Teilbereich innerhalb des seit dem 26.01.2007 rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 288 „Sheridan-Kaserne“, der das Areal der ehemaligen Sheridan-Kaserne zwischen Bürgermeister-Bohl-Straße, B 17 und Stadtberger Straße umfasst. Mit der Festsetzung von gewerblichen Bauflächen, Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen, den erforderlichen Infrastruktureinrichtungen (Schule, Kindergarten) und zugehörigen Erschließungsstraßen sowie eines durchgehenden Grünzuges in Nord-Süd-Richtung stellt der Bebauungsplan Nr. 288 eine zivile Nachnutzung des ehemals militärisch genutzten Areals der Sheridan-Kaserne sicher.

Der östliche Teil des Plangebietes liegt teilweise innerhalb des seit dem 28.08.1981 rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 214 A „Uhwaldwiesen“, der das Areal zwischen Leitershofer Straße, Oberbürgermeister-Müller-Ring, Uhwaldstraße und August-Vetter-Straße umfasst. Mit der Festsetzung von Wohnbauflächen und den zugehörigen Erschließungsstraßen liegt die Zielsetzung dieses Bebauungsplanes in der Entwicklung eines zwischenzeitlich großteils realisierten Wohngebiets.

Im südlichen Teilbereich greift das Plangebiet teilweise in den seit dem 27.11.1987 rechtsverbindlichen Bauungsplan Nr. 248 „Am Wasenmeisterweg“ – Teilbereich West – ein, der einen Bereich südlich des Oberbürgermeister-Müller-Rings und westlich des Wasenmeisterwegs umfasst. Der Bauungsplan Nr. 248 schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung einer Sportanlage (Tennisplätze, Haupt- und Nebenspielfeld, Hartplatz, Vereinsheim) und eines Hundedressurplatzes. Ferner werden bestehende private Gartengrundstücke als Grünflächen planungsrechtlich gesichert.

Mit der Aufstellung des Bauungsplanes Nr. 270 werden die für den Ausbau des Knotenpunktes sowie die Sicherung einer übergeordneten Grünvernetzung erforderlichen Teilbereiche der rechtsverbindlichen Bauungspläne Nr. 214 A, Nr. 248 und Nr. 288 geändert und insoweit aufgehoben. Die restlichen Festsetzungen dieser Bauungspläne bleiben unberührt und weiterhin funktionsfähig.

D.3.3. Umliegende Strukturen und Nutzungen

Die an das Plangebiet angrenzende Nachbarschaft ist geprägt durch unterschiedliche Strukturen und Nutzungen.

Östlich der Leitershofer Straße erstreckt sich das Wohngebiet Uhlandwiesen bis zu den Wertachauen, das neben einigen zentralen Geschosswohnungsbauten mit Läden, Dienstleistungseinrichtungen, etc., insbesondere durch ein- bzw. zweigeschossige Einfamilien-, Doppel- und Reihenhausbebauung charakterisiert wird. Zwischen diesem Wohngebiet und dem Lärmschutzwall entlang der Bundesstraße 17 besteht eine Kleingartenanlage.

Im Süden des Plangebietes befindet sich das ehemals militärisch genutzte Areal des Vehicle-Parks. Diese großflächig versiegelte Fläche diente als Abstellplatz für Fahrzeuge und liegt seit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte weitestgehend brach.

Auf Stadtberger Flur beginnt westlich des Vehicle-Parks und südlich der Leitershofer Straße die dichte Einfamilien-, Doppel- und Reihenhausbebauung des Ortsteils Leitershofen.

Auf der anderen Seite der Leitershofer Straße liegt hinter den Lärmschutzanlagen westlich der B 17 das Wohngebiet Fryar-Circle, ebenfalls auf Stadtberger Flur, das mit Ausnahme zweier Geschosswohnungsbauten zweigeschossige Einzel- und Doppelhausbebauung amerikanischer Prägung aufweist.

Im Norden grenzt das Areal der ehemaligen Sheridan Kaserne an das Plangebiet. Hier ist die Realisierung der im Bauungsplan Nr. 288 planungsrechtlich gesicherten, zivilen Nachnutzung in Form von Wohn- und gewerblicher Nutzung bereits in vollem Gange (siehe auch D.3.2).

Zwischen der Sheridan-Kaserne und der Leitershofer Straße befindet sich ein Wohngebiet, das freistehende Einzelhäuser und Bungalows in Kettenbauweise aufweist.

D.3.4. Eigentumsverhältnisse

Die Stadt Augsburg ist Eigentümer der bestehenden Verkehrsflächen und eines Großteils der zur Umgestaltung des Knotens B 17/Leitershofer Straße benötigten Flächen südlich der B 17.

Die Grundstücke im Bereich der ehemaligen Sheridan Kaserne, die für die geplante nördliche Anbindung der Leitershofer Straße bzw. die für die Ausgestaltung der übergeordneten Grünverbindung in Anspruch genommen werden müssen, befinden sich im Eigentum der Augsburger Gesellschaft für Stadtentwicklung und Immobilienbetreuung GmbH (AGS), die als Treuhänderin der Stadt Augsburg die Entwicklung der Konversionsfläche betreibt.

Im Bereich des Kreisverkehrs sowie des straßenbegleitenden Geh- und Radweges südlich der B 17 werden Teilflächen landwirtschaftlich genutzter Privatgrundstücke von der Planung berührt. Hierzu stehen die Verhandlungen mit den Eigentümern zu einem Erwerb der erforderlichen Teilflächen durch die Stadt Augsburg kurz vor dem Abschluss.

D.4. Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 270 „Knotenpunkt B 17 / Leitershofer Straße“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den höhenfreien Ausbau dieser Kreuzung in Verbindung mit der Sicherung einer übergeordneten Grünverbindung von der Sheridan-Kaserne im Norden bis zu den Wertachauen im Süden geschaffen werden.

D.4.1. Verkehrsbelastung und Prognosen (siehe auch D.4.5.)

Die Dimensionierung der baulichen Anlagen, einschließlich der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen, der Westtangente Augsburg/B17 erfolgte zum Zeitpunkt der Planfeststellung im Jahr 1979 bezogen auf den Prognosehorizont 1990. Dabei wurde von einem Verkehrsaufkommen von 22.000 Kfz/24h bzw. von 25.000 Kfz/24 h im Baulastbereich des Bundes nordwestlich des Knotenpunktes ausgegangen. Die in der Planfeststellung getroffene Verkehrsprognose wurde von der Regierung von Schwaben anerkannt. Neuere Verkehrszählungsergebnisse haben ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen aufgezeigt.

Verkehrszählungsergebnisse vom Mai 1999 ergaben bereits ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen. Um den Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung zu eliminieren und die tatsächliche Verkehrsentwicklung auf der B 17 aufzuzeigen, wurde das Verkehrszählungsergebnis vom Mai 1999 auf den Prognosehorizont der Planfeststellung 1990 zurückgerechnet werden. Dabei ergeben sich 42.979 Kfz/24h östlich der Leitershofer Straße bzw. 46.119 Kfz/24h westlich der Leitershofer Straße, die von den ursprünglich prognostizierten 22.000 /25.000 Kfz/24h deutlich abweichen.

Von Seiten der Stadt Augsburg wurde zuletzt Ende des Jahres 2006 eine Verkehrszählung auf der B17 in Höhe der bestehenden Kreuzung mit der Leitershofer Straße vorgenommen. Dabei wurde über einen ganzen Tag betrachtet eine Belastung von 58.100 Kfz/24h nördlich und 60.085 Kfz/24 h südlich des Knotens mit einem durchschnittlichen LKW-Anteil von 12% - 13% ermittelt.

Diese Ergebnisse zeigen, dass die zum Zeitpunkt der Planfeststellung im Jahre 1979 für die Dimensionierung der Knotenpunkte der Westtangente Augsburg / B 17 bezogen auf den Prognosehorizont 1990 zugrunde gelegten Belastungsgrenzen (Verkehrsaufkommen ca. 22.000 Kfz/24h) bereits 1999 bestätigt durch die aktuellen Verkehrszahlen deutlich überschritten sind.

Aufgrund bundesweiter Trends (z.B. Zunahme von Führerscheinbesitz und Motorisierung, Entwicklung des Güterverkehrs) sowie bereits in Realisierung befindlicher bzw. geplanter Bebauungen und Entwicklungen (aus der Flächennutzungsplanung und der Bebauungsplanung sowie einzelne herausragende Projekte) sowie künftiger Verlagerungseffekte von Verkehren wird sich der Verkehr auf der B 17 weiter erhöhen.

Zur Ermittlung der Prognosebelastung 2020 (mit höhenfreiem Umbau) wurde durch die Dorsch Gruppe DC Verkehr eine Verkehrsprognose (vom Dezember 2006) auf Grundlage eines sogenannten Verkehrsmodells ausgearbeitet. Dieses Modell basiert auf dem Straßennetz der Stadt Augsburg, das bereits alle im Gesamtverkehrsplan aufgeführten Maßnahmen enthält.

Dabei sind die Entwicklungsflächen innerhalb des Stadtgebietes (Kaserneflächen, Areal südlich der Friedrich-Ebert-Straße, etc.) bereits mit hoher Genauigkeit mit dem jeweils zugehörigen Verkehrsaufkommen abgebildet. Auch sind einzelne singuläre Verkehrserzeuger (IKEA, weitere Gewerbegebiete, etc.) über die Annahme von durchschnittlichen Nutzungen auf den jeweiligen Flächen abgedeckt. Im Zusammenhang mit der Verkehrszunahme wurde auch die in Verbindung mit der B 2 bzw. den Bundesautobahnen A 8 und A 96 überregionale Funktion der B 17 für den Lkw-Verkehr berücksichtigt. Um auf der sicheren Seite zu liegen, wurde für den Lkw-Anteil dabei von einem Wert von 20% ausgegangen, was ei-

ner Verdopplung der heutigen Lkw-Zahlen bis zum Prognosehorizont 2020 gleichkommt.

Auf Grundlage der vorgenannten Randbedingungen, die den „worst case“ für die künftige Entwicklung darstellen, ist für das Jahr 2020 für die B 17 von ca. 74.900 Kfz/24 h nördlich und ca. 78.100 Kfz/24 h südlich des Knotenpunktes mit der Leitershofer Straße auszugehen. Um die Leistungsfähigkeit der B 17 als Westtangente der Stadt Augsburg auch künftig sicherstellen zu können, ist ein höhenfreier Ausbau des Knotenpunktes mit der Leitershofer Straße erforderlich.

D.4.2. Umbau des Verkehrsknotenpunktes

D.4.2.1. Kraftfahrzeugverkehr

Für den höhenfreien Ausbau des Knotenpunktes B 17/Leitershofer Straße hat das Tiefbauamt im Vorfeld der Objektplanung bereits mehrere Varianten erarbeiten lassen und hinsichtlich einer Vielzahl von Kriterien (Flächenverbrauch, Lärmbelastung, etc.) untersucht und einander gegenübergestellt.

Aus verkehrs- und immissionsschutztechnischen Gründen wurde vom Bauausschuss am 08.12.2005 eine Lösung für den Vorentwurf festgelegt, die eine Überführung der Leitershofer Straße über die Westtangente vorsieht. Dabei sollte die Westtangente maximal bis 50 cm über den höchsten Grundwasserstand um ca. 2,5 m abgesenkt und die Leitershofer Straße um ca. 3,5 m angehoben werden.

Zwei Kreisverkehre beiderseits der B 17 verknüpfen die beiden Straßenzüge miteinander. Sie dienen als Startpunkte für die Überführung und gewährleisten aus jeder Fahrtrichtung auf der B 17 Abbiegebeziehungen zur Leitershofer Straße Richtung Nordosten (Pfersee-Süd) und Südwesten (Leitershofen). Die versetzte Anordnung der Kreisverkehre ermöglicht eine direkte Anbindung der auf dem Areal der Sheridan-Kaserne geplanten Gewerbeflächen.

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens wurde jedoch von der Öffentlichkeit die Forderung nach einer stärkeren Tieflage der B 17 vorgebracht. Zudem hatten auch das Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen sowie die Untere Naturschutzbehörde Bedenken gegen die beschlossene Knotenpunktlösung, da sich mit dieser die bereits heute vorhandene Barrierewirkung der Bundesstraße für eine durchgängige Grünvernetzung des „Westparks“ von den Konversionsflächen der Reese-Kaserne über die Sheridan-Kaserne nach Süden bis in die Wertachauen noch weiter verstärken würde. Als oberstes Gebot wird aus naturschutzfachlicher Sicht eine Minimierung der Trennfunktion der Straße gesehen. Diesem Ziel werde die dem Vorentwurf zugrunde liegende Knotenpunktlösung nicht gerecht.

Aufgrund der vorgebrachten Bedenken und Forderungen hat das Tiefbauamt neben der Vorentwurfsplanung nochmals 4 weitere Lösungen untersucht, zumal von Seiten des Zuschussgebers auch die Möglichkeit einer finanziellen Unterstützung für eine partielle Tieferlegung signalisiert wurde. Die Variante A (Holländerlösung, Tieflage B 17 ca. 3,0 m), Variante C (Grundwasserwanne ca. 200 m, Tieflage B 17 ca. 4,5 m), Variante D (Grundwasserwanne ca. 200 m, Tieflage B 17 ca. 4,5 m, Grünbrücke) und Variante E (Tieflage Leitershofer Straße ca. 6,0 m, B 17 +/- 0) wurden hinsichtlich ihrer lärmtechnischen, naturschutzfachlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen näher untersucht und bewertet.

In Abstimmung mit der Stadt Stadtbergen, der Regierung von Schwaben und der Obersten Baubehörde wurde die Variante D als Grundlage für die weitere Objektplanung festgelegt, da diese den o. g. Anforderungen am besten gerecht wird.

Am 26.07.2007 hat der Stadtrat den auf Grundlage der gewählten Variante fortgeschriebenen Entwurf der Objektplanung beschlossen. Bei der planerischen Konkretisierung des Knotenpunkts wurden folgende Zielvorstellungen bzw. Planungsgrundsätze berücksichtigt:

- Verringerung der Verkehrsemissionen durch Gleichmäßigkeit der Verkehrsabläufe bzw. gute Gestaltung des Straßenraumes
- Minimierung des Eingriffs in den Naturhaushalt
- weitestmögliche Verminderung der Flächeninanspruchnahme
- behutsame Einbindung des Knotens in das Umfeld
- durchgängige Grünvernetzung des geplanten „Westparks“.

Der in Abstimmung mit der Regierung von Schwaben und der Obersten Baubehörde nochmals geringfügig optimierte und modifizierte Entwurf der Objektplanung dient als Grundlage für den Bebauungsplan.

Durch die Tieferlegung der B 17 um ca. 4 m kann bei der aktuellen Objektplanung eine Optimierung der lärmtechnischen Auswirkungen des Knotenpunktes ermöglicht werden. Darüber hinaus bleibt durch die geringe Höhenentwicklung des Brückenbauwerkes der Leitershofer Straße (ca. +1,8 m über Gelände) die Sicht in die freie Landschaft nahezu unverbaut. Mit der parallel zur Straßenbrücke konzipierten ca. 25 m breiten Grünbrücke über die B 17 kann eine wichtige Verbindung für die Tier- und Pflanzenwelt geschaffen werden, die auch dazu beiträgt, dass das Brückenbauwerk nicht mehr als technisches Bauwerk, sondern als Teil des Landschaftsraums wahrgenommen wird. Mit der aktuellen Lösung, insbesondere der geplanten Grünbrücke, wird ein wichtiges Bindeglied zwischen den innerstädtischen Grünflächen und der freien Landschaft der Wertachauen geschaffen, über die eine wirksame durchgängige Grünvernetzung des geplanten „Westparks“ langfristig gesichert werden kann.

Mit der gewählten Lösung kann zudem die Leitershofer Straße nördlich der B17 entlastet werden, ohne dass der Stadtteil Pfersee-Süd von der Westtangente abgehängt wird.

Der höhenfreie Ausbau des Knotenpunktes B 17 / Leitershofer Straße trägt in Verbindung mit der mittlerweile nahezu abgeschlossenen Höhenfreilegung des Knotens an der Gabelsbergerstraße dazu bei, dass die Bundesstraße B 17 auch im Hinblick auf die Planungen im Westen und Süden des Stadtgebiets (z.B. Konversionsflächen, FCA-Arena) ihrer Funktion als Entlastungsstraße wieder gerecht wird und die derzeitigen Verkehrsengpässe zukünftig der Vergangenheit angehören.

D.4.2.2. Fußgänger- und Radfahrerverkehr

Die bestehenden Geh- und Radfahrerverbindungen entlang der Westtangente und der Leitershofer Straße werden ebenfalls umgestaltet und an die neue Situation angepasst.

Im Kreuzungsbereich ist die Radwegführung entlang der Leitershofer Straße auf der Ostseite der Straße vorgesehen. Dadurch entstehen keine Konflikte mit den Anschlussrampen der B 17, da die Kreisverkehre bei dieser Lösung nur tangiert werden. Die Fuß- und Radwegeverbindung über die B 17 wird im Randbereich der Grünbrücke geführt und von den ökologisch wirksamen Grünflächen durch eine Hecke und einen Zaun abgetrennt. Auf Höhe der Umlandstraße ist in der Leitershofer Straße eine bepflanzte Querungshilfe vorgesehen, über die eine Verbindung zum Hauptwegenetz der Sheridan-Kaserne geschaffen wird.

Die Radwege entlang der B 17 werden jeweils um die beiden Kreisverkehre herumgeführt. Dort erfolgt auch die Anbindung an den Geh- und Radweg der Leitershofer Straße und die geplanten Wegebeziehungen entlang der Pröllstraße in das Areal der Sheridan-Kaserne.

Mit der gewählten Lösung werden die Kreuzungs- bzw. Konfliktpunkte von Geh- und Radweg mit der Leitershofer Straße minimiert, wodurch mögliche Unfallgefahren verringert werden. Die bisherigen Kreuzungspunkte des Rad- und Gehwegnetzes mit der B 17 entfallen komplett. Es entstehen umfangreiche Wegeverknüpfungen in alle Richtungen.

D.4.3. Bauflächen im Bereich des ehemaligen Casinos

Die Teilflächen des städtischen Grundstücks Flur Nr. 194/4 im Bereich des ehemaligen Casinos der Sheridan-Kaserne werden in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 270 aufgenommen, da die im Bebauungsplan Nr. 288 „Sheridan-Kaserne“ für dieses Areal bereits planungsrechtlich gesicherten, gewerblichen Bauflächen zur Sicherung der geplanten übergeordneten Grünverbindung des „Westparks“ teilweise zurückgenommen werden sollen. Bei den verbleibenden Bauflächen im

Umfeld des Casinos werden die planerischen Ziele des Bebauungsplanes Nr. 288 weiterhin beibehalten.

D.4.3.1. Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und Abstandsflächen

Das unter Denkmalschutz stehende ehemalige Casino soll erhalten und durch zusätzliche Bauflächen ergänzt werden. Für das Casino und die Erweiterungsflächen ist eine mit dem Gebäudebestand und den angrenzenden Grünflächen verträgliche Nutzung als Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, öffentlicher Betrieb, Gastronomie, Beherbergungsbetrieb oder als Sporteinrichtung vorgesehen. Ausnahmsweise ist eine Nutzung für kirchliche, kulturelle, soziale oder gesundheitliche Zwecke und als Betriebsleiterwohnung zugelassen.

Alle oben nicht genannten Gewerbebetriebe (z.B. Lagerhäuser, Lagerplätze, Tankstellen) und Vergnügungsstätten sind mit der städtebaulichen Zielsetzung für diesen prägenden Standort nicht vereinbar und werden daher ausgeschlossen.

Um die Durchlüftungsfunktion nicht nachhaltig zu beeinträchtigen und die Grünvernetzung der zentralen Grünzone zu stärken, wurden die Bauflächen im Vergleich zum Bebauungsplan Nr. 288 deutlich reduziert. Eine weiterhin wirtschaftliche Nutzung der verkleinerten Flächen wird dadurch gewährleistet, dass das im Bebauungsplan Nr. 288 festgesetzte Maß der Nutzung (GRZ 0,4 / GFZ 0,6) auf eine GRZ von 0,6 und GFZ von 0,8 erhöht wird. In dem für die Luftleitbahn bedeutenden Bereich wird die maximale Gebäudehöhe in der westlichen Hälfte des Baufelds auf maximal 5 m begrenzt.

Aufgrund der von Grünflächen umgebenen Lage des Gewerbegebiets und der vergleichsweise eng festgesetzten Baugrenzen werden im Gegensatz zum Bebauungsplan Nr. 288 keine Bauweise oder spezielle Regelungen zu den Abstandsflächen festgesetzt.

D.4.3.2. Begründung weiterer Festsetzungen

Durch die Gestaltungsfestsetzungen zu Fassaden, Dachformen und -eindeckungen, die Festsetzungen zu Werbeanlagen, zu Abfall- und Wertstoffbehälter sowie Aufschüttungen und Abgrabungen, etc., soll die beabsichtigte, ortsspezifische und damit identitätsstiftende Gestalt der zivilen Nachfolgenutzung der Sheridan-Kaserne gesichert werden.

Orts- und Straßenbild beeinträchtigende Einrichtungen (Masten, Werbeanlagen, etc.) sollen ausgeschlossen werden, um eine hohe Qualität des Stadtbildes gewährleisten zu können.

D.4.4. Grünordnung

Für die grünordnerische Neugestaltung des Landschaftsbildes im Plangebiet sind neben technischen Erfordernissen (z. B. die Anlage von Si-

ckerflächen für die Niederschlagswasserbehandlung oder die Errichtung von Lärmschutzanlagen) vor allem die nachstehenden Vorgaben zu beachten:

- Das Plangebiet bildet den südlichen Abschluss bzw. den Eingangsbereich einer im Bereich der ehemaligen Sheridan-Kaserne geplanten Parkanlage.
- Das Plangebiet liegt am Übergangsbereich von der freien Landschaft zu bebauten Bereichen und ist Teil einer geplanten ca. 4 km langen Grünachse von den Wertachauen im Süden über das Plangebiet, die ehemalige Sheridan-Kaserne, den Westfriedhof, den Bereich Supply-Center bis zur ehemaligen Reese-Kaserne. Dieser Grünachse kommt neben den Funktionen Stadtgestalt, Freiraumversorgung oder Stadtklima auch eine wesentliche Bedeutung als Verbundstruktur für den faunistischen Artenschutz zu.

Mit dieser Grünachse strebt die Stadt Augsburg eine Ergänzung bzw. Vernetzung der bestehenden überregional bedeutsamen Verbundachsen entlang Wertach und Lech mit den benachbarten Siedlungsbereichen an. Sie verfolgt damit einerseits übergeordnete und z.B. auch im Regionalplan bzw. dem Teilraumgutachten des Regionalplanes 9 für dieses Gebiet genannte Ziele, andererseits soll konkret die Grünversorgung der bisher mit größeren Freiflächen unzureichend ausgestatteten Stadtteile im Augsburger Westen verbessert werden.

Mit und innerhalb dieser Grünachse wird neben dem Aspekt Freiraumversorgung gleichzeitig dem Ziel einer Verbesserung der Funktionen Stadtgestalt, Stadtklima und insbesondere auch (faunistischer) Biotopverbund Rechnung getragen. Die Stadt Augsburg nutzt hiermit die sich mit dem Freiwerden der ehemaligen Kasernenflächen ergebende Chance für eine nachhaltige Verbesserung der städtebaulichen und grünordnerischen Situation. Gleichzeitig sollen die südlich der B 17 angrenzenden Bereiche der freien Landschaft in Abstimmung mit der Nachbarstadt Stadtbergen im Sinne dieses übergeordneten Grünverbundes von einer baulichen Entwicklung freigehalten und entsprechend den verfolgten grünordnerischen Zielsetzungen entwickelt werden.

In diesem Verbundkonzept stellt die B 17 in ihrem derzeitigen Bestand eine massive Barriere dar, die neben der Funktion Naherholung vor allem (faunistische) Austauschbeziehungen erheblich beeinträchtigt. Ein zentrales Anliegen des Naturschutzes sowie der Grünordnung im Zuge des geplanten Knotenumbaus ist daher eine Verringerung dieser Barrierewirkung, da andernfalls die mit oben genanntem Verbundkonzept angestrebten Verbesserungen nur stark eingeschränkt wirksam werden können. Dies führte in Verbindung mit der zusätzlichen Funktion des Plangebietes als Teil einer Durchlüftungsbahn zur Forderung nach einer Tieflage der B 17 sowie der Errichtung einer Grünbrücke. Dadurch werden einerseits neue Barrierewirkungen durch die geplanten Überführungsbauwerke in der süd-nord-ausgerichteten Durchlüftungsbahn vermieden, ande-

rerseits wird die Neuschaffung attraktiver und funktionsfähiger Verbindungen für den F+R-Verkehr und den Biotopverbund ermöglicht. Auch für die Neugestaltung bzw. Wiederherstellung des Landschaftsbildes an dieser städtebaulich bedeutsamen Nahtstelle zwischen freier Landschaft und Siedlungsbereich stellt diese Lösung mit Tieflage und Grünbrücke eine sehr günstige Ausgangsposition dar.

Ausgehend von dieser übergeordneten Konzeption und zur Umsetzung der genannten Ziele wird die B 17 im Rahmen der Umbaumaßnahmen teilweise in Tieflage geführt und zur Verbesserung der Durchgängigkeit des Plangebietes als zentrales Element eine ca. 25 m breite Grünbrücke über die B 17 erstellt. Zudem werden Flächen westlich, östlich und südlich des ehemaligen Casinos, die bisher gemäß Bebauungsplan Nr. 288 „Sheridan-Kaserne“ für eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen waren, in einem Umfang von insgesamt ca. 0,76 ha als Grünflächen festgesetzt und dem geplanten Park zugeschlagen, der auch für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft vorgesehen ist. Hierdurch wird dessen Durchgängigkeit ebenfalls wesentlich verbessert.

Leitarten für die Gestaltung der Grünbrücke sind neben Kleinsäugetern wie Igel und Feldhase insbesondere Fledermäuse, für die von einer großräumigen Verbundsituation von den Wertachauen über die B 17 hinweg in Richtung Norden bis zur Reese-Kaserne auszugehen ist. Da es sich bei den in diesen Gebieten bekannten Fledermausvorkommen teilweise um stark gefährdete Arten handelt (Rote Liste Bayern 2) sind besondere Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensraumsituation dieser Arten gerechtfertigt (entsprechend Art. III Absätze 4 und 6 des „Abkommens zur Erhaltung der Fledermäuse in Europa“ vom 4. Dez. 1991 (BGBl. II 1993, S. 1106)). Darüber hinaus stellt die Grünbrücke auch für weitere Artengruppen (z. B. Insekten) eine Verringerung der bisherigen Barrierewirkung der B 17 dar, die jedoch bei der Planung nicht gesondert berücksichtigt wurden.

Um unter Berücksichtigung der verkehrlichen und sonstigen genannten fachlichen Anforderungen die gestalterische Einbindung des Plangebietes in den im Norden angrenzenden geplanten Park zu gewährleisten, wurde von den Landschaftsarchitekten Lohaus und Carl, Hannover, als Grundlage für die grünordnerischen Maßnahmen ein auf ihren Siegerentwurf des Wettbewerbes „Freiraumplanung Reese-/Sheridan-Kaserne Augsburg“ abgestimmter Freianlagenplan entworfen. Die gestalterischen Grundzüge dieses Planes sind als Baum- und Strauchpflanzungen sowie als Hinweise zur Gestaltung der Grünbrücke bzw. Führung von „Anlagenwegen“ in der Planzeichnung dargestellt. Gestalterisches Grundprinzip ist hierbei die Entwicklung einer lichten, hainartigen Struktur mit begleitenden Wiesenflächen. Die beiden Kreisverkehre werden durch attraktive Stauden- / Gräserflächen in den Innenkreisen, wie sie auch in der weiteren Parkanlage zur Verwendung kommen, gestalterisch betont.

Den Gehölzpflanzungen im Vorfeld zur Grünbrücke sowie auf der Brücke selbst kommt die Funktion einer „Leitstruktur“ zu, da z. B. Fledermäuse häufig entlang linearer (Gehölz-) Strukturen zwischen verschiedenen Quartieren oder Jagdhabitaten wechseln. Die Strauchpflanzung auf der Brücke dient zugleich der Abgrenzung zum begleitenden Fuß- und Radweg sowie als Blend- und Sichtschutz zur B 17. Um eventuelle Störungen durch Fußgänger oder Radfahrer weiter zu minimieren, wird innerhalb der trennenden Hecke zusätzlich ein 1,2 m hoher Maschendrahtzaun geführt. Hierbei ist jedoch im Bereich der „Zuläufe“ zur Grünbrücke auf eine ausreichende Durchgängigkeit für Kleintiere zu achten. Die nicht bepflanzten Bereiche der Grünbrücke werden als Magerrasen gestaltet.

Im Bereich der Leitershofer Straße ist das Gefährdungspotential aufgrund der geringeren Zahl an Fahrspuren und der deutlich reduzierten Geschwindigkeiten (Kurvenbereich, Nahbereich zum Kreisverkehr) wesentlich niedriger als an der B 17. Daher wurde an dieser Stelle aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auf den Bau einer weiteren Grünbrücke verzichtet. Um für die Leitart Fledermäuse dennoch eine Optimierung der nord-süd-gerichteten Verbundsituation zu erreichen, wird an der Leitershofer Straße eine Überflughilfe in Form einer „natürlichen Grünbrücke“ vorgesehen. Durch eine Kombination aus Geländemodellierung und Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern sollen Fledermäuse dazu verleitet werden, beim Queren der Straße nicht auf das Straßenniveau abzusinken, sondern auf Höhe der Baumkronen und damit weitgehend gefahrungsfrei den Straßenraum zu überfliegen. Weitere an die Leitershofer Straße heranführende lineare Gehölzstrukturen abseits der Überflughilfe werden vermieden, um eine möglichst eindeutige Lenkung der Fledermäuse zu erreichen. Im Bereich des begrüneten Fußgängerüberweges an der Leitershofer Straße sollen daher für die festgesetzten Baumpflanzungen im Mittelstreifen nur schmalkronige Arten verwendet werden.

Im Bereich der Lärmschutzanlagen im Bereich Fryar-Circle, Sheridan-Kaserne und Uhlandwiese ist eine grünordnerische Gestaltung in Abstimmung auf die technischen Lärmschutzanlagen vorgesehen.

D.4.5. Lärmschutz

D.4.5.1. Lastfall wesentliche Änderung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 270 wurde durch die Arnold Consult AG auf Grundlage der aktuellen Objektplanung eine schalltechnische Untersuchung (Nr. 1.06.524/1 vom 06.08.2007, ergänzt am 05.11.2007) erstellt. Dabei wurde untersucht, welche Veränderungen sich hinsichtlich der Verkehrslärmsituation ausgehend von der derzeitigen Situation am Knoten B 17 / Leitershofer Straße ohne höhenfreien Ausbau (Prognose-Nullfall 2020) und nach einem höhenfreien Ausbau des Knotens (Prognose-Planfall 2020) ergeben.

Auf dieser Grundlage wurde geprüft, ob durch den höhenfreien Ausbau des Knotens B 17 / Leitershofer Straße die Kriterien einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt werden und ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Die 16. BImSchV gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen. Eine Änderung von Straßen ist dann wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird, oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB oder auf 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird, oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der vorhandene Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts weiter erhöht wird (gilt nicht für Gewerbegebiete).

Ergebnisse für die Bundesstraße 17

Bei der Gegenüberstellung der Ergebnisse der Schallausbreitungsrechnungen der beiden für die B 17 untersuchten Fälle (Prognose-Nullfall 2020, Prognose-Planfall 2020) ergibt sich an den maßgebenden untersuchten schutzbedürftigen Gebäudekörpern (Wohngebiet Fryar Circle, Umlandwiesen, etc.) im unmittelbaren Umfeld dieses Verkehrsweges, unter Berücksichtigung der geplanten teilweisen Tieferlegung der B 17 und des innerhalb des Umbaubereichs geplanten, lärmindernden Fahrbahnbelags, eine Verringerung der Schallbeurteilungspegel von bis zu 2 dB(A) tagsüber bzw. 4 dB(A) nachts.

Nachdem sich an den untersuchten schutzbedürftigen Gebäudekörpern nach Durchführung des Knotenumbaus grundsätzlich eine Verringerung der Beurteilungspegel einstellt, werden im Zuge des Knotenumbaus auch keine vorhandenen Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weiter erhöht.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung der Arnold Consult AG zeigen, dass durch den höhenfreien Ausbau des Knotenpunktes an keinem der untersuchten Immissionsorte die Kriterien einer wesentlichen Änderung des Verkehrsweges gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV für die B 17 erfüllt werden. Aufgrund der Höhenfreilegung des Knotens B 17 / Leitershofer Straße ist demzufolge kein Schutzanspruch nach der 16. BImSchV für die maßgebenden, benachbarten Gebäude entlang der B17 ableitbar.

Ergebnisse für die Leitershofer Straße

Hinsichtlich der Leitershofer Straße können unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnungen der beiden untersuchten Fälle (Prognose-Nullfall 2020, Prognose-Planfall 2020) für den geplanten Ausbau des Knotens folgende Aussagen getroffen werden:

- es erfolgt keine Erweiterung der Leitershofer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr,
- an keinem der untersuchten Immissionsorte wird der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch einen erheblichen, baulichen Eingriff erstmals auf mindestens 70 dB (A) am Tag bzw. 60 dB (A) in der Nacht erhöht,
- an keinem der untersuchten Immissionsorte wird der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) erhöht,
- an keinem der untersuchten Immissionsorte wird der Beurteilungspegel des Verkehrslärms von mindestens 70 dB (A) am Tag oder 60 dB (A) in der Nacht weiter erhöht.

Die Kriterien einer wesentlichen Änderung des Verkehrsweges gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV werden demzufolge auch für die Leitershofer Straße nicht erfüllt. Ein Schutzanspruch für die benachbarten, maßgebenden Immissionsorte ist somit gemäß der 16. BImSchV auch für die Baumaßnahmen an der Leitershofer Straße nicht ableitbar.

Aus der Gegenüberstellung der Ergebnisse der untersuchten Fälle wird deutlich, dass sich für die maßgebenden Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zur Leitershofer Straße weder im Stadtgebiet Stadtbergen noch im Stadtteil Pfersee im Zuge der Höhenfreilegung der B 17 eine nachhaltige Veränderung der Lärmimmissionen einstellt. An diesen Gebäuden bleiben die von den Verkehrsgereuschen hervorgerufenen Immissionen bei beiden Fällen nahezu konstant, da die Lärmbelastung für die unmittelbar an der Straße liegenden Bereiche vorwiegend durch die Verkehrsgereusche der Leitershofer Straße geprägt wird und sich die Tieferlegung der B 17 einschließlich des lärmindernden Fahrbahnbelages hier nur untergeordnet auswirkt.

Mit der gewählten Form des Kreuzungsumbaus wird die Leitershofer Straße weiterhin an die B 17 angebunden bleiben aber von Verkehr entlastet werden, wodurch einer weiteren Zunahme des dortigen Verkehrslärms vorgebeugt werden soll.

D.4.5.2. Lastfall fehlgeschlagene Prognose (siehe auch D.4.1.)

Anspruch auf Lärmschutz

Zur Beurteilung der durch den Verkehr auf der B 17 verursachten Verkehrslärmimmissionen aus dem Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“ wurde eine schalltechnische Untersuchung des Büros Möhler + Partner (Bericht Nr. 050-2430 vom 24.01.2007) eingeholt, deren Ergebnisse sich in der vorliegenden Planung niedergeschlagen haben.

Die Grundlage für einen Rechtsanspruch auf (zusätzliche) Schallschutzmaßnahmen wegen nicht vorhersehbarer Lärmeinwirkungen bildet Art. 75 Abs. 2 Satz 2 des BayVwVfG. Der Auslöser für (zusätzliche) Schallschutzmaßnahmen ist in vorliegendem Fall nicht der Neubau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrswegs, sondern die tatsächliche Entwicklung des Verkehrsaufkommens, die zum Zeitpunkt der Planfeststellung der B 17 im Jahr 1979 nicht voraussehbar war.

Kapitel XII der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) dient als Grundlage für die Bestimmung der Anspruchsvoraussetzungen, für Beurteilungskriterien und Vorgehensweise zur Dimensionierung (zusätzlicher) Schallschutzmaßnahmen.

Grundvoraussetzung für einen möglichen Anspruch auf zusätzliche Schutzmaßnahmen ist eine einwandfrei ermittelte und anerkannte Prognose der Verkehrsentwicklung im Zeitpunkt der Planfeststellung. Eine weitere Voraussetzung ist die erhebliche Abweichung der methodisch einwandfreien Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung. Eine Abweichung ist dann erheblich, wenn eine Steigerung der Verkehrslärmgeräusche um 3 db(A) gegenüber der Prognose der Planfeststellung vorliegt; dabei kann die Aufrundungsregelung der 16. BImSchV angewendet werden. Bereits im Mai 1999 beträgt die Steigerung des Verkehrslärms tags und nachts deutlich über 3 dB(A), d.h. die Grundvoraussetzung für eine erhebliche Abweichung ist für die B 17 gegeben.

Demzufolge besteht aufgrund der fehlgeschlagenen Prognose ein Anspruch auf nachträgliche Anordnung oder Nachbesserung von Schallschutz an allen Gebäuden, an denen die zum Zeitpunkt der jeweiligen Planfeststellung angewendeten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Diese Grundvoraussetzung wurde von der Regierung von Schwaben und vom zuständigen Bundesministerium im Jahr 2000 anerkannt.

Im Zeitraum vom 1982 bis 1990 waren auf Grundlage des damaligen Verkehrslärmschutzgesetzentwurfs für allgemeine Wohngebiete generell Grenzwerte von 62 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht anzusetzen. Der Bereich Fryar Circle wurde in diesem Zusammenhang als Wohnsiedlung behandelt und nach diesen Werten beurteilt. Für den nördlich an die Ortsdurchfahrt Stadtbergen anschließenden Baulastbereich der Stadt Augsburg wurde im Rahmen des damaligen Planfeststellungsverfahrens für diesen Abschnitt der B 17 ebenfalls ein Grenzwert von 62/52 dB(A) in Ansatz gebracht.

Für den südlichen Teilbereich der B 17 auf Augsburger Flur, der bereits vorher planfestgestellt wurde, sind die Werte der Vornorm DIN 18005, die sog. Planungsrichtpegel mit 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts für allgemeine Wohngebiets bzw. mit 60 dB(A) tagsüber und 50 dB(A) nachts

für Mischgebiete angewandt worden. Dies begründet sich dadurch, dass zum Zeitpunkt dieses Planungsfeststellungsverfahrens auch im Entwurf das o.g. Verkehrslärmschutzgesetz noch nicht existent war und demzufolge mangels anderer Rechtsgrundlagen im Zeitraum 1976 bis 1982 auf die Vornorm DIN 18005 zurückgegriffen wurde.

Unter Berücksichtigung der zum Zeitpunkt der jeweiligen Planfeststellung anzuwendenden Immissionsgrenzwerte, ergeben sich im Untersuchungsgebiet somit Anspruchsberechtigungen in den Wohngebieten der Stadt Augsburg beiderseits der Westtangente/B17 bis zu einem Abstand von ca. 400 m zur Straßenachse, und für die Wohnnutzung im Außenbereich beiderseits der Westtangente / B17 bis zu einem Abstand von ca. 300 m.

Im Bereich der Bebauung am Fryar Circle besteht aufgrund vorhandener aktiver Schallschutzmaßnahmen sowie der o.g. anderen Planungsrichtpegel an Gebäuden bis zu einem Abstand von ca. 90 m eine Anspruchsberechtigung auf ergänzende Schallschutzmaßnahmen.

Dimensionierung des Lärmschutzes

Aktiver Schallschutz

Die Dimensionierung der aus dem Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“ erforderlichen zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen erfolgt unter Berücksichtigung der folgenden Vorgaben der VLärmSchR 97:

- Anwendung der derzeit gültigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht für alle maßgebenden Wohngebiete in Augsburg und Stadtbergen
- Verkehrsmengenangaben der aktuellen Verkehrsprognose (Prognosehorizont 2020)
- Berechnung der Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Primärer Schutzzweck sind dabei die Gesundheit und die Lebensqualität der Anwohner.

Neben den wirtschaftlichen Aspekten, müssen bei der Planung von aktiven Schallschutzmaßnahmen aber auch städte- und landschaftsplanerische Aspekte Berücksichtigung finden. Während aus schalltechnischer Sicht möglichst hohe und lange Schallschutzanlagen erwünscht wären, sollen derartige Anlagen auch eine städtebauliche Integration mit einer möglichst geringen Trennwirkung aufzeigen. So lässt sich speziell im innerstädtischen Bereich mit mehrgeschossiger Bebauung entlang der Ver-

kehrwege die Abschirmwirkung von Schallschutzwänden durch deren Erhöhung oder auch Verlängerung nicht beliebig vergrößern.

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, so besteht nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

Vor der Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen ist daher zunächst eine Bewertung der Verhältnismäßigkeit im Sinne des BImSchG vorzunehmen. In diesem Zusammenhang gilt es zu untersuchen, ob und in welchem Maße aktive Schutzmaßnahmen den Schutzzweck erreichen und in welchem Umfang die Aufwendungen für diese aktiven Maßnahmen die Kosten für passive Schallschutzaufwendungen mindern können. In der Folge kann es möglich sein, dass im Einzelfall aktive Schallschutzmaßnahmen gar nicht realisiert werden können und dafür ein ausschließlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grund nach entsteht oder eine Kombination aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen festgesetzt wird.

In der schalltechnischen Untersuchung der Arnold Consult AG wurde die Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen für den Anspruch aus dem Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“ unter Berücksichtigung der Gesamtbelastung der B 17 auch außerhalb des Umbaubereiches vorgenommen. Die durchgeführte Berechnung beschränkt sich hinsichtlich der Verkehrsgeräusche der B 17 und der dadurch hervorgerufenen Immissionen (Prognose-Planfall 2020) somit nicht nur auf den Planbereich, sondern geht sowohl nach Süden in Richtung Gabelsberger Straße als auch nach Norden in Richtung Bismarcktunnel (einschl. Hochlage B 17 über Nestackerweg) deutlich über den Planumgriff hinaus. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden demzufolge auch auf den Lärmbeitrag der B17 außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes ausgelegt.

Das Staatliche Bauamt führt für den Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“, ein separates Planfeststellungsverfahren für die in ihrem Baulastbereich erforderlichen Maßnahmen durch. Im Umbaubereich des Knotenpunktbereichs werden die aus dem Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“ erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen über den Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert. Beide Maßnahmen sind aufeinander abgestimmt und tragen zu einer wirksamen Lärmsanierung aufgrund des Lastfalles „fehlgeschlagene Prognose“ im Bereich Stadtbergen und Augsburg bei.

Der Rechtsgrundsatz des § 41 Abs. 1 BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden, soweit dies nach dem Stand der Technik möglich ist, fordert u.a. den Einbau von offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA), insbesondere auch deshalb, weil diese Fahrbahnart zwischenzeitlich allgemein eingeführt wurde. Der OPA

entspricht damit in jedem Fall dem Stand der Technik und ist zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen beim Straßenbau zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz einzusetzen. Nach aktuellen Studien und Untersuchungen tragen die neuen 2-lagigen offenporigen Fahrbahnbeläge bereits ab einer Geschwindigkeit von 50 km/h zu einer Lärmpegelminderung von mindestens 5 dB (A) bei. Die Berücksichtigung des lärm mindernden Fahrbahnbelages als aktive Schutzmaßnahme mit einem Korrekturfaktor von -5 dB(A) bei den durchgeführten schalltechnischen Berechnungen erfolgte in Abstimmung mit der Regierung von Schwaben für den Umbaubereich und teilweise auch darüber hinaus nach Süden und Norden (von Gabelsberger Straße bis Panzertunnel).

Bereich Fryar Circle

In den Bereichen mit Schutzanspruch aus dem Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“ in dem Wohngebiet Fryar Circle in Stadtbergen berechnen sich an den maßgebenden Gebäuden im Umbaubereich für den Prognose-Nullfall 2020 (ohne Knotenumbau) bereits Beurteilungspegel von bis zu 64 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. Die Vorbelastungen aus der B 17 waren bereits bei der Ausweisung der Wohnbauflächen im Fryar Circle bekannt. Demzufolge bestehen aus diesem Bebauungsplanverfahren der Stadt Stadtbergen bereits verschiedenste Verpflichtungen zu Schutzmaßnahmen für die dortigen Anwohner.

Im Zuge des Knotenumbaus wird in Abstimmung mit der Regierung von Schwaben die gesamte bestehende Lärmschutzanlage entlang des Fryar Circles um weitere 2 m erhöht. Die Erhöhung im Bereich des Plangebietes wird durch die Stadt Augsburg umgesetzt, während die Fortsetzung der Erhöhung nach Norden hin in Richtung Panzertunnel durch das Staatliche Bauamt realisiert wird. Mit der Erhöhung der bestehenden Lärmschutzanlage kann in Kombination mit dem Einsatz des lärm mindernden Fahrbahnbelages auf der B 17 und der teilweisen Tieferlegung der B 17 der Tagesgrenzwert der 16. BImSchV von 59 dB(A) an allen für die Dimensionierung maßgeblichen Gebäuden mit Schutzanspruch aus dem Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“ innerhalb des Wohngebietes Fryar Circle eingehalten werden. Für den Nachtzeitraum verbleiben hingegen an einigen maßgebenden zur B 17 ausgerichteten Gebäudefassaden im Umbaubereich trotz der Erhöhung des aktiven Lärmschutzes noch Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) um bis zu 1,4 dB(A).

Im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung wurde demzufolge alternativ auch eine Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahme entlang des Fryar Circles um einen weiteren Meter untersucht und bewertet. Diese Berechnung zeigte jedoch, dass auch mit einer um nochmals 1,0 m höheren Lärmschutzwand weiterhin bei einigen maßgebenden Gebäuden innerhalb des Fryar Circles der Nachtgrenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) um ca. 1 dB(A) überschritten wird, so dass an diesen Fassaden auch weiterhin ein Anspruch auf passiven Lärmschutz

besteht. Den erforderlichen Aufwendungen für die untersuchte Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahme steht demzufolge nur eine minimale Verringerung der Kosten für den passiven Schallschutz gegenüber (Kosten-Nutzen-Verhältnis ca. 1:8). Eine derartige Erhöhung ist daher im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht verhältnismäßig und somit auch nicht förderfähig. Aus den genannten Gründen wird von einer weiteren Erhöhung der festgesetzten aktiven Lärmschutzmaßnahmen abgesehen, zumal sich an den meisten der betroffenen, zur B17 ausgerichteten Gebäudefassaden tatsächlich keine maßgebenden Fenster befinden.

Darüber hinaus sehen die aktuellen Planungen des Staatlichen Bauamtes einen Einsatz des lärmindernden Fahrbahnbelages über die Brücke am Nestackerweg hinweg nach Norden bis auf Höhe des Bismarcktunnels vor. Infolge der damit verbundenen Verringerung des Lärmbeitrags der Hochlage der B17 im Bereich Nestackerweg auf die maßgebenden Immissionsorte im Umbaubereich kann damit gerechnet werden, dass an den maßgebenden betroffenen Gebäudefassaden im Umbaubereich künftig keine Anspruchsberechtigung auf passive Schallschutzmaßnahmen mehr gegeben sein wird. Lediglich an den Geschosswohnungsbauten im Norden des Fryar Circles verbleibt dann noch teilweise ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Auch die im Zuge der Fortschreibung der Objektplanung zwischenzeitlich erfolgte geringfügige Verschiebung der Lärmschutzwand entlang des Fryar Circles in Richtung B17 wirkt sich in geringem Maße lärmindernd aus. Nachdem die Verlängerung des lärmindernden Fahrbahnbelags bis auf Höhe des Bismarcktunnels von Seiten des Staatlichen Bauamtes noch planungsrechtlich gesichert werden muss, bleibt im Bebauungsplan die bisherige Anspruchsberechtigung auf passiven Schallschutz im Wohngebiet weiterhin dargestellt.

Bereich Leitershofer Straße (Stadtbergen)

In den Bereichen mit Schutzanspruch aus dem Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“ in den Wohnbereichen südlich der Leitershofer Straße in Stadtbergen berechnen sich an den maßgebenden Gebäuden im Umbaubereich für den Prognose-Nullfall 2020 (B 17 ohne Knotenumbau) bereits Beurteilungspegel von bis zu 59 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht. Für den Prognose-Planfall 2020 (B 17 mit Knotenumbau) können mit der teilweisen Tieferlegung der B 17, dem eingesetzten lärmindernden Fahrbahnbelag und der Erhöhung der aktiven Lärmschutzanlage entlang des Fryar Circles um 2,0 m, die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht an allen maßgebenden Gebäuden eingehalten werden. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind für diese Gebäude im Zuge des Knotenumbaus demzufolge nicht erforderlich.

Bereich Stifter-Siedlung (Augsburg)

In den Bereichen mit Schutzanspruch aus dem Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“ in der Stifter-Siedlung nördlich der Leitershofer Straße in Augsburg berechnen sich an den maßgebenden Gebäuden im Umbaube-

reich für den Prognose-Nullfall 2020 (ohne Knotenumbau) bereits Beurteilungspegel von bis zu 60 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht. Für den Prognose-Planfall 2020 (mit Knotenumbau) können mit der teilweisen Tieferlegung der B 17, dem eingesetzten lärm mindernden Fahrbahnbelag und der im Baugebiet Sheridan-Kaserne entlang der B 17 geplanten aktiven Lärmschutzanlage, die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht an allen maßgebenden Gebäuden eingehalten werden. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind für diese Gebäude im Zuge des Knotenumbaus demzufolge nicht erforderlich.

Gebäude außerhalb Umbaubereich

Für die am Wasenmeisterweg außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, unmittelbar an der B 17 gelegenen Gebäude mit Anspruch aus der „fehlgeschlagenen Prognose“ ergeben sich ohne Berücksichtigung des geplanten lärm mindernden Fahrbahnbelags aufgrund der vorliegenden Verkehrsprognose Beurteilungspegel von bis zu 76 dB(A) am Tag und 69 dB(A) in der Nacht. Der Einsatz des lärm mindernden Fahrbahnbelags von der Gabelsberger Straße über den Umbaubereich nach Norden bewirkt eine Minderung der Schallimmissionen an den Gebäuden von ca. 5 dB(A) auf bis zu ca. 71 dB(A) am Tag und ca. 64 dB(A) in der Nacht, d.h. es ergibt sich eine deutliche Entlastung im Hinblick auf die Straßenverkehrsgeräusche der B 17. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht können an diesen, im Außenbereich liegenden Gebäuden aber nicht eingehalten werden. Nachdem aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden kostenmäßig in keinem angemessenen Verhältnis zu deren erzielbarem Schutzzweck stehen, wird von der Errichtung einer aktiven Lärmschutzeinrichtung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit (§ 41 Abs. 2 BImSchG) hier abgesehen. Zudem käme die durch eine derartige Anlage zu erreichende Pegelminderung nur einer geringen Zahl von Betroffenen tatsächlich zu Gute. Für die betroffenen Gebäude besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz.

Für die südlich der Uhlandwiese innerhalb einer Kleingartenanlage liegenden Wohngebäude ergeben sich ohne Berücksichtigung des geplanten lärm mindernden Fahrbahnbelags Beurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) am Tag und 58 dB(A) in der Nacht. Nach dem Knotenumbau ergeben sich mit dem geplanten Einbau von offenporigem Asphalt vom Umbaubereich nach Süden bis zur Gabelsberger Straße Beurteilungspegel von bis zu maximal 60 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht. Die für die im Außenbereich liegenden Gebäude maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) werden somit unter Berücksichtigung des eingesetzten lärm mindernden Fahrbahnbelags tags und nachts eingehalten. Zusätzliche Schutzmaßnahmen sind demzufolge nicht erforderlich.

Wohngebiet Uhlandwiese

Im Bereich der Uhlandwiese besteht kein Anspruch aufgrund der „fehlgeschlagenen Prognose“, da die Wohnbebauung erst nach der Planfeststellung der B 17 planungsrechtlich gesichert wurde. Demzufolge ist keine Erfordernis zur Nachbesserung des Lärmschutzes in diesem Bereich gegeben. Im Zuge der Konkretisierung des Bauablaufes hat sich zwischenzeitlich jedoch gezeigt, dass der parallel zur B 17 bestehende Lärmschutzwall während der Bauphase teilweise zurückgebaut werden muss, da die erforderliche temporäre Umfahrung des Baustellenbereiches nur östlich der geplanten Grundwasserwanne möglich ist. Während dieses Zeitraumes wird zur Aufrechterhaltung des erforderlichen Lärmschutzes eine provisorische Lärmschutzwand östlich der Umfahungstrasse errichtet. Nach Beendigung der Umbaumaßnahmen wird der Lärmschutzwall mit mindestens der gleichen Abschirmwirkung wie im Bestand neu errichtet.

Passiver Schallschutz

In Ergänzung zu den festgesetzten aktiven Schallschutzmaßnahmen besteht zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche dem Grunde nach ein zusätzlicher Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen an den im Beiplan F.3. Beiplan „Passiver Schallschutz aus fehlgeschlagener Prognose“ gekennzeichneten Fassaden.

Eine Einbeziehung dieser Bereiche in den Geltungsbereich erfolgt nicht, da die betroffenen Eigentümer auch ohne entsprechende Festsetzung des passiven Schallschutzes einen gesetzlichen Erstattungsanspruch für notwendige Schallschutzmaßnahmen aufgrund des § 42 BImSchG gegenüber dem Träger der Baulast (Stadt Augsburg, Freistaat Bayern) haben. Wegen des gegebenen Entschädigungsanspruches erfolgt jedoch eine nachrichtliche Darstellung der betroffenen Gebäudefassaden im Beiplan „Passiver Schallschutz aus fehlgeschlagener Prognose“ (Anlage F.3.). Art und Umfang der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben sich aus der 24. BImSchV. Die Güteklassen von Schallschutzfenstern an den jeweiligen Gebäudefassaden werden bei Einforderung des Erstattungsanspruches im Einzelfall auf Grundlage der tatsächlich vorhandenen Nutzung des dahinterliegenden Innenraumes so bestimmt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind.

D.4.5.3. Gewerbliche Emissionen

Der zulässige, immissionswirksame, flächenbezogene Schalleistungspegel für die geplanten, gewerblichen Bauflächen im Umfeld des Casinos wurde entsprechend den Vorgaben des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 288 „Sheridan-Kaserne“ festgesetzt.

Die gewerblichen Bauflächen im Bereich des Casinos werden schalltechnisch dabei derart ausgelegt, dass in Summenwirkung mit den sonstigen gewerblichen Bauflächen in der Sheridan-Kaserne der Schutz der beste-

henden schutzbedürftigen Wohngebiete in Nachbarschaft (Fryar Circle, Dr.-Fratz-Straße, Stifter-Siedlung, etc.) und der in der Sheridan-Kaserne geplanten Wohnnutzungen sichergestellt ist.

D.4.6. Luftschadstoffe

Für die Bewertung der Luftschadstoffimmissionen wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine lufthygienische Untersuchung durch das Büro Möhler + Partner ausgearbeitet (Bericht-Nr. 050-2565 vom 13.08.2007). Als maßgebliche Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr wurden in diesem Zusammenhang Partikel (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) betrachtet. Beurteilungsgrundlage sind die Grenzwerte der 22. BImSchV.

Die auf das Untersuchungsgebiet einwirkenden Schadstoffeinträge resultieren, neben der vorhandenen Vorbelastung, hauptsächlich aus dem Straßenverkehr der Bundesstraße 17, in untergeordnetem Maße auch dem der Leitershofer Straße.

Für Partikel (PM₁₀) wird derzeitig der über das Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ an allen Straßenabschnitten im Umfeld des Knotenpunktes eingehalten. Die maximalen Konzentrationen berechnen sich am Fahrbahnrand der B 17 mit bis zu 34 µg/m³.

Für NO₂ wird der ab 2010 geltende, über ein Jahr gemittelte Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ im Nahbereich der B 17, wo sich keine Wohnbebauung findet, geringfügig überschritten. Unter Berücksichtigung der derzeitig geltenden Toleranzmarge von 6 µg/m³ (Grenzwert + Toleranzmarge = 46 µg/m³) werden die Grenzwerte eingehalten.

Im Planungsgebiet ist bis zum Prognosehorizont 2020 aufgrund der zu erwartenden Verjüngung der Fahrzeugflotte grundsätzlich von einer Reduzierung der Schadstoffbelastung aus dem Straßenverkehr auszugehen. Für Partikel (PM₁₀) wird der über das Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ an allen Straßenabschnitten im Umfeld des Knotenpunktes zukünftig eingehalten werden. Beim Grenzwert des PM₁₀-Tagesmittels von 50 µg/m³ an maximal 35 Tagen im Jahr ist unter Berücksichtigung einer 10 %-igen Abnahme der Hintergrundbelastung bis zum Jahr 2020 von einem Einhalten des 35-Tage-Kriteriums auszugehen.

Für NO₂ wird der ab 2010 geltende, über ein Jahr gemittelte Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ zukünftig eingehalten werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die vorgesehene höhenfreie Verkehrsführung am Knotenpunkt B 17 / Leitershofer Straße zukünftig eine wesentliche Verkehrsverflüssigung in Nord-Süd-Richtung auftreten wird. Damit wird sich, insbesondere unter Berücksichtigung der Verjüngung der Fahrzeugflotte, eine Verbesserung der derzeitigen Schadstoffsituation im Untersuchungsgebiet einstellen.

Aktuelle Messungen des Landesamtes für Umweltschutz im Bereich Stadtbergen (Ende 2007) zeigen, dass die Ist-Situation "besser" ist, als die in o.g. Begutachtung berechnete, d.h. der vorgenommene Rechenansatz liegt sehr konservativ auf der sicheren Seite.

D.4.7. Ver- und Entsorgung

D.4.7.1. Ver- und Entsorgungsleitungen

Die im Umbaubereich bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen (z. B. Regenüberlaufkanal) werden der neuen Situation angepasst. Bei der Neuverlegung werden sämtliche Versorgungsleitungen unterirdisch geführt. Die erforderlichen Umbau- bzw. Verlegemaßnahmen werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt und konkretisiert.

Die Höhenfreilegung des Knotenpunktes bringt keine Veränderung der abzuführenden Schmutzwassermenge.

Die Ver- und Entsorgung der gewerblichen Bauflächen im Bereich des ehemaligen Casinos ist über die in der Pröllstraße neu zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Kanäle der einzelnen Versorgungs- und Medienträger sichergestellt.

Nachdem das künftige Kanalnetz der Sheridan-Kaserne nach Einschätzung der Stadtentwässerung Augsburg in den geplanten Gewerbeflächen nur ein begrenztes Kontingent an einzuleitendem Niederschlagswasser zulässt, sind die an die Kanalisation anzuschließenden Flächen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens mit der Stadtentwässerung Augsburg abzustimmen. Für eine planerische Vordimensionierung ist von einem maximalen Gesamtanschlussgrad von 10 % der jeweiligen Grundstücksfläche der Gewerbefläche auszugehen.

D.4.7.2. Niederschlagswasserentsorgung

Grundsatz der Niederschlagswasserbehandlung ist unter wasserwirtschaftlichen Aspekten die Vermeidung weiterer Bodenversiegelung und die Erhaltung bzw. Förderung der Versickerfähigkeit von Flächen. Dies dient neben der Grundwasserneubildung der Entlastung des Kanalnetzes und der Kläranlage sowie der Verringerung von Abflussspitzen in Gewässern. Die Oberflächenversiegelung ist auf ein zielgerechtes Mindestmaß auszulegen.

Nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser muss daher im Interesse eines vorsorgenden Umweltschutzes im Einklang mit den fachgesetzlichen Vorgaben und den einschlägigen technischen Regelwerken dem Untergrund zugeführt werden.

In diesem Zusammenhang wird die Entwässerung der an die neue Situation anzupassenden Geh- und Radwege, soweit wasserwirtschaftlich

möglich, wie bisher über die belebte Bodenzone der angrenzenden Grünstreifen erfolgen.

Die Ableitung der Niederschlagswässer von den Straßenflächen wird entsprechend dem Bestand versickert. In diesem Zusammenhang werden entlang der neu konzipierten Verkehrswege straßenbegleitend Versickerungsmulden zur Aufnahme und Versickerung des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers angelegt.

Das Niederschlagswasser, das sich am Tiefpunkt der Grundwasserwanne der B 17 sammelt, kann nicht in einen Misch- oder Regenwasserkanal eingeleitet bzw. unmittelbar über straßenbegleitende Versickerungsmulden versickert werden. Es soll daher mechanisch vorbehandelt und dann versickert werden. Wegen der Höhenlage der Grundwasserwanne (ca. -4m unter Geländeniveau) wird mit der Wanne ein Abwasserpumpwerk errichtet, welches das mechanisch vorgereinigte Niederschlagswasser an die Geländeoberkante fördert. Dort wird es über zwei großflächige Sickermulden nördlich und südlich der B 17 breitflächig über die belebte Bodenzone versickert.

D.4.7.3. Abfallentsorgung

Die Müllentsorgung der gewerblichen Bauflächen kann über die vorhandenen bzw. geplanten Straßen sichergestellt werden.

D.4.8. Finanzielle Auswirkungen

Der Großteil der für den Umbau des Knotenpunkts benötigten Flächen befindet sich im Eigentum der Stadt Augsburg bzw. der AGS.

Im Bereich des geplanten Kreisverkehrs südlich der B17 ist ein Grundstückstausch bzw. Erwerb von Teilflächen landwirtschaftlich genutzter Privatgrundstücke notwendig.

Entsprechend einer dem Tiefbauamt vorliegenden Kostenberechnung belaufen sich die Gesamtkosten des Knotenpunktumbaus auf ca. 17,2 Mio. €

Aufgrund der wesentlichen Verbesserung der städtischen und übergeordneten Verkehrsverhältnisse und der Sicherung einer wirksamen übergeordneten Grünverbindung kann die Maßnahme vom Freistaat Bayern mit GVFG/FAG-Mitteln bezuschusst werden.

Bei einer Förderung in Höhe von 80 % kann mit einem staatlichen Zuschuss von ca. 11,8 Mio. € gerechnet werden. Der verbleibende Eigenanteil von ca. 5,4 Mio. € wird von den Städten Augsburg und Stadtbergen getragen.

Die Kosten für die Verlegung des Regenwasserkanals im Bereich des Knotenpunktes werden vollumfänglich von Stadtbergen übernommen.

D.5. Umweltbericht

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen muss gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB zwingend eine Umweltprüfung durchgeführt werden. Dabei sind die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu ermitteln und in einem Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten. Dieser Umweltbericht ist gemäß § 2 a BauGB der Begründung zur Bauleitplanung als gesonderter Teil beizufügen. Aus der planfeststellungsersetzenden Funktion des vorliegenden Bebauungsplanes ergeben sich gemäß § 17 UVPG dabei für die Umweltprüfung und den Umweltbericht keine über die Regelungen der §§ 2 und 2a BauGB hinausgehenden Anforderungen.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert.

Der Umweltbericht wurde durch die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen (§4 Abs. 1 und 2 BauGB) und weitere Untersuchungen (z. B. Immissionsgutachten, Hydrogeologische Berechnungen) vervollständigt).

D.5.1. Einleitung

D.5.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele der Planung

Siehe hierzu Kapitel D.1. „Anlass der Planung“ und D.4. „Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen“.

D.5.1.2. Darstellung der im Fachrecht festgelegten Umweltziele und deren Berücksichtigung

Zu den im Landschaftsplan formulierten Umweltzielen siehe Kapitel D. 3. "Planungsrechtliche Ausgangssituation" und D. 4. "Ziele der Planung, Planungskonzept und wesentliche Auswirkungen".

Die übergeordnete Grünbeziehung im Bereich der Konversionsflächen, die über die geplante Grünbrücke an die Wertachauen angebunden wird, ist im Flächennutzungs- und Landschaftsplan dargestellt.

D.5.2. Beschreibung und Bewertung der ermittelten Umweltauswirkungen

D.5.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Siehe hierzu Kapitel D.2. „Beschreibung des Planbereiches“, D.4.4. „Grünordnung“, D.4.5. „Lärmschutz“ und D.4.6. „Luftschadstoffe“.

D.5.2.2. Entwicklungsprognose des Umweltzustandes bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung

Für den voll ausgebauten und in das Verkehrsnetz der Stadt Augsburg integrierten eigentlichen Kreuzungsbereich ist die Entwicklung einer andersartigen Nutzung äußerst unwahrscheinlich. Dies gilt auch für die im Nordwesten und Südosten der Kreuzung gelegenen gehölzbestandenen Lärmschutzwälle.

Zur Prognose der Verkehrsentwicklung bei Nichtdurchführung der Planung und den damit verbundenen Auswirkungen siehe Kapitel D.1. "Anlass der Planung", D.4.1 "Verkehrsbelastung und Prognosen", D.4.5. "Lärmschutz" und D.4.6. "Luftschadstoffe".

Die Entwicklung der Teilflächen im Bereich der ehemaligen Sheridan-Kaserne wird sich bei Nichtdurchführung der Planung gemäß dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 288 einstellen, der hier Lärmschutzanlagen, eine Verbindungsstraße von der Leitershofer Straße in das Kasernengelände, gewerbliche Bauflächen im Bereich des ehemaligen Casinos sowie begleitende Grünflächen vorsieht.

Bei Durchführung der Planung werden die Lärmschutzanlagen und die Verbindungsstraße in das Kasernengelände an die neue Kreuzungsgeometrie angepasst und der Umfang der gewerblichen Bauflächen zugunsten eines breiteren Grünzuges deutlich reduziert.

Auf der südlich der Kreuzung gelegenen Teilfläche ist davon auszugehen, dass der vorhandene Antennenmast einschließlich Einzäunung auch bei Nichtdurchführung der Planung zumindest mittelfristig demontiert wird, da er bereits aktuell nicht mehr in Betrieb ist. Die Nutzung der umliegenden Flächen (Acker- und Grünlandnutzung) wird sich voraussichtlich nicht ändern.

Nachfolgend werden für diese Entwicklungsmöglichkeiten des Gebietes schutzgutbezogen die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben.

Schutzgut Mensch und Gesundheit

Beurteilungsgegenstand für das Schutzgut Mensch sind die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie die Erholungs-/Freizeitfunktion eines Gebietes.

Durchführung der Planung:

Nach den vorliegenden Untersuchungen zur Immissionssituation im Plangebiet und zu den mit Durchführung der Planung zu erwartenden Veränderungen, wird sich mit Realisierung des höhenfreien Ausbaus des Knotenpunktes und der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen eine Verbesserung der Immissionssituation im Umfeld des Knotens einstellen. Dabei ergibt sich insbesondere durch die teilweise Tieflage der B 17 und durch den Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelags eine nachhalti-

ge Verringerung der im Prognosejahr 2020 auftretenden Immissionen im Vergleich zur Situation ohne Umbau des Knotens. Mit den darüber hinaus noch festgesetzten aktiven bzw. nachrichtlich dargestellten passiven Schallschutzmaßnahmen (Anspruch) können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse an den maßgebenden benachbarten schutzbedürftigen Nutzungen sichergestellt werden (siehe auch D.4.5).

Durch die Verbreiterung des übergeordneten Grünzuges (Rücknahme von Baurecht im Bereich des Casinos) und die geplanten Fuß- und Radwege, insbesondere die Brücke über die B 17 wird die Anbindung der Wohnquartiere an die Naherholungsgebiete an der Wertach deutlich verbessert.

Die bestehenden Wegebeziehungen (insbesondere für den Fuß- und Radverkehr) bleiben bei Durchführung der Planung im Wesentlichen erhalten und werden ergänzt durch zusätzliche Verbindungen in bzw. durch das Sheridan-Gelände. Der höhenfreie Ausbau der Kreuzung verbessert durch den Entfall der Ampeln auch die Durchgängigkeit für den Fuß- und Radverkehr.

Nichtdurchführung der Planung:

Bei Entwicklung der nördlichen Teilfläche entsprechend des Bebauungsplans Nr. 288 sind durch die in diesem Bereich vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen Verbesserungen der Immissionssituation in den nordöstlich gelegenen Wohngebieten zu erwarten.

Für die übrigen schutzwürdigen Gebiete, z.B. den Fryar-Circle oder die Umlandwiesen, ist aufgrund des ansteigenden Verkehrsaufkommens mit einer Verschlechterung der Lärmsituation zu rechnen.

Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Durchführung der Planung:

Ein Großteil des im Planungsgebiet vorhandenen Baumbestandes wird im Zuge des Vorhabens gerodet. Dieser weist in Folge der hohen verkehrsbedingten Vorbelastung überwiegend nur eine geringe Bedeutung für das Schutzgut Tiere und Pflanzen auf. Eine Ausnahme hiervon bildet der innerhalb des ehemaligen Kasernenareals im Nordosten betroffene Altbaumbestand, dem insbesondere in Verbindung mit den umliegenden extensiv genutzten Wiesenflächen und weiteren Gehölzbeständen ein gewisses Lebensraumpotential zukommt.

Im Bereich südlich des bestehenden Knotenpunktes führt die Planung zu einem Verlust von Ackerflächen, Grünlandflächen und einzelnen Gehölzstrukturen von insgesamt geringer bis mittlerer Bedeutung.

Ausgehend von den vorhandenen Lebensraumstrukturen (insbesondere dem Gehölzbestand) ist im Plangebiet mit dem Vorkommen europäischer geschützter Vogelarten zu rechnen. Zudem gilt das Plangebiet als Teil eines übergeordneten faunistischen Lebensraumverbundes mit der europarechtlich geschützten Leitart/-artengruppe Fledermäuse (vgl. Kap. D.4.4.).

Dieser Verbund ist in seiner Wirksamkeit derzeit jedoch durch die Barrierewirkung der B 17 stark eingeschränkt.

Da mit dem Vorhaben ein Großteil des vorhandenen Gehölzbestandes beseitigt wird, war neben den Belangen der Eingriffsregelung eine Prüfung artenschutzrechtlicher Belange erforderlich.

Im Ergebnis einer entsprechenden Prüfung wurde festgestellt, dass bei Beachtung von Minimierungsmaßnahmen (insbesondere in Hinblick auf den Zeitpunkt von Rodungsarbeiten) und unter Berücksichtigung der vorgesehenen grünordnerischen Maßnahmen (insbesondere der Grünbrücke) durch das Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt werden (siehe hierzu Kap. D.5.2.3. und D.5.2.4.).

Mit Realisierung der Tieflage der B 17, der Grünbrücke sowie der Überflughilfe an der Leitershofer Straße wird die bisherige Barrierewirkung des Knotenpunktes deutlich vermindert.

Nichtdurchführung der Planung:

Bei Realisierung der im Bebauungsplan Nr. 288 vorgesehenen Straßenanbindung von der Leitershofer Straße in die geplanten Gewerbeflächen kann der in diesem Bereich vorhandene Altbaumbestand erhalten bleiben. Aufgrund der zukünftigen Lage des Baumbestandes in einer öffentlichen Grünfläche ergibt sich allerdings die Notwendigkeit von Baumpfleßmaßnahmen im Zuge der Verkehrssicherungspflicht mit einem entsprechenden Verlust v.a. von Totholzstrukturen.

Der Verlust an Grünflächen im Kreuzungsbereich ist geringer als bei Realisierung eines Kreisverkehrs in diesem Bereich.

Mit der Entwicklung der Gewerbeflächen im Bereich des ehemaligen Casinos gemäß dem Bebauungsplan Nr. 288 ist jedoch ein größerer Eingriff in Grünflächen verbunden als mit der reduzierten Bebauung, die im vorliegenden Bebauungsplan geplant ist.

Im sonstigen Planungsgebiet sind keine nachhaltigen oder erheblichen Veränderungen zu erwarten.

Nachteilige Auswirkungen auf die biologische Vielfalt sind bei beiden Entwicklungsmöglichkeiten nicht zu erwarten, da nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen seltener oder gefährdeter Arten zu rechnen ist.

Schutzgut Boden

Durchführung der Planung:

Es erfolgt eine Neuversiegelung gering (Grünlandflächen) bis stark (Straßenbegleitgrün) anthropogen veränderter/gestörter Böden in Verbindung mit der Entsiegelung bisheriger Straßenflächen. Der Anteil versiegelter Straßenflächen steigt hierbei um ca. 5.200 m². Dem steht jedoch ein Verzicht auf gemäß B-Plan Nr. 288 festgesetzte Bau- und Verkehrsflächen gegenüber, so dass durch die Planung insgesamt nur ca. 1.500 m² neu versiegelt werden.

Nichtdurchführung der Planung:

Zunahme des Versiegelungsgrades durch Errichtung der Straßenanbindung von der Leitershofer Straße ins Gebiet der ehemaligen Sheridan-Kaserne sowie durch Entwicklung der festgesetzten Gewerbeflächen. Der Anteil zulässiger Neuversiegelung liegt deutlich über dem Wert bei Durchführung der Planung.

Schutzgut Wasser

Durchführung der Planung:

Zur Versiegelungsbilanz siehe oben zum Schutzgut Boden.

Im Zuge der Planung ist vorgesehen, sämtliches nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser über den Fahrbahnrand wieder vor Ort dem Untergrund zuzuführen. In Folge der geplanten Tieflage der B 17 im Bereich des Plangebietes wird das auf diesen Teilflächen anfallende Niederschlagswasser über ein Pumpwerk an die Geländeoberkante gefördert, wo es über zwei großflächige Sickermulden ebenfalls breitflächig über die belebte Bodenzone versickert werden soll.

Es ist davon auszugehen, dass sich im Zuge der Baumaßnahme Eingriffe in das Grundwasser ergeben. Nach den vorliegenden hydrogeologischen Berechnungen ist im Bereich der nächstgelegenen Bebauung östlich der Umlandstraße bzw. im Fryar Circle sowohl baubedingt als auch dauerhaft nur mit geringen Grundwasserstandsänderungen zu rechnen. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind daher nicht zu erwarten.

Nichtdurchführung der Planung:

Zur Versiegelungsbilanz siehe oben zum Schutzgut Boden.

Ohne die Höhenfreilegung des Knotens ist auch mit keinem Aufstau des Grundwassers zu rechnen.

Schutzgut Luft / Klima

Durchführung der Planung:

Nach den Erkenntnissen der durchgeführten lufthygienischen Untersuchung wird sich durch die vorgesehene höhenfreie Verkehrsführung am Knotenpunkt B 17 / Leitershofer Straße zukünftig eine wesentliche Verkehrsverflüssigung einstellen, die auch unter Berücksichtigung der Verjüngung der Fahrzeugflotte, zu einer Verbesserung der derzeitigen Schadstoffsituation im Bereich des Knotens führen wird.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Funktion des Planungsgebietes als Luftleitbahn sind nach derzeitigem Planungsstand aufgrund der strömungsgünstigen Lage des Überführungsbauwerkes in der Hauptwindrichtung sowie seiner mit ca. 1,8 m über Gelände begrenzten Höhenentwicklung nicht zu erwarten.

Nichtdurchführung der Planung:

Aufgrund der Verjüngung der Fahrzeugflotte ist im Plangebiet grundsätzlich von einer Reduzierung der Luftschadstoffe auszugehen, die allerdings geringer ausfällt als beim Umbau des Knotens und der dadurch erzielten Verflüssigung des Verkehrs.

Entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 288 "Sheridan-Kaserne" ist im Bereich nördlich des Knotenpunktes die Errichtung einer mindestens 5 m hohen durchgehenden Lärmschutzwand bzw. eines mindestens 6 m hohen Lärmschutzwalles erforderlich. Mit diesen quer zur Hauptwindrichtung liegenden Bauwerken sind Beeinträchtigungen der Funktion des Gebietes als Luftleitbahn zu erwarten.

Schutzgut Landschaft

Durchführung der Planung:

Im Zuge der Durchführung der Planung muss der straßennahe Gehölzbestand im Kreuzungsbereich weitgehend gerodet werden. Zudem wird mit der geplanten neuen Straßenführung das bisherige Erscheinungsbild des Knotenpunktes vollständig verändert. Mit der geplanten Tieflage der B 17 und einer entsprechend geringen Höhe des Überführungsbauwerkes für die Leitershofer Straße (ca. 1,8 m über Geländeoberkante) kann, in Verbindung mit den grünordnerischen Maßnahmen, eine nachteilige Fernwirkung der geplanten Bauwerke weitgehend vermieden werden.

Da im Zuge der Neuplanung umfangreiche straßenbegleitende Grünflächen für Pflanzmaßnahmen zur Verfügung stehen, ist insgesamt eine Neugestaltung des Knotens möglich, die seiner Lage am Übergang einer innerstädtischen Freifläche in die freie Landschaft gerecht wird.

Die Rücknahme der Bauflächen im Bereich des Casinos stärkt die Durchgrünung der Sheridan-Kaserne und die Anbindung der innerstädtischen Freiflächen an die Wertachauen.

Nichtdurchführung der Planung:

Mit der geplanten 5 - 6 m hohen Lärmschutzanlage im Bereich nördlich der Kreuzung sind erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten. Bei ansprechender Gestaltung dieser Lärmschutzanlage bzw. einer gestalterischen Einbindung in den angrenzend geplanten Grünzug ist davon auszugehen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Ortsbildes verbleiben.

Der Kreuzungsbereich und die Grünbestände auf den bestehenden Lärmschutzwällen bleiben erhalten.

Die Bauflächen im Bereich des Casinos schaffen eine Engstelle im übergeordneten Grünzug durch die Konversionsflächen.

Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Durchführung der Planung:

Beim Bau der B 17 sind im südöstlichen Planbereich Siedlungsfunde (eisenzeitliche Siedlung) aufgetreten, so dass weitere Befunde in den

bislang unberührten Bereichen des Plangebietes nicht ausgeschlossen werden können. Um Verzögerungen bei der Umsetzung der Baumaßnahme in den bislang unberührten Bereichen verhindern zu können, werden in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Landesamt archäologische Sondagen bzw. Rettungsgrabungen zur abschließenden Klärung der archäologischen Situation des Plangebietes vorgenommen.

Sonstige Sachgüter sind neben der Antennenanlage südwestlich des Knotenpunktes die vorhandenen Verkehrsflächen und sonstigen Infrastrukturanlagen. Da die zu entfernende Antennenanlage bereits derzeit nicht mehr in Betrieb ist, und sich bei den sonstigen Verkehrs- und Infrastrukturanlagen zwar teilweise Lage und Gestaltung ändern, ihre Funktionsfähigkeit jedoch im wesentlichen unverändert erhalten bleibt, ist diesbezüglich nicht von erheblichen nachteiligen Auswirkungen auszugehen.

Nichtdurchführung der Planung:

Keine nachhaltigen oder erheblichen Veränderungen zu erwarten.

Die nicht mehr genutzte Antennenanlage wird auch bei Nichtdurchführung der Planung abgebaut werden.

Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden, soweit beurteilungsrelevant, bei den jeweiligen Schutzgütern mit erfasst (z. B. die Beziehungen zwischen den Schutzgütern Tiere und Pflanzen und Landschaftsbild). Darüber hinaus sind nach derzeitigem Planungsstand keine Wechselwirkungen ersichtlich, bei denen relevante Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten wären.

Bewertung

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass bei Durchführung der Planung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf einige der betrachteten Schutzgüter zu erwarten sind (Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser und Landschaft), die bei der Festlegung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung bzw. zum Ausgleich zu berücksichtigen sind. Für die übrigen Schutzgüter (Klima, Kultur- und Sachgüter) ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mit zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Aufgrund der Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation ist für das Schutzgut Mensch mit positiven Auswirkungen zu rechnen.

D.5.2.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Immissionsschutz

Die geplante Ausbauvariante mit Überführung der Leitershofer Straße über die B 17 stellt von den im Vorfeld untersuchten Varianten eine für den Lärmschutz günstige Lösung dar. Im Bebauungsplanverfahren wurden auf Grundlage einer schalltechnischen Untersuchung aktive und passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, mit denen den gesetzlichen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprochen wird. Auch mit der Beschränkung der zulässigen gewerblichen Emissionen wird diesen Vorgaben Rechnung getragen.

Die im Untersuchungsgebiet einwirkenden Schadstoffeinträge können durch die mit der Höhenfreilegung des Knotens einhergehende wesentliche Verkehrsverflüssigung in Nord-Süd-Richtung zukünftig minimiert werden.

Grundwasserschutz

Mit der Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser können die durch Neuversiegelung zu erwartenden Beeinträchtigungen minimiert werden. Schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser aus den Gewerbegebietsflächen wird zum Schutz des Grundwassers in die Kanalisation abgeleitet. Das schädlich verunreinigte Niederschlagswasser von den Straßenverkehrsflächen wird hingegen in Mulden über die belebte Oberbodenzone versickert (teilweise, im Bereich der Tieflage der B 17, nach mechanischer Vorreinigung).

Nach den vorliegenden hydrogeologischen Berechnungen ist durch das Vorhaben sowohl baubedingt als auch dauerhaft nur mit geringen Grundwasserstandsänderungen zu rechnen. Es besteht daher keine Notwendigkeit zur Durchführung von Maßnahmen zur Minimierung / Vermeidung der mit dem Bauwerk zu erwartenden Grundwasserstandsänderungen.

Landschaft

Durch die Tieflage der B 17, die Grünbrücke und die Regelungen zur Ein- und Durchgrünung des Plangebietes sowie zur Gestaltung der geplanten Lärmschutzanlagen werden nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild minimiert.

Artenschutz

Durch Regelungen zum Zeitpunkt von Rodungsarbeiten können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden. Hierzu wird der Zeitpunkt für die Rodung von Gehölzen auf Monate außerhalb der Brutzeit (1. März bis 30. September) begrenzt, um die Zerstörung von aktuell genutzten Nestern oder Eiern bzw. die Tötung von Jungvögeln zu vermeiden.

Zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Plangebiets und damit zur Stärkung des Biotopverbunds werden eine Tieflage der B 17, eine ca. 25 m breite Grünbrücke über die B 17 und eine Überflughilfe für Fledermäuse über die Leitershofer Straße vorgesehen.

Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Der geplante Knotenumbau führt trotz der oben beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Zur Ermittlung des hieraus resultierenden naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarfs wurde eine detaillierte Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung (Eger & Partner, 13.08.2007 und 05.05.2008) durchgeführt.

Da mit dem vorliegenden Bebauungsplan eine Planfeststellung ersetzt wird, sind für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 21 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG die Vorschriften der Art. 6 und 6 a BayNatSchG unmittelbar anzuwenden. Die Eingriffsregelung unterliegt damit nicht der Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB.

Grundlage für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind die zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" (Stand: 21.06.1993).

Zusätzlich wird in den Teilbereichen, in denen Flächen im Geltungsbereich rechtskräftiger Bebauungspläne überplant werden, der Leitfaden des Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung "Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft" (Stand: Januar 2003) herangezogen.

Mit dem Vorhaben werden einerseits bestehende Straßenverkehrsflächen mit Begleitgrün (B 17, Leitershofer Straße) überplant, andererseits Teilflächen der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 288 "Sheridan-Kaserne", Nr. 214 A "Uhlandwiesen" und 248 "Am Wasenmeisterweg" - Teilbereich West.

Bei der Ermittlung des Ausgleichsbedarfs wurden die im Planungsgebiet bestehenden baurechtlichen Zulässigkeiten berücksichtigt.

Ausgleichsbedarf für die Überplanung von Teilflächen des Bebauungsplanes Nr. 288 "Sheridan-Kaserne"

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes werden im Zuge des Vorhabens ca. 6.620 m² versiegelte Verkehrsflächen neu angelegt. 2.935 m² hiervon sind bereits im Bebauungsplan Nr. 288 mit Verkehrsflächen überplant.

Die übrigen neuen Verkehrsflächen (ca. 3.685 m²) kommen im Bereich extensiv genutzten Grünlandes, teilweise mit Altbaumbestand, zum Liegen.

Diese Flächen sind im Bebauungsplan Nr. 288 als öffentliche Grünflächen, in geringerem Umfang (ca. 105 m²) auch überlagernd als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt.

Da diesen Flächen im Bebauungsplan Nr. 288 ein besonderes ökologisches Entwicklungspotenzial zukommt, ist hier ein erhöhter Ausgleichsfaktor anzusetzen. Dieser wird für die festgesetzten "Flächen für Maßnahmen ..." mit 1,0 und für die übrigen öffentlichen Grünflächen mit 0,7 festgelegt.

Es ergibt sich somit ein Ausgleichsbedarf von
(105 m² x 1,0) + (3.580 m² x 0,7) = 2.611 m².

Auf der anderen Seite wird jedoch mit der vorliegenden Planung der Umfang der im Bebauungsplan Nr. 288 festgesetzten Straßenverkehrs- und Bauflächen reduziert. Diese Flächen (ca. 2.205 m² bisherige Verkehrsflächen und ca. 7.505 m² gewerbliche Bauflächen) werden im aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 270 als öffentliche Grünflächen bzw. zusätzlich als "Flächen für Maßnahmen" festgesetzt. Der Verzicht auf das vorhandene Baurecht und die damit verbundenen zulässigen Eingriffe in Natur und Landschaft kann auf den oben ermittelten Ausgleichsbedarf angerechnet werden und wird den mit der Umsetzung der Planung verbundenen Eingriffen mittels einer textlichen Festsetzung im Bebauungsplan zugeordnet.

Von nachstehenden Vorgaben wird dabei ausgegangen:

- die betroffenen Flächen werden als "Gebiete mittlerer Bedeutung" eingestuft,
- die bisher zulässigen Eingriffe fallen unter die Kategorie "Typ A - hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad" (GRZ > 0,35 oder entsprechende Eingriffsschwere),
- die gegebenen Möglichkeiten für Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden weitestgehend ausgeschöpft, so dass aus der Spanne der Kompensationsfaktoren jeweils der untere Wert herangezogen werden kann.

Bei Umsetzung der überplanten Bau- und Verkehrsflächen ergäbe sich demnach folgender Ausgleichsbedarf:

- Straßenverkehrsflächen:	2.205 m ² x 0,8	= 1.764 m ²
- gewerbliche Bauflächen:	7.505 m ² x 0,8	= 6.004 m ²
	Summe	7.768 m ²

Da im Zuge der vorliegenden Planung auf die Eingriffe verzichtet wird, die diesen Ausgleichsbedarf auslösen würden, können die 7.768 m² positiv in der Eingriffs-Ausgleichsbilanz angerechnet werden.

Innerhalb der überplanten Teilflächen des Bebauungsplanes Nr. 288 ergibt sich somit nachstehende Bilanz.

Kompensationsbedarf für die Neuanlage von Verkehrsflächen	ca. 2.611 m ²
anrechenbarer Kompensationsbedarf für entfallende Baurechte	- ca. 7.768 m ²
Kompensationsbedarf Bereich B-Plan Nr. 288 gesamt	- ca. 5.157 m ²

Ausgleichsbedarf für die Überplanung von Teilflächen des Bebauungsplanes Nr. 248 "Am Wasenmeisterweg"

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes werden im Zuge der Überplanung die bisherigen baurechtlichen Zulässigkeiten (Verkehrsfläche) nicht geändert, so dass hieraus kein Ausgleichsbedarf entsteht.

Ausgleichsbedarf für die Überplanung von Teilflächen des Bebauungsplanes Nr. 214 A "Uhlandwiesen"

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes werden im Zuge der Überplanung die bisherigen baurechtlichen Zulässigkeiten (Lärmschutzwall mit grünordnerischen Festsetzungen) nicht geändert, so dass aus baurechtlicher Sicht grundsätzlich kein Ausgleichsbedarf entstehen würde. Im Zuge der Konkretisierung des Bauablaufes hat sich zwischenzeitlich jedoch gezeigt, dass der bereits parallel zur B 17 bestehende Lärmschutzwall während der Bauphase teilweise zurückgebaut werden muss, da die erforderliche temporäre Umfahrung des Baustellenbereiches nur östlich der geplanten Grundwasserwanne möglich ist. Nach Beendigung der Umbaumaßnahmen wird der Lärmschutzwall wieder neu errichtet, und mit einer dem bisherigen Bestand vergleichbaren dichten Gehölzpflanzung versehen. Nachdem der bislang bereits vorhandene Gehölzbestand hierdurch jedoch in seiner Entwicklung um mehr als 20 Jahre zurückgesetzt wird, wurde von der Unteren Naturschutzbehörde für diese vorübergehende Inanspruchnahme in Anlehnung an Grundsatz 4 der oben genannten "Grundsätze für den Straßenbau" ein Kompensationsfaktor von 0,2 festgelegt.

Bei einer Rodungsfläche von ca. 6.700 m² ergibt sich damit infolge der temporären Zurücknahme des bestehenden Lärmschutzwalles ein Kompensationsbedarf von $6.700 \text{ m}^2 \times 0,2 = 1.340 \text{ m}^2$.

Ausgleichsbedarf für die Überplanung bestehender Straßenverkehrsflächen an B 17 und Leitershofer Straße

Für diese Teilflächen des Vorhabens finden die oben genannten "Grundsätze für den Straßenbau" Anwendung.

Gemäß Grundsatz 3 ist die Versiegelung bisheriger Straßenbegleitgrünflächen nicht ausgleichspflichtig, soweit diese nicht den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen. Dies trifft im vorliegenden Fall zu. Ein Kompensationsbedarf entsteht daher aus den auf diesen Teilflächen geplanten Baumaßnahmen nicht.

Kompensationsbedarf für die Überplanung landwirtschaftlicher Flächen
Für diese Teilflächen finden die oben genannten "Grundsätze für den Straßenbau" Anwendung.

Auf den überplanten Flächen liegen keine kartierten Biotop- bzw. sonstigen Kriterien der Biotopkartierung entsprechenden Vegetationsflächen vor, so dass Grundsatz 3.1 zur Anwendung kommt.

Der Umfang der in diesem Bereich neu anzulegenden Verkehrsflächen (Neuversiegelung) beträgt ca. 2.950 m².

Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf von $2.950 \text{ m}^2 \times 0,3 = 885 \text{ m}^2$.

Ausgleichsbedarf für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes
Gemäß Grundsatz 8 sind Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen zur Neugestaltung separat auszugleichen. Dies ist durch die im Planungsgebiet vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen gewährleistet, so dass hier keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind.

Zusammenstellung des Kompensationsbedarfs für das gesamte Plangebiet

Nachstehend wird der oben für die einzelnen Konfliktbereiche ermittelte Kompensationsbedarf zusammengefasst.

	Kompensationsbedarf
Bereich B-Plan Nr. 288	ca. - 5.157 m ²
Bereich B-Plan Nr. 214 A	ca. 1.340 m ²
Bereich B-Plan Nr. 248	---
Bereich bestehende Straßenflächen	---
Bereich landwirtschaftliche Flächen	ca. 885 m ²
Landschaftsbild	---
Kompensationsbedarf gesamt	ca. - 2.932 m ²

Es ergibt sich somit kein externer Ausgleichsbedarf. Zudem ist mit der geplanten Grünbrücke im Planungsgebiet eine Maßnahme zugunsten von Natur und Landschaft vorgesehen, die als Ersatzmaßnahme positiv in die Bilanz einzustellen ist.

Baumschutzverordnung

Das Planungsgebiet liegt teilweise im Geltungsbereich der Baumschutzverordnung der Stadt Augsburg (Teilflächen nördlich der bestehenden Leitershofer Straße). Mit dem Vorhaben wird die Rodung von 63 durch die Baumschutzverordnung geschützten Bäumen erforderlich. Mit den im

Bebauungsplangebiet vorgesehenen Neupflanzungen wird den Vorgaben der BaumSchVO zu Ersatzpflanzungen für diese Rodungen entsprochen.

D.5.2.4. Artenschutzrechtliche Beurteilung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist eine Prüfung artenschutzrechtlicher Belange insoweit erforderlich, ob ggf. artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 42 Bundesnaturschutzgesetz der Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. Eine entsprechende Prüfung wurde durchgeführt. Diese erfolgte aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan, der in enger Abstimmung mit der unteren und oberen Naturschutzbehörde erarbeitet wurde.

Die Beurteilung erfolgte großteils auf Grundlage vorhandener Sekundärdaten (Artenschutz- und Biotopkartierung) sowie auf einer Potentialabschätzung der Habitatstrukturen. Faunistische Erhebungen vor Ort wurden nicht durchgeführt.

Ausgehend von den vorhandenen Lebensraumpotentialen wurden hierbei die Artengruppen Fledermäuse und Vögel betrachtet.

Bei den Vögeln ist von einer potentiellen Nutzung des Plangebietes für verschiedene Vogelarten auszugehen, wobei u.a. aufgrund der starken verkehrsbedingten Vorbelastung überwiegend häufige und weit verbreitete Arten zu erwarten sind. Zudem handelt es sich aller Wahrscheinlichkeit nach ausschließlich um Arten, die in jeder Brutsaison ihr Nest neu bauen. Horststandorte, bei denen eine regelmäßige Nutzung anzunehmen wäre, und bei denen daher von einer erhöhten Schutzwürdigkeit auszugehen wäre, wurden im Gebiet nicht festgestellt. Aufgrund der begrenzten Ausdehnung des Plangebietes ist davon auszugehen, dass es für die einzelnen Arten überwiegend nur einen Teillebensraum darstellt, die möglichen Funktionen reichen von Brutstandorten bis zu Nahrungshabitaten. Es gehen zwar voraussichtlich durch die Beseitigung von Gehölz- und sonstigen Vegetationsbeständen mehrere Brutstätten bau- und anlagebedingt verloren, die Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern und Eiern kann jedoch durch eine vollständige Beseitigung aller Gehölze (d.h. aller Strukturen, in denen die Arten einen Nistplatz finden können) in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison vermieden werden. Das allgemeine Kollisionsrisiko erhöht sich durch das Vorhaben nicht. bzw. wird durch die teilweise Tieflage der B 17 sogar vermindert. Zudem können die angrenzenden Gehölzbestände während der Bauzeit durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen geschützt werden. Durch v.a. baubedingten Lärm sowie visuelle Effekte kann es zu Störungen einzelner Brutpaare während der Brut- und Aufzuchtzeit kommen, es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass sich dadurch der günstige Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten im Naturraum und somit im natürlichen Verbreitungsgebiet verschlechtert, da für die durchwegs mobilen Arten im näheren und weiteren Umfeld Ausweichlebensräume in ausreichender Qualität und Umfang vorhanden sind. Zudem werden

durch die im Plangebiet vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen Brutplätze für die betroffenen Vogelarten kurz- bis mittelfristig neu geschaffen (Neuanlage von Gehölzbeständen).

Bei den Fledermäusen liegen für das engere Plangebiet keine Nachweise über unmittelbare Vorkommen vor. Für das Umfeld bestehen allerdings Nachweise in verschiedenen Quellen (BEUTLER ET AL. (1989): Stadtbiotopkartierung Augsburg – Säugetiere; HARTMANN (1995): Artenhilfsprogramm Fledermäuse in Augsburg; KLING CONSULT (2007): Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung zur Bauleitplanung Reese-Kaserne, Augsburg). Diese Nachweise (u. a. für Zwergfledermaus, Weißrandfledermaus, Breitflügel-fledermaus, Abendsegler, Rauhhautfledermaus, Kleine Bartfledermaus und Fransenfledermaus) liegen schwerpunktmäßig im Bereich der südlich gelegenen Wertachauen. Aufgrund der Lebensraumsprüche dieser Arten und des entsprechenden (gut) geeigneten Strukturangebotes im benachbarten Grünzug West kann jedoch davon ausgegangen werden, daß er Teil des Gesamtlebensraumes der genannten Arten ist, und hierin wesentliche Funktionen übernimmt.

Im engeren Plangebiet (Umbaubereich der Kreuzung) sind Quartierstandorte für Fledermäuse aufgrund fehlender Habitatstrukturen aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zu erwarten. Für das von der Planung nicht unmittelbar betroffene ehemalige Casino gilt diese Aussage allerdings nur eingeschränkt. Da dieses jedoch erhalten werden soll, wird nachstehende Beurteilung hierdurch nicht beeinflusst.

Von einer Nutzung des Plangebietes als Jagdhabitat bzw. als Teil eines Verbindungskorridors aus dem Bereich der Wertachauen in die nördlich gelegenen innerstädtischen Grünzonen (Sheridan-Park, Westfriedhof, Reese-Kaserne) kann ausgegangen werden. Fledermäuse nutzen i.d.R. mehrere verschiedene bzw. sehr ausgedehnte Gebiete als Jagdhabitat, wobei in einer Nacht auch verschiedene Gebiete nacheinander angeflogen werden können. Nachdem im näheren Umfeld des Planungsgebietes weitere großflächige potentielle Jagdhabitats bestehen, kann daher davon ausgegangen werden, dass das engere Planungsgebiet allenfalls ein Teilhabitat dieser Arten ist. Derartige Nahrungshabitats, die für ein Individuum bzw. eine Art nicht von existentieller Bedeutung sind, fallen nicht unter den Begriff Brut- oder Wohnstätten (Lebensstätten) gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG. Der baubedingte Verlust der bestehenden Gehölzflächen erreicht damit nicht die Erheblichkeit eines Verbotstatbestandes. Hierbei ist weiter zu berücksichtigen, dass das Planungsgebiet auch nach Umsetzung des Vorhabens als Jagdhabitat für Fledermäuse nutzbar ist (Neupflanzung von Gehölzen).

Das verkehrsbedingte Störungspotential wird durch die geplanten Minimierungsmaßnahmen (Absenkung der B 17-Trasse, Grünbrücke und Überflughilfe, vgl. Kap. D.5.2.3) im Vergleich zum derzeitigen Zustand wesentlich verringert. Das Plangebiet erfährt hierdurch eine deutliche Ver-

besserung seiner Verbundfunktion, wodurch das Vorhaben insgesamt zu einer Förderung des Erhaltungszustandes der lokalen Fledermausvorkommen beiträgt.

Einzelne Bäume (insbesondere drei absterbende Birken) im Bereich des Baumbestandes in der Sheridan-Kaserne weisen Totholzstrukturen auf, die als seltene Habitatstrukturen grundsätzlich eine erhöhte Erhaltungswürdigkeit besitzen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich der gegenwärtige Totholzanteil in diesem Bereich nur unter der Voraussetzung der bisherigen Unzugänglichkeit des Kasernengeländes erhalten konnte. Bei der geplanten und in absehbarer Zeit anstehenden Umwandlung der Flächen in eine öffentliche Grünfläche wäre daher auch ohne den geplanten Kreuzungsumbau von einer weitgehenden Beseitigung des Totholzanteils aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht auszugehen.

Insgesamt wird nur ein unmaßgeblicher Teil der Lebensstätten der (potentiell) betroffenen Tierarten beeinträchtigt, so dass deren Funktionalität trotz der vorgesehenen Eingriffe weiterhin gewahrt bleibt. Da bei Beachtung von Minimierungsmaßnahmen (in Hinblick auf den Zeitpunkt von Rodungsarbeiten) auch eine direkte Tötung von Individuen der genannten Arten unwahrscheinlich ist, bzw. das Kollisionsrisiko z. B. für Fledermäuse durch die geplante Grünbrücke sogar sinkt, ist insgesamt eine nachteilige Auswirkung auf die jeweiligen lokalen Populationen der betroffenen Arten nicht zu erwarten.

Ein Ausnahmeerfordernis gemäß § 43 BNatSchG besteht unter diesen Voraussetzungen nicht.

Im Untersuchungsraum wurden auch keine Tier- und Pflanzenarten nachgewiesen, die zwar nach Bundesartenschutzverordnung (Stand 2005) streng geschützt, jedoch nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgelistet sind. Die Möglichkeit des Vorkommens derartiger Arten im Plangebiet ist mit weitgehender Sicherheit auszuschließen.

D.5.2.5. Planungsalternativen

Grundsätzliche Alternativen zu einem höhenfreien Ausbau des Knotenpunktes bestehen unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszunahme im Planungsgebiet nicht.

Für den Kreuzungsumbau selbst wurden im Vorfeld der Planung verschiedene Lösungen untersucht.

Neben grundsätzlich unterschiedlichen Alternativen (z.B. eine „Holländer“-Lösung oder die Unterführung der Leitershofer Straße) wurden auch mehrere Varianten der gewählten Lösung untersucht, die sich insbesondere in der Anordnung der Auf- und Abfahrtsrampen zur B 17, in der Lage der Kreisverkehre zur Anbindung der Leitershofer Straße sowie

zur Höhenlage der B 17 und des Überführungsbauwerkes der Leitershofer Straße unterscheiden.

Die der vorliegenden Planung zugrunde liegende Lösung wurde letztlich aus Gründen des Immissionsschutzes für die angrenzende Wohnbebauung, einer optimierten Verkehrsführung sowie insbesondere hinsichtlich ihrer naturschutzfachlichen Funktion (Grünbrücke) für eine wirksame übergeordnete Grünverbindung ausgewählt (siehe auch D.4.2.1.).

D.5.3. Zusätzliche Angaben

D.5.3.1. Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Grundlage für die Bewertung der Lärmimmissionen sind die schalltechnische Untersuchung Nr. 1.06.524/1 der Arnold Consult AG vom 06.08.2007, ergänzt am 05.11.2007, zum Lastfall „wesentliche Änderung“ sowie die schalltechnische Untersuchung des Büro Möhler + Partner zum Lastfall „fehlgeschlagene Prognose“ vom 24.01.2007 (Bericht-Nr. 050-2430).

Grundlage für die Bewertung der Luftschadstoffimmissionen ist die lufthygienische Untersuchung des Büro Möhler + Partner vom 13.08.2007 (Bericht-Nr. 050-2565).

Grundlage für die Beurteilung der Verkehrssituation ist die Verkehrsprognose der Dorsch Gruppe DC Verkehr vom Dezember 2006 für das Prognosejahr 2020.

Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen auf das Grundwasserregime sind

- das Baugrundgutachten der Geotechnikum Ingenieurgesellschaft mbH, Augsburg vom 24.08.2007 (Projekt-Nr.: 0213.07) mit Stellungnahme zur ergänzenden Untergrunderkundung vom 28.11.2007,
- der Prüfbericht zur Errichtung von 2 Grundwassermeßstellen der Geotechnikum Ingenieurgesellschaft mbH, Augsburg vom 20.02.2008 (Projekt-Nr.: 0213.07) sowie
- die Hydrogeologischen Berechnungen der HydroConsult GmbH, Augsburg vom 05.02.2008 (Projekt-Nr.: PN 08-117).

Zur Ermittlung des naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarfs wurde eine detaillierte Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung durch das Büro Eger & Partner erstellt (13.08.2007 mit Ergänzung zur vorübergehenden Inanspruchnahme des Lärmschutzwalls am Wohngebiet Uhlandwiese vom 5.05.2008).

Zur Bewertung der Planung wurde neben der Objektplanung für das Kreuzungsbauwerk auch der landschaftsplanerische Entwurf des Büros Lohaus / Carl, Hannover vom 09.10.2007 herangezogen.

Zudem wurden die Stellungnahmen der folgenden Fachbehörden berücksichtigt:

- Regierung von Schwaben (Höhere Landesplanung), Schreiben vom 25.08.2006,
- Untere Immissionsschutzbehörde, Schreiben vom 19.09.2006 und 17.12.2007,
- Untere Wasserrechtsbehörde, Schreiben vom 19.12.2007,
- Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Schreiben vom 22.09.2006 und 09.01.2008,
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 22.08.2006 und 19.12.2007,
- Umweltamt, Bodenschutz- und Abfallrecht, Schreiben vom 01.09.2006,
- Amt für Brand- und Katastrophenschutz, Schreiben vom 05.12.2007,
- Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen mit Unterer Naturschutzbehörde, Schreiben vom 30.08.2006 und 18.10.2006,
- Bund Naturschutz, Schreiben vom 10.01.2008,
- Tiefbauamt, Stadtentwässerung, Schreiben vom 17.12.2007.

D.5.3.2. Beschreibung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Da nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, dass sich im Zuge der Baumaßnahmen an der geplanten Unterführung Beeinträchtigungen der angrenzenden Bebauung ergeben (z. B. durch Rammen von Spundwänden), wird im Umfeld des Baugebietes vor Baubeginn eine Beweissicherung mit Aufnahme aller vorhandenen Schäden durchgeführt. Damit wird eine Erfassung eventuell mit der Baumaßnahme verbundener Schäden gewährleistet. Die Zahl der zu beweisichernden Gebäude sowie der genaue Umfang der Aufnahme wird im weiteren Verlauf zwischen Planer, Bauherr und Gutachter festgelegt.

Zudem wurden nordöstlich des Kreuzungsbauwerks zwei Grundwassermeßstellen errichtet, die auch zur Beweissicherung möglicher Grundwasserstandsänderungen genutzt werden können.

Für den Zeitpunkt des Prognose-Planfalls (Jahr 2020) ist ein Abgleich der zu diesem Zeitpunkt aktuellen Verkehrszahlen im Planungsgebiet mit den prognostizierten Werten vorgesehen.

Zudem ist die lärmmindernde Wirkung (Korrekturfaktor von mindestens - 5 dB(A)) des offenporigen Fahrbahnbelages und die Einhaltung der Grenzwerte zu Luftschadstoffen durch regelmäßige Messungen zu überprüfen.

D.5.3.3. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Durch den geplanten höhenfreien Ausbau des Knotenpunktes B 17 / Leitershofer Straße werden zum großen Teil bereits bestehende Verkehrsflächen in Anspruch genommen. Zum Teil werden jedoch auch bestehende Grünflächen (im Bereich der ehemaligen Sheridan-Kaserne) sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen neu versiegelt.

Dies ist mit einem Verlust eines Großteiles des vorhandenen Baumbestandes verbunden.

Es werden jedoch auch bestehende Versiegelungsflächen (vorrangig im Bereich der Leitershofer Straße) zurückgebaut und rechtskräftig festgesetzte aber noch nicht bebaute Gewerbeflächen in Grünflächen zurückgestuft.

Im Ergebnis der Umweltprüfung wurde festgestellt, dass bei Durchführung der Planung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf einige der betrachteten Schutzgüter zu erwarten sind (Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser und Landschaft), die jedoch durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung auf ein verträgliches Maß begrenzt werden können. Zur Minimierung der mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Umweltauswirkungen sind neben einer Grünbrücke über die B 17 u. a. Maßnahmen zum Lärmschutz, zur Versickerung von Niederschlagswasser sowie zur Neugestaltung des Ortsbildes vorgesehen.

Für die übrigen Schutzgüter (Mensch, Luft und Klima, Kultur- und Sachgüter) ist u.a. aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen zum Lärmschutz nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mit zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen bzw. mit einer Verbesserung zu rechnen.

Nach den Ergebnissen einer auf Grundlage der aktuellen Planung durchgeführten Eingriffs-Ausgleichsbilanz besteht für das Vorhaben unter Berücksichtigung der im Plangebiet vorgesehenen grünordnerischen Maßnahmen keine Erfordernis für zusätzliche planexterne Ausgleichsmaßnahmen. Ebenso stehen artenschutzrechtliche Belange der Umsetzung des Vorhabens nicht entgegen.

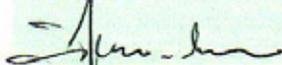
Als Ergebnis einer im Vorfeld durchgeführten Alternativenprüfung wurde die der vorliegenden Planung zugrunde liegende Lösung letztlich aus Gründen des Immissionsschutzes für die angrenzende Wohnbebauung, einer optimierten Verkehrsführung sowie insbesondere hinsichtlich ihrer naturschutzfachlichen Funktion (Grünbrücke) für eine wirksame übergeordnete Grünverbindung ausgewählt.

D.6. Städtebauliche Statistik

Flächen	in ha	in %
Bauflächen	1,05	9,5
Gewerbegebiet	1,05	9,5
Verkehrsflächen (öffentlich)	6,02	54,5
Straßenverkehrsflächen	2,45	22,2
Geh- und Radwege	0,58	5,2
Straßenbegleitgrün	2,99	27,1
Grünflächen	3,98	36,0
Öffentliche Grünflächen (einschl. Flächen für Maßnahmen sowie für Bindungen zur Pflanzung bzw. zum Erhalt von Gehölzen)	3,98	36,0
Gesamtfläche	11,05	100,0

Für die Planung:

Referat 6



Gerd Merkle

Berufsmäßiger Stadtrat

Stadtplanungsamt



Günter Billenstein

Leitender Baudirektor

Planungsbüros



Arnold Consult AG

Eger & Partner

E. Textliche Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

E.1. Grundwasser, Grundwasserschutz

Werden Dächer mit Metall aus Kupfer, Zink, Blei oder ähnlichen grundwasserschädlichen Materialien gedeckt, darf das anfallende Niederschlagswasser nicht über einfache Sickerschächte oder mittels Rohrversickerung in den Untergrund abgeleitet werden.

Das anfallende Niederschlagswasser ist breitflächig durch eine Schicht aus mindestens 30 cm dicken bewachsenen Oberboden zu versickern, wobei die Versickerungsfläche 10-20 % der angeschlossenen Dachfläche betragen muss. Der verwendete Oberboden ist als Anlagenbestandteil zu betrachten, der mit hohen Schadstofffrachten angereichert wird und auszutauschen ist, sobald das Absorptionsvermögen nachlässt. Andere Versickerungsarten sind aus wasserwirtschaftlichen Gründen nicht zulässig.

Die im Gewerbegebiet an die öffentliche Kanalisation anzuschließenden Flächen sind im Rahmen des Bauantrages mit der Stadtentwässerung Augsburg abzustimmen.

E.2. Umlegung der Versorgungsnetze

Im Zusammenhang mit der Umlegung von Anlagen für die Elektrizitäts-, Gas-, Wasserversorgung sowie den Fernmeldeanschluss ist mit den zugehörigen Vertretern der einzelnen Sparten bei den Stadtwerken bzw. der LEW/TeilNet oder der Deutschen Telekom rechtzeitig Kontakt aufzunehmen.

E.3. Altlasten

Bei Erdarbeiten ist sorgfältig darauf zu achten, ob eventuelle künstliche Auffüllungen, Altablagerungen u. Ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist umgehend das Umweltamt der Stadt Augsburg einzuschalten und das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth in Kenntnis zu setzen sowie eine Untersuchung des Grundwassers durchzuführen.

Künstliche Auffüllungen, die im Zuge der Baumaßnahme entfernt werden, sind zwischen zu lagern, zu beproben und auf Schadstoffe zu untersuchen. Der Entsorgungsweg richtet sich nach den Schadstoffgehalten und ist mit dem Umweltamt der Stadt Augsburg abzustimmen.

Schadstoffbelastetes Bodenmaterial, das im Zuge der Baumaßnahmen nicht entfernt wird, ist horizontal und vertikal abzugrenzen und das davon ausgehende Gefährdungspotential für die einzelnen Wirkungspfade nach BBodSchV zu ermitteln. In Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Augsburg sind Maßnahmen zu ergreifen, durch die eine Umweltgefährdung ausgeschlossen werden kann.

E.4. Denkmalschutz

Da insbesondere in den bislang unberührten Teilbereichen des Plangebietes mit dem Vorhandensein von archäologischen Fundstellen gerechnet werden kann, muss in diesen Bereichen für alle Eingriffe in den Boden, Erdbewegungen und bauliche Einrichtungen im Bereich des Bebauungsplanes eine denkmalrechtliche Genehmigung beantragt werden (Art. 7 und 15 DSchG). Die Stadtarchäologie/Abt. Römisches Museum und das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben, sind an allen Verfahren zu beteiligen.

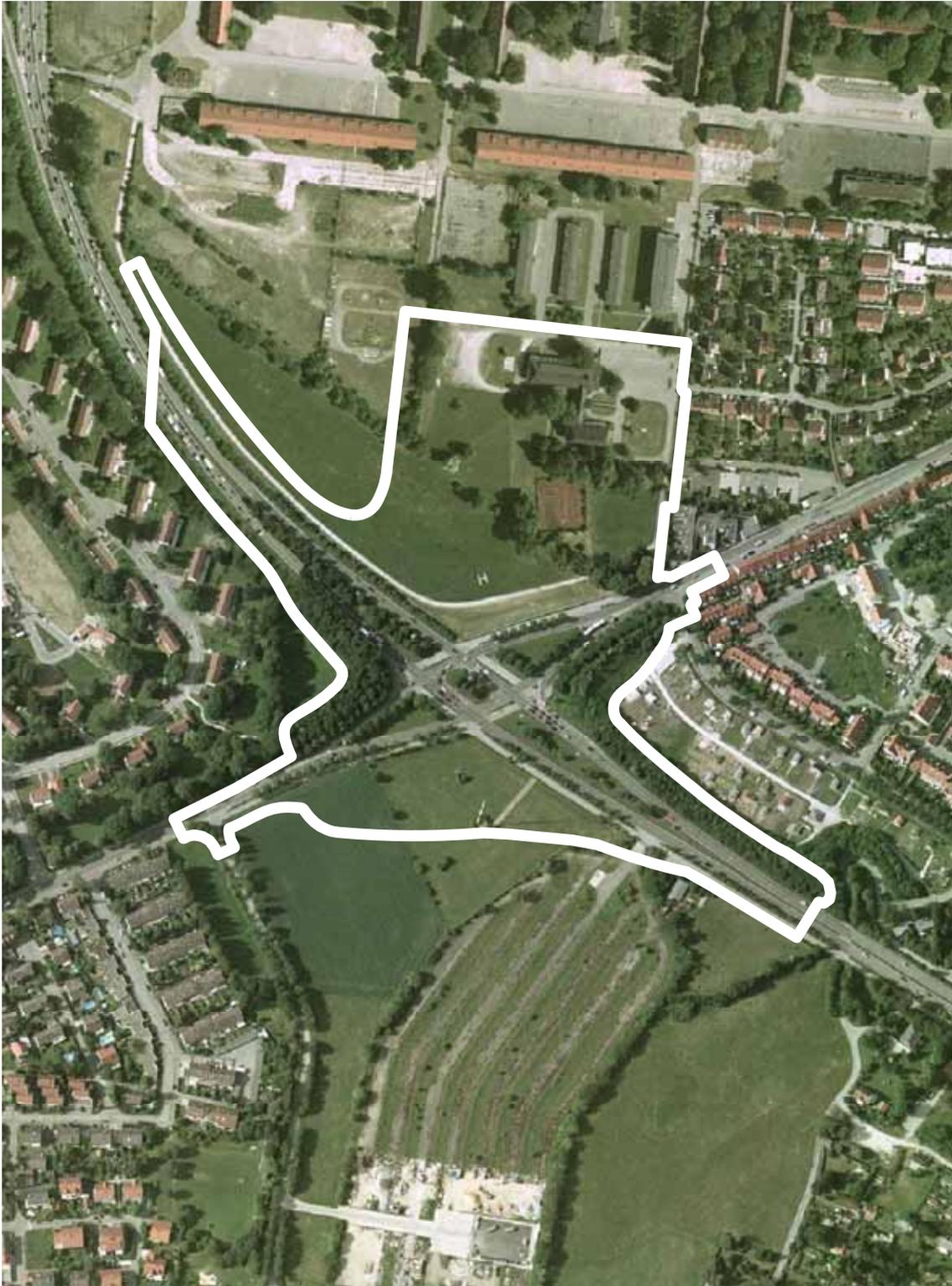
Eine Genehmigung nach Art. 7 DSchG für jegliche Bodeneingriffe in den betreffenden Bereichen, auch für alle Maßnahmen zur Erschließung, kann erst dann erteilt werden, wenn mit geeigneten Untersuchungen die archäologische Situation geklärt ist und in den betroffenen Bereichen die Rettungsgrabungen abgeschlossen sind.

E.5. Zivilschutz

Nachdem infolge der unmittelbaren Nachbarschaft zu dem militärisch vorgeprägten Areal der Sheridan-Kaserne das Vorhandensein von Kampfmitteln nicht auszuschließen ist, wird empfohlen, bei Erdarbeiten vorsichtig vorzugehen und bei verdächtigen Funden sofort die Polizei oder das Amt für Brand- und Katastrophenschutz zu verständigen.

F. Anlagen

F.1. Luftbild



Bildflug von 1998
© Stadtvermessungsamt Augsburg

ohne Maßstab

F.2. Beiplan „Planungsrechtliche Ausgangssituation“



Kartengrundlage: © Stadtvermessungsamt Augsburg

o. Maßstab

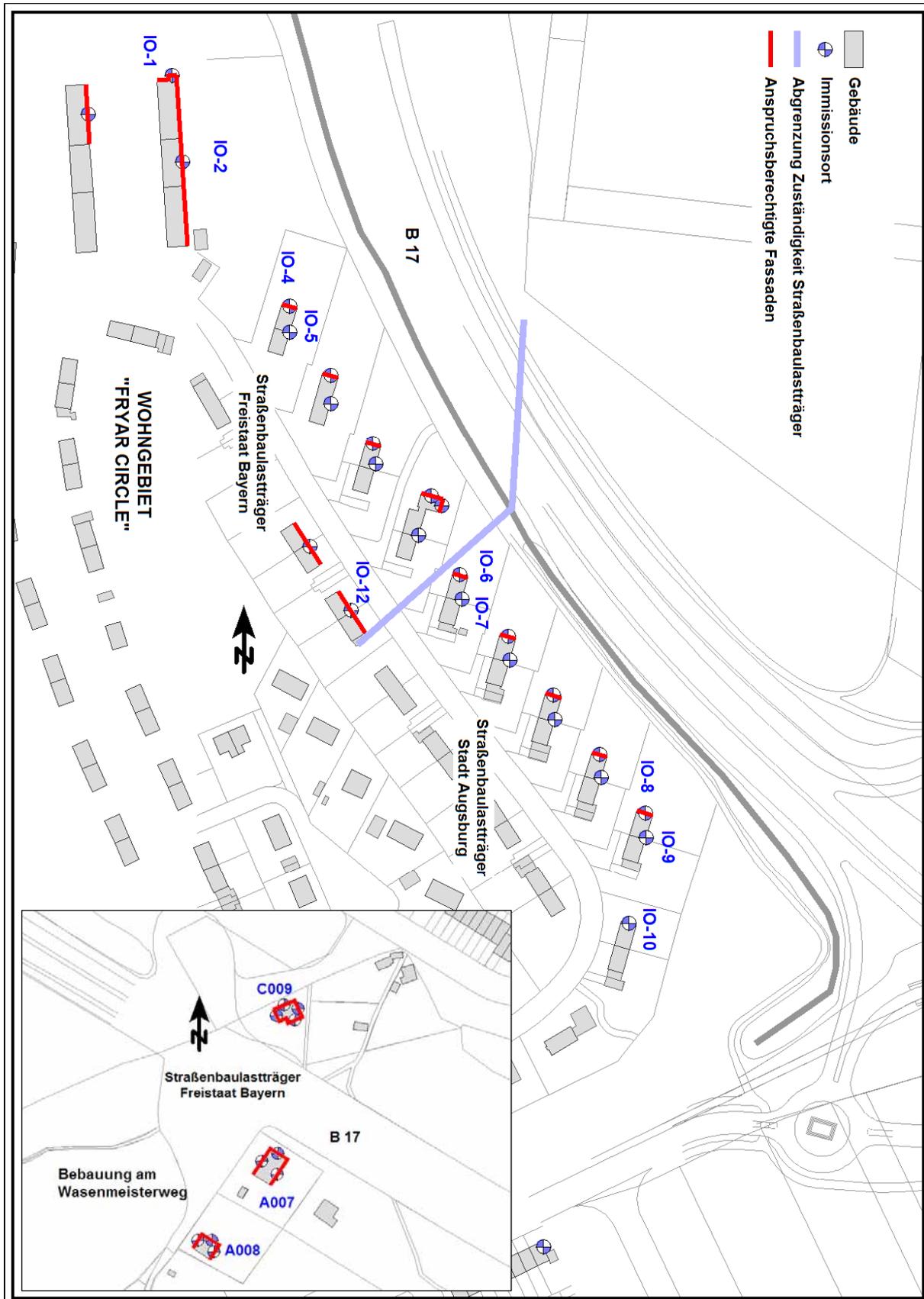
 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 270

 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des benachbarten rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 288 „Sheridan-Kaserne“

 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des benachbarten rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 214 A „Umlandwiesen“

 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des benachbarten rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 248 „Am Wasenmeisterweg“ - Teilbereich West

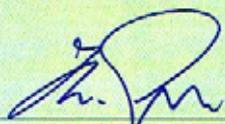
F.3. Beiplan „Passiver Schallschutz aus fehlgeschlagener Prognose“



G. Verfahrensvermerke

Aufstellungsbeschluss	27.07.2006
Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 28/06	11.08.2006
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	vom 14.08.2006 mit 22.09.2006
Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 28/06	11.08.2006
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	10.08.2006
Scoping-Termin	07.09.2006
Billigungs- und Auslegungsbeschluss	27.09.2007
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung im Amtsblatt Nr. 45	16.11.2007
Benachrichtigung und erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	16.11.2007
Öffentliche Auslegung	vom 26.11.2007 mit 04.01.2008
Satzungsbeschluss	26.06.2008
Mitteilung der Würdigung der Stellungnahmen durch den Stadtrat an die Verfasser	18.07.2008

Stadt Augsburg
Augsburg, 03.09.2008



Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister



H. Weitere Verfahrensvermerke

Die Bebauungsplansatzung bestehend aus der Planzeichnung, der Zeichenerklärung, den textlichen Festsetzungen, in der Fassung vom 07.05.2008 wird hiermit ausgefertigt.

Stadt Augsburg
Augsburg, 03.09.2008



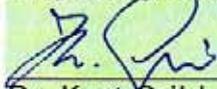
Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister



Inkrafttreten / Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 36

am 05.09.2008

Stadt Augsburg
Augsburg, 08.09.2008



Dr. Kurt Gribl
Oberbürgermeister

