

STADT DONAUWÖRTH  
Landkreis Donau-Ries

## **BEBAUUNGSPLAN**

Umfahrung Nordheim

# **ERLÄUTERUNGSBERICHT**

## 2. Planfassung

aufgestellt: Straßenbauamt Augsburg  
Holbeinstraße 10  
86150 Augsburg

Augsburg, 21.06.1999

  
Schwarzer

<b>1</b>	<b>Darstellung der Baumaßnahme</b>	<b>3</b>
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	3
<b>2</b>	<b>Notwendigkeit der Baumaßnahme</b>	<b>4</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Untersuchungen und Verfahren	4
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	5
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele	5
2.4	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	6
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	6
<b>3</b>	<b>Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme Vergleich der Varianten und Wahl der Linie</b>	<b>6</b>
3.1	Trassenbeschreibung und Wahl der Linie	6
3.2	Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	6
3.3	Umweltverträglichkeit	7
3.4	Gewählte Linie	8
3.5	Leitungen	9
<b>4</b>	<b>Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen</b>	<b>9</b>
4.1	Lärmschutzmaßnahmen	9
4.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	9
4.3	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	9
<b>5</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme</b>	<b>10</b>

# 1 Darstellung der Baumaßnahme

## 1.1 Planerische Beschreibung

Die Bundesstraße 16 stellt für das Donautal eine wichtige Ost-West-Verbindung dar. In den letzten Jahren wurde die B 16 zwischen Donauwörth und Ingolstadt mit den Umfahrungen der Orte Rain am Lech, Burgheim, Neuburg/Donau und Weichering zu einer leistungsfähigen Straßenverbindung ausgebaut.

Die Verlegung der B 16 zwischen Rain am Lech und Asbach-Bäumenheim befindet sich zur Zeit in Bau. Ende 1997 wurde der Abschnitt Genderkingen - Asbach-Bäumenheim (Umfahrung Genderkingen) für den Verkehr freigegeben.

Außerdem wurde die städtische Südspange von Donauwörth am 01.01.1998 zur Bundesstraße 16 aufgestuft.

Der vorliegende Entwurf behandelt die Verlegung der B 16 aus der Ortsdurchfahrt Nordheim. Das Bauvorhaben schließt im Osten an die B 16 neu (Umfahrung Genderkingen) an, überquert die Bahnlinie Augsburg-Donauwörth und führt im Westen auf die Südspange von Donauwörth.

Mit der „Umfahrung Nordheim“ wird die Ortsdurchfahrt von Nordheim vom Durchgangsverkehr entlastet und eine Ausbaulücke im Zuge der B 16 geschlossen.

Im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist die „Umfahrung Nordheim“ in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ enthalten.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

### Längen und Ausbauquerschnitte

B 16 neu	1,74 km	mit	7,5 m	Fahrbahnbreite
Anschlußäste	0,25 km	mit	7,5 m	Fahrbahnbreite
GV-Straße	0,52 km	mit	5,5 m	Fahrbahnbreite

### Kosten und Kostenträger

Baukosten	11.096.000,00 DM
Grunderwerbskosten	<u>1.508.000,00 DM</u>
Gesamtkosten	12.604.000,00 DM

Kostenträger für die Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland

-Straßenbauverwaltung-und die Stadt Donauwörth.

### Vorhandene Strecken und Verkehrscharakteristik

Die Ortsdurchfahrt von Nordheim im Zuge der Bundesstraße 16 wurde im Jahre 1962 mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m ausgebaut. Im Ortsbereich befinden sich entlang der Bundesstraße beidseitig Gehwege mit einer durchschnittlichen Breite von 2,0.m. Die Einmündung der Südspange Donauwörth in die Bundesstraße 16 in der Ortsdurchfahrt Nordheim ist mit einer Lichtzeichenanlage versehen.

Mit dem Bau der Südspange Donauwörth (Bauabschnitt 1 - 1985, Bauabschnitt 2 - 1987) wurde bereits ein Teilstück der Ortsdurchfahrt von Nordheim im Zuge der B 16 entlastet.

### Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die Bundesstraße 16 soll durch den Bau von Ortsumfahrungen zu einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung ausgebaut werden. Nach Fertigstellung der Verlegung der B 16 zwischen Rain und Asbach-Bäumenheim (Umfahrung Genderkingen) befindet sich die B 16 im Bauamtsbereich mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt von Nordheim und Tapfheim-Donaumünster in einem sehr guten, der Verkehrsbedeutung der Straße entsprechenden Ausbauzustand.

Der Durchgangsverkehr wird künftig die Umfahrung benützen, so daß die Ortsdurchfahrt von Nordheim nur mehr durch den Ziel- und Quellverkehr belastet sein wird.

## **2 Notwendigkeit der Baumaßnahme**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Untersuchungen und Verfahren**

Die Planungen für eine großräumige Verlegung der B 16 im westlichen bayerischen Donautal reichen bis in die siebziger Jahre zurück. Im Jahre 1977 wurde für den Abschnitt Tapfheim-Ingolstadt das Raumordnungsverfahren eingeleitet. Für den Streckenabschnitt Rain bis zur Regierungsbezirksgrenze (östlich von Staudheim) wurde das Raumordnungsverfahren 1978 abgeschlossen. Bereits 1979 im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen wurde in diesem Bereich mit den Bauarbeiten begonnen. Nachdem am 01.01.81 bei der in Kraft getretenen Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen der Streckenabschnitt von Tapfheim bis zur B 2 bei Asbach-Bäumenheim nicht mehr enthalten war, hat die Regierung von Schwaben für den Streckenabschnitt von der B 2 bis nach Rain das Raumordnungsverfahren abgeschlossen.

Da mit einer großräumigen Verlegung der B 16 zwischen Tapfheim und der B 2 bei Asbach-Bäumenheim auf absehbare Zeit nicht mehr zu rechnen war, hat die

Stadt Donauwörth 1985 - 1987 zur Entlastung der Innenstadt die „Südspange“ gebaut.

Die Umfahrung Nordheim als Lückenschluß zwischen der Südspange von Donauwörth und der B 16 Asbach-Bäumenheim-Rain wurde im Jahre 1985 in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen aufgenommen.

Die höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Schwaben hat mit Schreiben vom 30.03.1989 Nr. 800-8254.06/12 mitgeteilt, daß die tatsächlichen räumlichen Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die überörtliche Raumbeanspruchung und Raumbeeinflussung nicht von solchem Gewicht sind, daß die Durchführung eines vorgeschalteten Raumordnungsverfahrens geboten wäre. Die höhere Landesplanungsbehörde beabsichtigt, zu gegebener Zeit für das Vorhaben eine Abstimmung auf andere Weise gem. BekROV Abschnitt IX Abs. 12 Spiegelstrich unter Verwertung der einschlägigen Stellungnahmen der Beteiligten im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

## 2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Seit Fertigstellung des Streckenabschnittes Genderkingen - Asbach-Bäumenheim erfolgt die Weiterführung der B 16 in Richtung Westen vorläufig über einen Versatz an der B 2. Diese ungünstige Verkehrsabwicklung kann erst durch den Bau der Umfahrung Nordheim beseitigt werden.

In der Ortsdurchfahrt von Nordheim sind die Anwohner einer erheblichen Gefährdung durch den Bundesstraßenverkehr sowie Lärm- und Abgasbelastung ausgesetzt.

Die Mischung der Verkehrsarten, der relativ hohe LKW-Anteil sowie der hohe Prozentsatz an landwirtschaftlichen Fahrzeugen vor allem während der „Zuckerrübenkampagne“ führen immer wieder zu Konfliktsituationen.

## 2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Bundesstraße 16 „Günzburg-Donauwörth-Ingolstadt“ schafft als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung eine Verbindung zwischen den Mittelzentren Günzburg, Dillingen a.d.D./Lauingen, Donauwörth, Neuburg/D. und stellt gleichzeitig die Verbindung zum möglichen Oberzentrum und Industriestandort Ingolstadt her. Darüber hinaus ist die B 16 für den Industriestandort Ingolstadt eine wichtige Verbindung in Richtung Westen zur A 8 „München-Stuttgart-Karlsruhe“.

Durch den Ausbau der B 16 kann mit Impulsen für die industrielle und gewerbliche Entwicklung der noch schwach entwickelten Gebiete gerechnet werden.

Die vorliegende Planung bringt durch die Ausschaltung der Ortsdurchfahrt von Nordheim und den Entfall des Versatzes an der B 2 eine zügigere Verkehrsabwicklung und für Nordheim eine weitgehende Verkehrsentlastung und somit Verkehrsberuhigung. Die Verkehrssicherheit wird verbessert.

#### 2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Der Charakter des Verkehrs wird auf der Bundesstraße 16 hinsichtlich des Fahrtzweckes durch Berufs- und Wirtschaftsverkehr bestimmt, wobei der Güterverkehr mit einem hohen Anteil Schwerverkehr den Landesdurchschnitt ganz erheblich übersteigt.

Die Bundesstraße 16 hat nach einer Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dorsch Consult im Jahr 2000 im Bereich der Umfahrung Nordheim eine Verkehrsbelastung von 9.200 Kfz/24h und einen LKW-Anteil von 15 %.

Für die Querschnittsbemessung und die Schallpegelberechnungen wurden diese Ergebnisse nach der Trendprognose gem. RAS-Q auf das Jahr 2010 hochgerechnet. Bei den Schallschutzuntersuchungen wurde jedoch aus Sicherheitsgründen gem. der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Tabelle A, mit einem LKW-Anteil von 20 % gerechnet.

#### 2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Mit dem Bau der Umfahrung Nordheim, d.h. der Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus den Innerortsbereichen, wird eine deutliche Verringerung der verkehrsbedingten Immissionen in den betroffenen Siedlungsgebieten erreicht.

### 3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

#### 3.1 Trassenbeschreibung und Wahl der Linie

Da die Trasse aufgrund von Zwangspunkten (Anschluß an die bereits ausgebaute B 16 bei Asbach-Bäumenheim und an die Südspange Donauwörth) im wesentlichen bereits festliegt und mit einer großräumigen Verlegung der B 16 in dem Streckenabschnitt Tapfheim - Asbach-Bäumenheim in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden kann, sind Varianten zu dieser Planung nicht relevant.

#### 3.2 Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Der relativ ebene Planungsraum liegt im Donautal, naturräumlich in der Lech-Wertach-Ebene und ist gekennzeichnet durch intensive landwirtschaftliche Nutzung. Die Landschaft ist noch gut strukturiert durch Großgrün in den Flußniederungen der Donau und der Schmutter. Baggerseen mit

Naherholungsaktivitäten, Radwanderwege und naturnahe Elemente in Form von Auwaldbereichen lösen jedoch einen hohen anthropogenen Nutzungsdruck aus. Insgesamt ist die Landschaft trotz hoher Nutzungsintensität noch nicht ausgeräumt und bietet somit einer Vielzahl von Individuen und Arten der Flora und Fauna Lebensraum mit unterschiedlichen Qualitäten.

### 3.2.1 Umweltverträglichkeit

#### 3.2.1.1 Lärm- und Schadstoffe

Die geplante Trasse umfährt den Stadtteil Nordheim südlich. Durch die Herausnahme des Verkehrs aus dem Innerortsbereich wird eine deutliche Verringerung der verkehrsbedingten Immissionen in den betroffenen Siedlungsgebieten erreicht.

Die Umfahrung ist so weit von der nächstliegenden Wohnbebauung entfernt, daß die maßgebenden Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV nicht überschritten werden.

#### 3.2.1.2 Natur und Landschaft

##### - vorhandene Flächennutzung

Der gesamte Planungsraum unterliegt im landwirtschaftlich bewirtschaftbaren Abschnitten einer intensiven Ackernutzung. Produktionsfreie Flächen sind nur in untergeordnetem Umfang in Form von ausgebeuteten Kiesgruben, Gräben, Hecken und kleinen Auwaldparzellen vorhanden.

##### - naturräumliche Gliederung

Der Planungsraum ist Teil der naturräumlichen Haupteinheit 047 „Lech-Wertach-Ebene“, Untereinheit 047.11 Asbacher Feld. Im Westen grenzt der Naturraum 045 Donauried, Untereinheit 045.25 Zusamried an.

##### - geschützte und schützenswerte Flächen und Objekte

Im Planungsraum befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Osterried“. Dieses ehemalige Torfstichgebiet ist eine typische Restfläche der ehemals ausgedehnten Feuchtbereiche im Donautal und stellt ein Rückzugsgebiet der Flora und Fauna dieses Lebensraumes und Biototyps dar.

Weiterhin schützenswert sind die Grabensysteme als Vernetzungselemente zwischen den inselartigen Teillebensräumen und die Kleingehölze mit Kriterien der Biotopkartierung.

#### 3.2.1.3 Land- und Forstwirtschaft

##### - Bodengüte beanspruchter Flächen

Die landwirtschaftlich bewirtschafteten Ackerflächen sind Böden der fluvioglazialen Niederterrassen. Diese mineralischen Grundwasserböden in

Form vom Gley bis zu tonigem und schluffigem Lehm eignen sich zum Anbau aller landwirtschaftlichen Fruchtarten welche bindige Böden beanspruchen. Hervorzuheben ist der für das Planungsgebiet der Zuckerrübenanbau. Im südwestlichen Planungsabschnitt liegt das Niedermoor „Osterried“. Dieses anmoorige und damit landwirtschaftliche weniger interessante Gebiet ist gekennzeichnet durch parzellenscharfe Abgrenzung zwischen Niederwald/ Auwald und Wirtschaftsgrünland.

- Intensität der land- und forstwirtschaftlichen Bodennutzung  
Alle Ackerflächen werden intensiv landwirtschaftlich bewirtschaftet. Die Wirtschaftsgrünlandflächen unterliegen einer weniger intensiven Nutzung, da im Planungsraum die Tierhaltung keine herausgehobene Bedeutung hat. Die mit Wald bestockten Flächen unterliegen einer mittleren bis geringen Intensität, da es sich um wenig ertragreiche Waldflächen handelt.

#### 3.2.1.4 Flächenbedarf

Der gesamte Flächenbedarf für die geplante Maßnahme beträgt 11,2 ha. Davon werden rd. 1,5 ha als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Eingriff in Natur und Landschaft benötigt.

#### 3.2.1.5 Wassergewinnungsgebiete

Wassergewinnungsgebiete werden durch die geplante Umfahrung nicht berührt.

#### 3.2.1.6 Überschwemmungsgebiete

Die geplante Trasse verläuft von Bau-km 0+950 bis Bau-km 1+600 im amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Schmutter. Der durch die Dammschüttung im Überschwemmungsgebiet verursachte Retentionsraumverlust wird durch Geländeabtrag in unmittelbarer Nähe wieder ausgeglichen.

#### 3.2.1.7 Bebaute Gebiete

Die geplante Straße verläuft in einem Abstand von rd. 300 m zur nächstliegenden Wohnbebauung. Nennenswerte negative Auswirkungen auf die Wohnqualität sind deshalb nicht zu erwarten.

### 3.3 Gewählte Linie

Da mit einer großräumigen Verlegung der B 16 in dem Streckenabschnitt Tapfheim - Asbach-Bäumenheim in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden kann, ist

die Umfahrung Nordheim durch die bereits bestehende Südspange von Donauwörth und die B 16 neu zwischen Rain und Asbach-Bäumenheim im wesentlichen festgelegt.

### 3.4 Leitungen

Von der Baumaßnahme sind folgende öffentliche Versorgungsleitungen betroffen:

- Fernmeldeleitungen der Telekom AG
- Hochspannungsfreileitung der Deutschen Bahn AG:
- Erdgashochdruckleitung der Erdgas Schwaben GmbH

Die technischen und juristischen Details hinsichtlich der notwendigen Maßnahmen werden vor der weiterführenden Planung abgesprochen und festgelegt.

## 4 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

### 4.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die neue B 16 verläuft so weit von der nächstliegenden Wohnbebauung entfernt, daß die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV weit unterschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen sind deshalb nicht vorgesehen (vgl. Unterlage 11).

### 4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Schwerpunkt ist die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Naturhaushaltes, soweit er durch das Bauvorhaben beeinträchtigt wird.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden im Umfang von ca. 1,5 ha hergestellt.

Einzelheiten sind im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, Ziff. 5.1 bis 5.3 und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Unterlage 12.2, aufgeführt. Der landschaftspflegerische Begleitplan wird Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

### 4.3 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die Baumaßnahme greift nicht in bebaute Gebiete ein. Besondere Maßnahmen sind deshalb nicht vorgesehen.

## 5 Durchführung der Baumaßnahme

Durch die Baumaßnahme sind größere längerdauernde Behinderungen des Verkehrs auf der Bundesstraße bzw. auf der Südspange Donauwörth nicht zu befürchten. Lediglich im Bereich der Anschlüsse ist mit geringen Behinderungen zu rechnen.

Die Erschließung der Baustelle ist über das vorhandene Wegenetz gewährleistet.