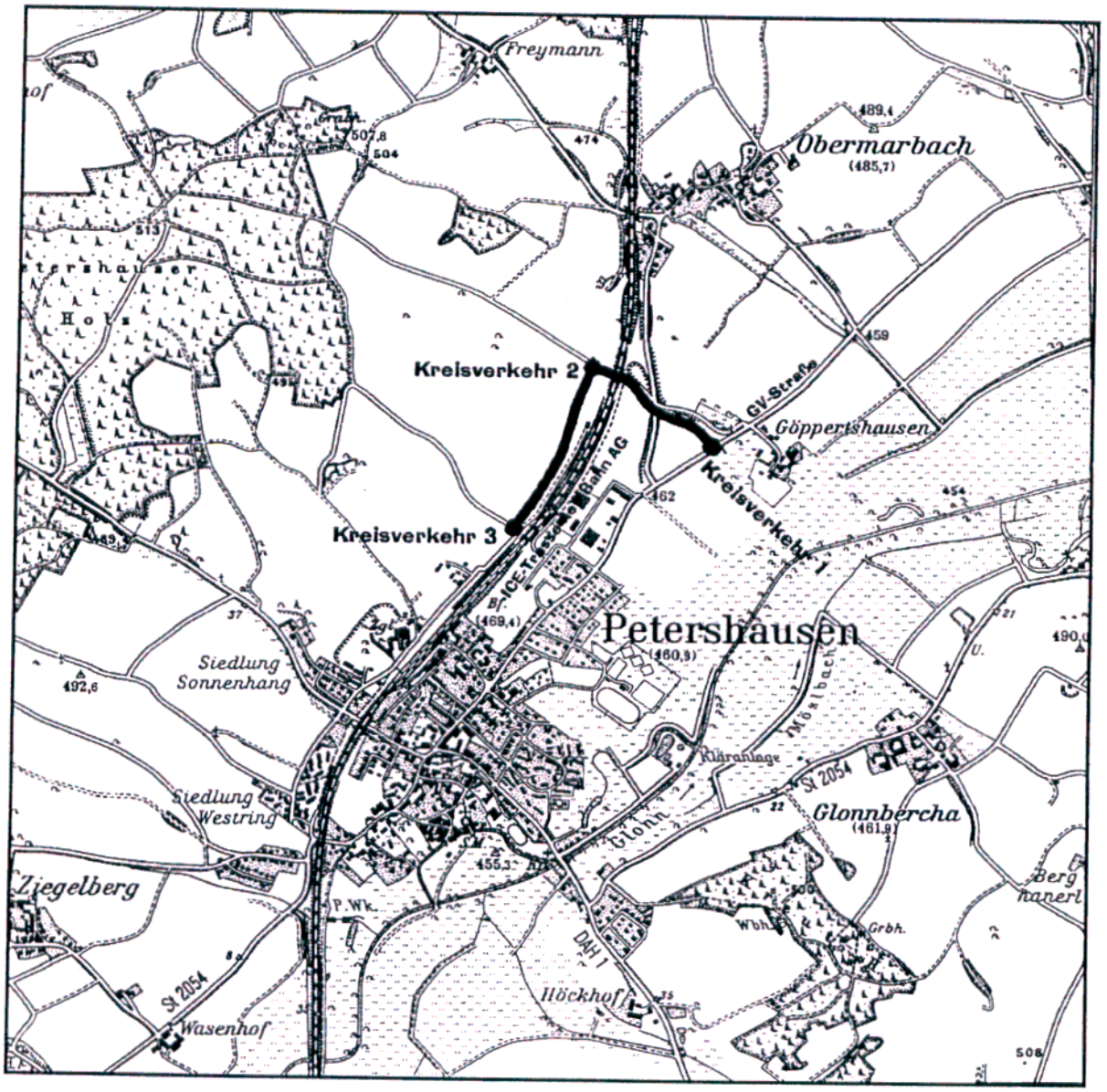
Gemeinde Petershausen

Landkreis Dachau



1 : 25 000

BEBAUUNGSPLAN Nr. 1

"Umgehungsstraße Nordwest"

von der Marbacher Straße im Nordosten
zur neuen P + R Anlage

als gemeindliche Entlastungsstraße für den überörtlichen Verkehr

Gemeinde Petershausen
Bgm.-Rädler-Straße 1
85238 Petershausen

Fassung vom 25.03.1998
Fassung vom
Fassung vom

INHALTSVERZEICHNIS

1. Verfahrensvermerke

2. Planungsbüros

3. Satzung und Plandarstellung

4. Textliche Festsetzungen und Hinweise

5. Festsetzungen durch Planzeichen
   5.1 - 5.10 Straße
   5.11 - 5.19 Grünordnung

6. Hinweise durch Planzeichen

7. Begründung

8. Anhang:
   Straßenlängsschnitt
   Straßenquerschnitt

Die Umweltverträglichkeitsstudie kann bei Bedarf von der Gemeinde Petershausen angefordert werden.

1. Verfahrensvermerke:

1.1 AUFSTELLUNGSBESCHLUSS (§2 Abs.1 BauGB)
Der Gemeinderat von Petershausen hat in der Sitzung vom 26.03.1998 die Aufstellung der Bebauungspanes Nr. 1, Nordwestumgehung, beschlossen. Der Aufstellungsbeschluß wurde am 14.04.98 ortsüblich bekanntgemacht.

1.2 BÜRGERBETEILIGUNG (§ 3 Abs.1 BauGB)
Die vorgezogene Bürgerbeteiligung wurde vom 29.04.1998 bis 29.05.1998 durchgeführt.

1.3 TRÄGERBETEILIGUNG (§ 4 Abs.1 BauGB)
Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde vom 29.04.1998 bis 29.05.1998 durchgeführt.

Petershausen, den 22.04.1998 Ludwig Götz
1. Bürgermeister

1.4 ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 3 Abs. 2 BauGB)
Der vom Gemeinderat gebilligte Entwurf der Bebauungsplanes Nr. 1 „Nordwestumgehung" wurde mit der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 16.11.1998 bis 16.12.1998 öffentlich ausgelegt.

Petershausen, den 05.02.1999 Ludwig Götz
1. Bürgermeister

1.5 SATZUNGSBESCHLUSS (§ 10 Abs. 1 BauBG)
Der Gemeinderat von Petershausen hat mit Beschluß vom 28.01.1999 den Bebauungsplan Nr. 1 (Pläne und Text) als Satzung beschlossen.

Petershausen, den 05.02.1999 Ludwig Götz
1. Bürgermeister

1.6 ~~GENEHMIGUNG (§10 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 2 Abs. 8 der Zuständigkeitsverordnung zum Bauwesen Zust. VBau vom 01.01.1998)~~

~~Das Landratsamt Dachau hat den Bebauungsplan Nr. 1 in allen Teilen mit Schreiben vom Nr genehmigt~~

~~Petershausen, den 05.02.1999 Ludwig Götz
1. Bürgermeister~~

1.7 BEKANNTMACHUNG (§ 10 Abs. 3 BauGB)
Der genehmigte ~~bzw.~~ angezeigte Bebauungsplan Nr. 1 wurde mit Begründung vom 19.02.1999 bis 19.03.1999 in Gem. Verw. Petershausen öffentlich ausgelegt. Genehmigung ~~bzw.~~ Anzeige sind durch Bekanntmachung vom 8.2.1999 ortsüblich bekanntgemacht worden.
Der Bebauungsplan tritt damit in Kraft.

Petershausen, den ~~05.02.1999~~ 31.03.1999 Ludwig Götz
1. Bürgermeister

2. Beteiligte Fachplanungsbüros

Straßenplanung	Ingenieurbüro für Bauwesen Dipl.-Ing. (FH) K. Neumeier Liebigstraße 12 85757 Karlsfeld
Landschafts- u. Freiraumplanung	Landschaftsarchitekt Dipl.-Ing. Hans Brugger Deuringerstraße 5 a 86551 Aichach
Verkehrstechnische Beratung der Gemeinde Petershausen	Landratsamt Dachau Tiefbauamt Dipl.-Ing. A. Dorn
Verkehrsuntersuchungen	Niggl und Partner GmbH Bauingenieure Spitzwegstraße 18 c 85521 Ottobrunn

3. Satzungserlaß

Die Gemeinde Petershausen
erläßt auf grund §§ 2, 3, 4, 8, 9, 10 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung vom 27.08.97 (BGBl.I, S. 2141), Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (Gemeindeordnung GO), Art. 91 der Bayerischen Bauordnung BayBO), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung BauNVO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I, S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 (BBGBl I S. 466) und der 5. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S 585)

den Bebauungsplan Nr. 1

" Umgehungsstraße Nordwest "

von der Marbacher Straße im Nordosten
zur neuen P + R Anlage

als

S a t z u n g

Inhalt des Bebauungs- und Grünordnungsplanes

PLANDARSTELLUNGEN
Die Bebauungsplanzeichnungen mit integriertem Grünordnungsplan M 1 : 1000

Plan - Abschnitt:	Marbacher Straße - P + R Anlage am Bahnhof		
	Neubau - km 0+000,00 bis 1+ 200,00	=	1200 m
	Marbacher Straße	=	155 m
	Obermarbacher Straße	=	160 m
	Anschluß Straße nach Steinkirchen	=	160 m
	Geh- und Radweg bis Göppertshausen	=	436 m

zusammen mit den Festsetzungen, den Hinweisen und der Begründung sind Bestandteil dieses Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan Nr. 1 wird mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB rechtsverbindlich.

Gemeinde Petershausen Petershausen, den 10. Aug. 1999

GEMEINDE PETERSHAUSEN · BAYERN

L. Götz 1. Bürgermeister

4. Festsetzungen durch Text

4.1.1 Das Planungsgebiet umfaßt folgende Grundstücke:

In der Gemarkung Petershausen
die Flur-Nr.
Tfl. 902 Weg; Tfl. 1009; Tfl. 1005; Tfl. 1006; Tfl. 1007; Tfl 1286(Bahn);
Tfl. 1476; Tfl 1483; Tfl. 1482; Tfl. 1481 Straße; Tfl. 1480; Tfl. 1489; Tfl. 1477;
Tfl. 1472; Tfl. 1471/1 Weg; Tfl. 1471; Tfl. 1478 Straße; Tfl 1490,
Tfl. 963; Tfl. 963/1; Tfl. 977; Tfl. 1004

in der Gemarkung Obermarbach
die Flur - Nr. Tfl. 224 Weg; Tfl. 208; Tfl. 206.

4.1.2 ART DER NUTZUNG
Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 1 werden folgende Nutzungen festgesetzt.
- Verkehrsflächen (§ 9 (1) Nr. 11 BauGB)
- Flächen zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern (§ 9 (1) Nr. 25 a, BauGB)

4.2 Festsetzungen Straße - Allgemein

4.2.1 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung werden unterschieden in
- kombinierter Fuß- und Radweg (5.8)
- Anwandweg, Feldwege (5.9)

4.2.2 Die in den Planzeichnungen eingetragenen Sichtdreiecke sind von baulichen und nichtbaulichen Anlagen jeder Art mit über 0,90 m ab Höhe Fahrbahnoberkante ständig freizuhalten.
Zulässig sind Hochstämme mit einem Kronenansatz in Höhe von mind. 2,50 m.

GRÜNORDNUNGSPLAN ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 1
"UMGEHUNGSSTRASSE NORDWEST"

4.3 GRÜNORDNERISCHE FESTSETZUNGEN

INHALTSVERZEICHNIS

4.3.1. Verwendung von Gehölzen

4.3.2. Grünflächen

4.3.2.1 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
4.3.2.2. Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
4.3.2.3 Verkehrsgrün

4.3.3. Schutz, Erhaltung und Pflege von Gehölzen und Grünflächen

4.3.4. Landschaftspflegerischer Begleitplan

4.3.1. Verwendung von Gehölzen

Die durchwurzelbare Standfläche für einen Baum der 1. Wuchsklasse muß bei einer Minimalbreite von 2,0 m mindestens 14 m² betragen, für einen der 2. Wuchsklasse mindestens 10 m².
Der Anteil von Sträuchern liegt in geschlossenen Gehölzpflanzungen bei max. 95 %, der Anteil der Heister bei mind. 5 %. Der Pflanzabstand in geschlossenen Pflanzungen beträgt max. 1,2 m; bei der Verwendung von Solitärsträuchern kann der Abstand bis zu 2,5 m betragen.
In geschlossenen Gehölzpflanzungen sind in je 50 m² begonnener Gehölzfläche ein Baum der 1. Wuchsklasse bzw. zwei der 2. Wuchsklasse zu pflanzen.
Innerhalb eines 4 m breiten Streifens ab Fahrbahnkante dürfen keine Gehölze gepflanzt werden. Sichtdreiecke sind von Bepflanzung freizuhalten. Die Pflanzung von Hochstämmen ist möglich.

Bäume 1. Wuchsklasse
Mindestqualität: **Hochstamm: 3 x v., STU 18 - 20 cm**
Stammbusch: 3 x v., H 300 - 350 cm, B 100 - 150 cm
Kronenansatz im Straßenbereich bei mind. 2,5 m

Acer platanoides	Spitz-Ahorn
Acer pseudoplatanus	Berg-Ahorn
Fagus sylvatica	Rot-Buche
Fraxinus excelsior	Esche
Quercus robur	Stiel-Eiche
Tilia cordata	Winter-Linde
Tilia platyphyllos	Sommer-Linde

Bäume 2. Wuchsklasse
Mindestqualität: **Solitär, 3 x v., H 250 - 300 cm**
bzw. Hochstamm, 3 x v., STU 16 - 18 cm

Acer campestre	Feld-Ahorn
Carpinus betulus	Hainbuche
Prunus avium	Vogel-Kirsche
Prunus padus	Trauben-Kirsche *
Sorbus aucuparia	Vogelbeere

Heister, 2 x v., H 150 - 200 cm

Acer campestre	Feld-Ahorn
Betula pendula	Sand-Birke
Carpinus betulus	Hainbuche
Fagus sylvatica	Rot-Buche
Fraxinus excelsior	Esche
Prunus avium	Vogel-Kirsche
Prunus padus	Trauben-Kirsche *
Quercus robur	Stiel-Eiche
Sorbus aucuparia	Vogelbeere

Sträucher, verpflanzt, 3 bzw. 4 Triebe, H 60 - 100 cm

Cornus mas	Kornelkirsche
Cornus sanguinea	Blutroter Hartriegel
Corylus avellana	Haselnuß
Crataegus monogyna	Eingriffliger Weißdorn
Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen
Ligustrum vulgare	Gewöhnlicher Liguster
Prunus spinosa	Schlehe
Rosa arvensis	Feld-Rose
Rosa canina	Hunds-Rose
Salix alba	Silber-Weide *
Salix caprea	Sal-Weide
Salix triandra	Mandel-Weide *
Salix viminalis	Korb-Weide *
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Viburnum lantana	Wolliger Schneeball
Viburnum opulus	Gewöhnlicher Schneeball *

* Verwendung in feuchteren Bereichen bzw. Tallagen

4.3.2. Grünflächen

4.3.2.1. Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

A1: 25 % der Fläche sind mit Gehölzen gemäß Punkt 1 der grünordnerischen Festsetzungen zu bepflanzen.
Die restlichen Flächen sind als extensiv genutzte Wiese zu gestalten.
Die dargestellten Einzelbäume sind jeweils als Bäume der 1. Wuchsklasse zu pflanzen. Geringfügige Verschiebungen der Standorte sind möglich.
Eventuell notwendiger Oberbodenauftrag erfolgt in einer Stärke von 0 - 10 cm, auf zu bepflanzenden Flächen in einer Stärke von maximal 40 cm.
In Bereichen, die künftig extensiv zu nutzen bzw. pflegen sind, ist gegebenenfalls vorhandener nährstoffreicher Oberboden abzutragen.
Im Bereich rückzubauender Verkehrsflächen ist der Wegeoberbau (Asphalt) abzutragen. Der Kiesunterbau wird aufgerissen bzw. gelockert. Die Fläche wird der eingeschränkten Sukzession mit gelegentlicher Pflegemahd überlassen.

A2: 7,5 % der Fläche sind mit Gehölzen gemäß Punkt 1 der grünordnerischen Festsetzungen zu bepflanzen.
Die restlichen Flächen sind als extensiv genutzte Wiese zu gestalten.
Die dargestellten Einzelbäume sind Pflanzvorschläge für Bäume der 1. Wuchsklasse bzw. die doppelte Anzahl von Bäumen der 2. Wuchsklasse.
Eventuell notwendiger Oberbodenauftrag erfolgt in einer Stärke von 0 - 10 cm, auf zu bepflanzenden Flächen in einer Stärke von maximal 40 cm.
In Bereichen, die künftig extensiv zu nutzen bzw. pflegen sind, ist gegebenenfalls vorhandener nährstoffreicher Oberboden abzutragen.

Die Herstellung von Gräben und Becken zur Ableitung, Rückhaltung und Versikkerung von Oberflächenwasser ist möglich. Sie sind mit wechselnden Querprofilen und variabler Neigung der Uferböschungen naturnah zu gestalten. Die Uferbereiche sind als extensive Säume auszubilden und zu pflegen.
Rückhaltebecken sind in Form einer Mulde anzulegen. Ihre Uferböschungsneigung darf nicht steiler als 1 : 2,5 sein und ist abwechslungsreich auszubilden. Die Mulde ist von flächenhaftem Gehölzbewuchs freizuhalten. Der Abstand von Graben- und Rückhaltebeckensohle zum höchsten Grundwasserstand muß mindestens 1,0 m betragen; sollte dieser Abstand in Teilbereichen unterschritten werden, ist dort eine Lehmabdichtung einzubauen.

Gräben und Rückhaltebecken sind im Plan schematisch dargestellt; die detaillierte Planung ist in einem landschaftspflegerischen Begleitplan aufzuzeigen.

4.3.2.2. **Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft** (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Der vorhandene Graben zwischen Obermarbacher Straße und dem neuen Bahn damm ist naturnah zu entwickeln. Die Uferböschungen sind mit wechselnden Querprofilen und variabler Neigung zu gestalten. Die Uferbereiche sind als extensiv gepflegte Säume auszubilden. 20 % der Fläche ist mit Gehölzen für feuchtere Bereiche gemäß Punkt 1 der grünordnerischen Festsetzungen zu bepflanzen.

4.3. 2.3. **Verkehrsgrün**

V1: 80 % der Fläche sind als extensive Wiese anzulegen, die restlichen 20 % mit lokker verteilten Gehölzgruppen gemäß Punkt 1 der grünordnerischen Festsetzungen zu bepflanzen.
Die zeichnerisch festgesetzten straßenbegleitenden Baumpflanzungen sind mit Bäumen der 1. Wuchsklasse gemäß Punkt 1 der grünordnerischen Festsetzungen auszuführen. Geringfügige Verschiebungen der Gehölzstandorte sind möglich.
Der Oberbodenauftrag erfolgt in einer Stärke von 0 - 10 cm, auf zu bepflanzenden Flächen in einer Stärke von maximal 40 cm.
In Bereichen, die künftig extensiv zu nutzen bzw. pflegen sind, ist gegebenenfalls vorhandener nährstoffreicher Oberboden abzutragen.
Im Bereich rückzubauender Verkehrsflächen ist der Wegeoberbau (Asphalt) abzutragen. Der Kiesunterbau wird aufgerissen bzw. gelockert und der eingeschränkten Sukzession mit gelegentlicher Pflegemahd überlassen.

V2: Die Fläche ist als extensive Wiese anzulegen. Der Oberbodenauftrag erfolgt in einer Stärke von 0 - 10 cm, gegebenenfalls ist vorhandener nährstoffreicher Oberboden abzutragen.

4.3.3. Schutz, Erhaltung und Pflege von Gehölzen und Grünflächen

Während der Baumaßnahme sind die vorhandenen Gehölzbestände vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen durch entsprechende Maßnahmen zu schützen.
sämtliche Pflanzungen sind im Wuchs zu fördern, zu pflegen und vor Zerstörung zu schützen.
Ausgefallene Gehölze sind artgleich zu ersetzen.

Extensiv genutzte Wiesenflächen werden 1- bis maximal 2-mal pro Jahr gemäht. Das Mähgut ist abzutransportieren. Entlang von Gehölzflächen und extensiven Säumen erfolgt auf einer Breite von 1 - 2 m nur alle 2 - 3 Jahre eine abschnittsweise Mahd.
Der Einsatz von Mineraldünger und Bioziden ist nicht zulässig.

4.3.4. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die Gestaltung sämtlicher Grünflächen (siehe Punkt 4.3.2.1; 4.3.2.2 und 4.3.2.3 der grünordnerischen Festsetzungen) ist in einem landschaftspflegerischen Begleitplan weiter zu präzisieren und aufzuzeigen.

5. Festsetzungen durch Planzeichen, Straße

5.1 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches dieses Bebauungplanes

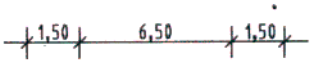
5.2 Straßenbegrenzungslinie

5.3 Gemarkungsgrenze

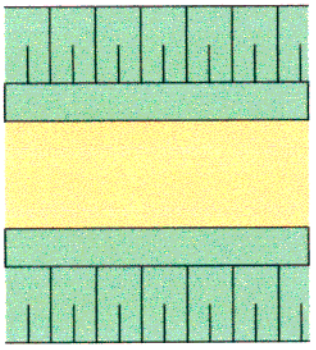
5.4 Grenze Planfeststellung DB (ICE-Planung)

5.5 Bestand im Plan "grau"

5.6 Maßangaben z.B. 6,50 m



5.7



Damm

Verkehrsgrün

Bankett

Fahrbahn

Unterteilung der Straßen-verkehrs- und Grünflächen

Bankett

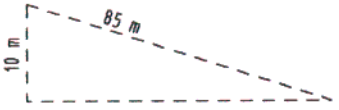
Verkehrsgrün

Einschnitt

5.8 kombinierter Fuß- und Radweg

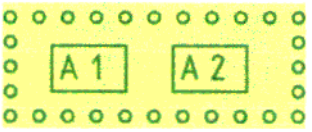
5.9 Anwandweg, Feldweg

5.10

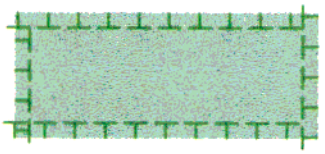


Sichtdreiecke mit Maßangaben

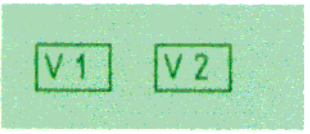
5. Festsetzungen durch Planzeichen, Grünordnung

5.12 

Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern. (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB.)

5.13 

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur u. Landschaft. (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

5.14 

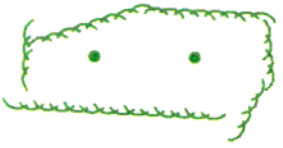
Verkehrsgrün

5.15

Anpflanzen von Einzelbäumen entsprechend der textl. Festsetzungen

5.16

Zu erhaltender Einzelbaum

5.17 

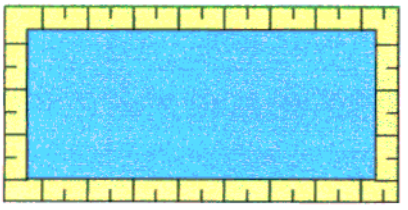
Zu erhaltende Gehölzgruppen

5.18

Zu entfernender Einzelbaum

5.19

Vorschlag Baum zu pflanzen

5.20 

Rückhaltebecken Neu

6. Hinweise durch Planzeichen

6.1 Flurstücksgrenzen mit Abmarkung

6.2 Grenzen ohne Abmarkung

6.3 584 Flurstücksnummern

6.4 Bestehende Haupt- und Nebengebäude

6.5 468 Höhenlinien

6.6 geplante Bahngleise

6.7 Versorgungsleitungen
oberirdisch
unterirdisch

6.8 Entwässerungsgraben

6.9 Bestehendes Rückhaltebecken

Biotop 7534-178.01

Nachrichtliche Übernahme:

Biotop der Biotopkartierung Bayern mit Nr.

Gemeinde Petershausen
Landkreis Dachau

7. B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan mit Grünordnungsplan

Bebauungsplan Nr. 1

„Umgehungsstraße Nordwest“

von der Marbacher Straße im Nordosten zur neuen P + R Anlage

G l i e d e r u n g:

7.1 Vorgeschichte der Planung und Voruntersuchungen
7.1.1 Frühere Planungen
7.1.2 Verkehrsgutachten
7.1.3 Umweltverträglichkeit

7.2 Bestand, Notwendigkeit und Zielsetzung
7.2.1 Derzeitige Situation
7.2.2 Raumordnerische Entwicklung
7.2.3 Zielsetzung durch ICE - Planung

7.3 Planungsrechtliche Voraussetzungen

7.4 Ziel und Zweck des Bebauungsplanes
7.4.1 Zielsetzung
7.4.2 Überplante Fläche

7.5 Straßenplanung
7.5.1 Allgemeines
7.5.2 Streckenabschnitte Teil I
Teil II

7.5.3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme
- Straßenklasse
- Entwurfsgeschwindigkeit
- Mindestwerte der Trassierungselemente
- Zwangspunkte
- Berücksichtigung der Umwelt bei der Trassierung

- Sichtweiten
- Querschnitt der Straße
- Fahrbahnaufbau
- Fahrbahnbefestigung
- Baugrund
- Entwässerung
- Straßenausstattung
- Leitungen

7.6 Bauwerke

7.7 Grünordnung

7.7.1. Ausgangssituation

7.7.2. Eingriffsanalyse

7.7.3. Ausgleichsfläche

7.7.4. Allgemeine grünordnerische Zielsetzungen

7.7.5. Begründung der grünordnerischen Festsetzungen

7.7.6. Flächenbilanz

8. Grunderwerb

9. Durchführung der Baumaßnahme

7.1 Vorgeschichte der Planung und Voruntersuchungen

7.1.1 Frühere Planungen

Bereits vor 20 Jahren wurden erste Untersuchungen für eine Umgehung von Petershausen vom Straßenbauamt München durchgeführt.
Damals wurde zuerst eine Südliche Umgehung durch das Glonntal und später eine Nordtrasse untersucht.
Alle Planungen wurden aber, wohl wegen der zu hohen Kosten, wieder zurückgestellt.

7.1.2 Für die untersuchten Trassen wurde im Vorfeld ein Verkehrsgutachten mit Untersuchung der gesamten Verkehrsflüsse in der Gemeinde erstellt.
Daraus ergaben sich die möglichen Varianten, die eine Entlastung des Zentrums ermöglichen.
Die Einzelheiten können dem Gutachten, das bei der Gemeinde Petershausen aufliegt, entnommen werden.

7.1.3 Anschließend wurden in einer Umweltverträglichkeitsstudie mehrere Trassen in Bezug auf umweltrelevante Gesichtspunkte untersucht.
Diese Studie gab eindeutig der nun geplanten Verbindung mit direktem Anschluß an den neuen P + R Parkplatz den Vorrang, da dieser Verkehr einen Großteil des Gesamtverkehrs darstellt.
Alle schützenswerten Landschaftsteile können dabei erhalten werden.
Die Einzelheiten können der Studie entnommen werden (Anhang).

7.2 Bestand, Notwendigkeit und Zielsetzung

7.2.1 Derzeitige Situation

In der Gemeinde Petershausen hat die starke Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahren zu unerträglichen Zuständen im Zentrum geführt. Die Gemeinde plant derzeit eine Ortskernsanierung im Rahmen der Städtebauförderung.
Diese Maßnahme kann aber nur von Erfolg sein, wenn eine Entlastung vom Durchgangsverkehr erfolgt.

Das Ortszentrum liegt im Schnittpunkt zweier überörtlicher Straßen:
Die Staatsstraße St 2054 als Querverbindung von der A92, Freising und Flughafen München, über die A9, München - Nürnberg, nach Markt Indersdorf und weiter zur A8, München - Stuttgart, Anschluß Sulzemoos und Odelzhausen, und der Kreisstraße DAH 1, Verbindung zur großen Kreisstadt Dachau vom Nachbarlandkreis Pfaffenhofen (PAF 7).
lt. Verkehrsgutachten fahren z.Z. ca. 7 300 KfZ/24h
durch das Ortszentrum.

7.2.2 Raumordnerische Entwicklung

Durch die Lage der Gemeinde Petershausen im Schnittpunkt zweier Hauptverkehrsstraßen kann eine Verbesserung der Situation nur durch eine Umleitung des Verkehrs erfolgen. Die Gemeindestraße „Marbacher Straße" ist deshalb besonders belastet, da die Staatsstraße 2054 in Richtung Hohenkammer-Freising in einem sehr schlechten Zustand ist und deshalb von den Verkehrsteilnehmern gemieden wird.
Der Verkehr läuft deshalb über die innerörtliche Bahnhofstraße und Marbacher Straße zur B 13 nach Hohenkammer.
Diese Tatsache und der Pendlerverkehr zur S-Bahn aus den Landkreisen Pfaffenhofen, Neuburg a.d.Donau und Freising stellen die Hauptursachen für die Probleme dar. Dies sind ursächlich nicht Petershausen-spezifische Probleme.

Die Gemeinde Petershausen ist Endstation der S-Bahnstrecke S2 nach München.
Durch die erstellten Park u. Ride Parkplätze ist ein erheblicher Zubringerverkehr entstanden.
Derzeit sind in Petershausen ca. 600 P + R Plätz ausgewiesen, die noch nicht ausreichen.

7.2.3 Zielsetzung durch die ICE - Planung

Der geplante Ausbau der ICE Strecke München - Ingolstadt, derzeit im Planfeststellungsverfahren, erfordert einen Neubau der P + R Anlage, verbunden mit einer Erhöhung der Stellplatzkapazität für ca. 1000 Fahrzeuge.

Dieser Verkehr ist über die Ortsstraßen nicht mehr abzuwickeln.
Die Deutsche Bahn AG hat deshalb bereits im Planfeststellungsverfahren zur ICE Strecke eine zusätzliche Zufahrt im Nordosten, für die Pendler aus den Landkreisen Pfaffenhofen und Freising ausgewiesen.
Diese Trasse wird im wesentlichen beibehalten, nur die Straßenbreite wird, entsprechend der Bedeutung als Umgehengsstraße, von 5,50 auf 6,00 m geändert.

Um den Großteil der Pendler aus den Ortsstraßen und dem Ortskern fernzuhalten ist außerdem eine weitere Verbindung von der stark frequentierten Kreisstraße DAH 1 nach Jetzendorf (derzeit 4945 DTV) zur neuen P + R Anlage erforderlich.
Diese Verbindungsstraße in Zusammenhang mit der von der Bahn AG geplanten Strecke, und eine zusätzlich geplante kurze Verbindung zur Marbacher Straße ergeben dann eine künftige durchgehende Nordwestumfahrung für den Ort Petershausen.

7.3 Planungsrechtliche Voraussetzungen.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1, wird die künftige Trasse der "Umgehungsstraße Nordwest" von der Marbacher Straße im Nordosten, nahe Göppertshausen, zur neuen P + R Anlage nahe dem Bahnhof festgelegt.
Das zu überplanende Gebiet ist aus dem geänderten Flächennutzungsplan (§ 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB) entwickelt worden.
Die Gemeinde Petershausen hat mit Gemeinderatsbeschluß vom 26.03.1998 beschlossen die Bebauungspläne Nr. 1 und Nr. 2 für die "Umgehungsstraße Nordwest" aufzustellen.

7.4 Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

7.4.1 Zielsetzung

Der Gemeinderat will mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1 alle über die ICE-Planfeststellung hinausgehenden Belange regeln und die zusätzlich erforderlichen Grundstücksflächen sichern.

7.4.2 Die überplante Fläche beträgt 47 900 m2

7.5 Straßenplanung

7.5.1 Allgemeines

Der geplante Ausbau der ICE-Strecke München - Ingolstadt veranlaßte die Gemeinde Petershausen, die früheren Überlegungen hinsichtlich einer Nordwest umfahrung von Petershausen wieder aufzugreifen. Die ICE-Planung enthält gravierende Änderungen im Gemeindebereich, wie Verlegung des gesamten Bahnkörpers, Errichtung von neuen Unterführungsbauwerken usw., so daß seitens der Gemeinde dies zum Anlaß für die Verwirklichung einer Umfahrung genommen werden muß.

In der ICE-Planfeststellung sind bereits neue Straßenführungen enthalten, die aber, um sie für eine Umfahrung nutzen zu können, teilweise in ihrer Lage bzw. Fahrbahnbreite und Straßenaufbau geändert werden müssen.
Die geplante Straßenführung mit einer Gesamtlänge von 1200 m wird in zwei Teilstrecken unterteilt.

Teil 1 Obermarbacher Straße - P+R Anlage
von Bau-km 0+233,00 bis km 1+ 200,00
Dieser Teil ist bereits im Planfeststellungsverfahren der DB AG , Planungsabschnitt 51 M enthalten.
Die Fahrbahnbreite ist für diese Straße mit 5,50 m in den Planfeststellungsunterlagen eingetragen.
Die Straßenbreite wird hier, wie bei der gesamten Umgehung auf 6,00 m festgelegt.
Die Anschlüsse an den Knotenpunkten sollen durch Kreisverkehre erfolgen. Dadurch soll in erster Linie eine Geschwindigkeitsreduzierung in alle Richtungen erfolgen, zum anderen können dadurch die geforderten großen Radien auf freier Strecke vermieden werden, durch die auch schlecht nutzbare Restflächen entstehen. Die Folge ist auch weniger Geländeverbrauch.
Am Kreis an der Bahnunterführung ist später auch die Weiterführung der Straße entlang der Bahntrasse in Richtung Oberhausen geplant. Damit müßte der Ver kehr aus dem Lkr. Pfaffenhofen nicht mehr durch Obermarbach geleitet werden, sondern könnte ebenfalls direkt die P+R Anlage anfahren.

Die Bahnunterführung bei Bahn-km 37,539 kann wie im Planfeststellungsverfahren vorgesehen, erstellt werden.
Die lichte Weite beträgt 7,50 m,
die lichte Höhe ist in der Planfeststellung mit > 4,00 m enthalten und wird auf 4,20 m festgelegt.

Teil 2 Marbacher Straße bei Göppertshausen bis zur Obermarbacherstraße

von Bau-km 0,00 bis km 0+ 233,00

Dieser Teil ist als Umgehung konzipiert, kann aber zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Verkehrsmenge es erfordert, erstellt werden.

Der Anschluß an die Marbacher Straße erfolgt mit Kreisverkehr, um eine Reduzierung der Geschwindigkeiten zu erreichen. Dies vor allem im Hinblick auf die 100 m entfernt liegende Einfahrt zum Ortsteil Göppertshausen, die derzeit wegen der gefahrenen Geschwindigkeiten sehr gefährlich ist und an der sich bereits Unfälle ereiget haben.

7.5.3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

- Straßenklasse
Nach RAS-L wird die geplante Straße der Kategorie A III zugeordnet. Anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion.

- Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente:
Für den gesamten Streckenabschnitt wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit Ve 60 km/h zugrundegelegt, die den örtlichen topographischen Gegebenheiten und den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht wird.

Zur Abschätzung der zu erwartenden Geschwindigkeiten wurde gem. RAS-L-1995, die Geschwindigkeit V 85 mit 80 km/h ermittelt.

- Mindestwerte Trassierungselemente

	Nach RAS-L 1995	im Entwurf
min R =	120 m	125 m
min A =	40 m	70 m
min Hw =	750 m	900 m
min Hk =	2 400 m	2 400 m
min s =	0,5 %	0,6 %
max s =	8 %	6,0 %

Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, daß innerhalb des gesamten Streckenabschnittes keine Unstetigkeiten auftreten. Die Mindestradien sind kurz nach den Anbindungen angeordnet, wo noch keine hohen Geschwindigkeiten gefahren werden können.

- Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriß sind:

- die durch das Umweltgutachten weitgehend festgelegte Streckenführung

- der in der Planfeststellung der Deutschen Bahn AG festgelegte P + R Platz und die Bahnunterführung

-alle übrigen Anschlüsse.

- Berücksichtigung der Umwelt bei der Trassierung (z.B. Biotope)
  Die Trassierung ist im wesentlichen durch die Umweltverträglichkeitsprüfung bestimmt. Hier wurden sowohl die vorhandenen Biotope als auch die gesamte Topographie in die Untersuchung einbezogen und berücksichtigt.

- Sichtweiten
  Die Haltesichtweiten sind überall vorhanden. Die Überholsichtweite nach RAS-L ist nicht gegeben. Die Einzelstrecken 1 und 2 sind nur 634 m bzw. 509 m lang, die Überholsichtweite würde 525 m betragen.

- Querschnitt der Straße
  Gemäß den Ausführungen im Verkehrsgutachten ist ein Prognose-DTV-Wert im Jahr 2010 von rd. 6.000 bis 7.000 Kfz/24h zu erwarten.
  Die Fahrbahnbreite wurde im Hinblick auf eine spätere durchgehende Umgehung von Petershausen auf 6,00 m festgelegt.
  Der Regelquerschnitt wurde in Anlehnung an RQ = 9,50 m gewählt.

- Längsschnitt der Straße
  der Längsschnitt ist Anlage beigefügt. Pl.Nr.:

- Fahrbahnaufbau
  Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 86/ 96

	Einschnitt	Damm
Dicke des frostsicheren Oberbaues	70 cm	60 cm

- Fahrbahnbefestigung
  Nach RSTO-By 77 mit RStO 86 ergibt sich folgender Aufbau
  Fahrbahn (Bauklasse IV)

4,0 cm	Asphaltbeton 0/11	
14,0 cm	Asphalttragschicht CS 0/32	
52,0 cm	Frostschutzschicht	42 cm
70,0 cm	Gesamtdicke	60 cm im Damm

- Baugrund
  der anstehende Boden ist tonig, TL, TM, in den Niederungen auch schluffig, und damit sehr wasserempfindlich.
  Auf eine gute Entwässerung, besonders in den Einschnitten, muß größter Wert gelegt werden.
  Mit Altlasten ist nach Auskunft der betroffenen Landwirte nicht zu rechnen

- Entwässerung
  Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt im Einschnitt über Mulden und Sickerschächte. Der Überlauf wird in vorhandene Vorfluter geleitet.
  In den Dammstrecken erfolgt die Ableitung flächig über die Böschungen in das anstehende Gelände.
  Für die Einleitung in das Grundwasser und die Vorfluter wird eine Wasserrechtliche Genehmigung beantragt.

- Straßenausstattung
  Die neue Straße erhält die Grundausstattung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderung nach den einschlägigen Richtlinien.

- Leitungen
  Leitungen der öffentlichen Versorgung, wie Fernmeldekabel oder Stromkabel,werden, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepaßt.

7.6 Bauwerke

7.6.1 Bei Station 0 + 460,00 wird von der Deutschen Bahn AG die Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 37,539 , Bauwerk Nr. 76, errichtet.
Lichte Weite 7,50 m, Lichte Höhe ≥ 4,00 m

Die lichte Höhe muß für diese Straße mindestens 4,20 m betragen.
Aus den Planunterlagen zur Planfeststellung,
Anlage 9.3.2 Längsschnitt der Straße und
Anlage 9.3.1 Querprofil der Überführung
geht hervor, daß diese lichte Höhe eingehalten werden kann.

7.6.2 Nördlich der Bahnüberführung ist ein zusätzliches Retensionsbecken geplant. Das Becken dient hauptsächlich als Rückhaltebecken für das nördlich gelegenen Tal, damit die Hochwasserspitzen gedrosselt abgeführt werden können.

GRÜNORDNUNGSPLAN ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 1
"UMGEHUNGSSTRASSE NORDWEST"

7.7 BEGRÜNDUNG DER GRÜNORDNERISCHEN FESTSETZUNGEN

FASSUNG VOM 25.03.1998

INHALTSVERZEICHNIS

7.7.1. Ausgangssituation

7.7.1.1 Allgemein

7.7.1.2 Bündelung von Landschaftseingriffen

7.7.2. Eingriffsanalyse

7.7.2.1 Flächenverlust und Versiegelung

7.7.2.2 Immissionsbelastung

7.7.2.3 Funktionsbeeinträchtigung durch Trennung und Isolation

7.7.2.4 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsnutzung

7.7.3. Ausgleichsfläche

7.7.4. Allgemeine grünordnerische Zielsetzungen

7.7.5. Begründung der grünordnerischen Festsetzungen

7.7.5.1 Verwendung von Gehölzen

7.7.5.2 Grünflächen

7.7.5.2.1 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

7.7.5.2.2 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Bo den, Natur und Landschaft

7.7.5.2.3 Verkehrsgrün

7.7.5.3 Schutz, Erhaltung und Pflege von Gehölzen und Grünflächen

7.7.5.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan

7.7.6. Flächenbilanz

7.7.1. Ausgangssituation

7.7.1.1 Allgemein

Die Gemeinde Petershausen plant zur Entlastung des Ortskerns den Bau einer Umgehungsstraße. Hierfür wurde bereits eine landschaftsplanerische Voruntersuchung (NORDWEST-UMFAHRUNG PETERSHAUSEN, LANDSCHAFTSPLANERISCHE VORUNTERSUCHUNG; Büro Brugger, 1994) erstellt. Sie beurteilt die Auswirkungen des Straßenbaues auf den Naturhaushalt und die Erholungsnutzung. Die Voruntersuchung hat nach einer ökologischen Bestandsbewertung einen relativ konfliktarmen Korridor entwickelt, der von der aktuellen Trassenplanung aufgenommen wurde.

7.7.1.2 Bündelung von Landschaftseingriffen

Der Trassenverlauf der Umgehungsstraße wurde so gewählt, daß die Trasse vorhandene Wege (Feldwege) aufnimmt bzw. parallel dazu verläuft. Im Bereich der geplanten ICE- Strecke ist eine Bündelung der Straßen- und Bahntrasse vorgesehen, was eine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft verhindert.
Die Trasse ist im überwiegenden Teil identisch mit der planfestgestellten Straße der Bundesbahn. Erweiterungen gegenüber dieser sind die Ausbildung von Kreisverkehren an den Anschlüssen, P+R-Anlage bzw. Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 37,539 sowie die Verbreiterung der Straße um 0,50 m.

Es werden ausschließlich landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen oder vorhandene Wege bzw. Straßen überbaut. Biotope und sonstige ökologisch wertvolle Flächen liegen außerhalb der Trasse.

7.7.2. Eingriffsanalyse

Da die grundsätzlichen Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf Natur und Landschaft im Rahmen der oben erwähnten landschaftsplanerischen Voruntersuchung detailliert analysiert wurden, soll an dieser Stelle nur auf Wesentliches eingegangen werden.

7.7.2.1 Flächenverlust und Versiegelung

Die Straßenbaumaßnahme wirkt sich in mehrfacher Weise auf die in Anspruch genommene Fläche aus. Die Versiegelung des Bodens durch den Straßenkörper vermehrt den Oberflächenabfluß von Niederschlagswasser. Zudem wird Vegetation und Lebensraum zerstört.
Die Landinanspruchnahme durch Böschungen führt ebenfalls zu einem Lebensraumverlust für die vorhandene Flora und Fauna. Die Wiederbegrünung kann diese Störung nicht vollständig ausgleichen.
Die durch den Baubetrieb entstehenden Bodenverdichtungen beeinträchtigen dauerhaft Aufnahme, Versickerung und Abfluß von Niederschlagswasser.

7.7.2.2 Immissionsbelastung

Der Bau der Straße belastet den Boden, das Grundwasser und die Luft mit Straßenabwässer, Luftschadstoffen und Verkehrslärm. Da das Planungsgebiet bereits in weiten Teilen durch Bahn- und Straßenverkehr vorbelastet ist, werden durch den Neubau die allgemeinen Imissionen nicht wesentlich erhöht. Nennenswert bleibt die Verschmutzung des Bodens und die mögliche Gefährdung des Grundwassers in den unmittelbar angrenzenden Flächen durch Straßenabwässer und Spritzwasser.

7.7.2.3 Funktionsbeeinträchtigung durch Trennung und Isolation

Das Straßenbauprojekt führt zu keiner neuen Zerschneidung der freien Landschaft, sondern vorhandene Wege bzw. Straßen werden ausgebaut bzw. parallel dazu ergänzt. Trotzdem beeinträchtigt der Trassenverlauf Wegeverbindungen sowie Funktionsbeziehungen für Mensch, Tiere und Pflanzen.
Im Planungsgebiet ist vor allem die Erholungsnutzung (siehe Pkt. 7.7.2.4) sowie die Landwirtschaft betroffen. Im Bereich der neuzubauenden Eisenbahnüberführung sind entlang der Straße keine eigenen Rad- und Fußwege vorgesehen, wodurch die ursprünglich vorhandene Verbindung zur Feldflur jenseits der Gleise entfällt.
Dies ist bedingt durch das Eisenbahnkreuzungsgesetz, durch das bei einer Veränderung des Bauwerks gegenüber der Vorgabe in der Planfeststellung zur ICE-Strecke, zu einer untragbaren Belastung der Gemeinde Petershausen führen würde.
Der Trassenverlauf westlich von Göppertshausen trennt das Gehölzbiotop (Biotop-Nr. 7534-161.01) von der landwirtschaftlichen Nutzfläche ab. Der Wegfall der Funktionsbeziehungen zwischen landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen und deren Randbereiche kann nicht als Isolation im klassischen Sinn bezeichnet werden. Da die Verbindung zu den Eichengruppen und Kleinstrukturen auf der Seite des Radwegs erhalten bleibt, ist die Beeinträchtigung durch Isolation gering. Gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Trassenverlauf (nördlich der Eichengruppe) wird durch das Heranrücken an den Ort eine Verbesserung erreicht.
Das Biotop, sowie die auf der nördlichen Seite des Feldwegs stehende Eichengruppe, liegen jedoch im Beeinträchtigungskorridor der geplanten Trasse (beidseitig je 30 m) und werden so mit Lärm und Schadstoffen belastet.

7.7.2.4 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsnutzung

Straßenbaumaßnahmen bedingen Eingriffe in das Landschaftsbild, zusammen mit anlagebedingtem Lärm und Schadstoffausstoß führen sie zu einer Beeinträchtigung des Naturgenusses.

Im ersten Straßenabschnitt verläuft die Trasse parallel zu einem vorhandenen Feldweg. In das relativ ebene Gelände fügt sie sich gut ein, beeinträchtigt jedoch durch Lärm und Abgase Fußgänger und Radfahrer. Ab der Obermarbacher Straße liegt die Trasse auf einem vorhandenen Flurweg, dessen Ausbau nur in geringem Maß das Landschaftsbild neu belastet.

Eine starke Beeinträchtigung der Erholungsnutzung stellt jedoch die Gestaltung der neuen Eisenbahnüberführung dar. Der ursprüngliche Flurweg war auch als übergeordneter Wanderweg von Bedeutung (siehe landschaftsplanerische Voruntersuchung) und war durch die vorhandene Unterführung mit der landwirtschaftlichen Flur hinter dem Bahndamm verbunden. Entlang der neuen Straße mit Unterführung und anschließendem Kreisverkehr, ist kein gesonderter Rad- oder Fußweg geplant, wodurch diese Verbindung für Fußgänger und Radfahrer erschwert wird.

Nach dem Kreisverkehr wird durch Bündelung der Umgehungsstraße mit der Bahntrasse bzw. mit der Neubaustrecke (ICE-Trasse) der Bahn-AG der optische Eingriff erheblich reduziert.

7.7.3. Berechnung der notwendigen Ausgleichsflächen

Die Berechnung der notwendigen Ausgleichsflächen erfolgt anhand der Richtlinie "*Vollzug des Naturschutzes im Straßenbau; Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben*" (Oberste Baubehörde im BayStMI und BayStMLU, vom 21.06.1993).

Durch die Straßenbaumaßnahme werden insgesamt 16.300 m^2 Fläche neu befestigt. Davon sind 6.800 m^2 im Planfeststellungsverfahren der ICE-Trasse berücksichtigt. 1.600 m^2 versiegelte Fläche werden zurückgebaut. Die verbleibenden 7.900 m² liegen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen. Deren Verlust ist nach Grundsatz 3.1 der o.g. Richtlinie auszugleichen. Der Ausgleichsflächenbedarf beträgt 2.370 m². Die mittelbar beeinträchtigten Biotope umfassen eine Gesamtfläche von 890 m² und sind nach Grundsatz 5.1 mit dem Faktor 0,5 auszugleichen, was einem Bedarf von 440 m² entspricht. Daraus ergeben sich Ausgleichsflächen von insgesamt 2.815 m² Größe.

Flächenart	Flächengröße	Ausgleichs-faktor	(*Grundsatz der o.g. Richtlinie*)	Ausgleichsfläche
Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen				
• Acker	7.900 m²	0,3	*(3.1)*	2.370m²
Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope				
• Hecke (Biotop-Nr. 7534-161.01)	750 m²	0,5	*(5.1)*	375 m²
• Baumreihe (Stiel-Eichen)	140 m²	0,5	*(5.1)*	70 m²
Gesamt	**8.790 m²**			**2.815 m²**

Die im Geltungsbereich festgesetzte Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft umfaßt im Bebauungsplan Nr. 1 **740 m².**

Zur Erfüllung der Ausgleichserfordernis sind Bebauungsplan Nr. 1 und Nr. 2 zu betrachten:

Bebauungsplan	Ausgleichsflächenbedarf	festgesetzte Ausgleichsflächen
Nr. 1	2.815 m²	740 m²
Nr. 2	3.285 m²	5.600 m²
Gesamt	**6.100 m²**	**6.340 m²**

7.7.4. Allgemeine grünordnerische Zielsetzungen

Die Grünordnung verfolgt nachstehende landschaftsplanerische Ziele:

Vermeidung bzw. Minimierung der Eingriffe

- Bündelung von Verkehrsinfrastruktureinrichtungen (Bahn, Straße)
- Trassenführung nach Möglichkeit auf vorhandenen Wegen bzw. Straßen
- optimierte Trassenführung zur Umgehung wertvoller Biotopflächen
- Versickerung von Niederschlagswasser an nächstmöglicher Stelle
- naturnahe Gestaltung der notwendigen Einrichtungen zur Ableitung bzw. Versickerung von Niederschlagswasser

Ausgleich bzw. Ersatz

- Eingrünung der Bauwerke und Einbindung in die Landschaft
- Schaffung naturnaher Flächen, die sich durch entsprechende Gestaltung und Pflege zu ökologisch wertvollen Lebensräumen für Flora und Fauna entwickeln können

7.7.5. Begründung der Grünordnerischen Festsetzungen

7.7.5.1 Verwendung von Gehölzen

Die festgesetzte Pflanzung von Großbäumen dient dazu, das Gebiet optisch zu gliedern, räumliche Situationen zu betonen und Übergänge von bestehenden zu neu entstandenen Strukturen zu schaffen.
Um ihnen optimale Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten und sie somit mittel- bis langfristig zu sichern, ist es notwendig, für einen Baum der 1. Wuchsklasse eine ausreichend große durchwurzelbare Standfläche zu schaffen.
Durch die Wahl verschiedener Größenklassen wird ein heterogener, stufiger Aufbau in den zu pflanzenden Gehölzgruppen erreicht.
Infolge der gewählten Pflanzdichte können in kurzer Zeit geschlossene Gehölzflächen entstehen und damit Pflegekosten minimiert sowie der gestalterische Eindruck in positiver Weise verstärkt werden.
Der Mindestabstand der Gehölzpflanzungen vom Fahrbahnrand ist vorgeschrieben und soll eine von den Gehölzen eventuell ausgehende Gefährdung des Verkehrs (vor allem Sichtbehinderung, Hindernis im Lichtraum) ausschließen.
Im Straßenbereich darf der Kronenansatz der Bäume die vorgeschriebene Mindesthöhe nicht unterschreiten, um die Sicht nicht zu beeinträchtigen.

Es wurden standortheimische Gehölzarten ausgewählt, um eine gute Entwicklung der Pflanzen zu gewährleisten und der heimischen Fauna Lebensraum zu bieten.

7.7.5.2 Grünflächen

7.7.5.2.1 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

A1: Die locker mit Bäumen und Sträuchern bepflanzten Flächen dienen der optischen Einbindung der Trasse in die Landschaft. Sie werten die ausgeräumte, intensiv landwirtschaftlich genutzte Flur auf.

Die extensiv genutzten Wiesen stellen Lebensräume für Flora und Fauna dar und bereichern die Landschaft durch Strukturvielfalt.

Der reduzierte Oberbodenauftrag bzw. der Abtrag fördert die Entwicklung wertvoller Magerstandorte.

Die Schaffung offener Kiesflächen beim Rückbau von Verkehrsflächen dient der natürlichen Sukzession auf Magerstandorten.

A2: Innerhalb der Flächen für Anpflanzungen sollen Möglichkeiten zur Aufnahme, Ableitung und Versickerung von Niederschlagswasser geschaffen werden, damit dieses an Ort und Stelle dem Untergrund zugeführt werden kann und die Beeinträchtigung der örtlichen Grundwasserneubildung kompensiert wird.

Durch die geforderte, naturnahe Gestaltung der Gräben und Mulden entstehen verschiedenste Lebensräume für Flora und Fauna; sie dienen zusammen mit den festgesetzten Gehölzpflanzungen der optischen Gestaltung und Einbindung der Gräben und Mulden in die Landschaft.
Die extensiv genutzten Wiesen sind Lebensräume für Flora und Fauna. Zudem können sie als Retentionsräume zur Rückhaltung von Regenwasser dienen.

Der reduzierte Oberbodenauftrag bzw. der Abtrag fördert die Entwicklung selten gewordener Magerstandorte.

Die Schaffung offener Kiesflächen beim Rückbau von Verkehrsflächen dient der natürlichen Sukzession auf Magerstandorten.

7.7.5.2.2 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Die geforderte, naturnahe Entwicklung des Grabens dient der Schaffung verschiedenster Lebensräume für Flora und Fauna. Durch die wechselnden Querprofile entsteht eine Fließgewässerdynamik, die die Regenerationsfähigkeit des Gewässers fördert und die Rückhaltung von Regenwasser ermöglicht.
Die festgesetzte Gehölzpflanzungen dienen der Uferbefestigung und Beschattung.

7.7.5.2.3 Verkehrsgrün

V1: Gehölzpflanzungen entlang der Straße erfolgen nicht großflächig, sondern locker über die Fläche verteilt; zusammen mit den extensiven Wiesenbereichen tragen sie zur optisch ansprechenden Eingrünung der Straßentrasse bei.

Die Pflanzung von Bäumen der 1. Wuchsklasse im Straßenbereich trägt dazu bei, eine sofort nach Pflanzung wirksame Grünstruktur aufzubauen.

Der Bestand an Hybrid-Pappeln in der Marbacher Straße wird entfernt, um die sich dazwischen befindlichen, langlebigeren Gehölze wie z.B. Buchen und Linden freizustellen und sie in ihrer Entwicklung zu fördern.

Der reduzierte Oberbodenauftrag macht die Entwicklung wertvoller Magerstandorte möglich.

Die Schaffung offener Kiesbereiche beim Rückbau von Verkehrsflächen dient der natürlichen Sukzession auf Magerstandorten.

V2: Die extensiv genutzten Wiesen stellen wertvolle Lebensräume für Flora und Fauna dar und bereichern die Landschaft durch Strukturvielfalt.

Der reduzierte Oberbodenauftrag macht die Entwicklung selten gewordener Magerstandorte möglich.

7.7.5.3 Schutz, Erhaltung und Pflege von Gehölzen und Grünflächen

Der Schutz vorhandener Gehölzbestände vor Beeinträchtigungen während der Baumaßnahme dient dem langfristigen Erhalt der Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Biotope.

Nur bei entsprechender Pflege bzw. extensiver Nutzung können die Grünflächen auf Dauer die ihnen zugewiesenen Funktionen (v.a. Lebensraum für Flora und Fauna, Eingrünung, Bereicherung des Landschaftsbilds) erfüllen.

7.7.5.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die Gestaltung der Grünflächen (Pkt. 7.7.5.2.1 bis 7.7.5.2.3) soll im Rahmen eines landschaftspflegerischen Begleitplans weiter präzisiert und dargestellt werden. Dadurch ist ein wirkungsvoller Ausgleich der Eingriffe und ein durchgängiges planerisches Konzept sichergestellt.

7.7.6. Flächenbilanz

Für den Geltungsbereich ergibt sich folgende Flächenbilanzierung:
(Daten übernommen von Ingenieurbüro Neumeier)

Flächennutzung	Planung in m^2	in %
Verkehrsfläche	14.700	30,7
Verkehrsgrün		
• extensive Wiese	22.080	46,2
• Gehölze	1.620	3,4
Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen		
• extensive Wiese	7.700	16,1
• Gehölze	1.060	2,2
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	740	1,5
Gesamt*	**47.900**	**100,0**

* inkl. Fläche der Planfeststellung ICE-Trasse

7.8. Grunderwerb

Der Grunderwerb soll auf freiwilliger Basis durchgeführt werden.
Unter Umständen ist eine Umlegung erforderlich.
Für den Teil, der bereits in der Planfeststellung enthalten ist, wird nur der zusätzlich erforderliche Grund entsprechend der Straßenverbreiterung und der geänderten Anschlüsse mit Kreisverkehren benötigt.

7.9. Durchführung der Baumaßnahmen

Die Baumaßnahme ist auf die Ausbauplanung der Deutschen Bahn AG abgestimmt. Als erstes soll die Zufahrt zur P + R Anlage von der Obermarbacher Straße aus hergestellt werden.
Im Bahnhof Petershausen können die Arbeiten für die ICE-Strecke erst nach Beseitigung der derzeitigen Parkplätze und Herstellung der Neuen P + R Anlage beginnen.
Teilstrecken werden zuerst als Baustraße durch die DB genutzt. Erst anschließend kann die Straße ausgebaut werden.
Nach Plan könnte demnach 1999 begonnen werden. Die Fertigstellung wird voraussichtlich erst im Jahre 2001 erfolgen.