

Projekt-Nr. 8448 25



Erläuterungsbericht

Auftragnehmer:
Kling Consult
Planungs- und Ingenieurgesellschaft für
Bauwesen mbH

Auftraggeber:
Zweckverband Interkommunales Gewerbegebiet Landkreis
Günzburg

Stand:
21. Juni 2011

Städtebaulicher Rahmenplan „Fliegerhorst Leipzig“

Städtebaulicher Rahmenplan „Fliegerhorst Leipheim“

Erläuterungsbericht Stand: 21. Juni 2011

Auftraggeber:
**Zweckverband Interkommunales
Gewerbegebiet Landkreis Günzburg**
An der Kapuzinermauer 1
89312 Günzburg

Bearbeitung:
**Kling Consult Planungs- und Ingeni-
eurgesellschaft für Bauwesen mbH**
Burgauer Straße 30
86381 Krumbach

Dipl.-Geogr. Dr. Susanne Wolf
Dipl.-Ing. Christoph Stöberl

Inhaltsübersicht

1	Aufgabenstellung	4
2	Planungsgrundlagen und Vorgaben	4
2.1	SEK-Strukturkonzept	4
2.2	Bauleitplanung	5
2.3	Bestandsunterlagen und Fachplanungen	5
3	Städtebaulicher Rahmenplan	7
3.1	Nutzungskonzept	7
3.2	Erschließungskonzept	9
3.3	Technische Infrastruktur	11
3.4	Immissionsschutz	11
3.5	Landschaft und Freiraum	12
4	Hinweise zu bestehenden Anlagen und Beschränkungen	13
4.1	Bestandsgebäude	13
4.2	Bestehende Verkehrsflächen	13
4.3	Sonderanlagen	14
4.4	Altlastenverdachte und Kampfmittel	14
4.5	Wasserschutzgebiet	14
4.6	Denkmalschutz	15
5	Verfahrenshinweis	15
6	Flächenbilanz	15

1 Aufgabenstellung

Die militärische Nutzung des ca. 256 ha großen ehemaligen Fliegerhorst Leipheim wurde zum Jahresende 2008 beendet. Aus Anlass der Konversion des Fliegerhorst Leipheim wurde von den Standortkommunen Leipheim, Günzburg und Bubesheim in einem umfangreichen Planungsprozess ein gesamtträumliches interkommunales „Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEK)“ aufgestellt. Parallel dazu wurde ein Verkehrskonzept zur übergeordneten Verkehrsanbindung des Fliegerhorstgeländes erstellt. Das SEK, Stand Februar 2010 wurde im März 2010 von den Standortkommunen als Städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 171b Baugesetzbuch beschlossen. Die vorgesehene Nutzung des Fliegerhorstgeländes ist im SEK in einem Strukturkonzept im Maßstab 1:5.000 dargestellt.

Zur Entwicklung des Fliegerhorstgeländes entsprechend der Zielsetzung des SEK wurde im Dezember 2009 der Zweckverband „Interkommunales Gewerbegebiet Landkreis Günzburg“, bestehend aus Stadt Leipheim, Stadt Günzburg, Gemeinde Bubesheim und Landkreis Günzburg gegründet. Das Zweckverbandsgebiet umfasst mit ca. 227 ha den Großteil des ehemaligen Fliegerhorst Leipheim. Der Zweckverband verfügt über die Planungshoheit der Verbindlichen Bauleitplanung und hat die Flächen innerhalb des Verbandsgebietes zur Entwicklung und Grundstücksvermarktung erworben. Eine Teilfläche im Nordwesten des Fliegerhorstgeländes, auf der gemäß SEK

Sportanlagen und keine gewerblichen Bauflächen vorgesehen sind, befindet sich in Planungshoheit der Stadt Leipheim. Für das gesamte Fliegerhorstgelände ist ein Stadtumbaugebiet gemäß § 171b Baugesetzbuch festgelegt.

Seit Abschluss des SEK wurde die vorgesehene Nachnutzung des Fliegerhorstgeländes durch verschiedene Fachplanungen und Ansiedlungsvorhaben konkretisiert und weiterentwickelt. Aufgabe des „Städtebaulichen Rahmenplanes“ ist es deshalb, das SEK-Strukturkonzept für das Zweckverbandsgebiet in größerem Maßstab (1:2.500) fortzuschreiben und zu vertiefen. Wesentliche Fragestellungen sind dabei die Konkretisierung der Baufeldentwicklung, die Berücksichtigung bekannter Vorhabenplanungen, Berücksichtigung vorliegender Fachplanungen, die Gliederung des Straßennetzes sowie die Abgrenzung öffentlicher und privater Flächen. Als informelle Planung soll der Städtebauliche Rahmenplan ein Arbeitsinstrument der Verwaltung für die nachfolgende Bauleitplanung und die Grundstücksvermarktung darstellen.

2 Planungsgrundlagen und Vorgaben

2.1 SEK-Strukturkonzept

Wesentliche planerische Vorgabe für den Städtebaulichen Rahmenplan stellt das Strukturkonzept für das engere Untersuchungsgebiet des „Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes

(SEK) Konversion Fliegerhorst Leipheim“ vom Februar 2010 im Maßstab 1:5.000 dar (siehe Abbildung S. 6). Die städtebauliche und landschaftsplanerische Bearbeitung des SEK erfolgte durch die Planungsbüros Pesch & Partner, Stuttgart/WGF Landschaft, Nürnberg.

Das SEK-Strukturkonzept für das gesamte Fliegerhorstgelände (Verbandsgebiet Zweckverband und Teilfläche Stadt Leipheim) beinhaltet u. a. folgende Planaussagen:

- Entwicklung von insgesamt 90 ha Gewerbeflächen in drei Entwicklungsstufen, davon Reservierung von ca. 40 ha als langfristiges Flächenpotenzial
- Darstellung der Shelterbereiche im Süden und Südosten sowie des ehemaligen Munitionslagers im Südwesten als Sonderflächen zur gewerblichen Nachnutzung der Bestandsgebäude und Erhalt der bestehenden Wald- und Freiflächen
- Entwicklung eines „grünen Puffers“ am nordwestlichen Rand des Fliegerhorstgeländes mit Weiternutzung und Ergänzung bestehender Sportanlagen und Anlage öffentlicher Grünflächen (u. a. zur Vereinbarkeit der bestehenden Wohnbebauung der Stadt Leipheim und der geplanten Gewerbeentwicklung)
- Erhalt bestehender Wald-/Aufforstungs- und Ausgleichsflächen im Süden der Liegenschaft und Entwicklung des westlichen und östlichen „Kopfes“ der Liegenschaft als Landschaftsraum mit Ausgleichsflächen für die geplante Gewerbeentwicklung

- stufenweiser Rückbau von bis zu 90 Prozent der Bestandsgebäude aufgrund fehlender Eignung für die zivile Nachnutzung
- Berücksichtigung eines mit den Verkehrsbelangen der Standortkommunen abgestimmten Konzeptes für die äußere Verkehrsbindung mit kurzfristiger Erforderlichkeit der Südumfahrung Leipheim und weiteren Netzergänzungen des überörtlichen Verkehrsnetzes bei zunehmender Entwicklung des Fliegerhorstgeländes (Nord-Süd-Trasse zur Autobahnanbindung an BAB A 8)

Das SEK geht von einem Entwicklungszeitraum für die Gewerbeflächen in der ersten und zweiten Entwicklungsstufe (ohne langfristige Gewerbeflächenentwicklung) von ca. 15 Jahren aus.

2.2 Bauleitplanung

Die rechtswirksamen Flächennutzungspläne der Stadt Leipheim, Stadt Günzburg und Gemeinde Bubesheim stellen für das Zweckverbandsgebiet derzeit noch den Stand der ehemaligen militärischen Nutzung dar (Sonderfläche Bund). Die Änderung der Flächennutzungspläne der Standortkommunen für das Fliegerhorstgelände befindet sich derzeit in Aufstellung. Die Entwürfe der Flächennutzungsplanänderungen (Stand April 2011) der Standortkommunen für den Fliegerhorst Leipheim sehen eine mit dem SEK übereinstimmende Bauflächenentwicklung und Flächennutzung des Fliegerhorstgeländes vor.

Im Verbandsgebiet bestehen bislang keine Bebauungspläne. Durch den Zweckverband ist eine schrittweise Aufstellung von Bebauungsplänen für Teilbereiche vorgesehen.

2.3 Bestandsunterlagen und Fachplanungen

Die vorliegenden Erkenntnisse zur Bestandssituation des Fliegerhorstes Leipheim sind gegenüber dem Kenntnisstand bei Aufstellung des SEK im Wesentlichen unverändert. Seit Abschluss des SEK wurden verschiedenen Fachplanungen erstellt, die im Städtebaulichen Rahmenplan Berücksichtigung finden.

Bei der Bearbeitung des Städtebaulichen Rahmenplanes lagen u. a. folgende Unterlagen vor:

Bestandssituation

- Städtebaulich-grünordnerische Bestandsaufnahme Fliegerhorst Leipheim, Kling Consult GmbH i. A. g-e-b-b vom 20. Juli 2006
- verschiedene Altlastenuntersuchungen, u. a. „Ergänzende Orientierende Untersuchung von KVF-Fliegerhorst Leipheim“, Baugrundinstitut Kling Consult i. A. Staatliches Bauamt Krumbach vom 18. Januar 2010
- Bau- und Zustandsberichte Gebäude bzw. Infrastruktur, Kling Consult GmbH i. A. Staatliches Bauamt Krumbach von 2006 bzw. 2007

- Faunistische Untersuchungen Konversion Fliegerhorst Leipheim, ÖFA i. A. ARGE Konversion vom Dezember 2008

Fachplanungen

- RE-Entwurf Südumfahrung Leipheim, Kling Consult GmbH i. A. Stadt Leipheim vom 30. September 2009
- Interkommunale Verkehrsuntersuchung Anbindung Fliegerhorst Leipheim mit Südspange/Autobahnanschluss, Kling Consult/Dr. Brenner/WGF i. A. ARGE Konversion vom 13. Dezember 2010
- Untersuchung zur Trassenführung einer Nordumfahrung Bubesheim, Planungsbüro Bauen und Umwelt i. A. Gemeinde Bubesheim, Präsentation vom 9. November 2009
- Straßenausbauprogramm Bestand westlich Theodor-Heuss-Straße, von Stadt Leipheim, Stand 15. Februar 2011 zur Beschlussfassung im Zweckverband
- Generalentwässerungsplanung, Obermeyer GmbH i. A. Stadt Leipheim, Lageplan Planzustand vom 17. Januar 2011
- Schalltechnische Begutachtung Gewerbelärm zum SEK, Kling Consult GmbH i. A. ARGE Konversion vom 6. Oktober 2009
- Planung Gleisanschluss Fa. Gröger, Geiger + Schüle Bau GmbH vom 15. Dezember 2010

Abb. Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEK) Konversion Fliegerhorst Leipheim – Strukturkonzept
 Pesch & Partner / WGF Landschaft im Auftrag ARGE Konversion, Februar 2010



3 Städtebaulicher Rahmenplan

Der Städtebauliche Rahmenplan „Fliegerhorst Leipzig“ im Maßstab 1:2.500 beinhaltet für das Zweckverbandsgebiet folgende Planungskonzeption:

3.1 Nutzungskonzept

Die Entwicklung der Gewerbeflächen im Verbandsgebiet geht grundsätzlich von den vorgesehenen Gewerbeflächen des SEK-Strukturkonzeptes aus. Ergänzend zu den vorgesehenen Gewerbeflächen des SEK sind aufgrund weiterentwickelter Zielvorstellungen des Zweckverbandes im Städtebaulichen Rahmenplan zusätzlich eine Vorbehaltsfläche „Sondergebiet Energiewirtschaft“ für den Standort eines Gas- und Dampfkraftwerkes (GuD) im Südwesten und eine Vorbehaltsfläche für Betriebserweiterungen im Südosten berücksichtigt.

Die Flächendisposition der geplanten Gewerbeflächen umfasst 5 Teilbereiche (ohne Sonderflächen). Die durch Erschließungsstraßen oder unterschiedliche Nutzungsbereiche begrenzten Baufelder der Teilbereiche sind in der Planzeichnung durch eine Baufeldnummerierung bezeichnet.

Die gewerblichen Bauflächen der Teilbereiche lassen sich wie folgt charakterisieren:

- **Bereich westlich Theodor-Heuss-Straße (Baufelder 1.1 bis 1.5):**

Bei den Baufeldern westlich der Theodor-Heuss-Straße handelt es sich um einen stark bestandsgeprägten Bereich. Die Gewerbeflächen ausgehend von der Theodor-Heuss-Straße (Baufelder 1.1 bis 1.3) sind durch den Zweckverband im ersten Schritt zur bevorzugten Entwicklung vorgesehen. Erste Ansiedlungen und Grundstücksveräußerungen in diesem Bereich sind bereits erfolgt.

Aufgrund der teilweise für eine Nachnutzung geeigneten Bestandsgebäude und der Orientierung des Erschließungsnetzes an dem bestehenden Straßennetz ist der Bereich für eine gewerbliche Nutzung mit kleineren bis mittleren Grundstücksgrößen geeignet (Größenordnung ca. 0,5 bis 2,5 ha).

Wegen der Nähe zur Wohnbebauung der Stadt Leipzig sind die nördlichen Baufelder (1.1, 1.4 und 1.5) nur für Betriebe mit eingeschränkten Emissionen geeignet (vgl. Kap. 3.4 „Immissionsschutz“). Im westlichen Bereich der Gewerbeflächen sind die Einschränkungen durch die Schutzzone III des Wasserschutzgebietes zu beachten (vgl. Kap. 4.4 „Wasserschutzgebiet“). Bei der Entwicklung der Baufelder 1.4 und 1.5 ist der vorhandene Baumbestand und die Nachbarschaft zu den geplanten Parkflächen und Sportanlagen zu berücksichtigen.

- **Bereich nördlich neuer Stadtzufahrt Leipzig (Baufelder 2.1 und 2.2):**

Der Bereich nördlich der neuen Stadtzufahrt von Leipzig ist aufgrund des Flächenzuschnitts für eine eher kleinteilige gewerbliche Nutzung geeignet. Aufgrund der für eine Nachnutzung geeigneten Bestandsgebäude (Gebäude Nr. 2 und 3) sowie bestehender Ansiedlungsinteressen ist durch den Zweckverband gegenüber dem SEK-Strukturkonzept eine kurz- bis mittelfristige Entwicklung des Bereiches vorgesehen (im SEK noch als langfristige Gewerbeflächenentwicklung dargestellt).

Der Bereich südlich des Gebäudes Nr. 2 wird gegenüber dem SEK-Strukturkonzept zur ökonomischen Erschließung zusätzlich in die Gewerbeflächen einbezogen (Baufeld 2.2). Im Westen von Gebäude Nr. 2 wird dagegen die Gewerbeentwicklung zugunsten einer Grünfläche etwas zurückgenommen.

Im Fall einer kleinteiligen Entwicklung des Bereiches mit Grundstücksgrößen von ca. 0,3 bis ca. 0,8 ha ist zur Erschließung der rückwärtigen Grundstücke im Städtebaulichen Rahmenplan eine optionale Erschließungsstraße für den östlichen Bereich dargestellt.

Innerhalb der Gewerbeflächen befindet sich im Nordosten das Bunkergebäude Nr. 363, für das aufgrund des hohen Rückbauaufwandes eine Sondernutzung angestrebt wird.

Aufgrund der Nähe der Gewerbeflächen zu bestehenden und geplanten Wohnbauflächen der Stadt Leipheim ist der Bereich nur für Betriebe mit eingeschränkten Emissionen geeignet (vgl. Kap. 3.4 „Immissionsschutz“).

- **Bereich südlich Umfahrung Leipheim (Ost) (Baufelder 3.1 und 3.2):**

Der Bereich ist aufgrund des Flächenzuschnitts und der relativen Siedlungsferne für großflächige gewerblich-industrielle Nutzungen vorgesehen. Für einen Großteil des Bereiches liegen bereits konkrete Ansiedlungsinteressen vor.

Eine Anbindung des Bereiches an den bestehenden Gleisanschluss des Fliegerhorst Leipheim ist möglich. Die vorgesehene Linienführung eines Gleisanschlusses durch die Ansiedlungsinteressenten ist im Rahmenplan enthalten (vgl. Kap. 3.2 „Erschließungskonzept“).

Aufgrund der vorgesehenen Flächenaufteilung des Baufeldes 3.1 sind für das östliche Grundstück Erweiterungsflächen nach Osten im Rahmenplan berücksichtigt. Die Vorbehaltsflächen für künftige Betriebserweiterungen gehen über das Flächenlayout des SEK-Strukturkonzeptes hinaus und umfassen inkl. der Sheltergebäude Nr. 355/2 und 3 eine Fläche von ca. 3,8 ha. Gegenüber der Gemeinde Bubesheim ist bei der Erweiterungsfläche nach Süden ein Sichtschutzwall berücksichtigt.

Bei der Entwicklung der Gewerbeflächen ist zu berücksichtigen, dass sich im Norden auf gesamter Länge die ehemalige Start- und Landebahn (Hauptbahn mit südlicher Schulter) mit einer Breite von 67,5 m befindet. Im Südwesten ist das bestehende Tanklager Süd im Hinblick auf eine mögliche Nachnutzung bzw. Rückbauaufwände zu beachten.

- **Bereich südlich Umfahrung Leipheim (West) (Baufelder 4.1 bis 4.4):**

Der westliche Teilbereich südlich der Umfahrung ist wie der östliche Teilbereich für eine mittel- bis großflächige gewerblich-industrielle Nutzung geeignet. Aufgrund der Nachnutzungseignung der ehemaligen Werkhalle (Gebäude Nr. 328) ist im Baufeld 4.2 auch eine kleinteiligere Entwicklung denkbar.

Zur Erschließung der östlichen Hälfte des Teilbereiches ist auf Höhe des südlichen Rollweges eine Gewerbeerschließungsstraße vorgesehen. In Abhängigkeit von der Baufeldentwicklung kann diese Erschließungsachse nach Westen weitergeführt werden.

Für eine mögliche großflächige Ansiedlung im Westen des Teilbereiches (Baufeld 4.3, Westteil Baufeld 4.1) ist entsprechend dem SEK-Strukturkonzept im westlichen Anschluss eine größere Vorbehaltsfläche für Betriebserweiterungen berücksichtigt (Baufeld 4.4).

Im nördlichen Bereich der Gewerbeflächen ist auf gesamter Länge die ehemalige Start-

und Landebahn (Hauptbahn inkl. südlicher Schulter) mit einer Breite von 67,5 m zu berücksichtigen.

- **Bereich östlich Theodor-Heuss-Straße (Baufeld 5):**

Der Bereich östlich der Theodor-Heuss-Straße mit einer Flächengröße von ca. 23,4 ha ist als Reservefläche für eine langfristige Gewerbeflächenentwicklung vorgesehen. Aufgrund der Flächengröße ist der Bereich für eine großflächige Betriebsansiedlung geeignet. Zum Erhalt einer entsprechenden Ansiedlungsoption ist der Bereich in der Entwicklung zurückgestellt. Soweit eine Großansiedlung nicht zum Tragen kommt und künftig eine kleinteiligere Entwicklung der Reservefläche erfolgen soll, sind im Rahmenplan mögliche optionale Erschließungsstraßen dargestellt.

Neben den gewerblichen Bauflächen stellt der Städtebauliche Rahmenplan folgende Sonderflächen für eine gewerbliche Nutzung dar:

- **Shelterflächen:**

Durch das SEK-Strukturkonzept wurden die ehemaligen Flugzeughelpter im Süden und Südosten der Liegenschaft für eine Nachnutzung der Bestandsgebäude bei Erhalt der umgebenden Waldflächen vorgesehen. Entsprechend dieses Nutzungszieles wurden im Städtebaulichen Rahmenplans geeignete Baufelder für eine Nachnutzung der Sheltergebäude abgegrenzt. Aufgrund der geänderten Linienführung der Nord-Süd-

Trasse im Bereich der Shelter sind auch die beiden Flugzeuglärmschutzhallen (Gebäude Nr. 324 und 325) für eine bestandsbezogene Nachnutzung dargestellt.

- **Sondergebiet Energiewirtschaft (Vorbehaltsfläche):**

Im Städtebaulichen Rahmenplan wurde ein Ansiedlungsvorhaben für ein Gas- und Dampfkraftwerk auf dem Fliegerhorst Leipheim berücksichtigt. Der vorgesehene Kraftwerksstandort im Südwesten der Liegenschaft ist als Vorbehaltsfläche für ein Sondergebiet Energiewirtschaft mit einer Fläche von ca. 15 ha dargestellt. Der Standort befindet sich im Bereich des ehemaligen Munitionslagers und umfasst zusätzlich bestehende Wald- und Aufforstungsflächen im Süden der Liegenschaft. Die Standortlage für diese das Flächenlayout der SEK ergänzende Sondernutzung ergibt sich insbesondere durch die Entfernung von bestehenden Siedlungsgebieten.

3.2 Erschließungskonzept

Verkehrerschließung

Die äußere und innere Verkehrerschließung des Verbandsgebietes stützt sich grundsätzlich auf die Vorgaben des SEK-Strukturkonzeptes. Im Städtebaulichen Rahmenplan wurde die Verkehrerschließung auf Grundlage des aktuellen Standes der Straßenplanung hinsichtlich Trassenführung und Straßenraumbreite fortgeschrieben und konkretisiert.

Das Straßennetz im Verbandsgebiet umfasst folgende Elemente:

- **Verbindungsstraßen:**

Als anbaufreie Verbindungsstraße ist im Rahmenplan die geplante Südumfahrung Leipheim enthalten. Die Trassierung entspricht dem Stand des RE-Entwurfs vom 30. September 2009. Die Südumfahrung Leipheim ist entsprechend dem im Rahmen des SEK erstellten Verkehrskonzeptes bereits in der ersten Stufe der Gewerbeentwicklung des Fliegerhorstgeländes für eine verträgliche übergeordnete Verkehrsanbindung erforderlich.

- **Freihaltetrassen Verbindungsstraßen:**

Entsprechend dem im Rahmen des SEK erstellten Verkehrskonzeptes ist ab der zweiten Entwicklungsstufe der geplanten Gewerbeflächen auf dem Fliegerhorstgelände zur verträglichen übergeordneten Verkehrsanbindung eine Autobahnanbindung des Fliegerhorstgeländes über eine **Nord-Süd-Trasse** erforderlich. Gemäß den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen kann die Autobahnanbindung der Nord-Süd-Trasse außerhalb des Verbandsgebietes durch einen neuen Anschluss an die Autobahn BAB A8 bei Bubesheim oder alternativ durch eine Querspange von der Staatsstraße 2020 zur Bundesstraße 16 in Günzburg erfolgen.

Da für die Nord-Süd-Trasse im Verbandsgebiet bislang keine Straßenplanung vorliegt, ist die gewünschte Trassierung innerhalb des Verbandsgebietes als Freihalte-

trasse dargestellt. Um eine orthogonale Entwicklung der Gewerbeflächen südlich der Umfahrung Leipheim zu ermöglichen und Rückbaubedarfe von Bestandsgebäuden im Shelterbereich zu vermeiden, weicht die Linienführung im Rahmenplan von der Darstellung des SEK-Strukturkonzeptes sowie der „Interkommunalen Verkehrsuntersuchung Anbindung Fliegerhorst Leipheim mit Südspange/Autobahnananschluss“ vom Dezember 2010 ab.

Aufgrund der Funktion als Verbindungsstraße wird für die Nord-Süd-Trasse eine Anbaufreiheit angestrebt. Dies ist insbesondere für den nördlichen Abschnitt zu beachten, der bis zur Realisierung einer Autobahnanbindung nur die Funktion einer Haupterschließung für die Gewerbeflächen südlich der Umfahrung Leipheim übernehmen wird.

Nachrichtlich ist im Städtebaulichen Rahmenplan zudem die mögliche Trassenführung für eine **Nordumfahrung Bubesheim** mit Anschluss an die Kreisstraße GZ 4 entsprechend dem bisherigen Planungsstand der Gemeinde Bubesheim dargestellt. Gemäß den Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des SEK stellt die Nordumfahrung keinen Bestandteil der Verkehrsanbindung der geplanten Gewerbeflächen dar und kann aufgrund der Verkehrswirksamkeit im Gesamtnetz nicht an das Verkehrsnetz des Fliegerhorstgeländes angebunden werden.

- **Hauptverkehrsstraßen:**

Als Hauptverkehrsstraßen sind im Rahmenplan die Theodor-Heuss-Straße sowie die neue östliche Stadtzufahrt Leipheims von der Umfahrung zur Theodor-Heuss-Straße dargestellt. Diese Straßen stellen künftig die Verbindung von der Umfahrung Leipheim zur Stadt Leipheim dar und übernehmen eine Sammelfunktion für den Gewerbeverkehr nördlich der Umfahrung. Aufgrund der vorgesehenen Fahrbahnbreiten (teilweise 3-streifig), begleitender Rad- und Gehwege, dem Ziel einer attraktiven Straßenraumgestaltung sowie Freihalteflächen für Leitungsnetze ist für diese Straßen eine Breite des öffentlichen Straßenraumes von ca. 31 m berücksichtigt.

- **Gewerbeerschließung:**

Für die innere Verkehrserschließung der Gewerbeflächen stellt der Städtebauliche Rahmenplan ein Netz von Gewerbeerschließungsstraßen dar. Diese sind unterteilt in ein Hauptnetz sowie optionale Erschließungsachsen.

Das Hauptnetz der Gewerbeerschließung orientiert sich an bestehenden Verkehrsflächen des ehemaligen Fliegerhorstes und ist für die Erschließung der geplanten Gewerbeentwicklung erforderlich. Das bestehende bzw. zum Ausbau vorgesehene Kanalnetz der Liegenschaft orientiert sich an diesem Hauptnetz.

Im Bereich westlich der Theodor-Heuss-Straße übernimmt das Hauptnetz im We-

sentlichen das bestehende Straßennetz. Das Erschließungsnetz weicht dabei teilweise von der Darstellung des SEK-Strukturkonzeptes ab. Durch den Zweckverband wurden für diesen Bereich unter Berücksichtigung der für eine Gewerbeerschließung erforderliche Fahrbahnbreite (7,5 m), Parkstreifen, Geh-/Radwegen und Grünstreifen geeignete Straßenraumbreiten festgelegt. Die Breite des öffentlichen Straßenraumes beträgt dabei im Regelquerschnitt 15,5 m. Bei untergeordneten Straßen sowie bei einzelnen bereits erfolgten Grundstücksveräußerungen beträgt die Straßenraumbreite 10 m bzw. 10,5 m. Bei der Anbindung des Erschließungsnetzes an die Theodor-Heuss-Straße ist zu beachten, dass aus Gründen der Verkehrsführung und Leistungsfähigkeit eine Anbindung der Albert-Schweitzer-Straße nur untergeordnet mit Beschränkung der Fahrbeziehungen auf Rechtsabbieger möglich ist. Die Haupterschließung des Gewerbequartiers erfolgt daher über die Geschwister-Scholl-Straße und Gustav-Stresemann-Straße.

Die Haupterschließung der Gewerbeflächen südlich der Umfahrung erfolgt für den Westteil ausgehend von der Nord-Süd-Trasse im Bereich bestehender Verkehrsanlagen auf Höhe des südlichen Rollweges und der Straße südlich der Werfthalle (Geb. Nr. 328). In Abhängigkeit von der Grundstücksentwicklung können diese Straßenachsen optional nach Westen weitergeführt sowie in Nord-Süd-Richtung verbunden werden. Unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite

(7,5 m), Parkstreifen, Geh-/Radwege und Grünstreifen sind im Städtebaulichen Rahmenplan abhängig von einer ein- bzw. beidseitigen Erschließung Querschnittsbreiten des öffentlichen Straßenraumes von 15,5 m bis 17,5 m berücksichtigt.

Für die Gewerbeflächen östlich der Nord-Süd-Trasse ist aufgrund der hier vorgesehenen, großflächigen Entwicklung keine innere Erschließung vorgesehen. Die Erschließung der Gewerbeflächen soll von der Nord-Süd-Trasse über die bestehende Shelterringstraße erfolgen, die zugleich die Erschließung der zur Nachnutzung vorgesehenen Shelter übernimmt. In Abhängigkeit von den Verkehrserfordernissen für die Erschließung der östlichen Gewerbeflächen ist im Städtebaulichen Rahmenplan zudem eine optionale Erschließungsstraße südlich der Gewerbeflächen im Bereich einer bestehenden Verkehrsfläche enthalten.

Für die Baufelder 2.1 und 5 östlich der Theodor-Heuss-Straße sind in Abhängigkeit von der Gewerbeentwicklung optionale Erschließungsachsen dargestellt. Die dargestellten optionalen Erschließungsachsen weisen keine Bindung durch ein vorhandenes Kanal- oder Leitungsnetz auf und sind damit in ihrer Lage variabel.

- **Fuß- und Radwegenetz:**

Der Städtebauliche Rahmenplan stellt Elemente eines Fuß- und Radwegenetzes im Verbandsgebiet dar, um die Erreichbarkeit und Durchgängigkeit für den nicht-motorisierten Verkehr zu gewährleisten. Das dar-

gestellte Wegenetz umfasst im Wesentlichen das im Zusammenhang mit der Umfahrung Leipheim vorgesehene Wegenetz entlang der Umfahrung sowie der Theodor-Heuss-Straße und neuen Stadtzufahrt. Ergänzend dazu ist ein begleitendes Wegenetz zu den Erschließungsstraßen dargestellt. Für die Erreichbarkeit und Durchgängigkeit des Verbandsgebietes aus Richtung Bubesheim ist eine Fuß-/Radwegführung über die Straße „Am Flugplatz“ zur Nord-Süd-Trasse enthalten.

Weitergehende Zielsetzungen zur Entwicklung eines durchgängigen Wegenetzes auf dem Fliegerhorstgelände, insbesondere für den Zugang zu den Freiräumen sind im SEK-Strukturkonzept dargestellt. Aufgrund notwendiger Konkretisierungen hierzu im Zusammenhang mit der Freiraumplanung sind diese Überlegungen im Städtebaulichen Rahmenplan nicht enthalten.

Gleisanschluss

Der Fliegerhorst Leipheim verfügt über einen bestehenden Gleisanschluss mit Anschlusspunkt an das Netz der DB Netz AG im Bahnhof Günzburg. Entsprechend der Vorgaben des SEK-Strukturkonzeptes wird innerhalb des Fliegerhorstgeländes die bestehende Gleisanlage zurückgebaut und stattdessen die Möglichkeit einer Schienenanbindung der Gewerbeflächen im Südosten durch eine neue Gleisanlage vorgesehen.

Herstellung und Betrieb des Gleisanschlusses der Gewerbeflächen im Südosten ist durch die hier vorgesehenen Ansiedlungsinteressenten geplant. Die im Rahmenplan dargestellte Linienführung des geplanten Gleisanschlusses entspricht der aktuellen Gleisanlagenplanung des Vorhabenträgers. Die aktuelle Linienführung sieht im Bereich der Gewerbeflächen eine Lage am Südrand der südlichen Schulter der Start- und Landebahn vor. Im Rahmenplan ist über die aktuelle Vorhabenplanung hinaus die Möglichkeit einer Weiterführung bis zur Nord-Süd-Trasse dargestellt.

3.3 Technische Infrastruktur

Die Zuständigkeit für die Trinkwasserversorgung, Abwasserentsorgung und Niederschlagswasserbeseitigung im Verbandsgebiet liegt bei der Stadt Leipheim. Im Städtebaulichen Rahmenplan wurde insbesondere der aktuelle Planungsstand für das künftige Kanalnetz im Verbandsgebiet berücksichtigt (Generalentwässerungsplanung der Stadt Leipheim, Stand Januar 2011). In Abhängigkeit von der Gewerbeentwicklung ist das bestehende Kanalnetz, das in weiten Teilen innerhalb geplanter Bauflächen verläuft, sukzessive an die künftige Netzplanung anzupassen. Das geplante künftige Kanalnetz verläuft im Bereich des Straßennetzes.

Zur Trinkwasserversorgung der Gewerbeflächen ist von der Stadt Leipheim ein Betrieb der bestehenden Tiefbrunnen auf dem Fliegerhorstgelände vorgesehen. Für die Tiefbrunnen

wurde hierzu ein Trinkwasserschutzgebiet festgelegt.

Die Stromversorgung im Verbandsgebiet erfolgt durch die EnBW, die Gasversorgung übernimmt Erdgas Schwaben.

3.4 Immissionsschutz

Im Rahmen des SEK wurde im Sinne einer Machbarkeitsprüfung und als Grundlage für die nachfolgende Bauleitplanung eine Schalltechnische Untersuchung der gemäß SEK vorgesehenen Gewerbeflächen durchgeführt („Schallgutachten Gewerbelärm zum SEK“ vom Oktober 2009). Dabei wurden für die geplanten Gewerbeflächen mögliche Schallkontingente in Form von „immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln (IFSP)“ unter Berücksichtigung einer freien Schallausbreitung ermittelt. Im Ergebnis dieser Untersuchung ist festzustellen, dass bei den nördlichen an das bestehende Siedlungsgebiet der Stadt Leipheim angrenzenden Gewerbeflächen (Baufelder 1.1, 1.4, 1.5, 2.1 und 2.2) aufgrund der vorhandenen Vorbelastung und der Nähe zur bestehenden und geplanten Wohnbebauung in Leipheim eine Beschränkung der zulässigen Gewerbelärmemissionen erforderlich ist. Für die im Rahmenplan als „gewerbliche Bauflächen mit Emissionsbeschränkung (GEb)“ gekennzeichneten Gewerbeflächen ist auf Grundlage des Schallgutachtens zum SEK bei der nachfolgenden Bauleitplanung von einer Beschränkung der zulässigen Emissionen auf 57 dB(A)/m² zur Tagzeit und 42 dB(A)/m² zur

Nachtzeit auszugehen. Für die übrigen im SEK Strukturkonzept enthaltenen gewerblichen Bauflächen ist auf Grundlage des Schallgutachtens zum SEK eine Nutzung mit üblichen Lärmkontingenten auf Gewerbegebiets- und teilweise Industriegebietsniveau mit Beschränkung zur Nachtzeit denkbar.

Bei den Aussagen zum Gewerbelärm ist zu beachten, dass im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung zum SEK die im Städtebaulichen Rahmenplan enthaltene Erweiterung der Gewerbeflächen durch ein mögliches Sondergebiet Energiewirtschaft und eine Vorbehaltsfläche für Betriebserweiterungen im Südosten sowie kleinere Veränderungen im Flächenlayout nicht berücksichtigt sind. Konkrete Aussagen zur Höhe möglicher Lärmkontingente für die im Städtebaulichen Rahmenplan vorgesehenen Baufelder sind deshalb erst nach Fortschreibung eines Schallkonzeptes für den Rahmenplan möglich. Die endgültige Festlegung zulässiger Lärmkontingente bleibt der Verbindlichen Bauleitplanung vorbehalten.

Im Rahmen der Planung der Südumfahrung Leipheim wurde eine Schalltechnische Untersuchung zum Straßenverkehrslärm für die Südumfahrung inkl. Theodor-Heuss-Straße und der neuen Stadtzufahrt zwischen Umfahrung und Theodor-Heuss-Straße durchgeführt (Schalltechnische Untersuchung Straßenverkehrslärm Südumfahrung Leipheim, Kling Consult vom 28. September 2009). Die Schalltechnische Untersuchung zum Straßenverkehrslärm kommt zum Ergebnis, das entlang

dieser Straßen für die im Verbandsgebiet vorgesehenen Gewerbeflächen keine Lärmschutzmaßnahmen hinsichtlich Straßenverkehrslärm erforderlich werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Vorhaben im Verbandsgebiet der Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG“ der Kommission für Anlagensicherheit, November 2010 berücksichtigt werden soll.

3.5 Landschaft und Freiraum

Der Städtebauliche Rahmenplan übernimmt entsprechend der Aufgabenstellung im Wesentlichen das Freiraumkonzept des SEK. In Teilbereichen sieht der Städtebauliche Rahmenplan zugunsten einer erweiterten Gewerbeentwicklung eine Rücknahme von Freiflächen gegenüber dem SEK-Strukturkonzept vor (vgl. Kap. 3.1 „Nutzungskonzept“).

Das Freiraumkonzept im Verbandsgebiet beinhaltet insbesondere folgende Elemente (vgl. SEK):

- **„Grüner Puffer“:** Im Norden zwischen den Gewerbeflächen und der bestehenden Wohnbebauung in Leipheim soll ein „grüner Puffer“ hergestellt werden. Im Bereich des grünen Puffers ist ein sukzessiver Rückbau der Bestandsgebäude und die Anlage einer öffentlichen Grünfläche (Park) vorgesehen. Der grüne Puffer schließt an die gemäß SEK

vorgesehenen Grünflächen und Sportanlagen im Nordwesten des Verbandsgebietes an, die sich auf dem Fliegerhorstgelände aber in Planungshoheit der Stadt Leipheim befinden.

- **„Grüne Fuge“:** Entlang der Südumfahrung Leipheim ist als gliederndes Element zwischen den Gewerbeflächen im Norden und Süden ein breiter Freiraumbereich als „grüne Fuge“ enthalten. Der gesamte Bereich ist Gegenstand des landschaftspflegerischen Begleitplanes zur Südumfahrung Leipheim. In diesem ist eine landschaftsplanerische Gestaltung der grünen Fuge mit Bepflanzungs- und Entsiegelungsmaßnahmen vorgesehen. Der Bereich entlang der Umfahrung, der durch den landschaftspflegerischen Begleitplan umfasst ist, ist im Städtebaulichen Rahmenplan als Straßenbegleitgrün dargestellt.
- **Wald-/Aufforstungsflächen:** Für den südlichen Bereich der Liegenschaft ist entsprechend dem SEK grundsätzlich ein Erhalt der bestehenden Wald- und Aufforstungsflächen vorgesehen, die teilweise als naturschutz- und waldrechtlicher Ausgleich für die Entmunitionierung des Legoland-Standortes in Günzburg angelegt wurden. Ein Eingriff in die Wald- und Aufforstungsflächen ist bei Realisierung des geplanten Kraftwerkstandorts im Südwesten erforderlich. Aus Sichtschutzgründen und zur Einbindung in das Landschaftsbild ist bei der Vorbehaltsfläche „Sondergebiet Energiewirtschaft“ der Erhalt

eines breiten Waldgürtels um den Kraftwerksstandort berücksichtigt.

- **Ausgleichsräume:** Entsprechend dem SEK sollen die „Köpfe“ des ehemaligen Fliegerhorstes im Westen und Osten als Freifläche erhalten bleiben und für die Umsetzung erforderlicher naturschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzaufforstungen genutzt werden. Als Ausgleichsmaßnahme ist bspw. die Durchführung von Entsiegelungsmaßnahmen (z. B. Rückbau Start-/Landebahn) vorgesehen.

Im Rahmen des SEK wurde eine übersichtliche Ermittlung des Ausgleichsbedarfs für die gemäß SEK vorgesehene Gewerbeentwicklung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass der gesamte Ausgleichsbedarf voraussichtlich im Bereich der „Fliegerhorstköpfe“ gedeckt werden kann. Aufgrund der gemäß Städtebaulichen Rahmenplan vorgesehenen Erweiterung der Bauflächenentwicklung (Sondergebiet Energiewirtschaft, Vorbehaltsfläche für Betriebserweiterungen im Südosten) mit teilweisen Eingriff in Waldflächen, ist in weiterer Folge zu prüfen, inwieweit die potenziellen Ausgleichsräume innerhalb des Verbandsgebietes für den erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzaufforstungsbedarf der geplanten Bauflächenentwicklung weiterhin ausreichend ist.

Die potenziellen Räume für Naturschutzausgleich und Ersatzaufforstung innerhalb des Verbandsgebietes sind im Städtebaulichen Rahmenplan gekennzeichnet.

- **Ortsrandeingrünung:** Im Rahmenplan sind wesentliche Bereiche, für die eine Ortsrandeingrünung der gewerblichen Bauflächen erforderlich wird, gekennzeichnet. Weitere Maßnahmen zur Baufeldeingrünung sind im Rahmen der Verbindlichen Bauleitplanung zu regeln.

4 Hinweise zu bestehenden Anlagen und Beschränkungen

Aufgrund der ehemaligen militärischen Nutzung bestehen im Verbandsgebiet zahlreiche Bestandsanlagen, die bei der Nachnutzung zu berücksichtigen sind und eine Baureifmachung der Bauflächen erfordern. Zudem sind in Teilbereichen z.B. Belange des Wasserschutzes oder Bodendenkmalschutzes zu beachten. Die wesentlichen vorhandenen Gegebenheiten, die bei der geplanten Entwicklung des Verbandsgebietes zu berücksichtigen sind, sind im Städtebaulichen Rahmenplan als Hinweis dargestellt und nachfolgend aufgeführt.

4.1 Bestandsgebäude

Zum Ende der militärischen Nutzung befanden sich auf dem gesamten Fliegerhorst Leipheim 224 Bestandsgebäude, davon 202 innerhalb des Verbandsgebietes. Aufgrund einer fehlenden Nachnutzungseignung oder Lage außerhalb geplanter Bauflächen ist ein Großteil der Bestandsgebäude im Verbandsgebiet für einen Rückbau vorgesehen.

Im Städtebaulichen Rahmenplan wird die Einordnung von Gebäuden mit Nachnutzungseignung aus dem SEK-Strukturkonzept im Wesentlichen übernommen. Ergänzend sind die Bestandsgebäude dargestellt, für die zwischenzeitlich eine Nachnutzung erfolgt ist. Als Gebäude mit möglicher Nachnutzung sind auch die militärischen Sondergebäude gekennzeichnet, für die aufgrund des hohen Rückbauaufwands kein Rückbau erfolgen soll (ehemalige Flugzeugshelter sowie Gebäude Nr. 361 und 363).

Im Städtebaulichen Rahmenplan sind nur die Bestandsgebäude innerhalb geplanter Bauflächen gekennzeichnet.

4.2 Bestehende Verkehrsflächen

Durch die ehemalige militärische Nutzung weist der Fliegerhorst Leipheim einen hohen Anteil an Verkehrsflächen auf. Bei der Nutzung der Gewerbeflächen sind deshalb i. d. R. Entsiegelungsmaßnahmen erforderlich, soweit keine Weiternutzung dieser Verkehrsanlagen erfolgt.

Hinsichtlich der Bebaubarkeit der Gewerbeflächen südlich der Umfahrung Leipheim ist insbesondere die bestehende ehemalige Start- und Landebahn zu beachten. Mit einer Breite von 67,5 m umfasst der Teil der Start- und Landebahn innerhalb der Gewerbefläche (Hauptbahn und südliche Schulter) ca. 1/5 bis 1/4 der verfügbaren Grundstückstiefe der Gewerbeflächen. Soweit Rückbauaufwände für

eine Bebauung der Start-/Landebahn vermieden werden sollen, kann die Fläche u. a. als Verkehrs- oder Lagerfläche für die Betriebsgelände genutzt werden. Bei einer Nachnutzung der Start-/Landebahn ist eine Entfernung des Anti-Skid-Belages erforderlich.

Außerhalb der geplanten Bauflächen ist als Ausgleichsmaßnahme eine Entsiegelung der Start-/Landebahn vorgesehen.

Der Umgriff der Start-/Landebahn ist im Städtebaulichen Rahmenplan gekennzeichnet.

4.3 Sonderanlagen

Der Fliegerhorst Leipheim verfügt über zwei ehemalige Treibstofftanklager. Die Tanklager mit einem Fassungsvermögen von ca. 0,6 Mio. Liter bei Tanklager Nord und ca. 1,6 Mio. Liter bei Tanklager Süd sind grundsätzlich für eine Weiternutzung zur Mineralstofflagerung geeignet und bislang durch eine Verbindungspipeline verbunden. Die Tanklager befinden sich innerhalb der geplanten Gewerbeflächen und sollen bei fehlender Nachnutzungsoption rückgebaut und als Gewerbefläche genutzt werden.

Im Südosten des Verbandsgebietes verläuft die Produktenfernleitung Aalen - Unterpffaffenhofen. Die Pipelineübergabestation liegt außerhalb des Verbandsgebietes im Südosten. Die Pipelinetrasse verläuft außerhalb von geplanten Bauflächen innerhalb der Waldflächen im Süden bzw. am Rand der Liegenschaft. Bei der

Leitungstrasse ist ein Schutzbereich mit Querschnittsbreite von 6,0 m zu beachten.

4.4 Altlastenverdachte und Kampfmittel

Das Verbandsgebiet ist im aktuellen amtlichen Altlastenkataster des Freistaats Bayern als Rüstungsaltpostenverdachtsfläche „NATO-Flugplatz Leipheim – Gesamtfläche“ eingetragen. Zur Ermittlung des Gefährdungspotenzials wurden für den Fliegerhorst Leipheim Altlastenverdachtsflächen im Rahmen einer historisch-genetischen Kurzrekonstruktion bestimmt und zu diesen Orientierende Untersuchungen durchgeführt. Auf dem gesamten Fliegerhorstgelände wurden insgesamt 124 kontaminationsverdächtige Flächen (KVF) lokalisiert. Kontaminationsverdächtig sind u. a. mehrere Tankanlagen (darunter historische Flugfeldtankanlagen im Süden der Liegenschaft), die Tanklager Nord und Süd, ehemalige Munitionslager im Südwesten und Nordosten der Liegenschaft, die Gleisanlage innerhalb der Liegenschaft, Abscheideranlagen sowie mehrere Gebäude. Die lokal begrenzten Altlastenverdachtsflächen sind bei der geplanten Nachnutzung unter dem Gesichtspunkt des sachgerechten Umgangs mit möglichen schädlichen Bodenveränderungen zu berücksichtigen. Besonders im Bezug auf die künftige Nutzung ist aufgrund des aktuellen Kenntnisstandes keine abschließende Beurteilung der Altlastenverdachte und ggf. erforderlicher Sanierungsmaßnahmen gemäß Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) möglich. Unabhängig von möglichen Sanierungs-

erfordernissen müssen bei Rückbaumaßnahmen und Bodeneingriffen abfallrechtliche Aspekte berücksichtigt werden.

Aufgrund der Bombardierungen der Liegenschaft im 2. Weltkrieg und der militärischen Nutzung können aufgrund nur teilweise durchgeführter Entmunitionierungen Kampfmittelfunde auf der Liegenschaft nicht ausgeschlossen werden. Die zahlreichen verfüllten Bombentrichter auf der Liegenschaft können bei Bodeneingriffen aufgrund des Verfüllmaterials zudem abfallrechtlich relevant sein. Aufgrund der potenziellen Kampfmittelbelastung wird bei Baumaßnahmen auf der Liegenschaft eine baubegleitende Kampfmittelfreimessung erforderlich. Hinweise zum Umgang mit der Kampfmittelproblematik gibt u. a. die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 15. April 2010 zur „Abwehr von Gefahren durch Kampfmittel“.

4.5 Wasserschutzgebiet

Mit Verordnung des Landratsamtes Günzburg vom 22. November 2010 wurde für die bestehenden Tiefbrunnen auf dem Fliegerhorstgelände ein Wasserschutzgebiet festgelegt. Teilbereiche der gewerblichen Baufelder im Nordwesten befinden sich innerhalb der weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebietes. Die innerhalb der weiteren Schutzzone liegende gewerbliche Baufläche der Baufelder 1.2 bis 1.5 umfasst insgesamt ca. 4,4 ha. Für Nutzungen innerhalb der weiteren Schutzzone des Wasserschutzgebietes sind die Be-

stimmungen der Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten. Einschränkungen für eine gewerbliche Nutzung bestehen insbesondere beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

4.6 Denkmalschutz

Der ehemalige Fliegerhorst Leipheim liegt im Bereich wichtiger historischer Wege und Siedlungsstrukturen. Gemäß BayernViewer „Denkmal“ befinden sich folgende Bodendenkmale innerhalb des Verbandsgebietes:

- Straße der römischen Kaiserzeit (Donau-Süd-Straße) (Denkmal-Nr. D-7-7527-0020 und 0172) in Ost-West-Richtung quer über die Liegenschaft verlaufend
- Siedlungsfunde der römischen Kaiserzeit im Bereich des westlichen „Kopfes“ der Liegenschaft (Denkmal-Nr. D-7-7527-0219)

Vom Bayerischen Landesamt für Denkmalschutz, Dienststelle Schwaben wurde zudem im Rahmen einer vorangegangenen Untersuchung im Bereich östlich der Theodor-Heuss-Straße die Fundstelle eines zerstörten mutmaßlichen mittelalterlichen Turmhügels (Denkmal-Nr. D-7-7527-0030) als Bodendenkmal mitgeteilt.

Nach Mitteilung des Landesamtes für Denkmalschutz besteht für Bodendenkmale ein besonderer Schutz nach der Bayerischen Verfassung, des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes sowie des Europäischen Übereinkommens

zum Schutz des archäologischen Erbes. Bei möglichen Baumaßnahmen im Bereich von Bodendenkmalen ist das weitere Vorgehen mit dem Landesamt für Denkmalschutz bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

5 Verfahrenshinweis

Der informelle Städtebauliche Rahmenplan „Fliegerhorst Leipheim“ wurde am 22. September 2011 durch die Verbandsversammlung des Zweckverbandes gebilligt.

6 Flächenbilanz

Für den Städtebaulichen Rahmenplan ergibt sich nachfolgende Flächenbilanz der geplanten Nutzung:

Flächenbilanz Städtebaulicher Rahmenplan „Fliegerhorst Leipheim“

Nutzung			Fläche in ha
Gewerbliche Bauflächen gesamt	Gewerbliche Bauflächen	Reserveflächen (Vorbehaltsfläche für Betriebsweiterungen, Langfristige Gewerbflächenentwicklung)	94,85
Bereich westl. Theodor-Heuss-Str.	23,80	-	23,80
Baufeld 1.1	7,95	-	
Baufeld 1.2	7,90	-	
Baufeld 1.3	3,35	-	
Baufeld 1.4	3,00	-	
Baufeld 1.5	1,60	-	
Bereich nördl. neuer Stadtzufahrt Leipheim	5,70	-	5,70
Baufeld 2.1	5,30	-	
Baufeld 2.2	0,40	-	
Bereich südlich Umfahrung (Ost)	13,80	3,80	17,60
Baufeld 3.1	13,80	-	
Baufeld 3.2	-	3,80	
Bereich südlich Umfahrung (West)	15,50	8,85	24,35
Baufeld 4.1	6,20	-	
Baufeld 4.2	5,50	-	
Baufeld 4.3	3,80	-	
Baufeld 4.4	-	8,85	
Bereich östl. Theodor-Heuss-Str.	-	23,40	23,40
Baufeld 5	-	23,40	
Summe Gewerbliche Bauflächen	58,80	36,05	
Sonderflächen gesamt			18,55
Gewerbfläche Nachnutzung besondere Bestandsgebäude (Shelter)			3,45
Sondergebiet Energiewirtschaft (Vorbehaltsfläche)			15,10

Nutzung	Fläche in ha
Verkehrsflächen (inkl. Straßenbegleitgrün) gesamt	25,75
Flächen innerhalb Begrenzungslinie öffentlicher Straßenraum	25,75
davon Verkehrsfläche Verbindungs- und Hauptverkehrsstraßen (inkl. Nord-Süd-Trasse)	3,40
davon Verkehrsfläche Gewerbeerschließungsstraßen	3,70
davon Straßenbegleitgrün inkl. Wegenetz	18,65
Grünflächen (inkl. Versorgungsflächen und Gleisanschluss) gesamt	87,95
Grünfläche/Park	3,85
Grünfläche/Extensive Nutzung	37,40
Waldfläche Bestand	37,30
Waldfläche geplant	6,30
Ortsrandeingrünung	3,10
Fläche gesamt (=Verbandsgebiet)	227,10
Potenzialraum für Naturschutzausgleich und Ersatzaufforstung	41,00
Gewerbefläche innerhalb weiterer Schutzzone Wasserschutzgebiet	4,40