



## B2 Ortsumgehung Dietfurt

Öffentliche Stadtratssitzung

14. November 2019

Stadthalle Treuchtlingen





# Gliederung

- I. Begrüßung & Einführung
- II. Hintergrund zur Planung
- III. Der Beteiligungsprozess
- IV. Vorstellung der Planungsergebnisse  
(Vorzugsvariante)
- V. Weitere Schritte im Planungs- und  
Beteiligungsprozess



## B2 Ortsumgehung Dietfurt

## Top II: Hintergrund zur Planung





# 1. Ortsumgehung Dietfurt – Einführung

*Die Ortsumgehung Dietfurt ist im aktuellen **Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP2030)** im **vordringlichen Bedarf** enthalten.*

## Bundesverkehrswegeplan (BVWP):

- ▶ Verabschiedet vom Bundestag am 23.12.2016
- ▶ Bürgerinformationsveranstaltung in Dietfurt am 09.12.2016 mit MdL Auernhammer und fraktionsübergreifendes Vorgespräch
  - **Idee: Variantenfindung mit besonderer Bürgerbeteiligung**

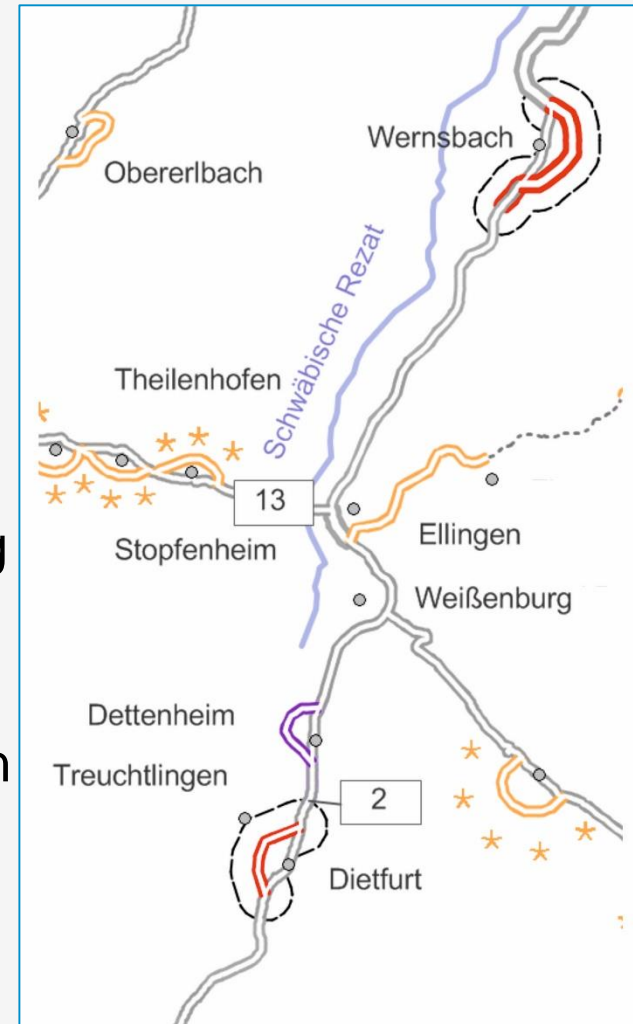


## ► Bedarfsermittlung

### Bewertungsverfahren für Bedarfsplananmeldung:

- Nutzen-Kosten-Analyse (Dietfurt u. Wernsbach: Nutzen-Kosten-Verhältnis = 3,1)
- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Dietfurt u. Wernsbach: hoch)
- Wichtig: Variante in Bundesverkehrswegeplan nur eine Möglichkeit von vielen!

Das „ob“ und nicht das „wie“





## ► Ablauf der Planung

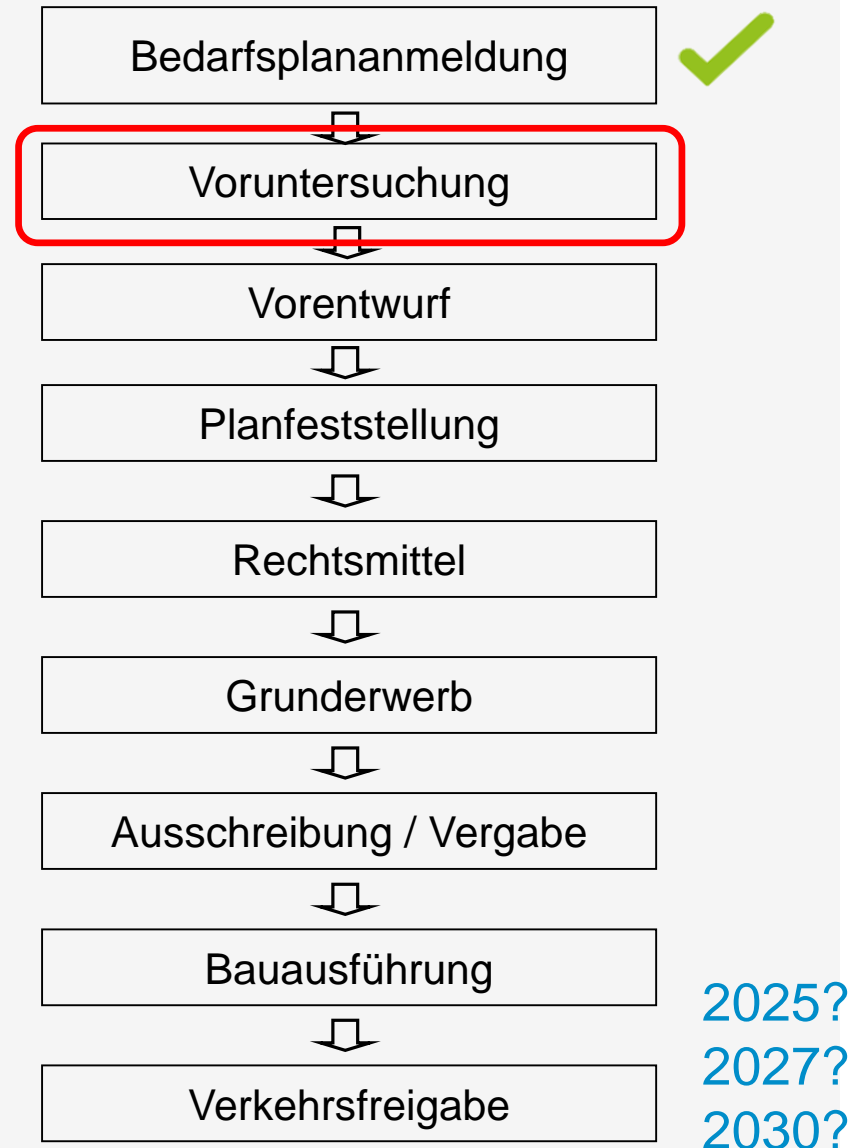
### Voruntersuchung:

- Ermittlung von Trassenvarianten
- Untersuchung und Bewertung
- Entscheidung für Variante

... anschließend „Ausplanung“ der Vorzugsvariante und Realisierung, falls Planfeststellung erfolgreich ist

### Wichtig:

Untersuchung aller sich aufdrängenden Varianten notwendig, damit Vorzugsvariante im Verfahren **belastbar bleibt!**





# Ablauf der Voruntersuchung

Vom „ob“ zum „wie“

2017

2018

2019

heute

Alle sich aufdrängenden  
Trassen-  
varianten

Grobe  
Bewertung,  
Varianten-  
vorauswahl

Vertiefte Planung,  
genaue Bewertung,  
**Vorzugsvariante**

**Ziel:** Breit akzeptierte Vorzugsvariante  
mit Stadtratsbeschluss!

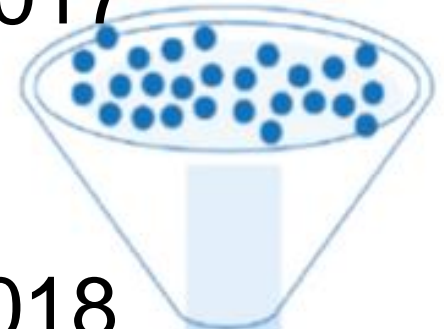


## ► Der Weg, eine Vorzugstrasse zu finden

### 1 Variantengrobauswahl

- 1.1 Ermittlung aller sich aufdrängenden Varianten
- 1.2 Grobbewertung nach den relevanten Kriterien
- 1.3 Varianten-Vorauswahl

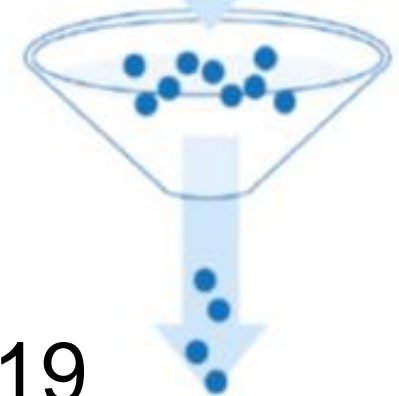
04/2017



02/2018

### 2 Vertiefte Variantenuntersuchung

- 2.1 Beauftragung und Erarbeitung der erforderlichen Fachgutachten mit gegenseitigen Wechselwirkungen
- 2.2 Zusammenführen der Ergebnisse
- 2.3 Bewertungskriterien, Bewertung, Variantenauswahl



10/2019

Vorzugsvariante







# Kriterien der Variantenbewertung, Hauptkriterien

<b>Haupt -Kriterium</b>	<b>Bezeichnung</b>
<b>1</b>	<b>Verkehrstechnik</b>
<b>2</b>	<b>Bautechnik</b>
<b>3</b>	<b>Naturschutz und Landschaftspflege</b>
<b>4</b>	<b>Artenschutz</b>
<b>5</b>	<b>FFH- Verträglichkeit</b>
<b>6</b>	<b>Immissionen (Schall und Luftschadstoffe)</b>
<b>7</b>	<b>Gewässerschutz</b>
<b>8</b>	<b>Städtebau</b>
<b>9</b>	<b>Landwirtschaft und Forsten</b>
<b>10</b>	<b>Kosten</b>



10 Hauptkriterien  
32 Unterkriterien

Variantenmatrix Voruntersuchung - OU Dietfurt

Stand: 15.10.2019

Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m						
Hauptkriterium	Unterkriterium	Wertungskriterien Hauptkriterien		Wertungskriterien Unterkriterien		Bewertung		Bewertung						
1	Gesamtbewertung Verkehrstechnik	Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m				
		4	Gesamtbewertung Artenschutz	Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m		
				8	Gesamtbewertung Städtebau	Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m
						Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m
2	Gesamtbewertung Bautechnik	5	Gesamtbewertung FFH- Verträglichkeit	Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m		
		9		Gesamtbewertung Landwirtschaft und Forsten	Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m	
		Variantenbezeichnung			Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m			
3	Gesamtbewertung Naturschutz und Landschaftspflege	6	Gesamtbewertung Immissionen	Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m		
		10		Gesamtbewertung Kosten	Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m	
		Variantenbezeichnung			Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m			
Gesamtbewertung		Zusammenfassende Bewertung		Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m		
Rangfolge		Zusammenfassende Bewertung		Variantenbezeichnung		Variante 1 kleinräumige Westumfahrung 4.694 m	Variante 2 großräumige Westumfahrung 4.590 m	Variante 4.1 großräumige Ostumfahrung 5.442 m	Variante 4.2 großräumige Ostumfahrung -Alternative- 5.298 m	Variante 5 Ortstunnel 4.470 m	Variante 7 großer Dattelbergtunnel 5.048 m	Variante 8 großer Dattelbergtunnel 4.740 m		



## B2 Ortsumgehung Dietfurt

### Top III: Der Beteiligungsprozess

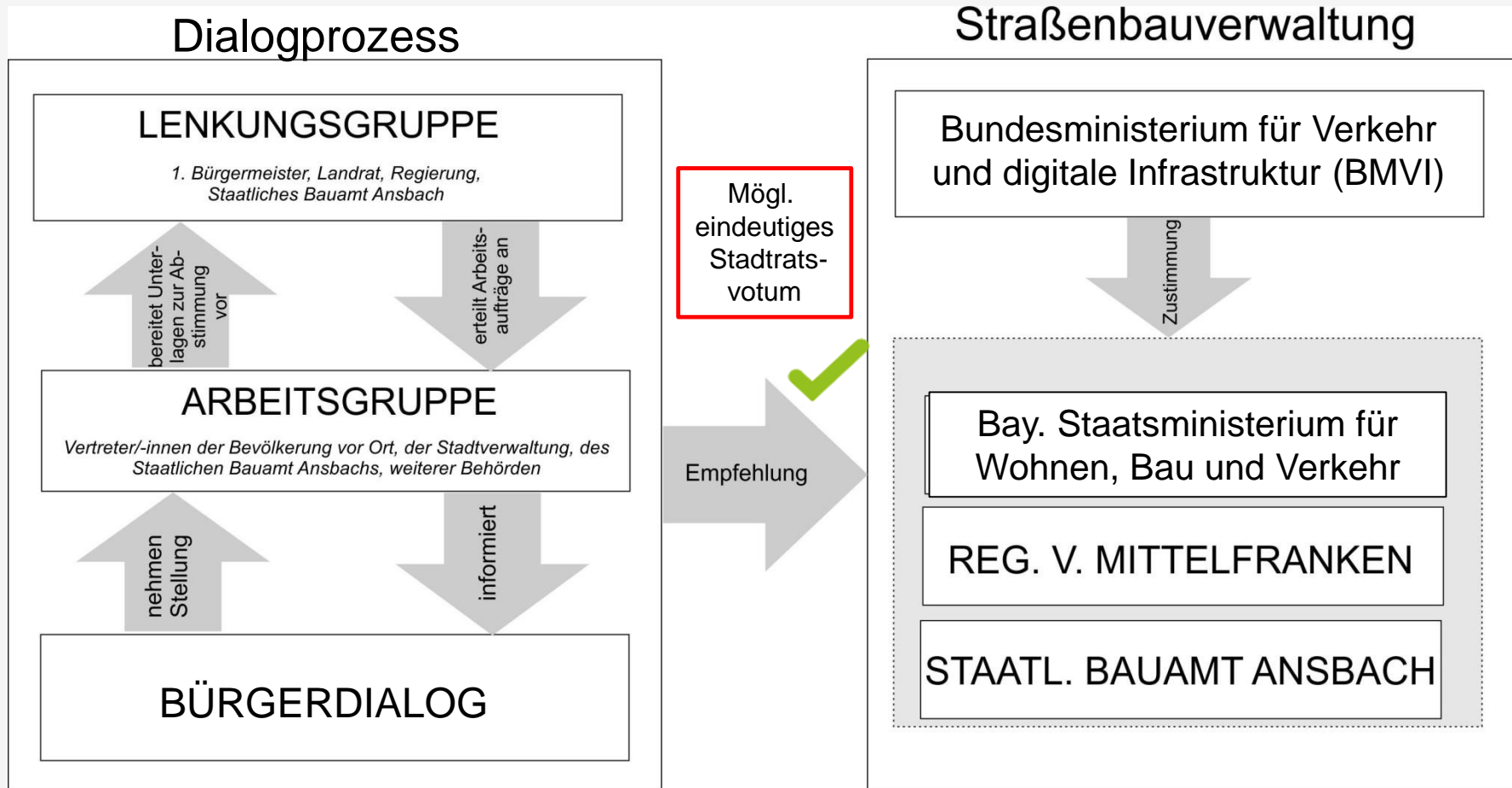
Neue Wege,  
Pilotprojekt für das Staatliche Bauamt Ansbach





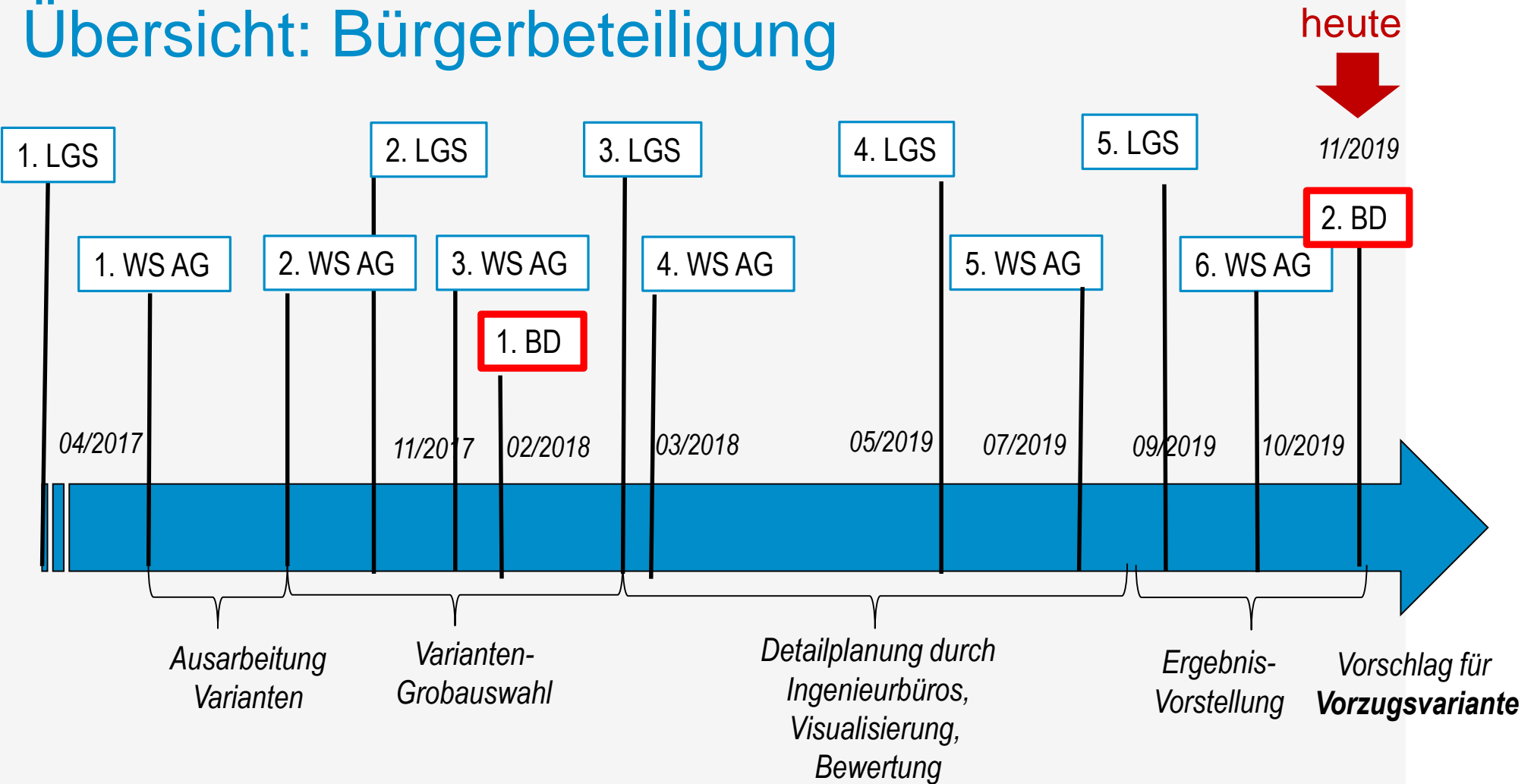
# Beteiligung im Variantenfindungsprozess

## Beziehung zum BMVI und zur Obersten Baubehörde





# Übersicht: Bürgerbeteiligung



**Legende:** BD = Bürgerdialog (2) LGS = Sitzung Lenkungsgruppe (5) WS AG = Workshop Arbeitsgruppe (6)

## ► Produktive AGr.-Sitzungen

1. Arbeitssitzung (29.05.2017):  
Entwicklung erster Vorschläge für  
eine Ortsumfahrung.
2. Arbeitssitzung (28.09.2017):  
gemeinsames Ausscheiden  
einzelner Vorschläge und  
Diskussion der Bewertungskriterien.





## ► Produktive AGr.-Sitzungen

- 3. Arbeits-Sitzung (11.12.2017)  
Vertiefte Diskussion zu Dattelbergtunnel & Vorbereitung der Bürgerinformationsveranstaltung
- Bürgerdialog (7.02.2018):  
Vorstellung der Arbeit in der Arbeitsgruppe. Diskussion der Varianten
- 4. Arbeits-Sitzung (14.03.2018)  
Gemeinsame Kriterienbewertung



<p>Tisch 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kriteriengruppe Land- und Forstwirtschaft (2 Kriterien)</li> <li>- Kriteriengruppe Natur- und Landschaftsschutz (2 Kriterien)</li> </ul>	<p>Tisch 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kriteriengruppe „Inanspruchnahme von Land und Boden“ (2 Kriterien)</li> <li>- Kriteriengruppe „Wasser“ (1 Kriterium)</li> </ul>
<p>Tisch 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kriteriengruppe „Wohn- und Lebensqualität“ (3 Kriterien)</li> <li>- Kriteriengruppe „Akzeptanz“ (1 Kriterium)</li> </ul>	<p>Tisch 4 (Gastgeber: Ott)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kriteriengruppe „Kosten &amp; Risiko“ (3 Kriterien)</li> <li>- Kriteriengruppe „Verkehrliche Qualität“ (4 Kriterien)</li> </ul>

## ► Produktive AGr.-Sitzungen

- 5. Arbeits-Sitzung (16.07.2019)  
Vorstellung des ausgearbeiteten  
Kriterienkatalogs & Vorstellung der  
Lärm- und Naturschutzgutachten

- 6. Arbeits-Sitzung (15.10.2019)  
Vorstellung der Vorzugsvariante







# Projektteam

- Projektleitung StBA AN Ott, Groll (seit 10/18) Kießling bis 03/18)
  - SGL Landschaftspflege StBA AN Ulrich, Dommel
- 
- Streckenplanung Büro Mayr Ingenieure, Aichach
  - Tunnelplanung Büro Müller + Hereth, Freilassing
  - Verkehrsgutachter Prof. Kurzak, München
  - Umweltplanung Baader Konzept, Gunzenhausen
  - Schallgutachter Höhnen und Partner, Bamberg
  - Visualisierung Büro vkon media, Trier
  - Externe Moderation Team ewen, Darmstadt



## B2 Ortsumgehung Dietfurt

Top IV:

Vorstellung der Planungsergebnisse  
Variantengrobauswahl





# Varianten Ortsumgehung Dietfurt

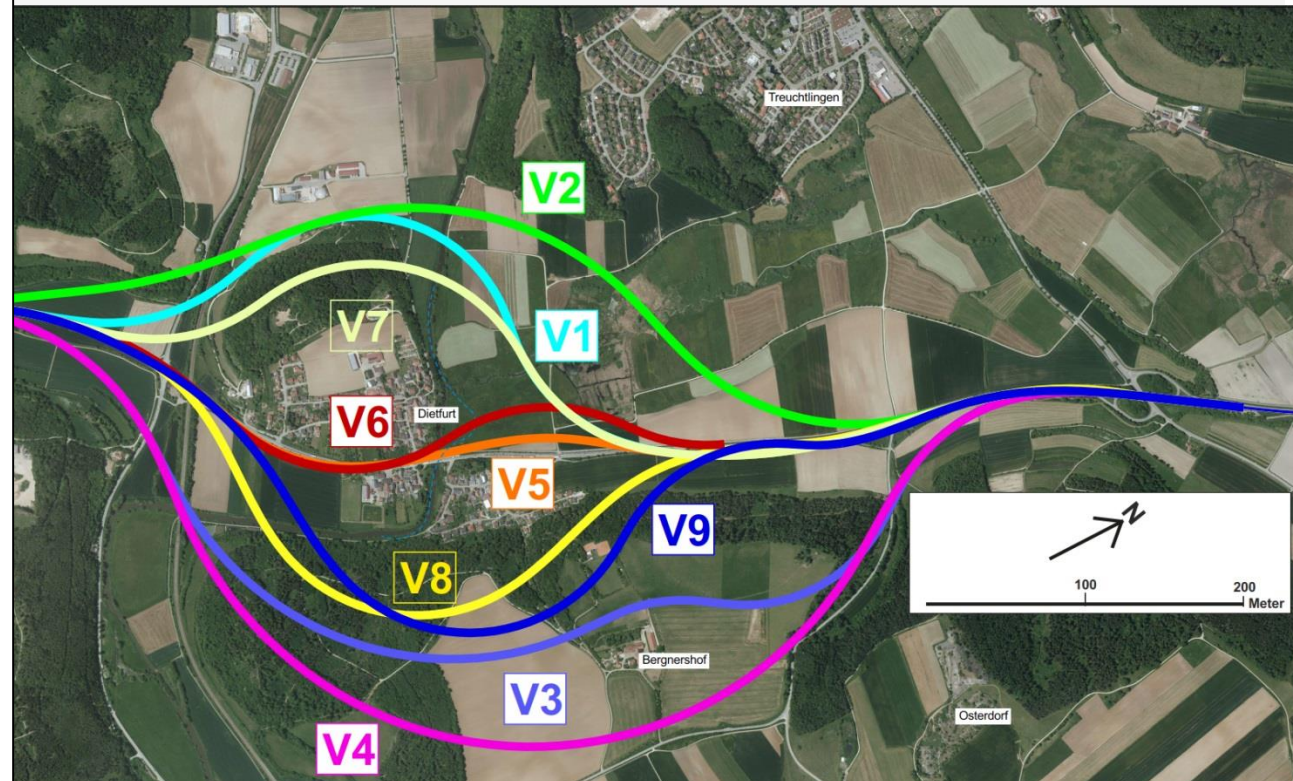
von Arbeitsgruppe skizzierte Varianten



# Varianten Ortsumgehung Dietfurt

vom Staatlichen Bauamt Ansbach ausgearbeitete Varianten

- V1 Ortsnahe Westumfahrung
- V2 Ortsferne Westumfahrung
- V3 Ortsnahe Ostumfahrung
- V4 Ortsferne Ostumfahrung
- T5 Ortstunnel unter Altmühl
- T6 „Zäh-Trasse“ (Ortstunnel m. Altmühlverlegung)
- T7 Westumfahrung mit Weitstein-Tunnel
- T8 Ostumfahrungen mit
- T9 Dattelbergtunnel

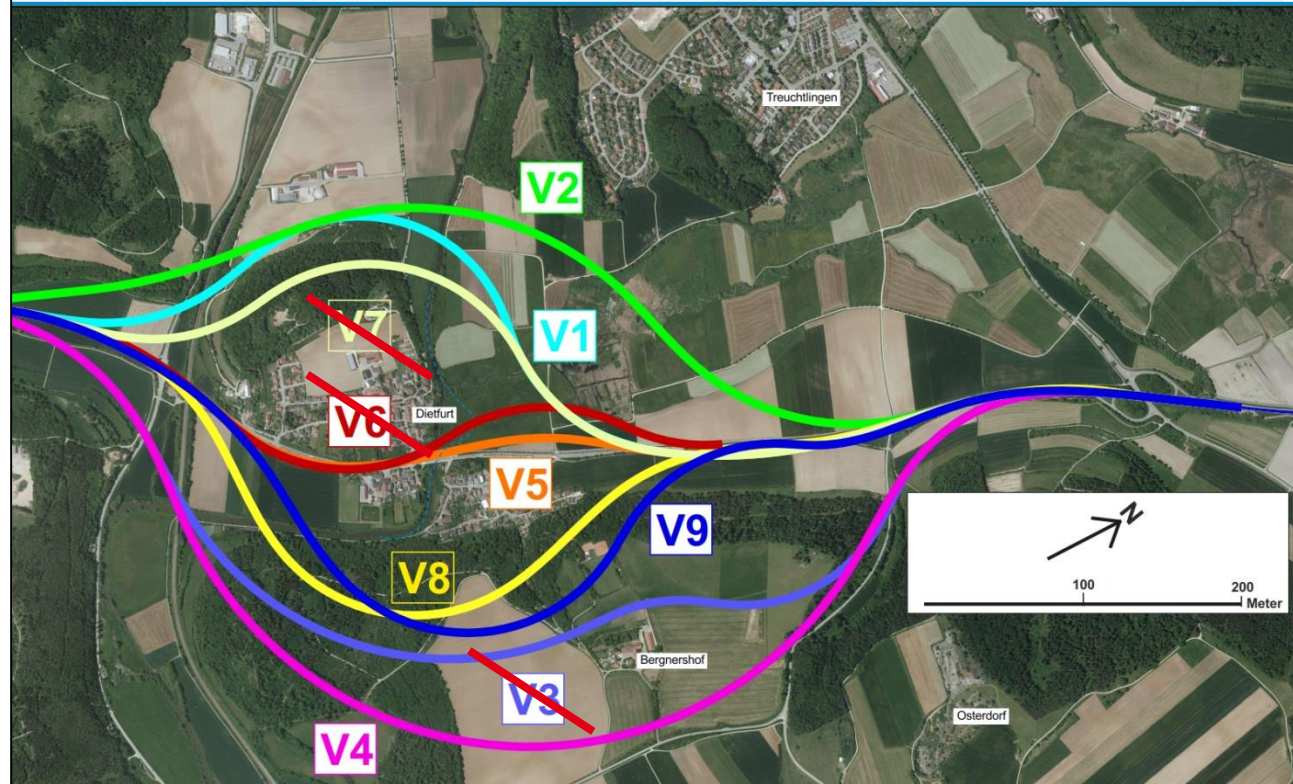




# Varianten Ortsumgehung Schlungenhof

Nicht weiter zu verfolgende Varianten

- V1 Ortsnahe Westumfahrung
- V2 Ortsferne Westumfahrung
- ~~V3 Ortsnahe Ostumfahrung~~
- V4 Ortsferne **Optimierung**
- T5 Ortstunnel unter Altmühl
- ~~T6 „Zäh-Trasse“ (Ortstunnel m. Altmühlverlegung)~~
- ~~T7 Westumfahrung mit Weitstein-Tunnel~~
- T8 Ortsnahe **1** **kombinierte**,
- T9 Ortsferne **2** **optimierte Variante**





## B2 Ortsumgehung Dietfurt

Top IV:

Vorstellung der Planungsergebnisse

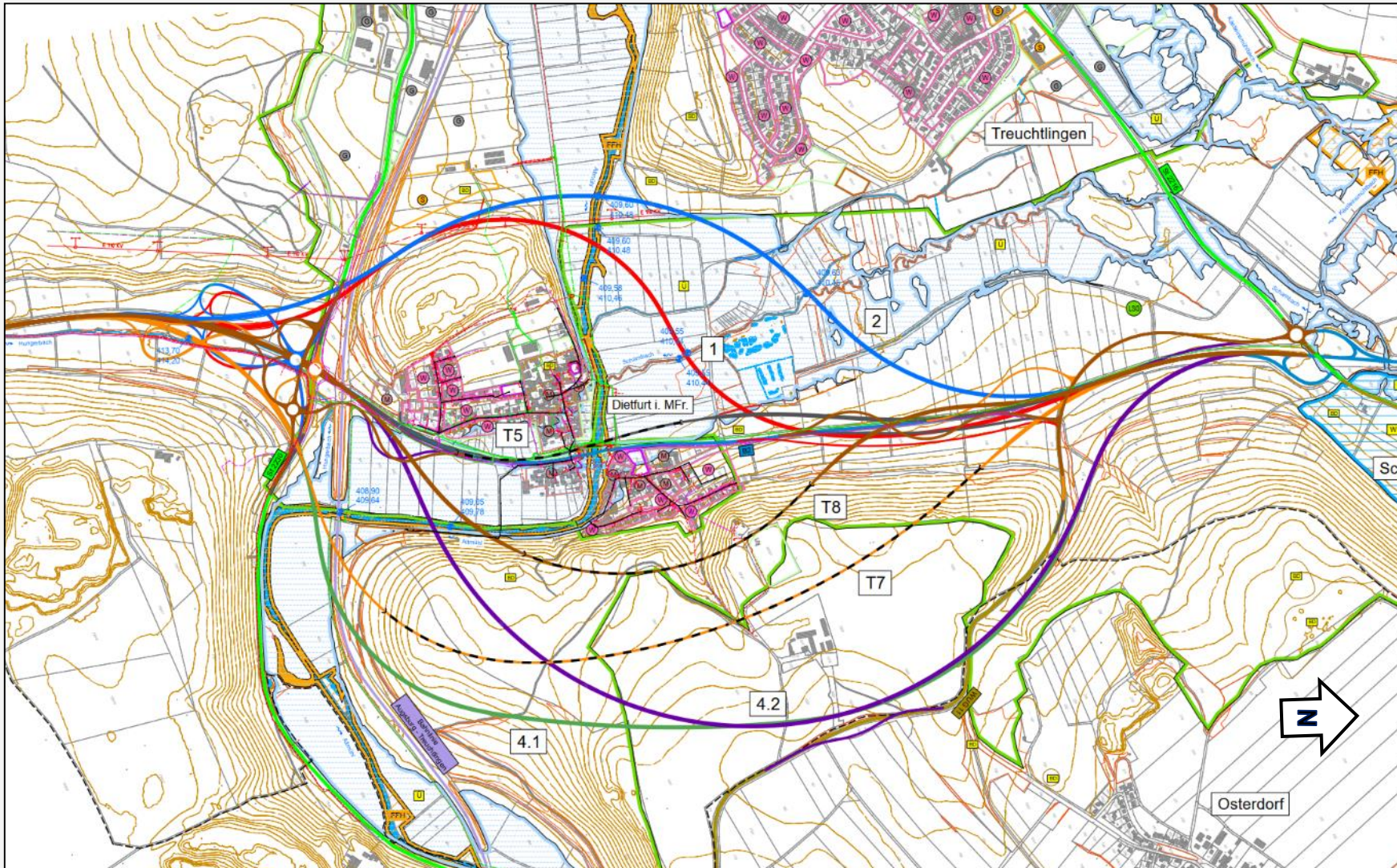
Vertiefte Variantenuntersuchung

Vorzugsvariante





# Vertiefte Variantenuntersuchung - Varianten





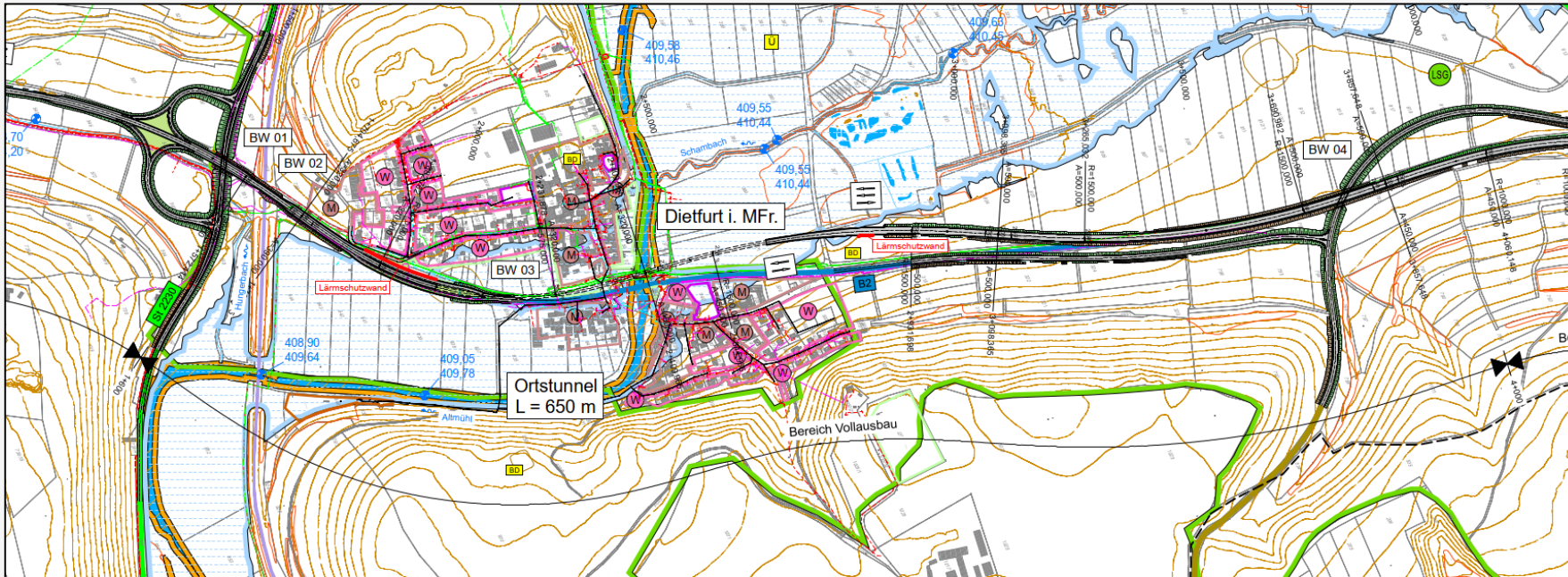
## ► Varianten auf den hinteren Rängen

### **Merkmale:**

- unvertretbar hohe Kosten
- massive Eingriffe trotz hoher Kosten
- massive Geländeeingriffe
- hohe verlorene Steigung



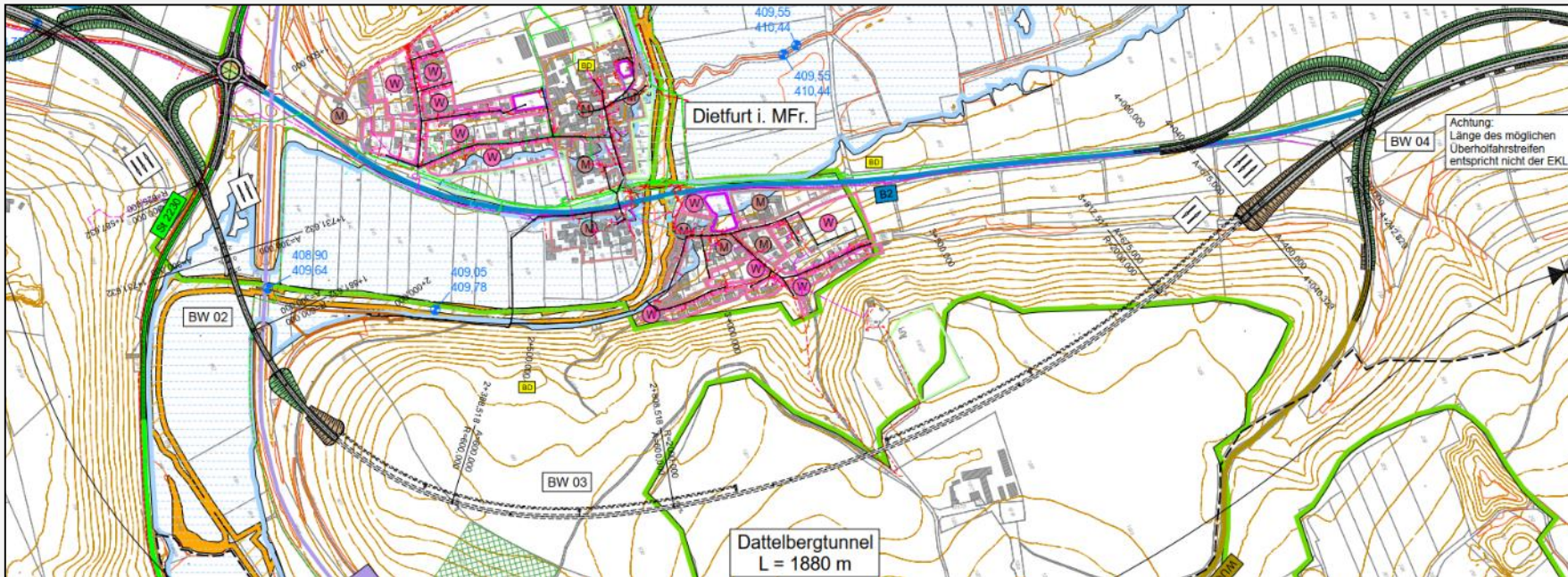
## ► Rang 7 von 7 Varianten: **Variante 5**



nicht empfohlen für die nächste Planungsstufe, weil:

- hohe Belastung für die Ortsbevölkerung von Dietfurt während der Bauphase
- extrem aufwändige Herstellung des Tunnel- und Trogbauwerks (u.a. segmentweise Verlegung der Altmühl)
- massiver Eingriff in Natur und Landschaft (Bachmuschellebensraum)
- Starke Beeinträchtigung des Grundwassers (Querung des Grundwasserstroms)
- Sehr hohe Kosten: 92 Mio €

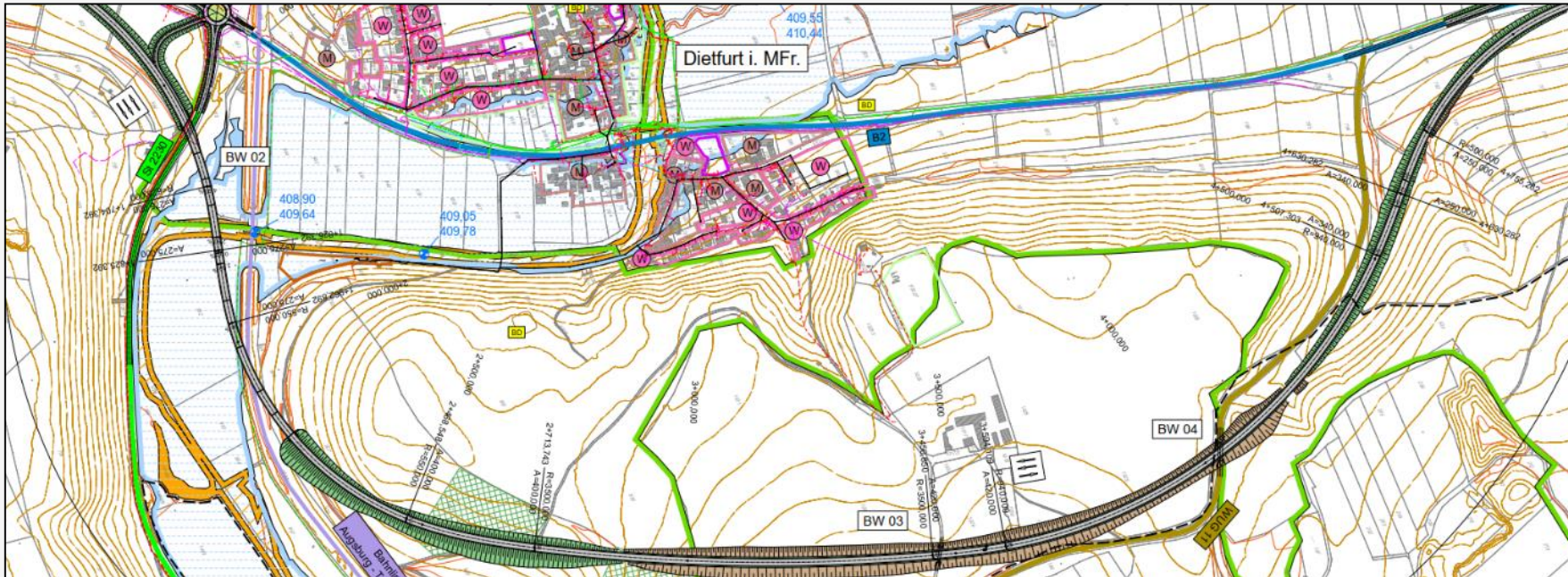
## ► Rang 6 von 7 Varianten: **Variante 7**



nicht empfohlen für die nächste Planungsstufe, weil:

- sehr lange Strecke mit zwei Fahrstreifen
- bautechnisch ungünstiger Übergang zw. Tunnel Südportal und Großbrücke über DB- Strecke und Altmühl
- auf Grund der Tunnellänge sehr aufwändige Sicherheits- und Ausstattungsmaßnahmen
- im Vergleich extrem hohe Bau- und Unterhaltungskosten (143 Mio. €)

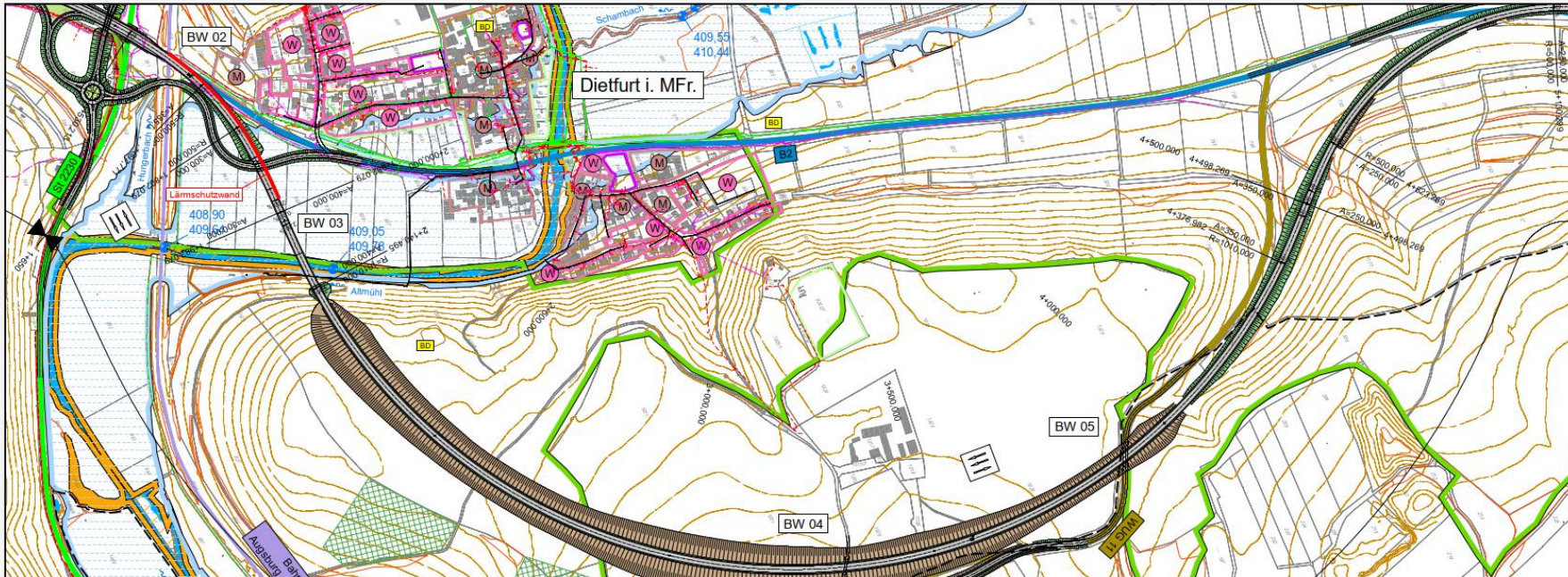
## ► Rang 5 von 7 Varianten: **Variante 4.1**



nicht empfohlen für die nächste Planungsstufe, weil:

- Verkehr muss großen Höhenunterschied (verlorene Steigung 75 m) überwinden
- extrem tiefer Geländeeinschnitt, sehr große Massenbewegungen (720.000 m<sup>3</sup>)
- Entwicklungsmöglichkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes wird sehr stark beeinflusst
- Durchschneidung von arrondierten land.- und forstwirtschaftlichen Flächen
- extrem hohe Kosten (106 Mio €)

## ► Rang 4 von 7 Varianten: Variante 4.2



nicht empfohlen für die nächste Planungsstufe, weil:

- Verkehr muss großen Höhenunterschied (verlorene Steigung 72 m) überwinden
- extrem tiefer Geländeeinschnitt (bis zu 30 m) mit Felsausbau
- extrem hohe Massenbewegungen (1.500.000 m<sup>3</sup>)
- Entwicklungsmöglichkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes wird sehr stark beeinflusst
- Durchschneidung von arrondierten land.- und forstwirtschaftlichen Flächen



## ▶ Rang 3 und 2

### **Merkmale:**

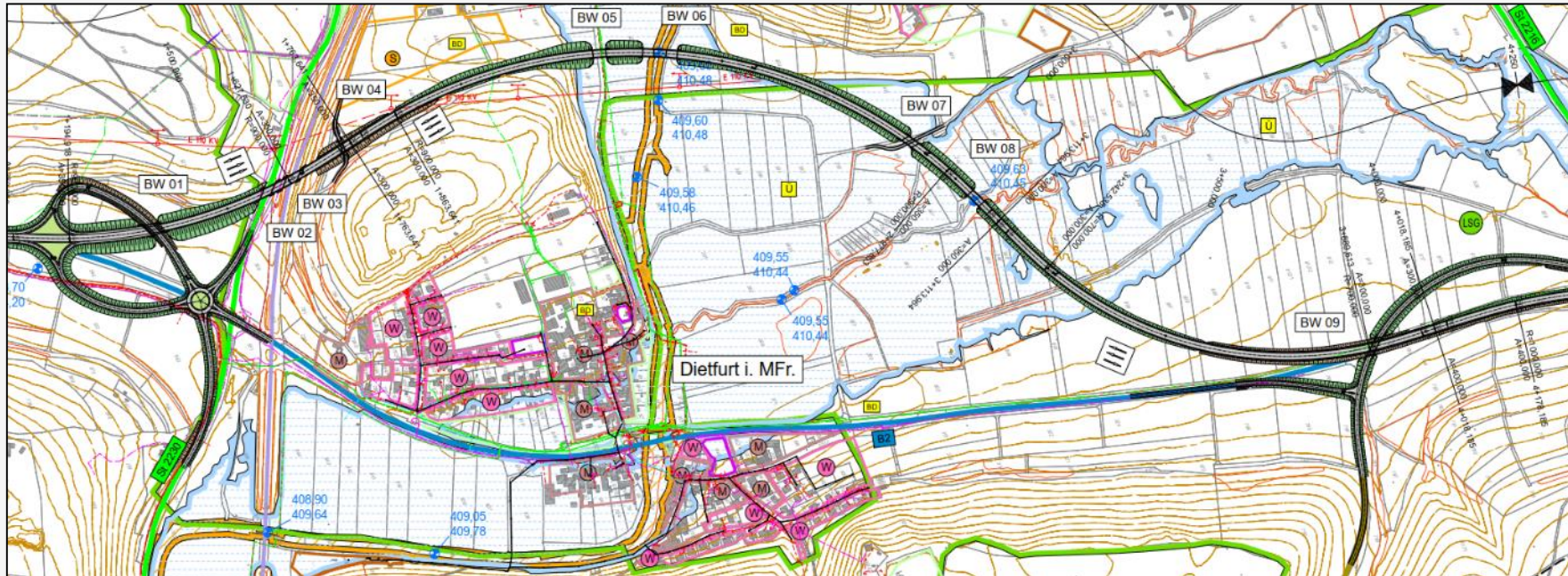
- Niedrigste Kosten
- Gute Streckenführung, 3-Streifigkeit, Überholmöglichkeiten, etc.
- Aber: sehr starke Umweltbeeinträchtigung

# Artenschutz - Dietfurter Ried

- ▶ Im Verbund mit der Altmühl und dem Schambachried als überdurchschnittlich bedeutend für Zug- und Rastvögel zu sehen.
- ▶ Biberlebensraum
- ▶ Libellenlebensraum (19 Arten)



## ► Rang 3 von 7 Varianten: **Variante 2**



Nicht realisierbar, falls eine zumutbare Alternative vorhanden ist.  
Auf Grund der Durchschneidung des Dietfurter Rieds (Moorgebiet) als hochwertigster Vogellebensraum ist diese Variante aus Sicht des Naturschutzes, Artenschutzes und der Landschaftspflege nicht genehmigungsfähig

Vorteil:

- gute Verkehrsqualität (u.a. großzügige Lagetrassierung, kürzeste Reisezeit)
- kostengünstigste Variante mit 50 Mio. €

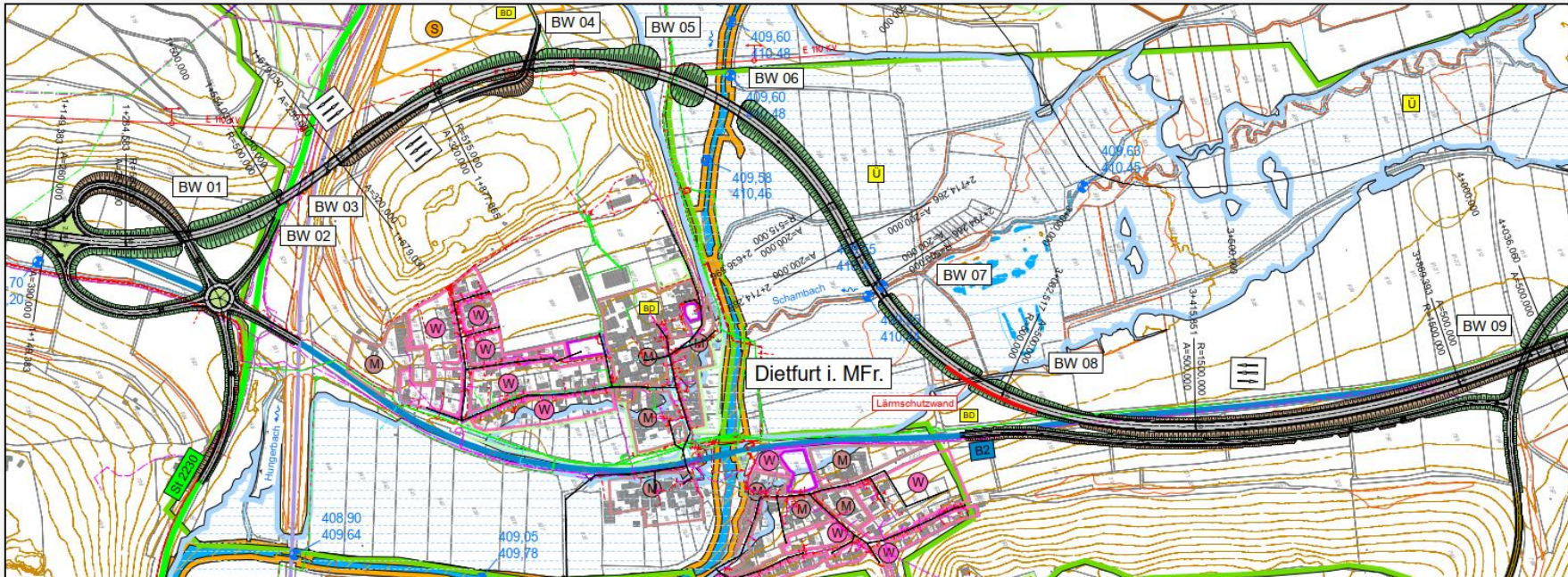


## ► Visualisierung Variante 2





## ► Rang 2 von 7 Varianten: Variante 1



Nicht realisierbar, falls eine zumutbare Alternative vorhanden ist.  
Auf Grund der Durchschneidung des Dietfurter Rieds (Moorgebiet) als hochwertigster Vogellebensraum ist diese Variante aus Sicht des Naturschutzes, Artenschutzes und der Landschaftspflege nicht genehmigungsfähig.

Vorteil:

- gute Verkehrsqualität (u.a. großzügige Lagetrassierung, kurze Reisezeit)
- kostengünstige Variante mit 53 Mio. €



## ► Visualisierung Variante 1



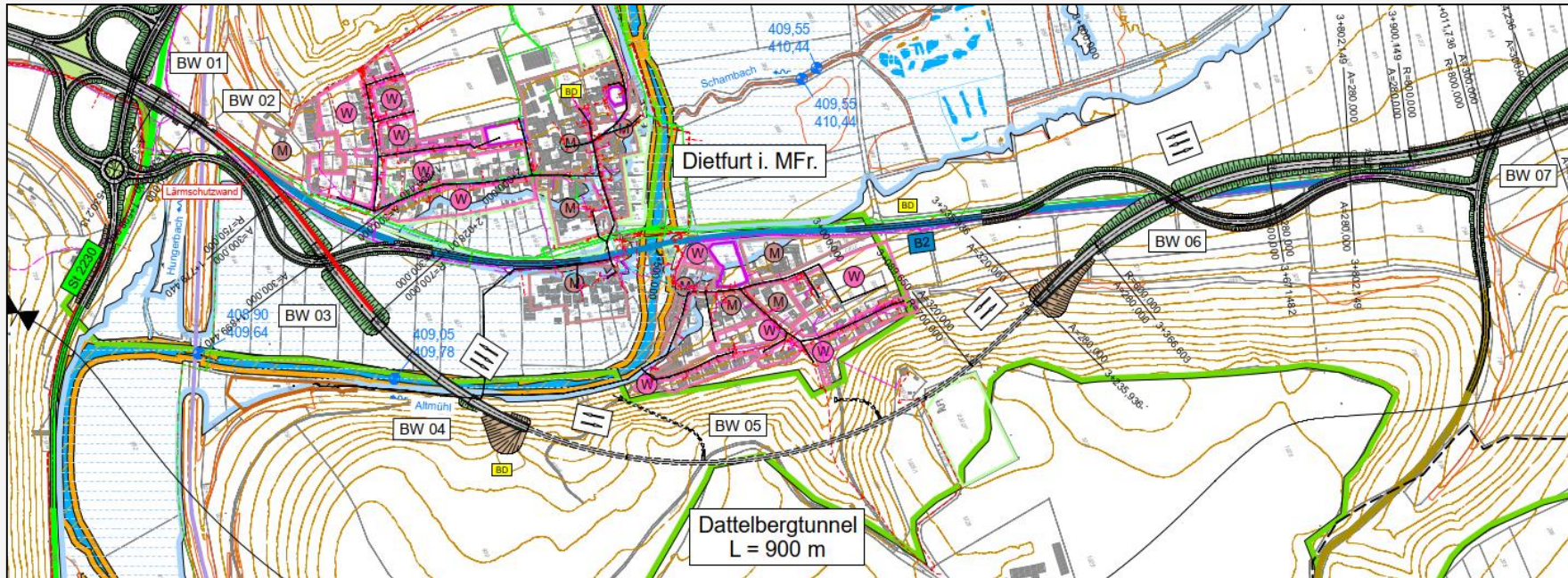


## ► Rang 1

### **Merkmale:**

- Außer bei den Kosten, günstigste Variante
- Planungsempfehlung unter dem Vorbehalt der „Bauwürdigkeit“

## ► Rang 1 von 7 Varianten: **Variante 8**



zur weiteren Planung empfohlen, weil:

- im Vergleich zur V7 auf Grund der kürzeren Tunnellänge kostengünstiger, allerdings wesentlich teurer als V1 und V2
- bei den übrigen Bewertungskriterien erzielt diese Variante überwiegend mittlere bis gute Ergebnisse (u.a. geringste Eingriffe in Natur und Landschaft)
- kein einziges Ausschlusskriterium
- Erweisen sich die hohen Kosten (83 Mio. €) als vertretbar, stellt die Variante 8 eine Alternative zu V1 und V2 dar

## ► Visualisierung Variante 8



Auswirkungen: Verlauf im ortsnahen Talraum, komplexe Tunnel- und Brückenbaustellen, etc.

## ► Visualisierung Variante 8



Auswirkungen: Verlauf im ortsnahen Talraum, komplexe Tunnel- und Brückenbaustellen, etc.



## B2 Ortsumgehung Dietfurt

Top V:

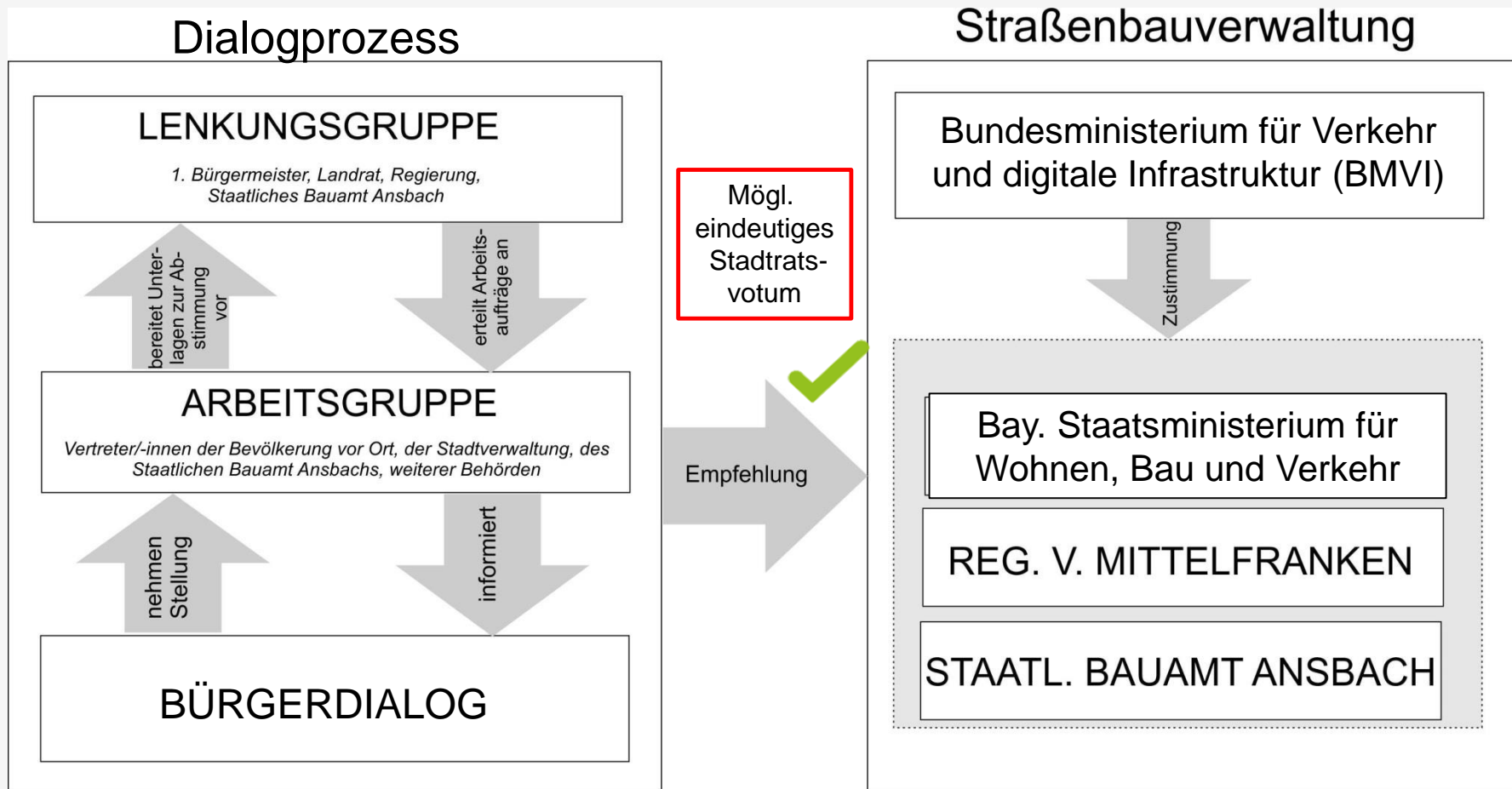
Nächste Schritte im Planungs- und  
Dialogprozess





# Beteiligung im Variantenfindungsprozess

## Beziehung zum BMVI und zur Obersten Baubehörde







## ► Dokumentation der Voruntersuchung

Zusammenstellung der Voruntersuchungsergebnisse mit Einarbeitung aller relevanter Planungsaspekte, auf das Wesentliche beschränkt.

- Erläuterungsbericht  
Zusammenfassung aller wichtiger Aussagen aus den unterschiedlichen Fachbereichen (Streckenplanung, Tunnelplanung, Landschaftsplanung, Immissionsschutz, etc.).  
Darstellung des Auswahlprozesses mit Bewertung und Variantenauswahl.
- Begleitende Pläne und Gutachten soweit erforderlich



## ► Weitere Schritte

- Abschluss des Dialogprozesses mit Empfehlung für Variante 8 (Finanzierungsvorbehalt)
- **Votum des Treuchtlinger Stadtrats**
- **Projektnachbewertung**
- Im BVWP 2030: Gesamtkosten für OU Dietfurt → 19,1 Mio. €
- Kostengünstigere Variante auf Rang 2: Variante 1 mit 53 Mio. €
- Zumutbare Variante nach Naturschutzrecht Variante 8 mit 83 Mio. €
- Projektnachbewertung für V 8 sowie V1 erforderlich
- Prüfung, ob Maßnahme „bauwürdig“ ist
- „zumutbare Variante“, wenn Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) über 1.0



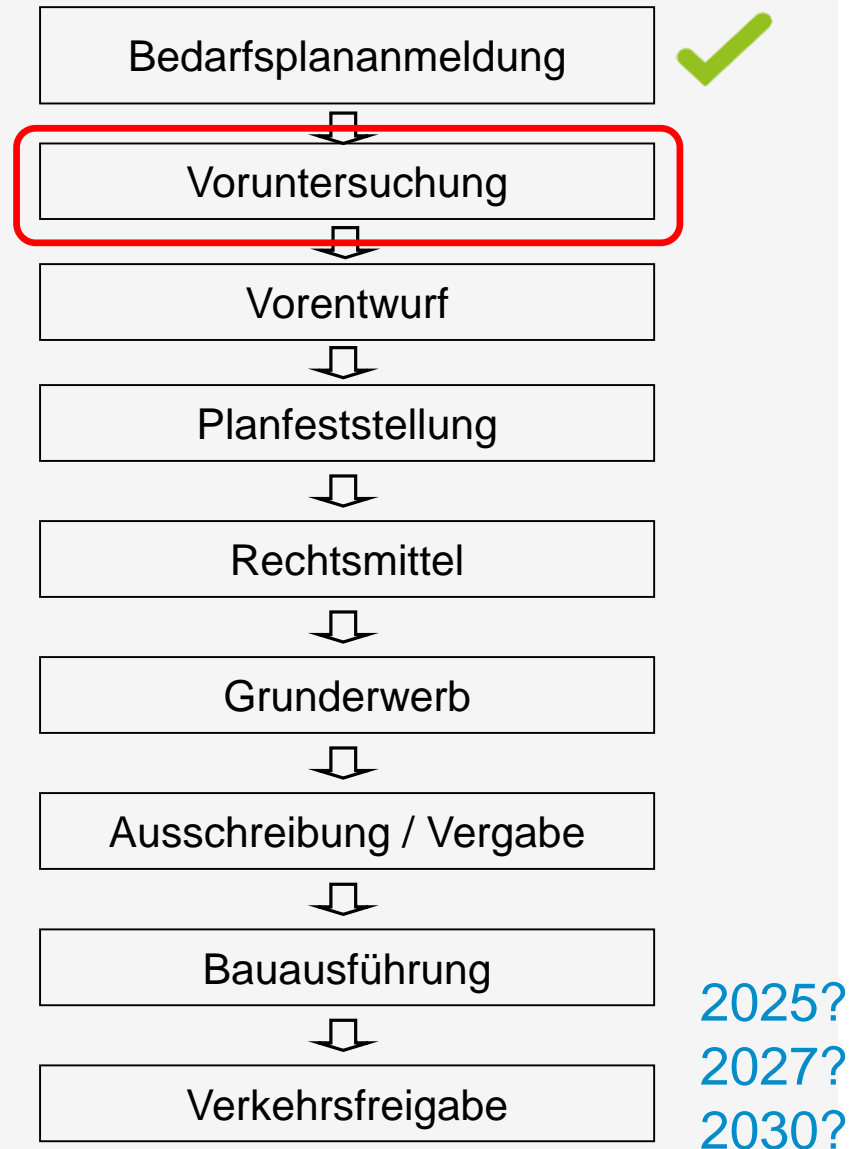
# OU Dietfurt Projektverlauf

## Voruntersuchung:

- Ermittlung von Trassenvarianten
- Untersuchung und Bewertung
- Entscheidung für Variante

## Prüfung auf Bauwürdigkeit

... anschließend „Ausplanung“ der  
Vorzugsvariante und Realisierung,  
falls Planfeststellung erfolgreich ist.





## B2 Ortsumgehung Dietfurt

Präsentation inkl. Überflug Variante 8  
ab 15.11.2019 auf der Homepage des  
Staatlichen Bauamtes Ansbach

<https://www.stbaan.bayern.de/strassenbau/projekte>

