



Bundesstraße 25 Ortsumgehung Dinkelsbühl

**Planfeststellungsverfahren für den Neubau der
Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der Bundesstraße 25**

Vorstellung der Planfeststellungsunterlagen
am 19. Januar 2015 in Dinkelsbühl

Ltd. Baudirektor Heinrich Schmidt, Herr Ott, Herr Haag
(Staatliches Bauamt Ansbach)

Frau Rentsch, Frau Lienhardt (Büro arc.grün)
Herr Kühnlein, Büro Höhnen und Partner



Gliederung

1. Planungsablauf
2. Verfahrensunterlagen
3. Trassenfindung
4. Planfeststellungstrasse
5. Landschaftsplanung



1. Planungsablauf

**Gesetzlicher Auftrag:
Bedarfsplan für
Bundesfernstraßen**

Voruntersuchung



Vorentwurf



Planfeststellung



Rechtsmittel



Grunderwerb



Ausschreibung / Vergabe



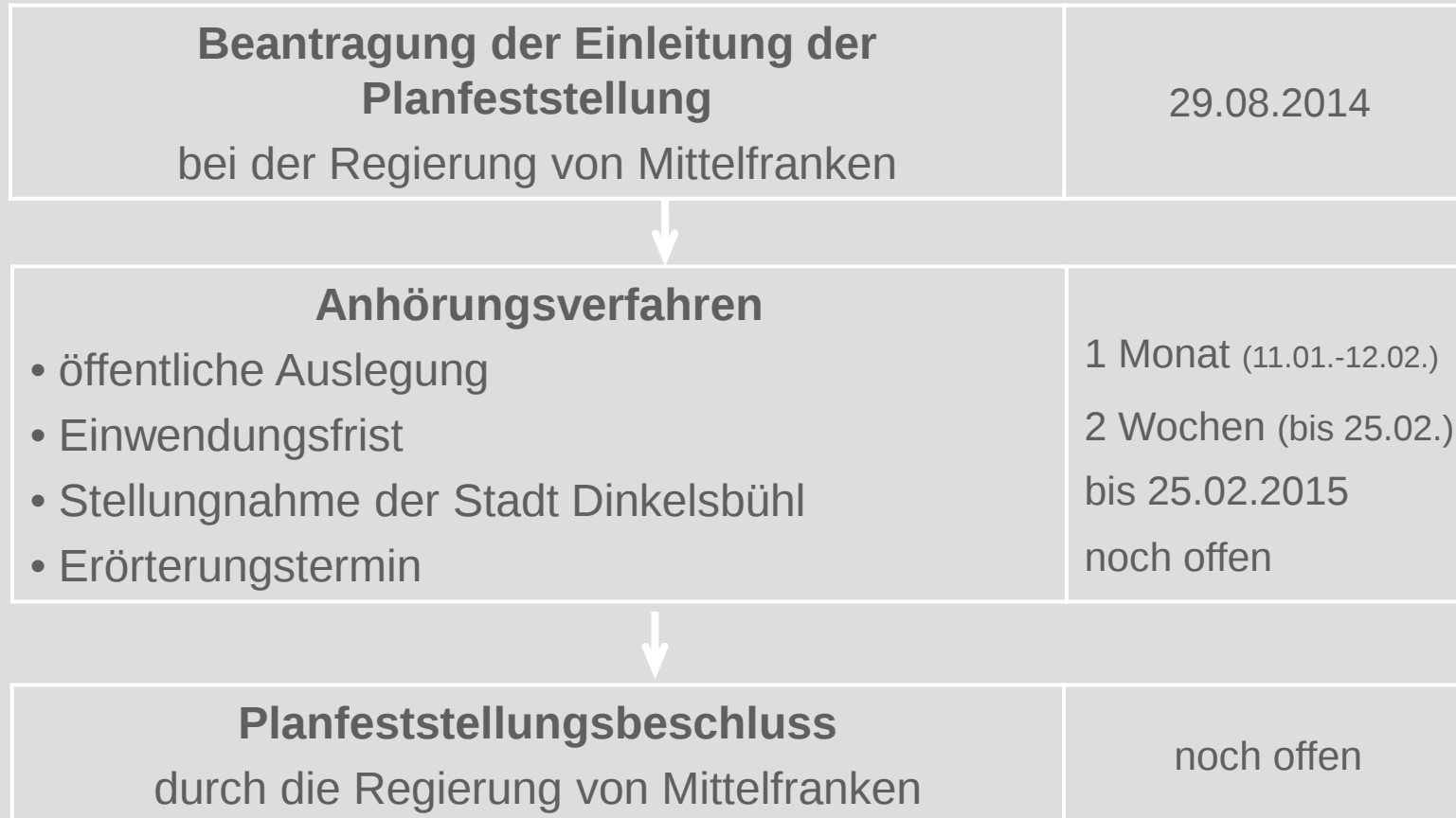
Bauausführung



Verkehrsfreigabe



1. Planungsablauf





2. Verfahrensunterlagen

Unterlage 1: **Erläuterungsbericht**

Unterlage 2: **Übersichtskarte**

Unterlage 3: **Übersichtslagepläne**

Unterlage 6: **Straßenquerschnitte**

Unterlage 7.1: **Lagepläne**

Unterlage 7.2: **Bauwerksverzeichnis**

Unterlage 7.3: **Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen**

Unterlage 8: **Höhenpläne**

Unterlage 11: **Untersuchungen zu den Immissionen (Lärm u. Schadstoffe)**

Unterlage 12: **Landschaftspflegerischer Begleitplan und saP**

Unterlage 13: **Wassertechnische Berechnungen**

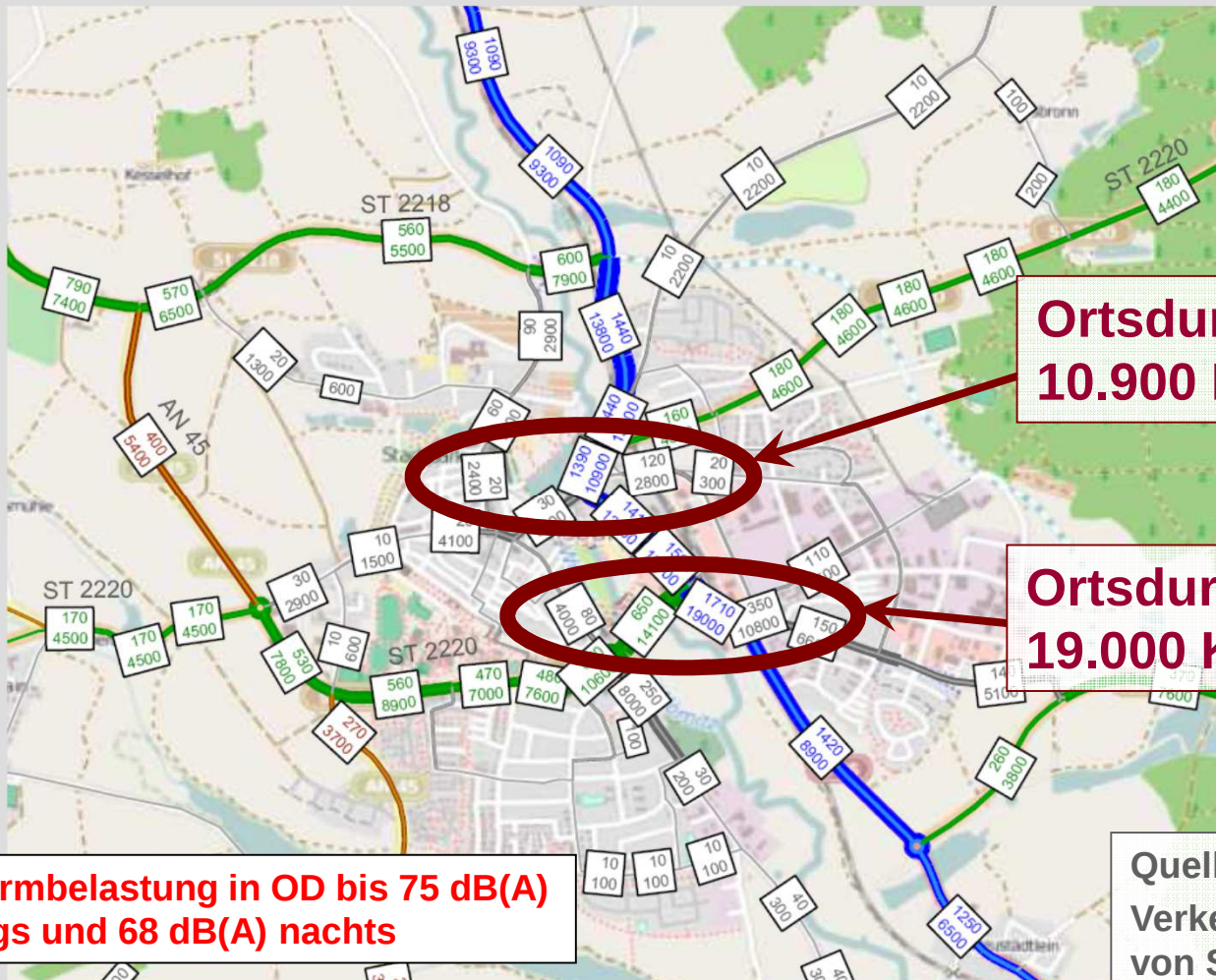
Unterlage 14: **Grunderwerbspläne und Grunderwerbsverzeichnis**

Unterlage 15: **Verkehrsuntersuchung (Prognosehorizont 2030)**



3. Trassenfindung

- Verkehrsbelastung im Jahr 2014 (Analyse)



**Ortsdurchfahrt:
SV bis zu 16 %**

**Ortsdurchfahrt:
10.900 Kfz/24h**

**Ortsdurchfahrt:
19.000 Kfz/24h**

**Lärmbelastung in OD bis 75 dB(A)
tags und 68 dB(A) nachts**

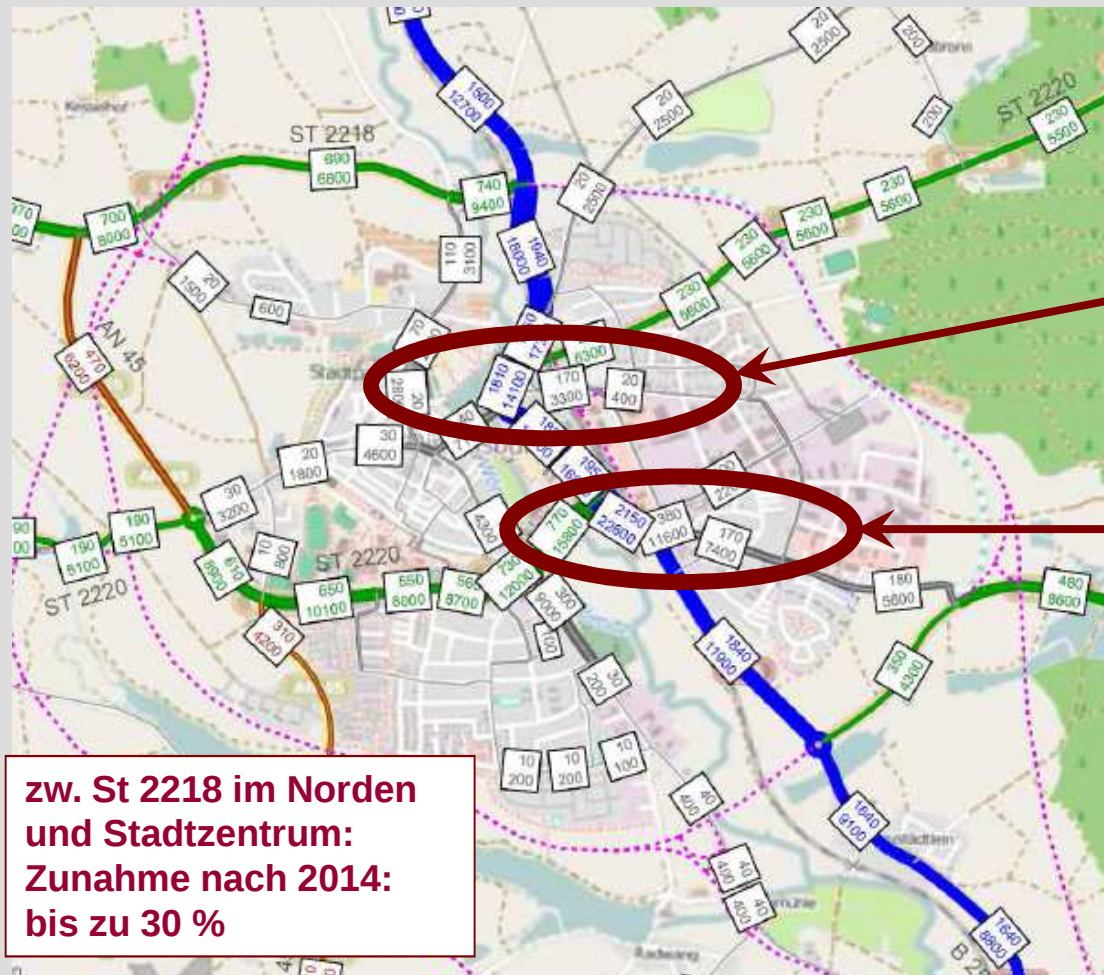
**Quelle:
Verkehrsuntersuchung
von SSP Consult (2014)**

2014



3. Trassenfindung

- Verkehrsbelastung im Jahr 2030 ohne OU Dinkelsbühl (Bezugsfall)



**Ortsdurchfahrt:
14.100 Kfz/24h**

**Ortsdurchfahrt:
22.600 Kfz/24h**

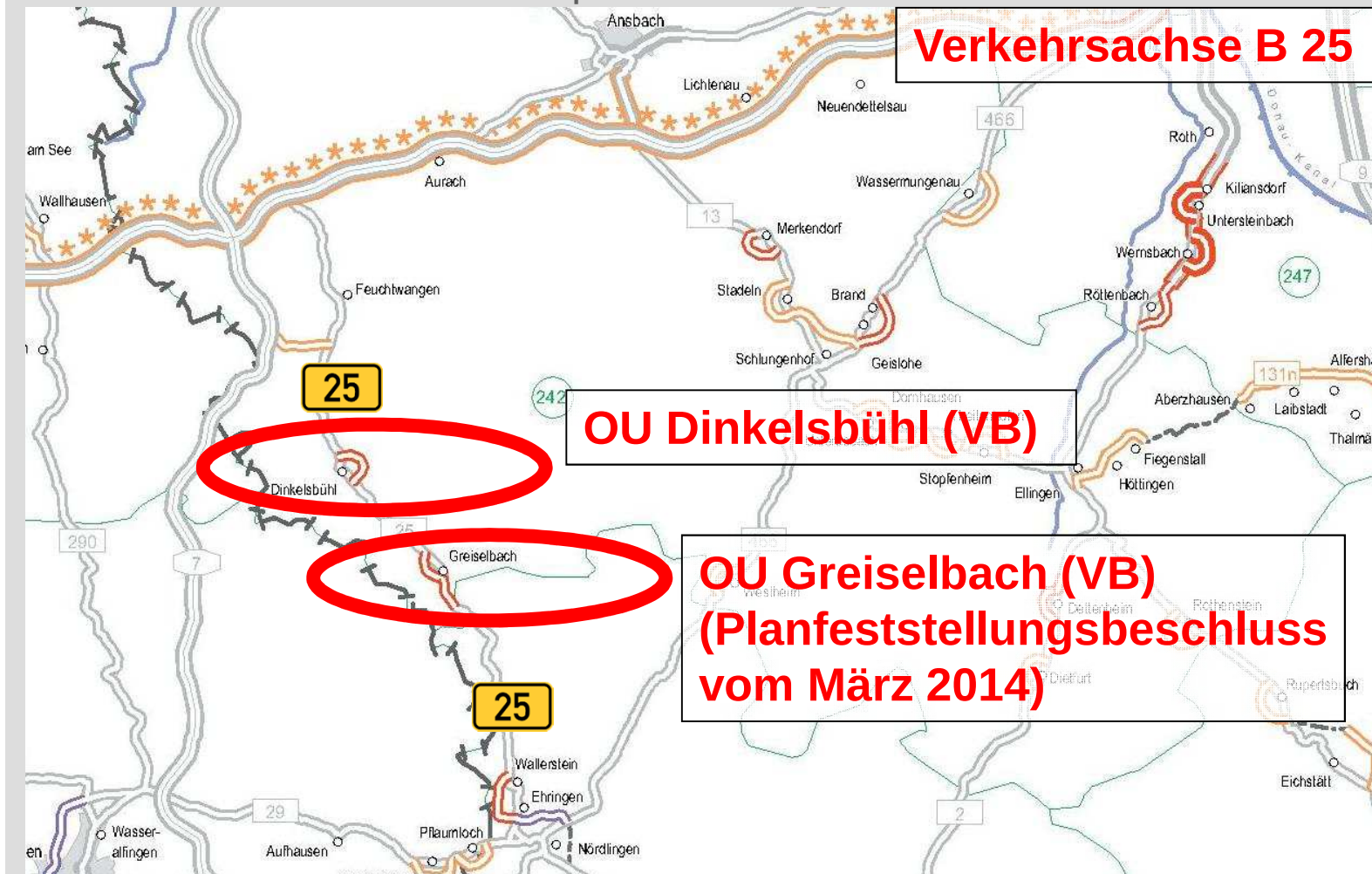
**zw. St 2218 im Norden
und Stadtzentrum:
Zunahme nach 2014:
bis zu 30 %**

**Quelle:
Verkehrsuntersuchung
von SSP Consult (2014)**



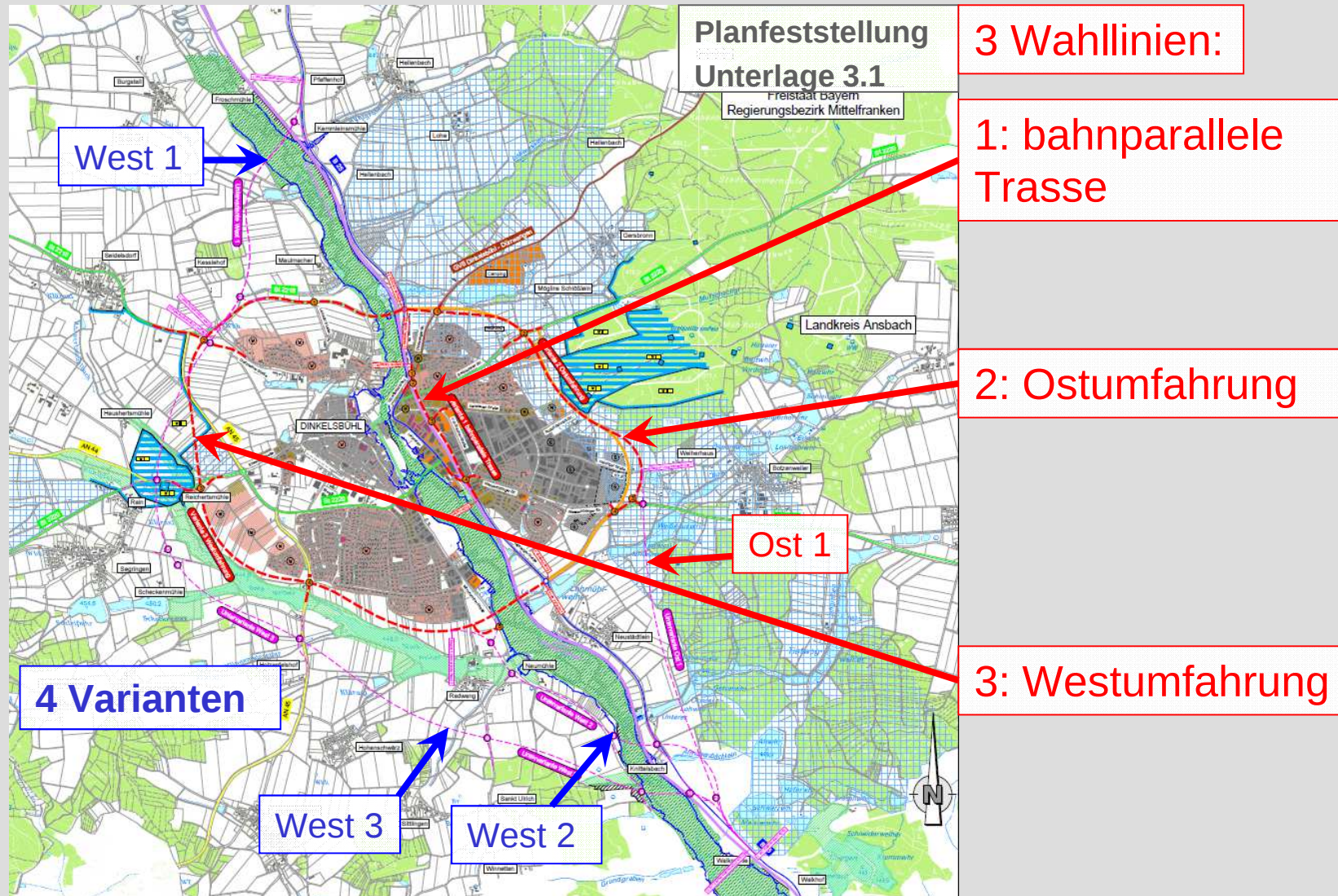
3. Trassenfindung

- Maßnahmen des Bedarfsplanes 2004 im Landkreis Ansbach





3. Trassenfindung





3. Trassenfindung

- Übersicht der untersuchten Varianten

<u>Variante 1</u>	<u>Variante 2</u>	<u>Variante 3</u>
Bahnparallele Trasse mit höhengleicher Kreuzung der Eisenbahnlinie	Ostumfahrung	Westumfahrung
Unter- und Detailvarianten zu den Varianten:		
Detailvariante Höhenfreie Trasse der B 25 mit der Eisenbahnlinie	Untervariante Ost 1 Trassenweiterführung Richtung Süden mit Umgehung von Neustädtlein	Untervariante West 1 Trassenänderung der Variante 3 im Norden von Dinkelsbühl
		Untervariante West 2 Trassenänderung der Variante 3 im Süden von Dinkelsbühl
		Untervariante West 3 Trassenverlauf der Variante 3 südlich von Gais- und Walkweiher



3. Trassenfindung

- **Planungsziele / Beurteilungsgrundlagen**
 - Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt (OD)
 - Entflechtung des Ziel- und Quellverkehrs
 - Verbesserung des Verkehrsablaufs
 - Steigerung der Reisegeschwindigkeit
 - Verbesserung der Lärm- und Schadstoffimmissionen innerhalb der OD
 - Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
 - Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge
 - Aufhebung der Mautsperre



3. Trassenfindung

Null-Variante (keine Umsetzung des Projektes)

- kein Planungsziel wird erreicht!
- rechtlich verbindlicher Bedarf durch Aufnahme eines Bauvorhabens in den Bedarfsplan → Entscheidung durch Gesetzgeber → ein Verzicht ist nicht vertretbar

➔ Die Nullvariante wird demzufolge nicht weiter verfolgt



3. Trassenfindung

Variante 3 (West-Variante)

- verursacht erhebliche Eingriffe und Beeinträchtigungen europarechtlich geschützter Gebiete (Natura 2000-Schutzgebiete: FFH-Gebiet „Wörnitztal“; Vogelschutzgebiet „Nördlinger Ries und Wörnitztal“) und europarechtlich geschützter Arten
 - ➔ **kein Einklang mit europäischem Naturschutzrecht möglich!**
- Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes der Wörnitz



3. Trassenfindung

Variante 3 (West-Variante)

- Verminderung der Wohn- und Lebensqualität am südlichen und westlichen Stadtrand durch Verlärmung
- Entwertung bzw. Zerstörung siedlungsnaher Freiräume aufgrund von Verlärmung und Zerschneidung
- Verkehrswirksamkeit vergleichsweise gering
- ➔ **Variante West nicht genehmigungsfähig und scheidet aus
(Untervarianten West 1-3 weisen keine spürbaren Unterschiede auf
und scheiden ebenfalls aus)**



3. Trassenfindung

Variante 1 (Bahnparallele Trasse – höhengleiche Lösung)

Verkehrswirksamkeit:

- keine Trennung des überörtlichen Verkehrs vom örtlichen Ziel- und Quellverkehr → Durchgangsverkehr weiterhin im städtischen Bereich
- für überörtlichen Verkehr nur geringe Fahrtzeitgewinne gegenüber Ist-Zustand (*Quelle: VU 2030*) wegen erforderlicher Signalisierung der Bahnübergänge und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
- im Vergleich zur bestehenden B 25 nur marginale Auswirkung auf die Fahrleistungsbilanz, da auch innerstädtischer Verlauf (*Quelle: VU 2030*)
- geringe Leistungsfähigkeitsreserven am Knotenpunkt Feuchtwanger Straße trotz Signalisierung → weitere Verschlechterung durch Schließzeiten der Schranken (Rückstaulängen über 100 m)



3. Trassenfindung

Variante 1 (Bahnparallele Trasse – höhengleiche Lösung)

Verkehrswirksamkeit:

- technisch aufwändige Verknüpfungen der notwendigen Lichtsignalanlagen mit der Signalisierung der Bahnstrecke
 - erhebliche Verschlechterung der Situation durch Reaktivierung der Bahntrasse für den Personenverkehr bei 36 Bahnfahrten pro Tag
 - bei erwogener Erweiterung des Bahnbetriebs Richtung Nördlingen entstehen am Knotenpunkt Wassertrüdingen- / Luitpoldstraße zusätzliche verkehrliche Behinderungen (Leistungsfähigkeit bereits ohne Bahnlinie an der Grenze)
 - Entlastung der OD nur im Bereich der bahnparallelen Trasse. Nördlich und südlich findet keine Entlastung statt
 - keine nennenswerte Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität gegenüber der bestehenden Ortsdurchfahrt
- ➔ **verkehrliche Wirksamkeit verfehlt das Planungsziel des Bundes**



3. Trassenfindung

Variante 1 (Bahnparallele Trasse – höhengleiche Lösung)

Verkehrssicherheit:

- Verkehrssicherheit wird durch neue hochbelastete Kreuzungen nicht merklich verbessert
- verbleibende Bahnübergänge stellen trotz technischer Sicherungen ein Sicherheitsrisiko dar
- Erschließung des Wohnareals an der Anschlussstelle „Von-Raumer-Straße“ in Nähe zur Verbindungsrampe zur B 25 nicht richtlinienkonform und verkehrssicher herstellbar

➔ keine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch bahnparallele Trasse



3. Trassenfindung

Variante 1 (Bahnparallele Trasse – höhengleiche Lösung)

Aufhebung der Mautsperre:

- Verbot für den Durchgangsverkehr über 12 t bis zum 31.12.2016 als vorübergehende Maßnahme zeitlich befristet
- Aufhebung der Mautsperre zwischen der südlichen Regierungsbezirksgrenze und Feuchtwangen ist an den Bau von Ortsumgehungen gebunden
- Realisierung der bahnparallelen Trasse erfüllt nicht die Voraussetzungen für eine Aufhebung der Sperre da innerstädtischer Verlauf und weiterhin Verlärmung von Wohngebäuden

➔ Planungsziel „Aufhebung der Mautsperre“ wird nicht erreicht



3. Trassenfindung

Variante 1 (Bahnparallele Trasse – höhengleiche Lösung)

Städtebauliche Belange:

- Trennwirkung durch die vorhandene Straße und die Bahnlinie wird weiter verstärkt
- Stützwände, aktive Schallschutzmaßnahmen und Sicherungsmaßnahmen zur Bahnlinie beeinträchtigen das Stadtbild durch konstruktive Ingenieurbauwerke
- Ortsanbindungen verlagern den Verkehr in bisher weniger belastete Gebiete (Bechhofener Str., Am Staufer Wall, Von-Raumer-Straße)
- Verinselung des Wohnareals an der Von-Raumer-Straße – Erschließung bzw. verkehrliche Anbindung der Grundstücke verursacht erhebliche Defizite und gefährdet den weiteren Bestand

➔ Hinsichtlich städtebaulicher Belange ist die Trasse nicht vertretbar



3. Trassenfindung

Variante 1 (Bahnparallele Trasse – höhengleiche Lösung)

Entlastung von Lärm und Abgasen:

- Nur Entlastung der parallel verlaufenden „alten B 25“
 - Betroffenheiten der Wohngebiete im Norden u. Süden bleiben
 - Verkehrsverlagerungen in bisher weniger starkt belastete Bereiche (z. B. Verschlechterung „Am Stauferwall und Von-Raumer-Straße“)
 - Einhaltung der Grenzwerte nur mit hohem wirtschaftlichem Aufwand
 - Insellage der Wohngebäude an der „Von-Raumer-Straße“ mit ➔ Beschallung von allen Seiten ➔ aktiver Lärmschutz schwierig
 - hohe Belastung für Anlieger während der Bauphase (Bauarbeiten zur Herstellung der Stützwände nur wenige Meter vom Gebäude entfernt)
- ➔ **Planungsziel Entlastung von Lärm u. Abgasen wird völlig verfehlt**



3. Trassenfindung

Variante 1 (Bahnparallele Trasse – höhengleiche Lösung)

Eingriffe in Privatgrundstücke, insb. Gewerbegrundstücke

- Abbruch eines Lager- bzw. Betriebsgebäudes am nördlichen BÜ (hohe Entschädigungen bzw. Ersatzforderungen zu erwarten)
- massive Eingriffe an der Von-Raumer-Straße in die Grundstücke (17a bis 33) durch Herstellung der Stützwände → Bausubstanz gefährdet!
- verbleibender Abstand maximal 4 m (!) zwischen Wohnhaus u. Stützwand (konkret bei Anwesen Nr. 25 und 27)

→ Massive Eingriffe in Grundstücke sind unvermeidbar



3. Trassenfindung

Variante 1 (Bahnparallele Trasse – höhengleiche Lösung)

Berücksichtigung des Bürgerwillens

- Würdigung des Bürgerwillens neben primären Planungszielen d. Bundes
- Bürgerentscheid vom 27.09.2009: **61,7 %** gegen die bahnparallele Trasse und **69,7%** für die Ost-Variante

➔ **Trasse widerspricht dem mehrheitlichen Bürgerwillen**

- **Insgesamt ist die Trasse für den Baulastträger, die Bundesrepublik Deutschland, nicht vertretbar und nicht bauwürdig**



3. Trassenfindung

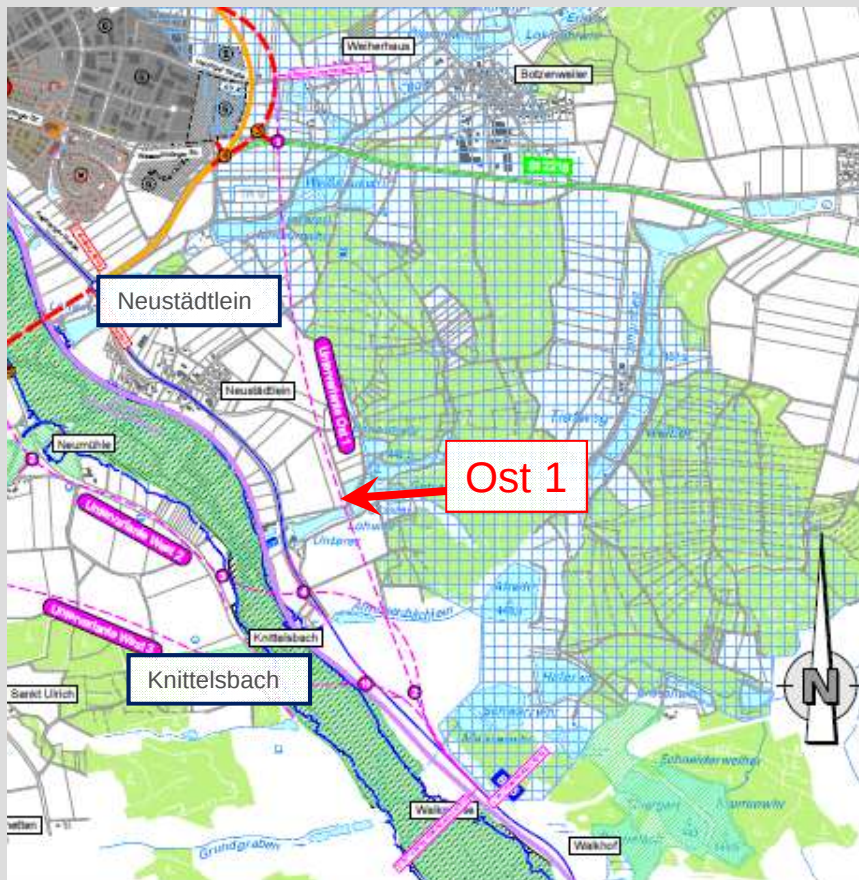
Variante 1 (Bahnparallele Trasse – höhenfreie Lösung)

- ➔ Viele Argumente gegen die höhengleiche Lösung auch hier gültig
- ➔ Deutlich höhere Kosten mit größeren negativen Auswirkungen
- ➔ Verkehrliche Nutzen wird nicht verbessert
- Trasse für den Baulastträger, die Bundesrepublik Deutschland, nicht vertretbar und nicht bauwürdig



3. Trassenfindung

Untervariante Ost 1 zur Variante 2 (Ostumfahrung)



- keine Verbesserung für OU Dinkelsbühl
- erhebliche zusätzliche Umweltauswirkungen
- nicht im Bedarfsplan enthalten

➔ **OU Neustädtlein und Knittelsbach wird nicht weiterverfolgt**



3. Trassenfindung

- **Gewählte Linie**
 - Westvarianten scheiden aus Gründen der UVS und Mehrbetroffenheit von Schutzgütern aus
 - Bahnparallele Trassen für Baulastträger nicht bauwürdig und keine zumutbaren Alternativen
- ➔ **Verkehrsprobleme in Dinkelsbühl nur mit einer Ostumfahrung lösbar**



3. Trassenfindung

- **Argumente für die Ostumgehung**
 - Durchgangsverkehr B 25 vollständig auf Ostumgehung
 - Verbesserte Anbindung der von Osten kommenden Straßen (Vermeidung von Durchgangsverkehr)
 - nur noch Ziel-, Quell- und Binnenverkehr auf Bestandsstrecke
 - Entlastung 4.600 Kfz/24h bis 8.800 Kfz/24h
 - verbesserte Anbindung der südöstlichen Gewerbegebiete (Attraktivitätsgewinn)
 - Lärmschutz für Wohnbebauung: deutliche Unterschreitungen der Grenzwerte durch besonders gestalteten Erdbau
 - ökologische Eingriffe können durch A/E-Maßnahmen ausgeglichen werden
 - Ostumgehung entspricht dem Bürgerwillen



Trassenoptimierung

- Vorentwurf 2011-2014



- Optimieren der Trasse
- Abstimmung mit Träger öffentlicher Belange Fachbehörden, etc.
- Entwurfsgenehmigung durch
 - Regierung von Mittelfranken
 - Bay. Oberste Baubehörde
 - Bundesverkehrsministerium am 07.02.2014

➔ Basis für Planfeststellungsunterlagen

4. Planfeststellungstrasse

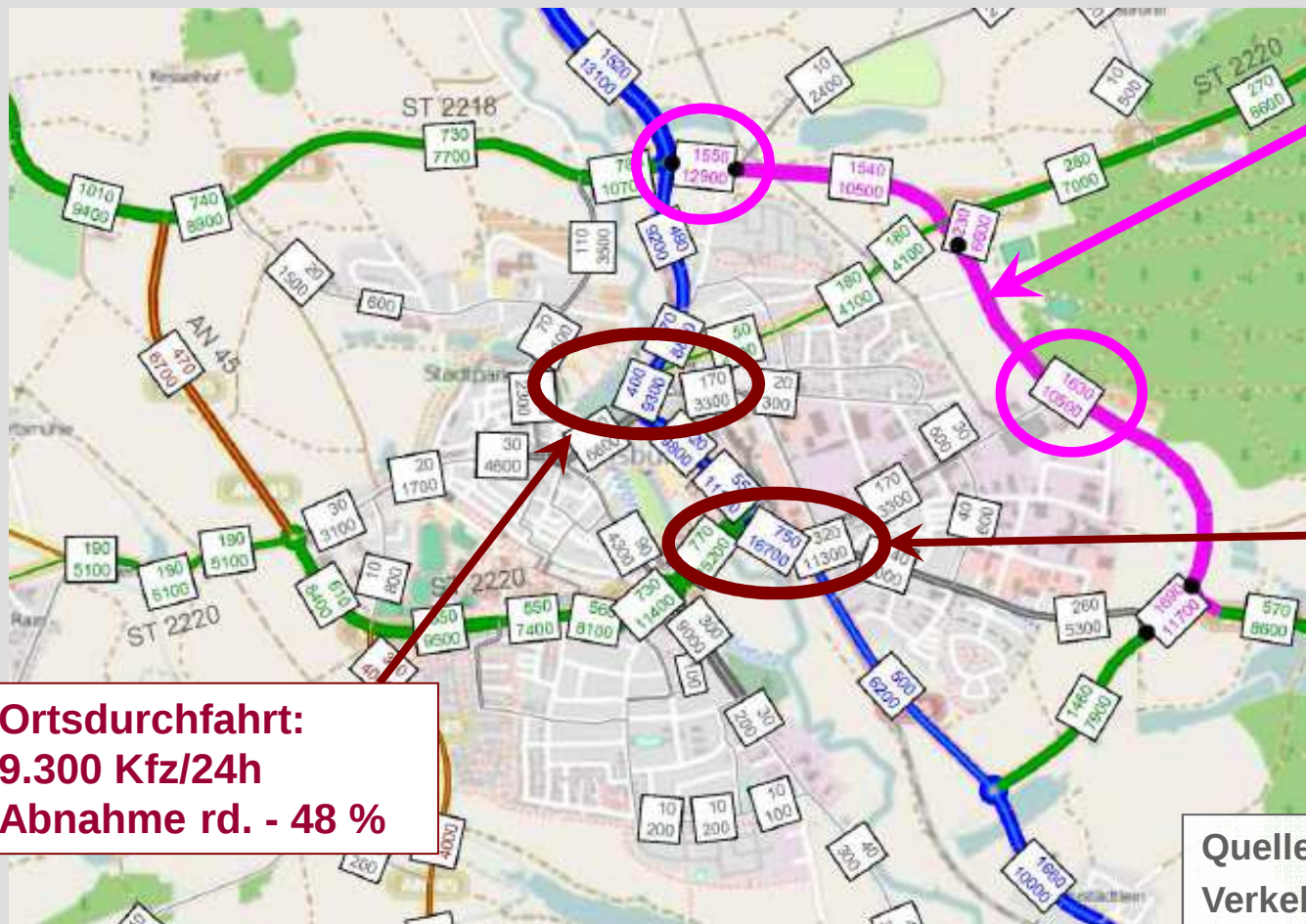
- Trasse der Planfeststellung vom 29.08.2014





4. Planfeststellungstrasse

- Verkehrsbelastung im Jahr 2030 mit OU Dinkelsbühl (Planfall)



Ostumgehung:
10.500 Kfz/24h –
12.900 Kfz/24h

Ortsdurchfahrt:
16.700 Kfz/24h
Abnahme rd. 26 %

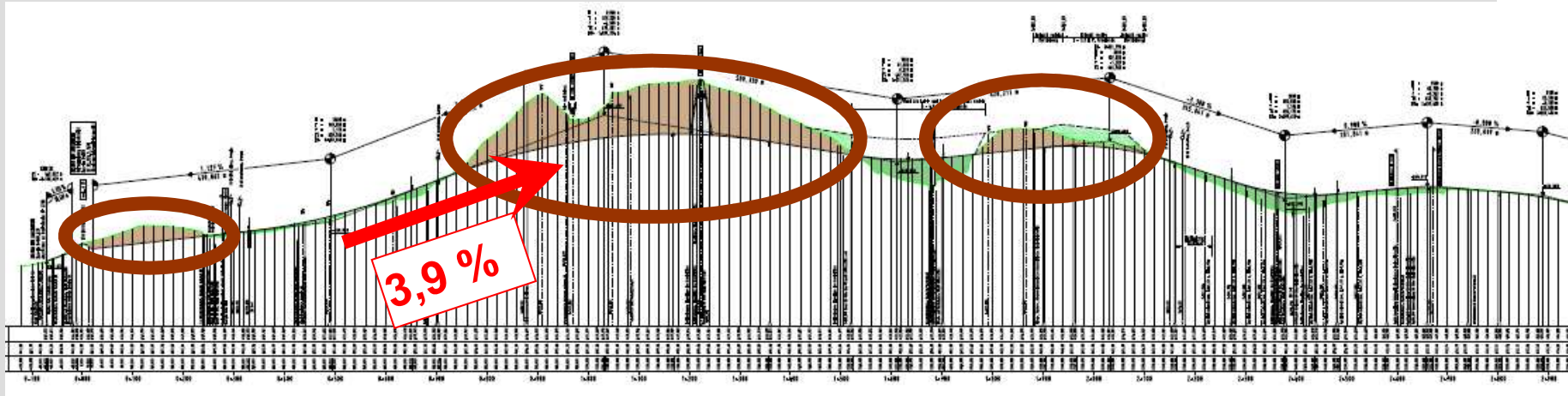
Ortsdurchfahrt:
9.300 Kfz/24h
Abnahme rd. - 48 %

Quelle:
Verkehrsuntersuchung
von SSP Consult (2014)



4. Planfeststellungstrasse

- Höhenverlauf der Trasse



Erdmengenüberschuss 192.000 m³

4. Planfeststellungstrasse

The map shows the town of Dinkelsbühl with various green annotations and arrows indicating project features:

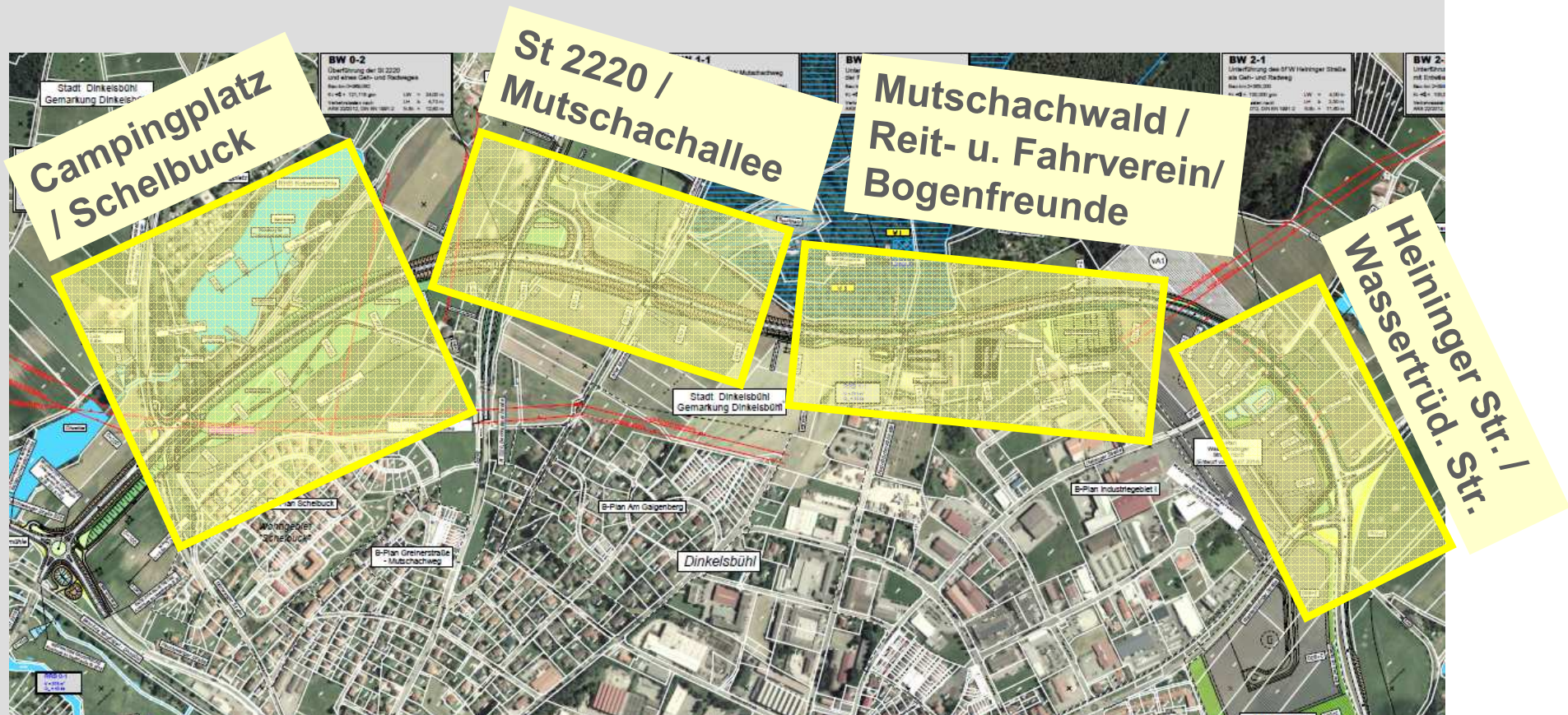
- Abgrenzung zum Campingplatz** (Boundary to the campsite) - points to the western end of the route.
- Auftüfung** (Reinforcement) - points to a section of the route near the center.
- Abgrenzung zum Mutschachwald** (Boundary to the Mutschach forest) - points to the eastern end of the route.
- Schutz Schellbach** (Protection of Schellbach) - points to a section of the route near the bottom left.
- Verbesserung der Erkennbarkeit der Einmündungen** (Improvement of the recognizability of the junctions) - points to a junction on the right side.
- Schütten von Überschussmassen: rd. 192.000 m³ => Massenbilanz ausgeglichen** (Disposal of surplus material: approx. 192,000 m³ => mass balance balanced) - a large green box at the bottom.

Technical data boxes for various sections (BW 0-1, BW 0-2, BW 1-1, BW 1-2, BW 2-1, BW 2-2, BW 3-1 vorhanden) are also present, detailing project specifications and existing infrastructure.



4. Planfeststellungstrasse

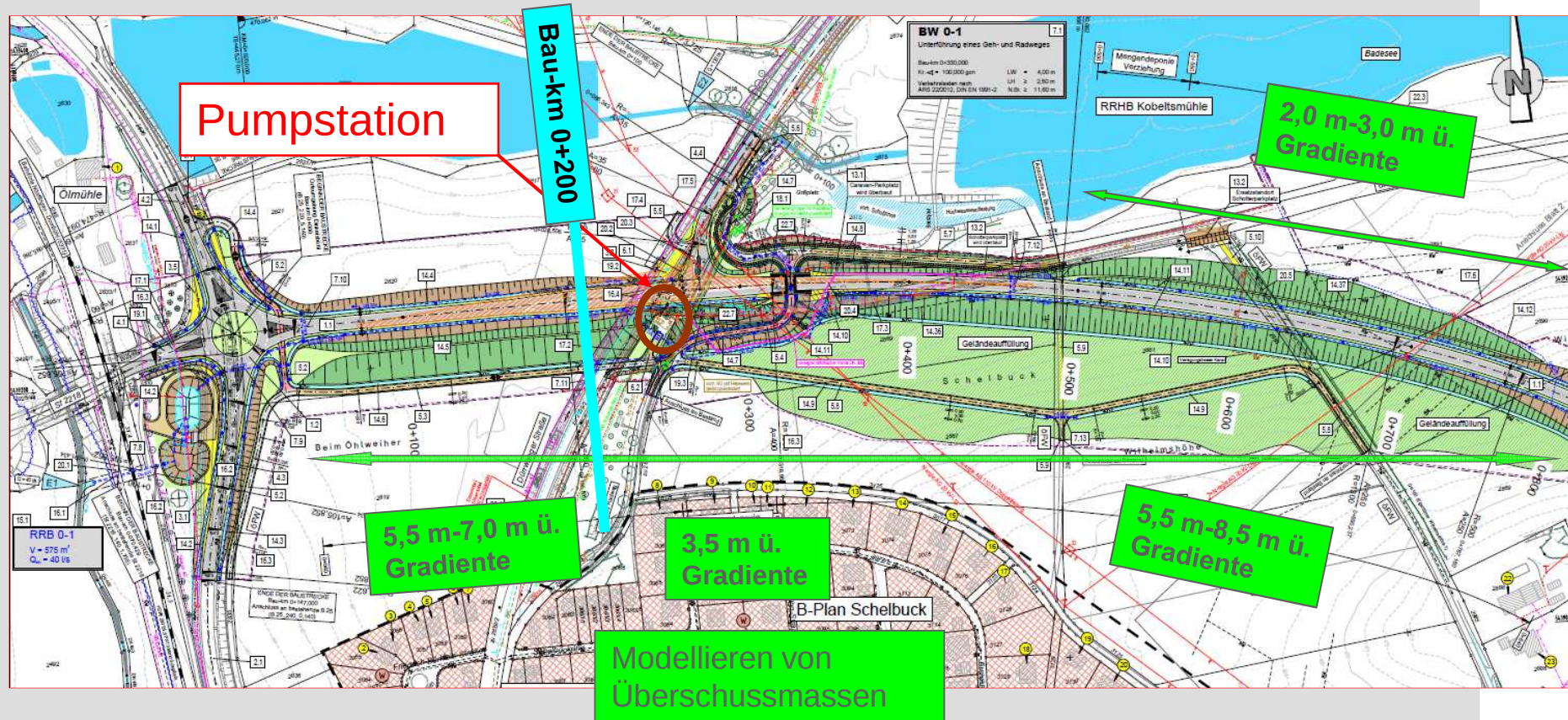
- Planungsschwerpunkte





4. Planfeststellungstrasse

- Lageplan Bereich Campingplatz / Schelbuck

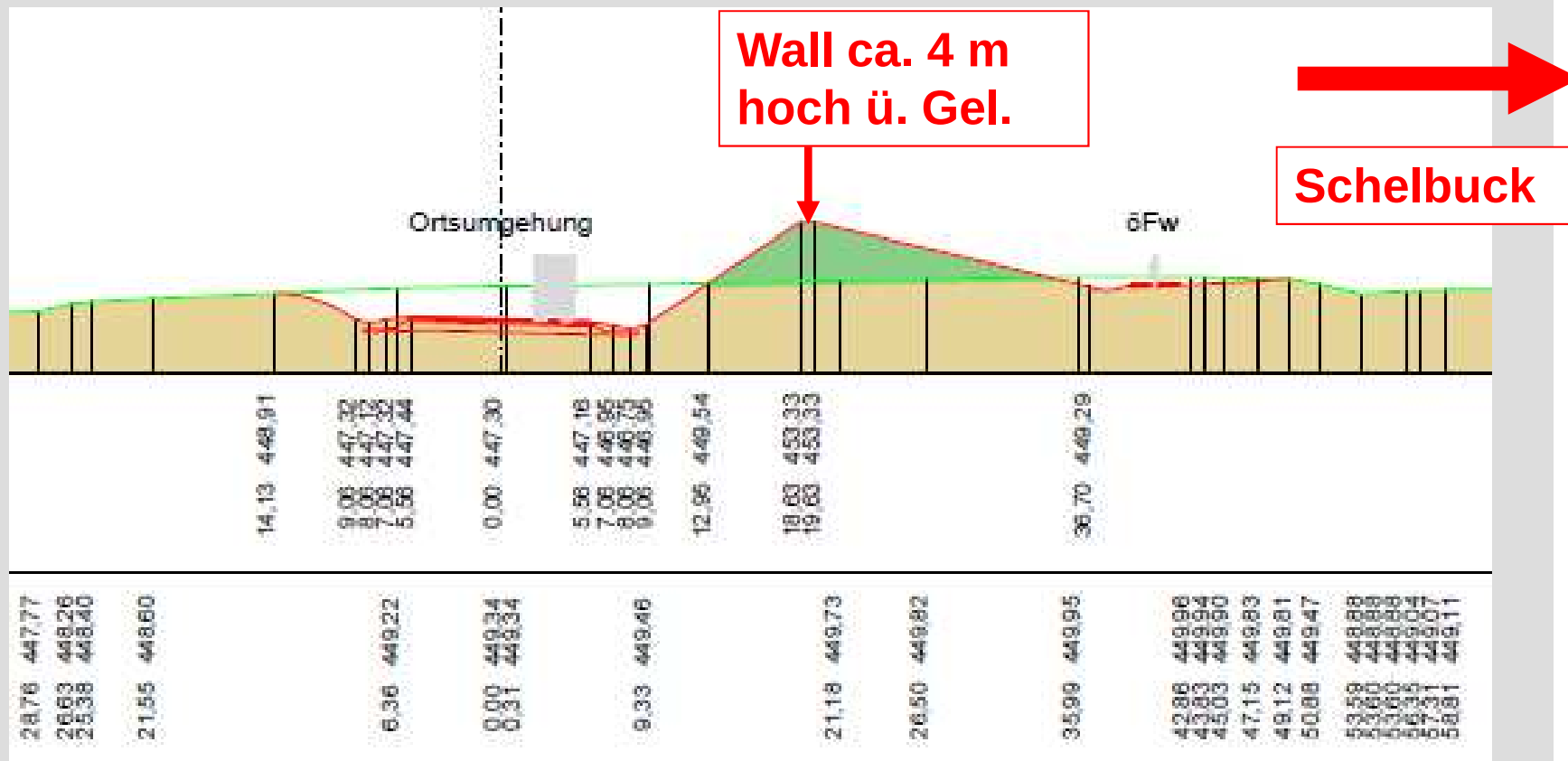




4. Planfeststellungstrasse

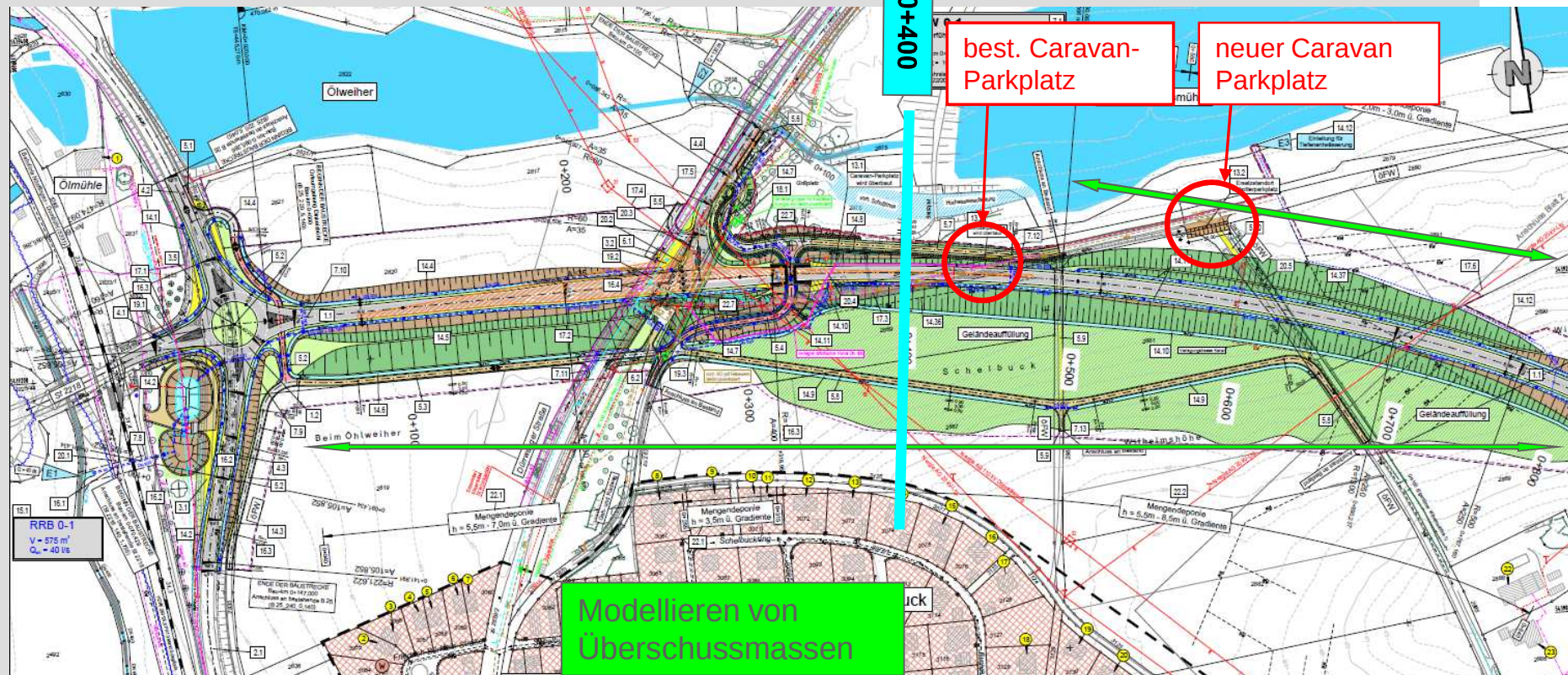
- Querschnitt am Schellbuck

Bau-km 0+200



4. Planfeststellungstrasse

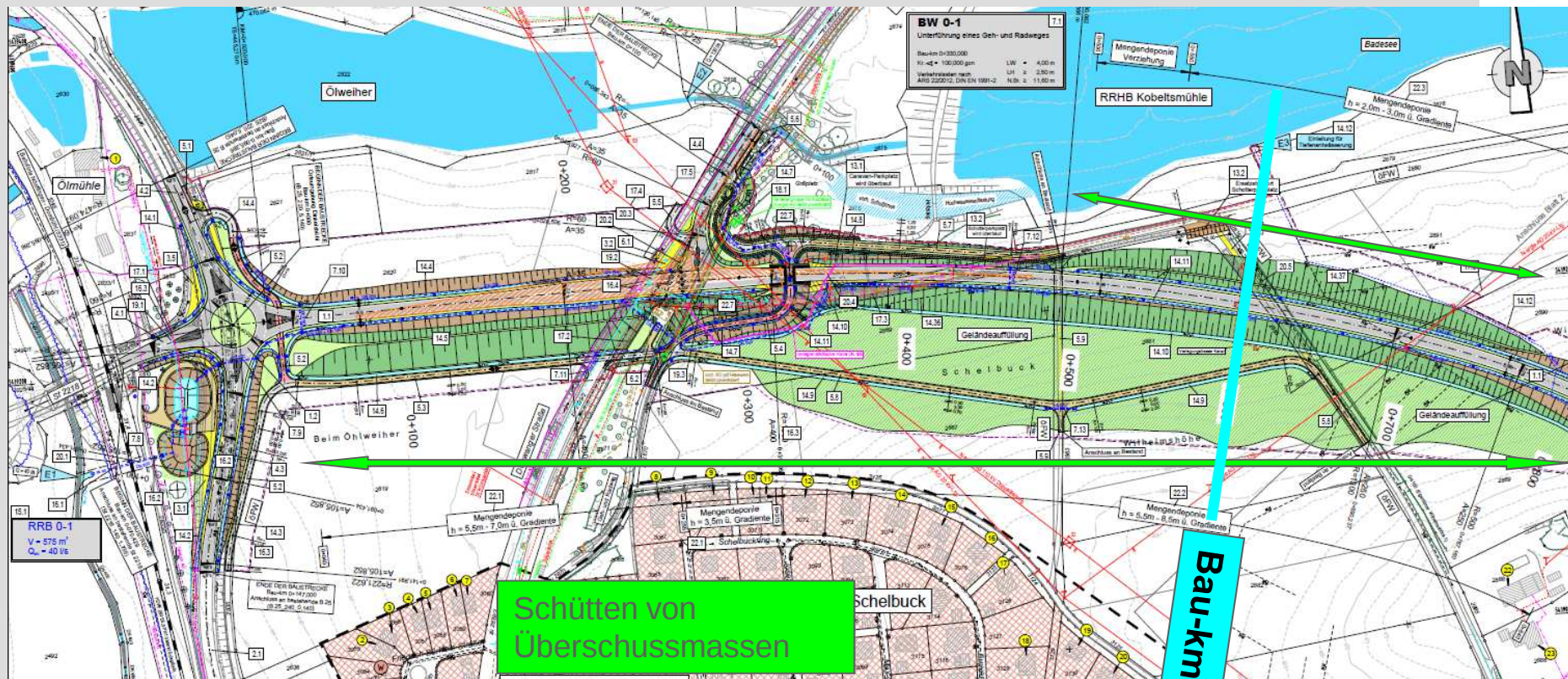
- Lageplan Bereich Campingplatz / Schellbuck





4. Planfeststellungstrasse

- Lageplan Bereich Campingplatz / Schelbuck

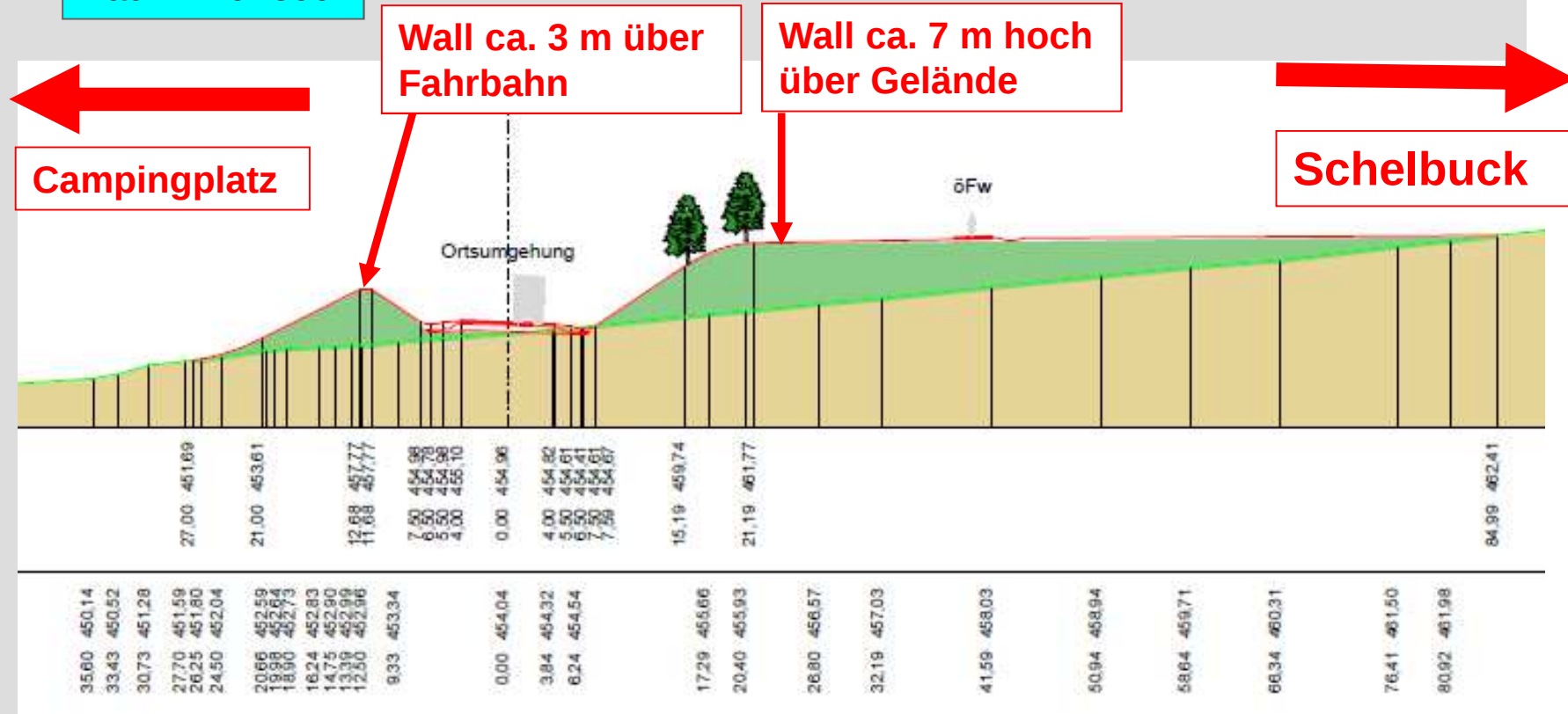




4. Planfeststellungstrasse

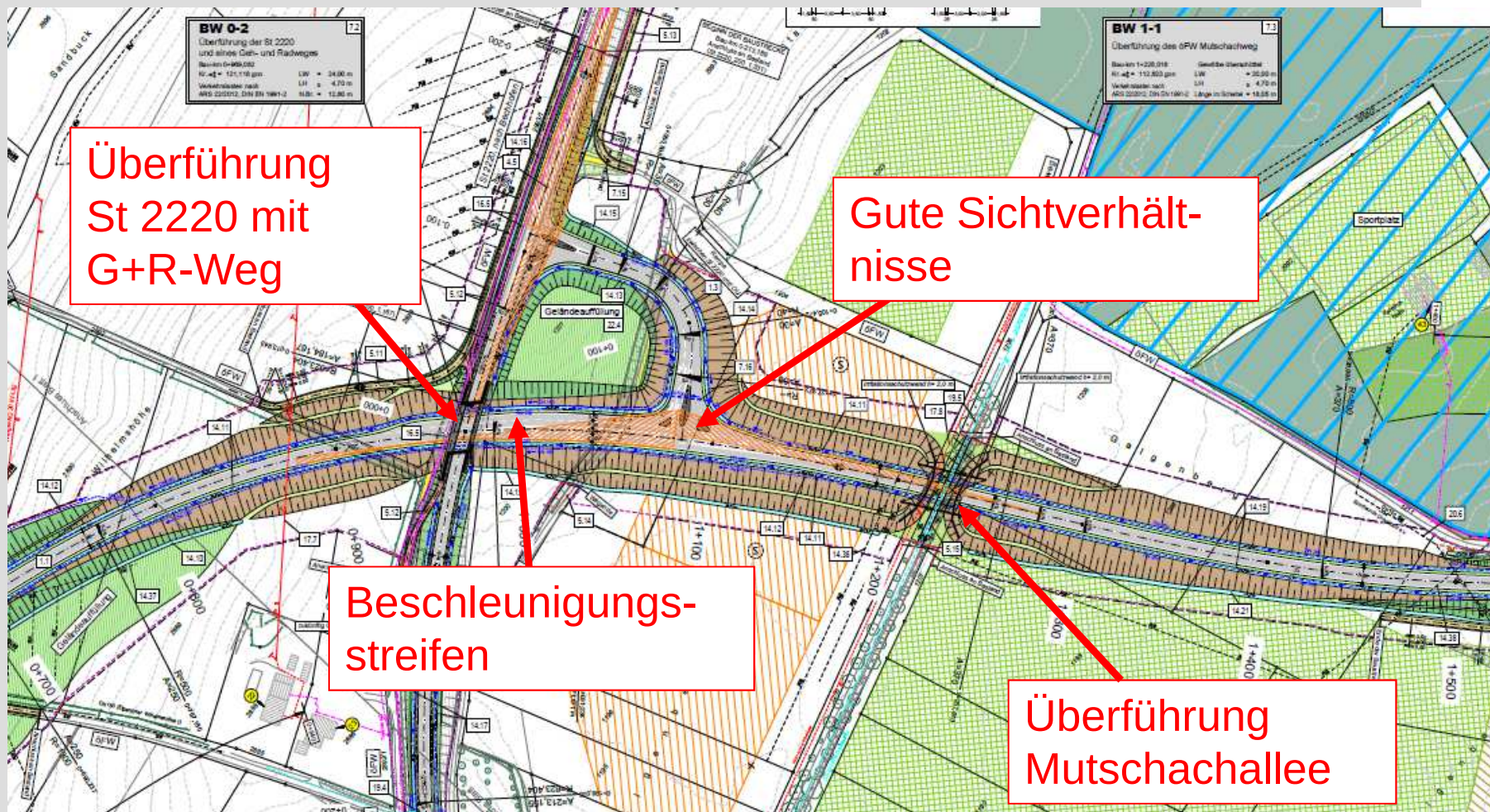
- Querschnitt Campingplatz / Schelbuck

Bau-km 0+600



4. Planfeststellungstrasse

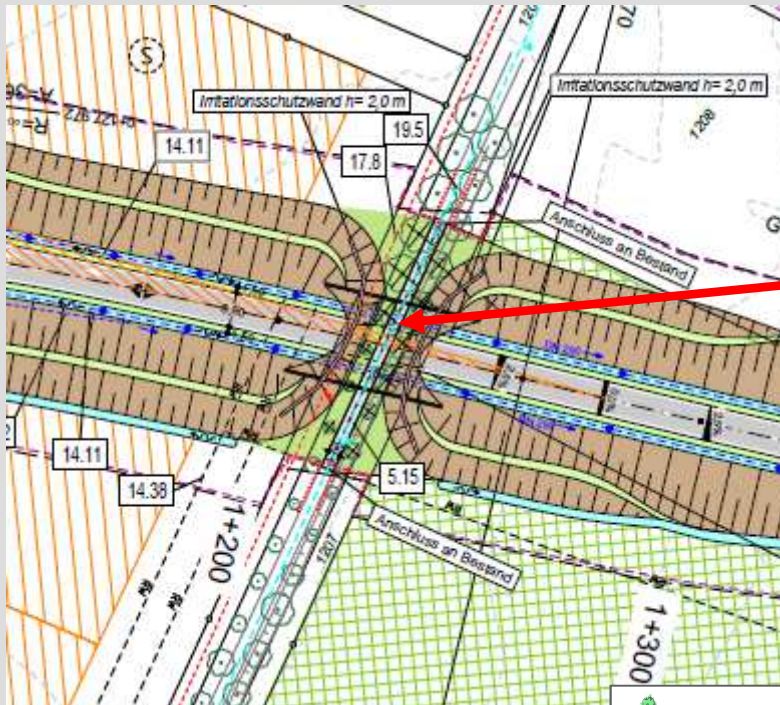
- Lageplan Bereich St 2220 / Mutschachallee



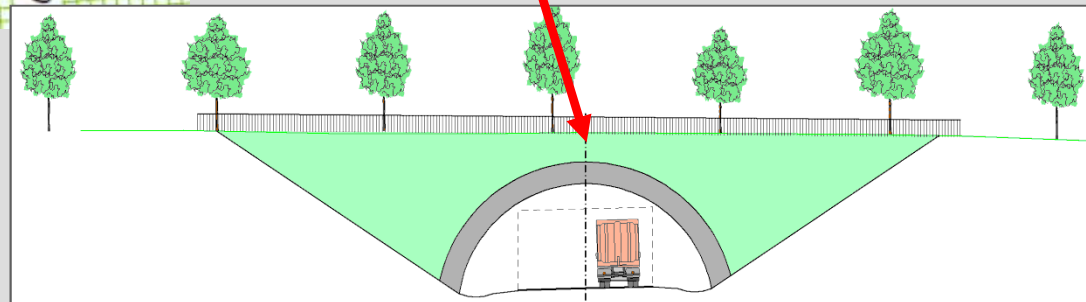


4. Planfeststellungstrasse

- Mutschachallee



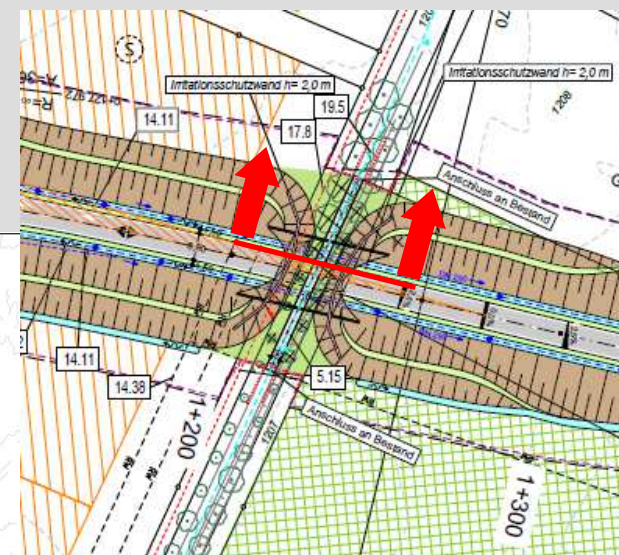
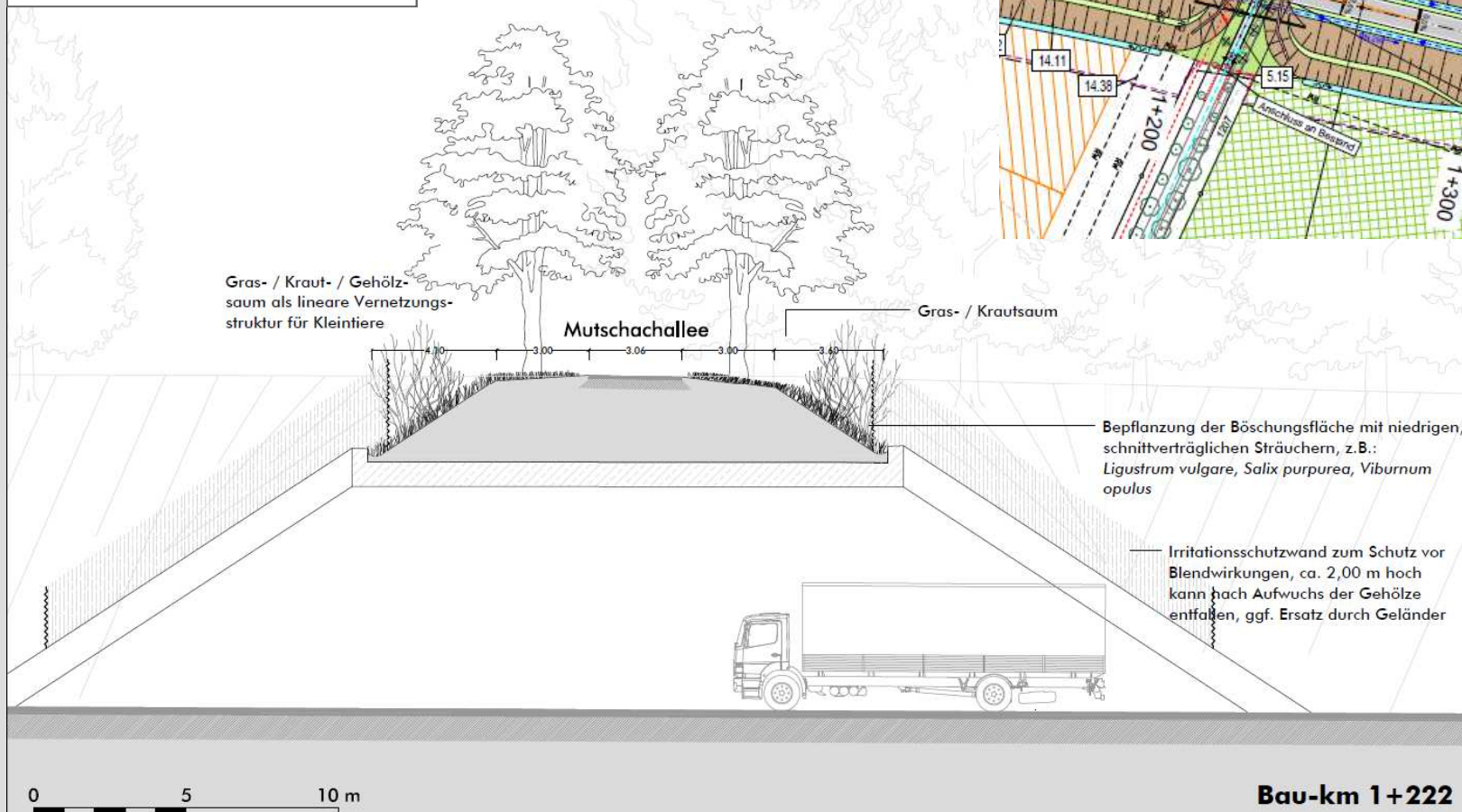
**überschüttetes
Bauwerk**



4. Planfeststellungstrasse

- Mutschachallee

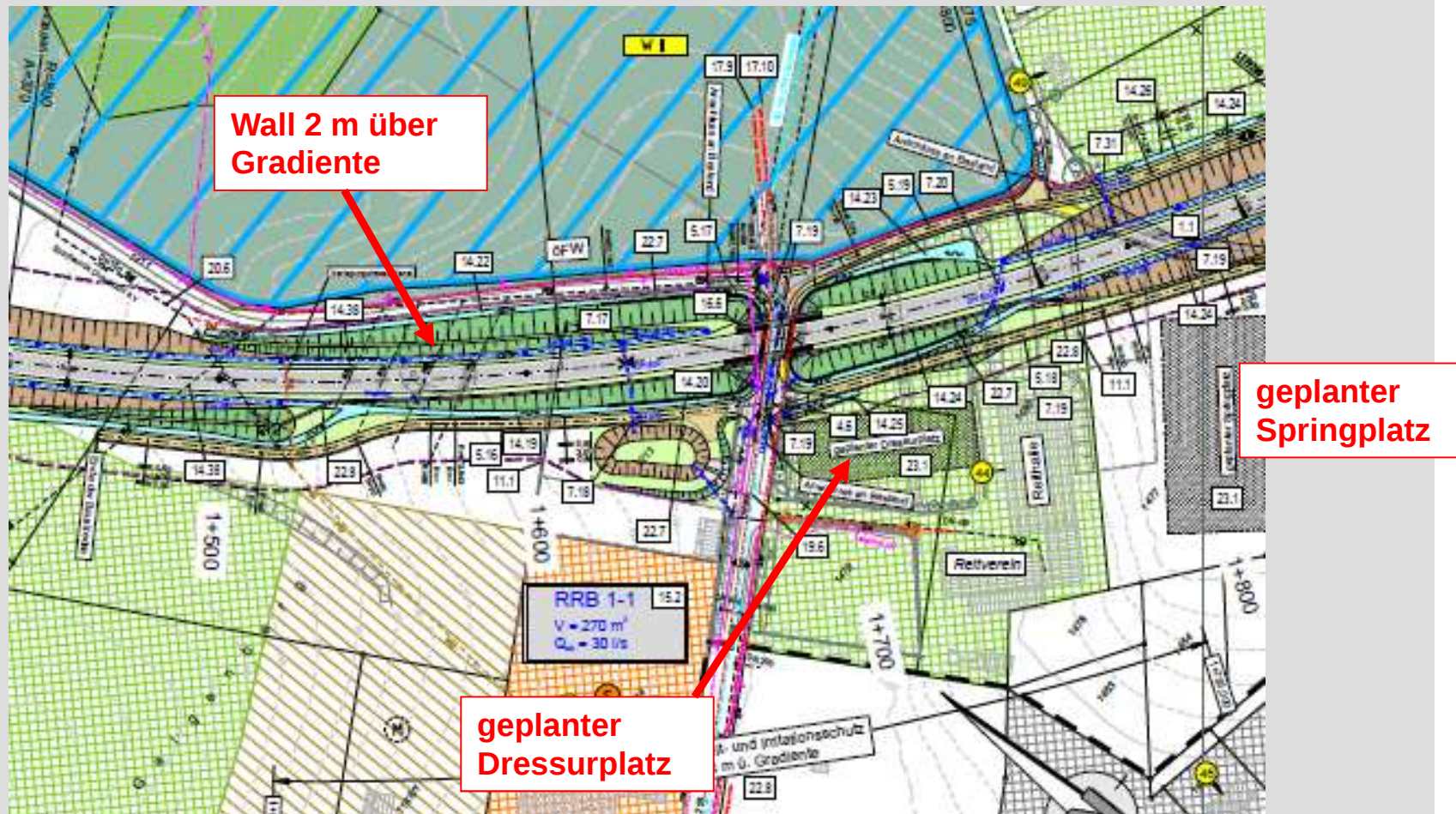
Schnitt durch Gewölbe





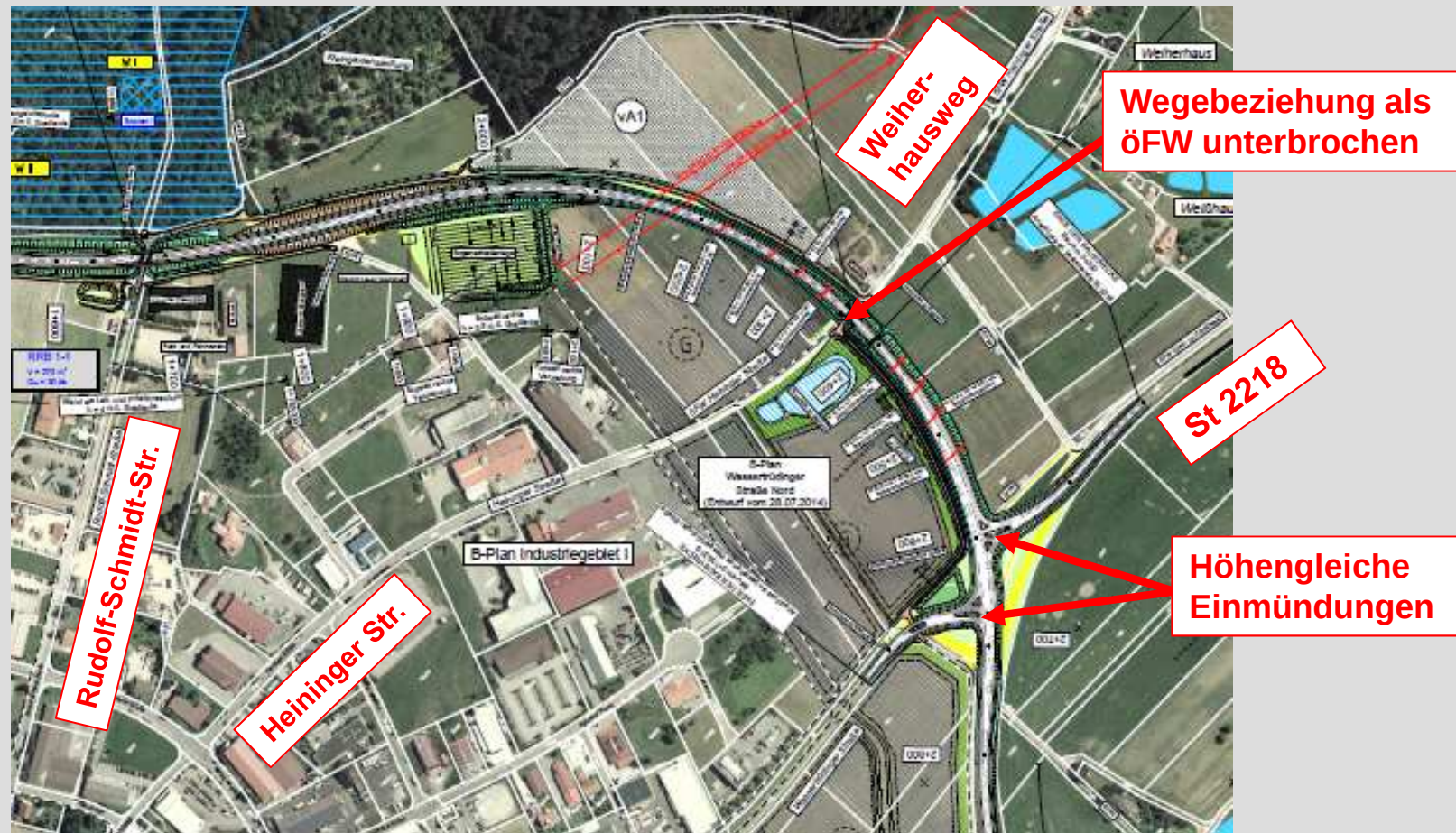
4. Planfeststellungstrasse

- Mutschachwald; Reit- u. Fahrverein



4. Planfeststellungstrasse

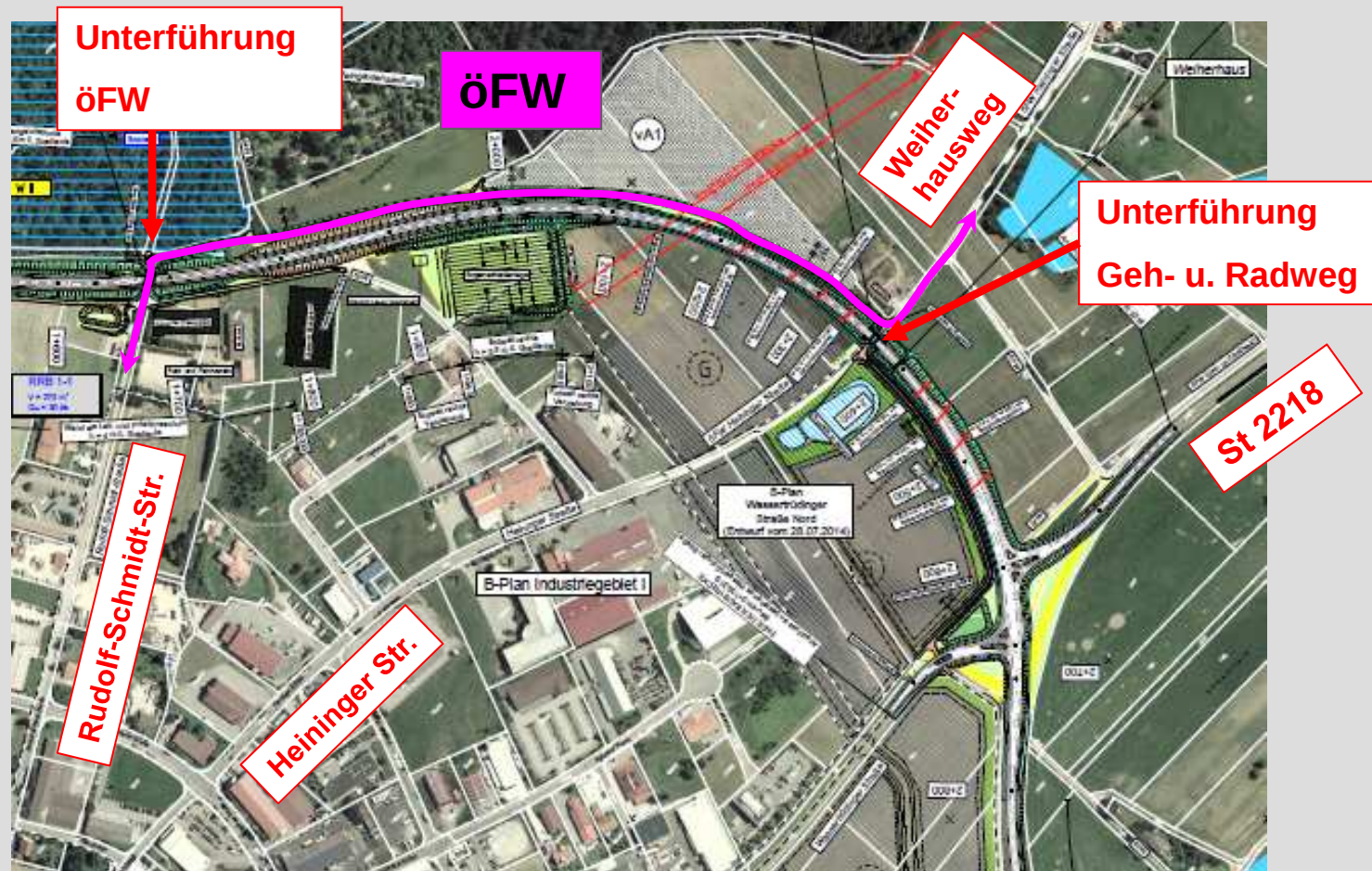
- Heininger Straße / Wassertrüdingen Straße





4. Planfeststellungstrasse

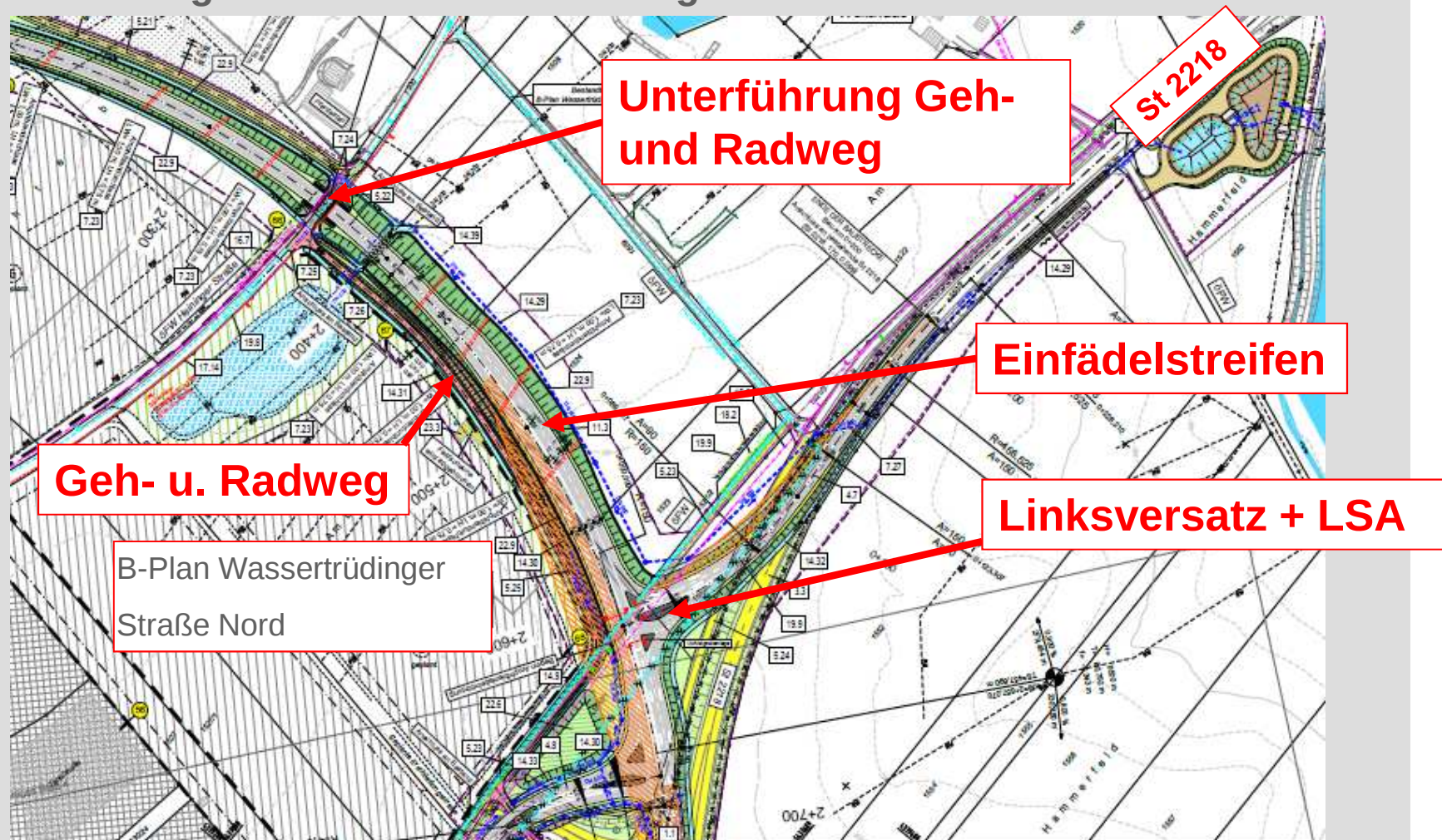
- Heininger Straße / Wassertrüdingen Straße





4. Planfeststellungstrasse

- Heininger Straße / Wassertrüdingen Straße



- **Ausbau der St 2218 zur B 25**



4. Planfeststellungstrasse

- Wasserschutz, Entwässerung





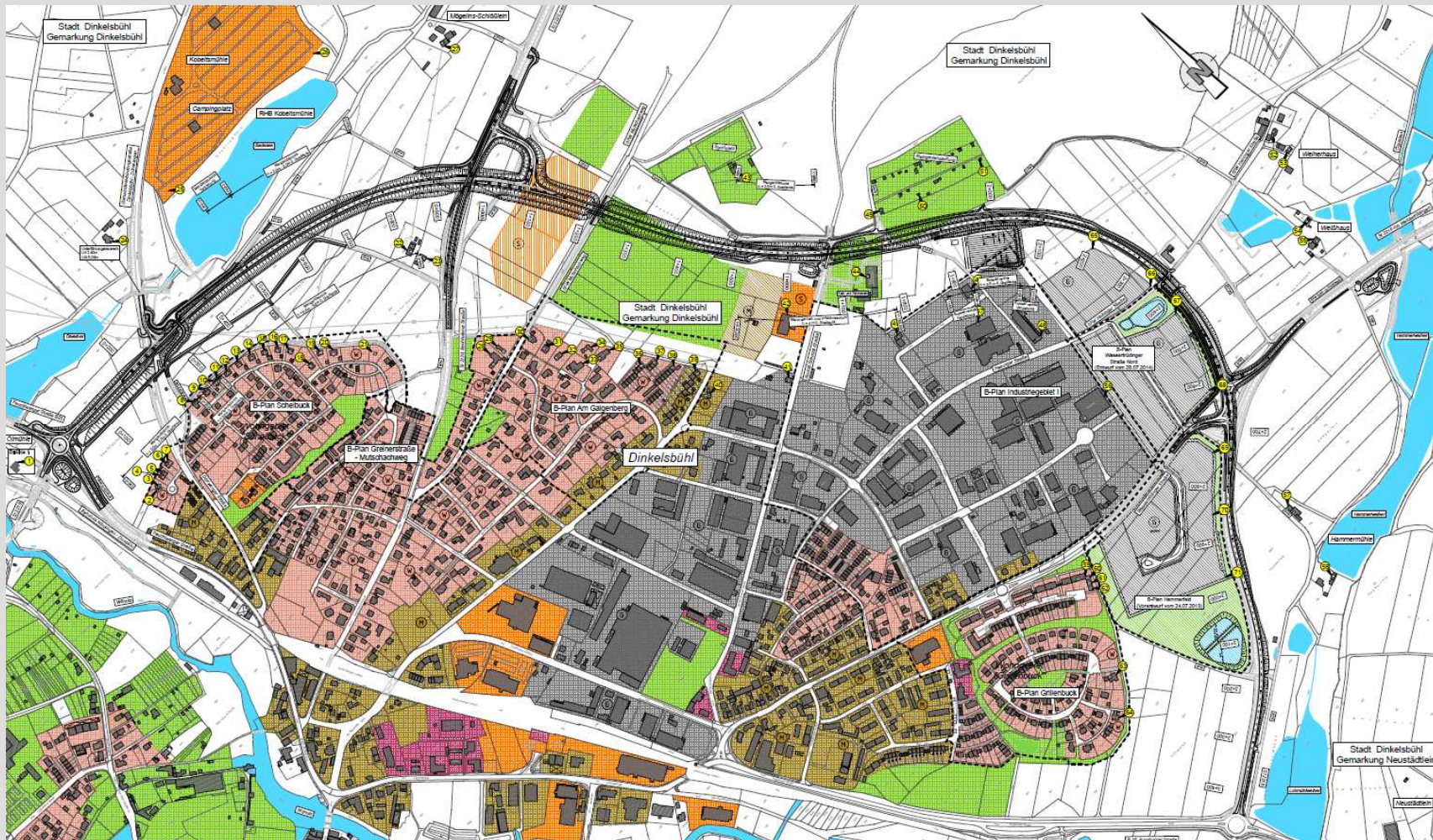
4. Planfeststellungstrasse

- Lärmschutz

Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV)

	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57 dB (A)	47 dB (A)
Wohngebiete	59 dB (A)	49 dB (A)
Misch- und Dorfgebiete	64 dB (A)	54 dB (A)
Gewerbegebiete	69 dB (A)	59 dB (A)

- **Lärmschutz**





4. Planfeststellungstrasse

- **Lärmschutz**

Schalltechnische Berechnungen

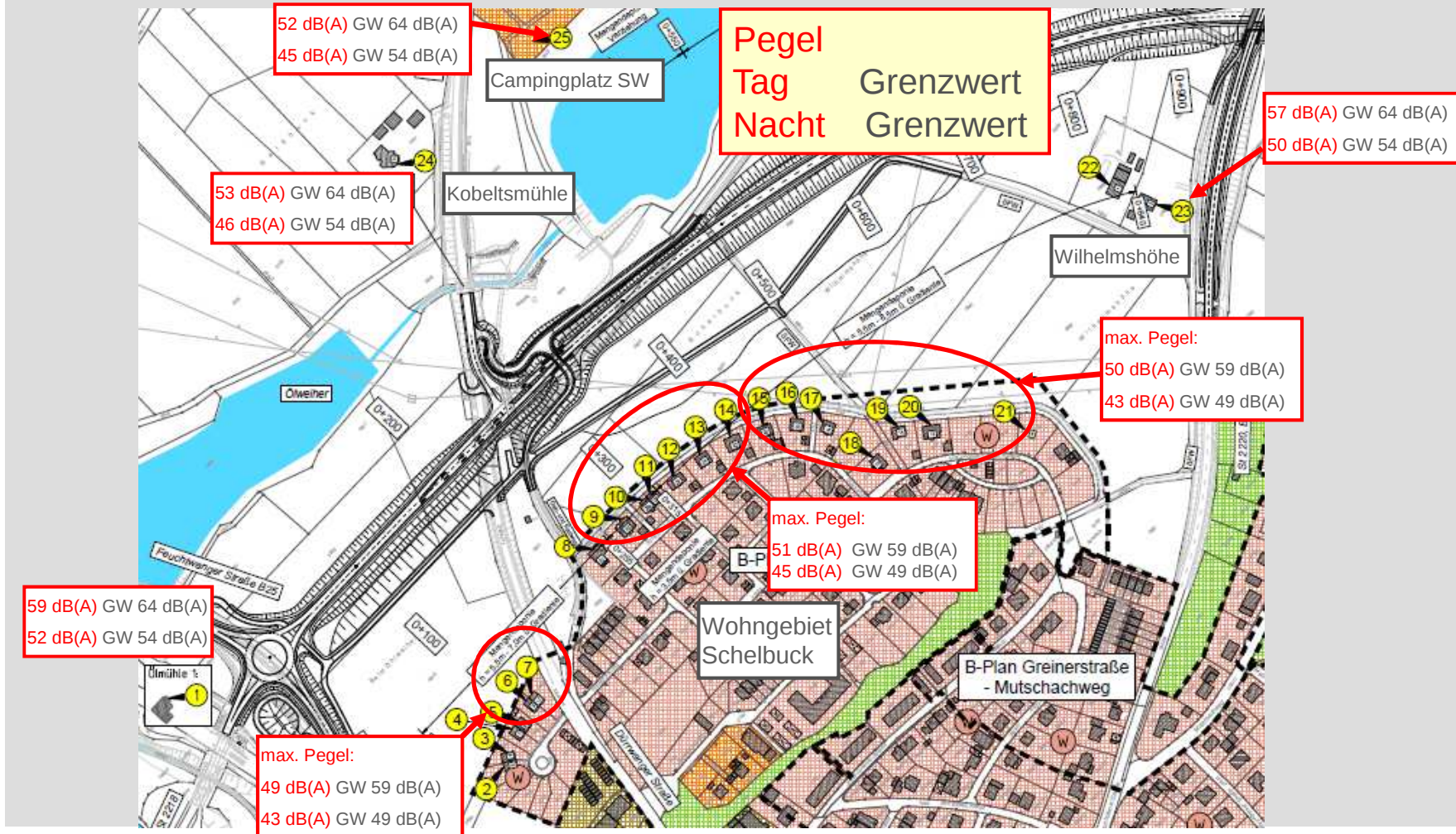
- Insgesamt **71 charakteristische Immissionsorte** untersucht
- Berechnung nach dem **Teilstückverfahren** der RLS 90

Ergebnis:

- **Grenzwerte** der Lärmvorsorge an allen Wohngebäuden **auch ohne Erdschüttungen eingehalten**
- Lagerung der überschüssigen Erdmengen (**Wälle und Modellierungsflächen**) ermöglichen **zusätzliche erhebliche Unterschreitungen der GW zugunsten der Anwohner**

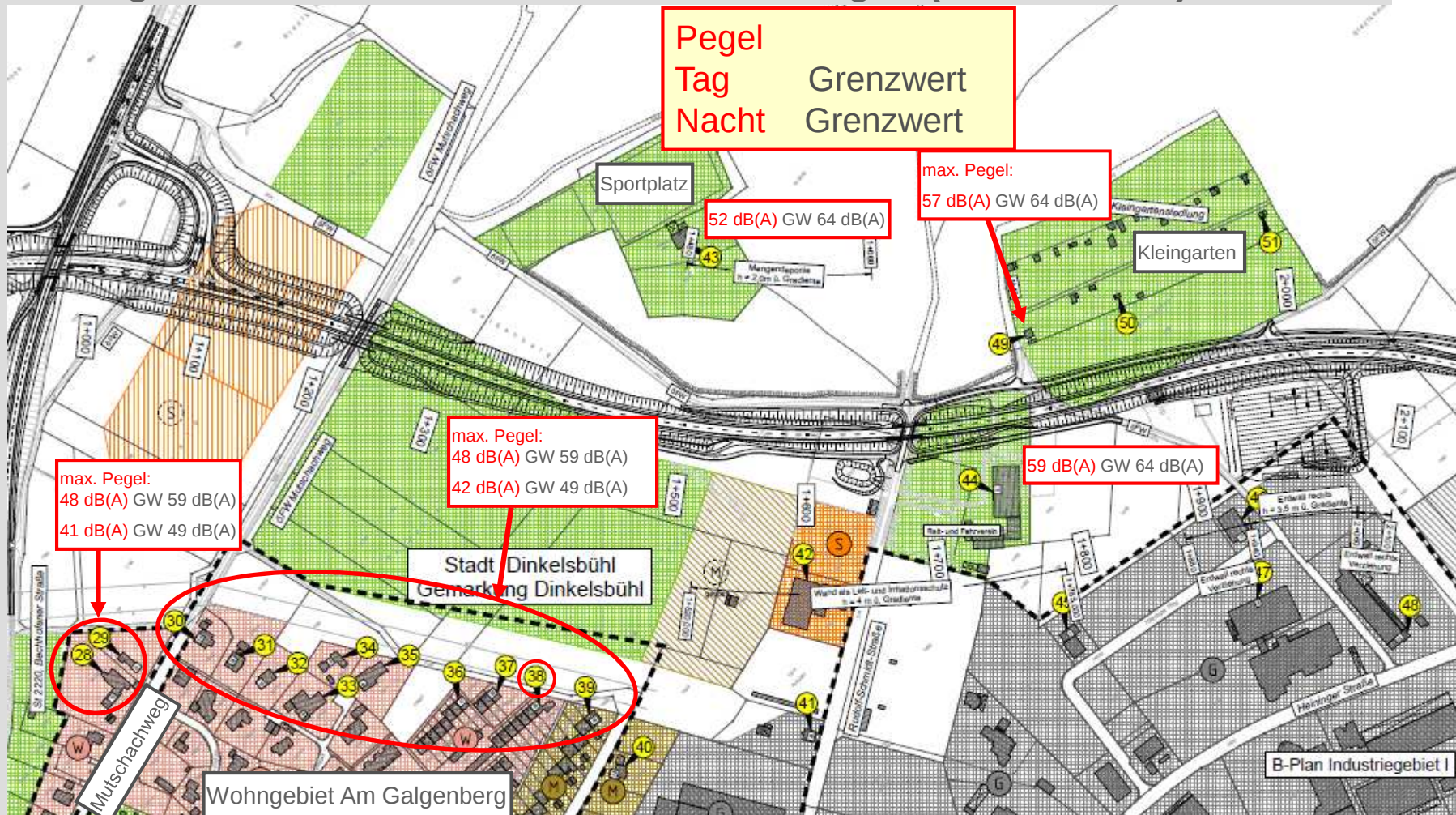
4. Planfeststellungstrasse

- Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (nach RLS-90)



4. Planfeststellungstrasse

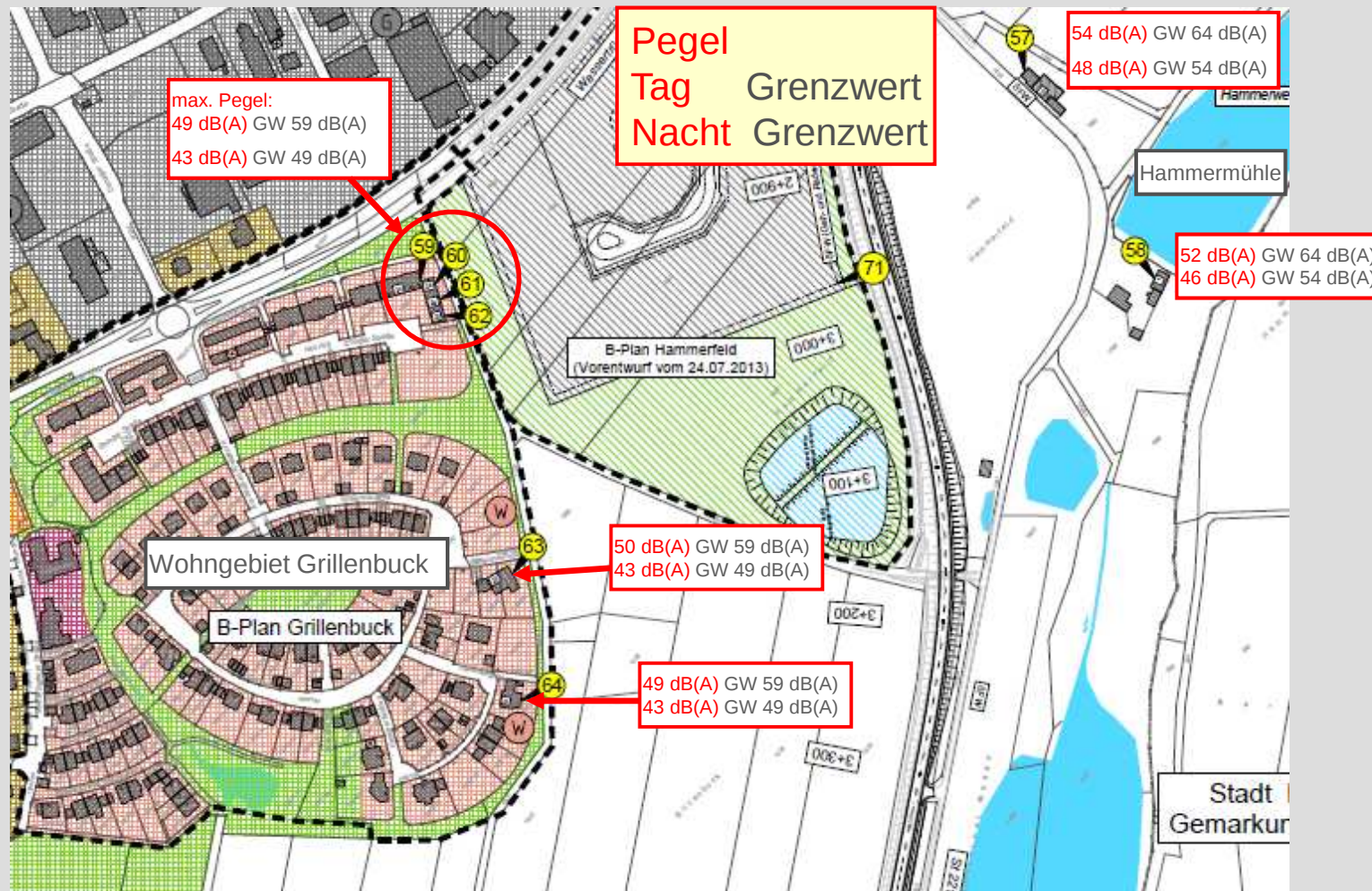
- Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (nach RLS-90)





4. Planfeststellungstrasse

- Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (nach RLS-90)





4. Planfeststellungstrasse

- Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen (nach RLuS 2012)

relevante Komponenten der Luftschadstoffe:

- Kohlenmonoxid CO
- Stickstoffmonoxid NO
- Stickstoffdioxid NO₂
- Schwefeldioxid SO₂
- Benzol C₆H₆
- Partikel PM₁₀
- PM PM_{2.5}

→ Durchgängig keine Überschreitungen der Grenzwerte



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!