



Staatsstraße 2253
(Markt Bibart) B 8 – Bad Windsheim

Ortsumgehung Deutenheim

Entwurfsplanung

Ortsbegehung und Bürgerversammlung in
Deutenheim am 22.08.2016

Werner Ott

Staatliches Bauamt Ansbach



Gliederung

- 1. Bisherige Schritte**
- 2. Linienfindung**
- 3. Streckenentwurf**
- 4. Weiteres Vorgehen**

Anschließend:

- **Vortrag von Herrn Nisi, Reg. von Mittelfranken,
Höhere Naturschutzbehörde**
- **Vortrag von Herrn Fechner, StBA AN
Radweg Sugenheim - Deutenheim**



Schrägaufnahme von Deutenheim





1. Bisherige Schritte

- **7. Ausbauplan für Staatsstraßen**
wurde am 11.10.2011 vom Ministerrat beschlossen
St 2253 OU Deutenheim
Projekt der 1. Dringlichkeit (2011-2020)
- **2013 Beginn der Variantenuntersuchung**
Planungsbeginn Frühjahr 2013
Abstimmungen, öffentliche Gemeinderatsitzungen





1. Bisherige Schritte

Ausbaukonzept der St 2253 / St 2256

Oberbauerneuerung
Sugenheim – nördl. Hürfeld

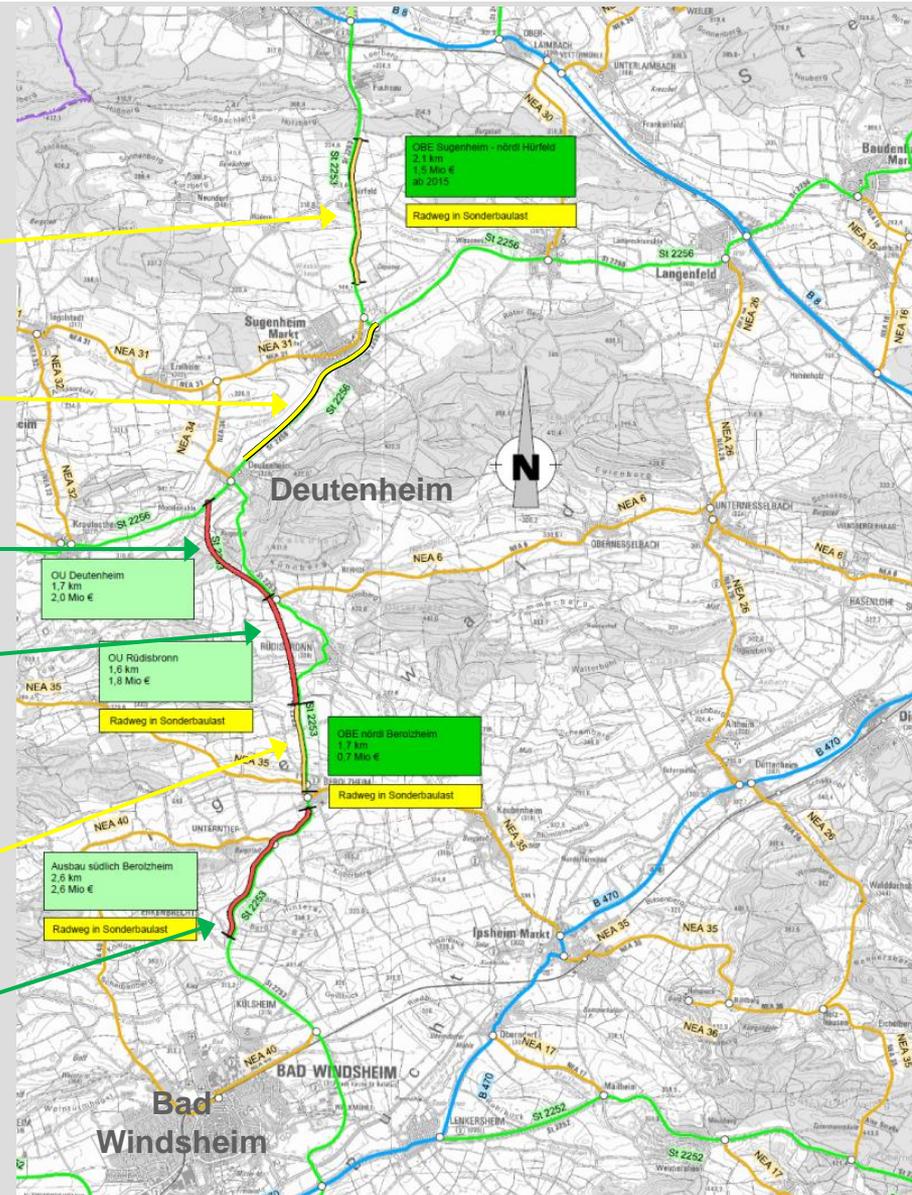
Deckenbau
Deutenheim – Sugenheim

OU Deutenheim

OU Rüdlsbronn
Planfeststellungsverfahren
Erörterungstermin 27.01.2016

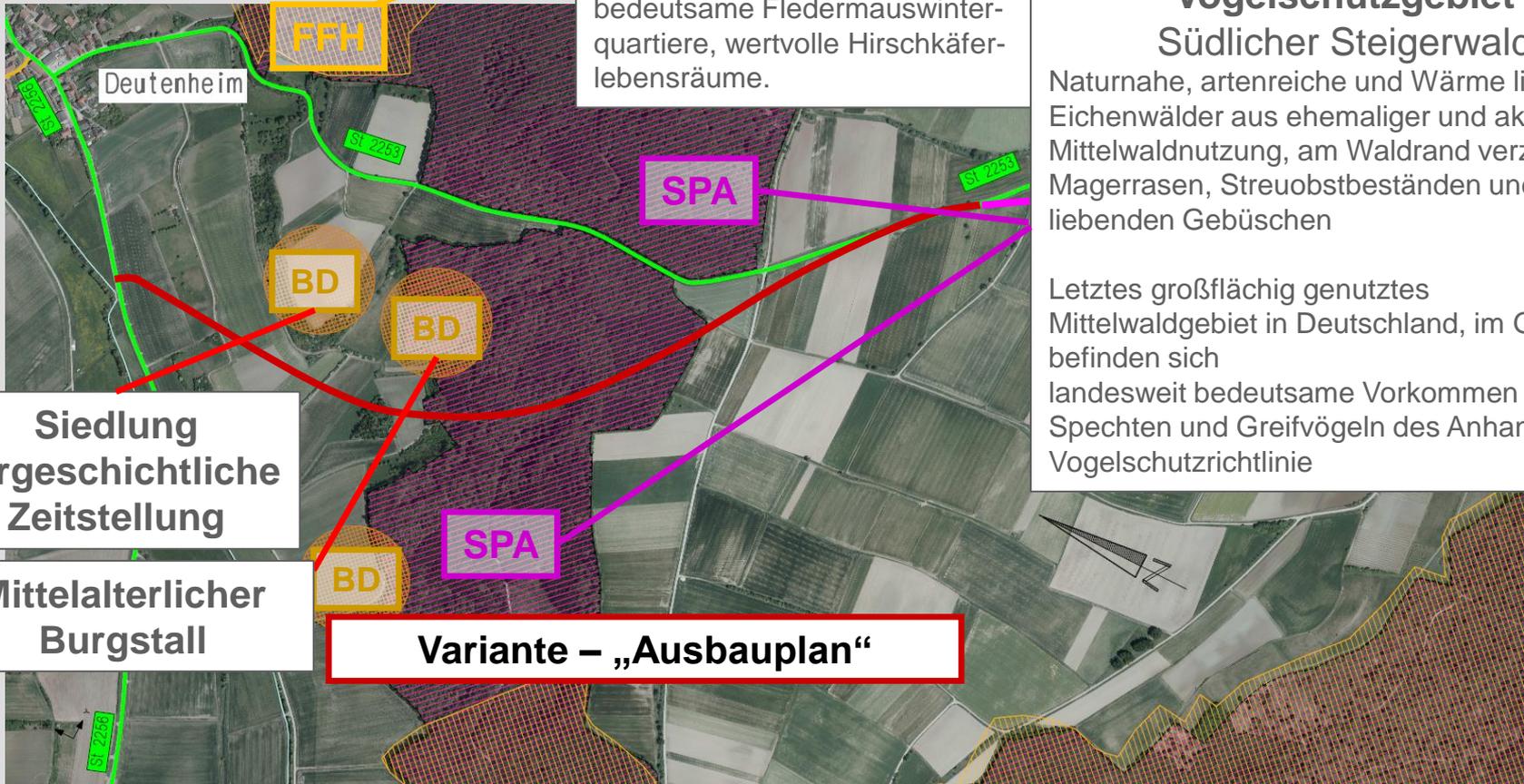
Oberbauerneuerung
nördl. Berolzheim

Ausbau
südl. Berolzheim



2. Linienfindung

Luftbildlageplan mit Schutzgebieten



FFH-Gebiet
Vorderer Steigerwald mit Schwanberg
Letztes großflächig genutztes Mittelwaldgebiet in Deutschland mit naturnahen, artenreichen u. Wärme liebenden Eichenwäldern aus ehemaliger und aktueller Mittelwaldnutzung in enger Verzahnung mit Magerrasen, Streuobstbeständen und Gebüsche

Landesweit einer der artenreichsten Schmetterlings-Großlebensräume, mehrere bedeutsame Fledermauswinterquartiere, wertvolle Hirschkäferlebensräume.

Vogelschutzgebiet
Südlicher Steigerwald
Naturnahe, artenreiche und Wärme liebende Eichenwälder aus ehemaliger und aktueller Mittelwaldnutzung, am Waldrand verzahnt mit Magerrasen, Streuobstbeständen und Wärme liebenden Gebüschen

Letztes großflächig genutztes Mittelwaldgebiet in Deutschland, im Gebiet befinden sich landesweit bedeutsame Vorkommen von Spechten und Greifvögeln des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie

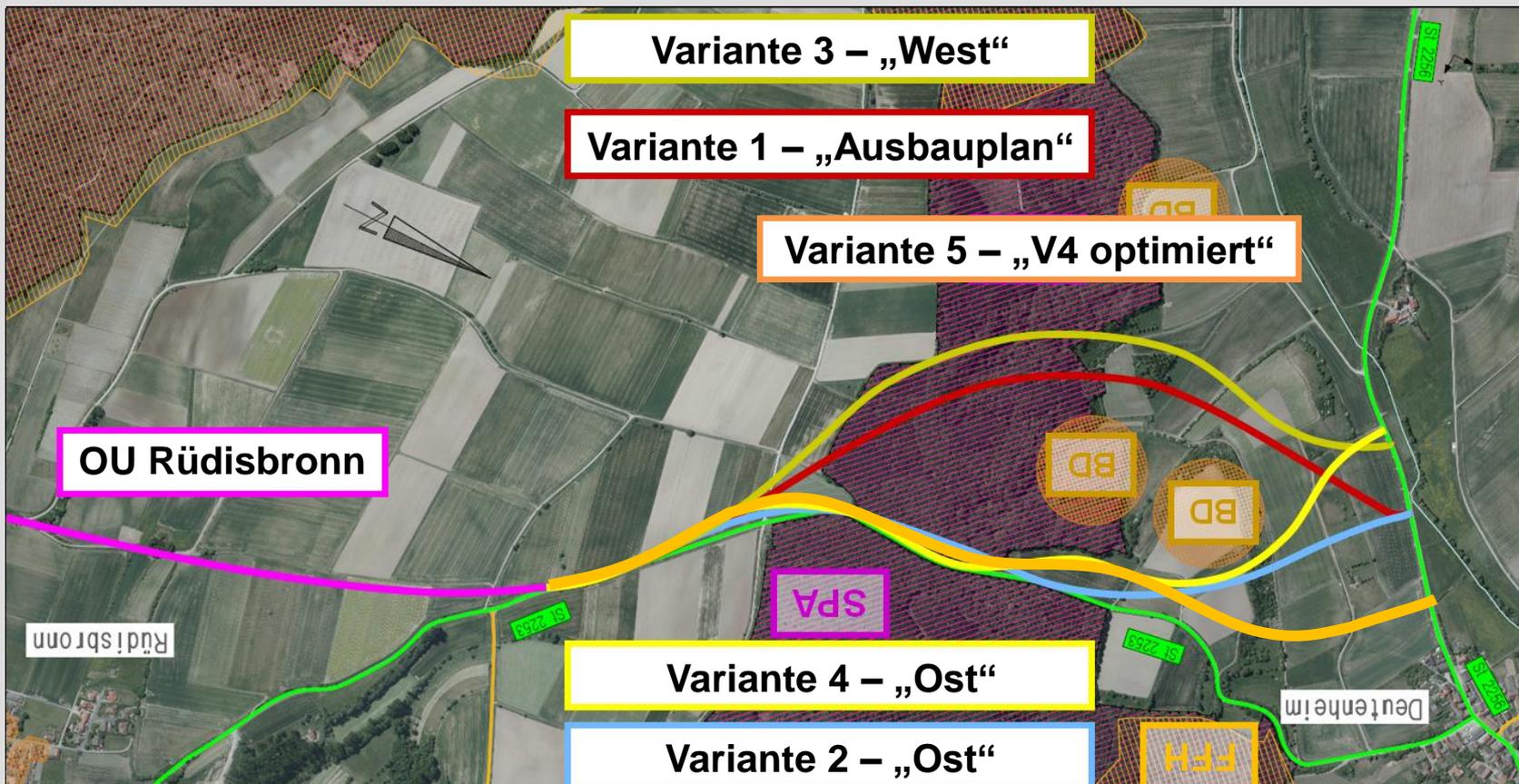
Siedlung vorgeschichtliche Zeitstellung

Mittelalterlicher Burgstall

Variante – „Ausbauplan“

2. Linienfindung

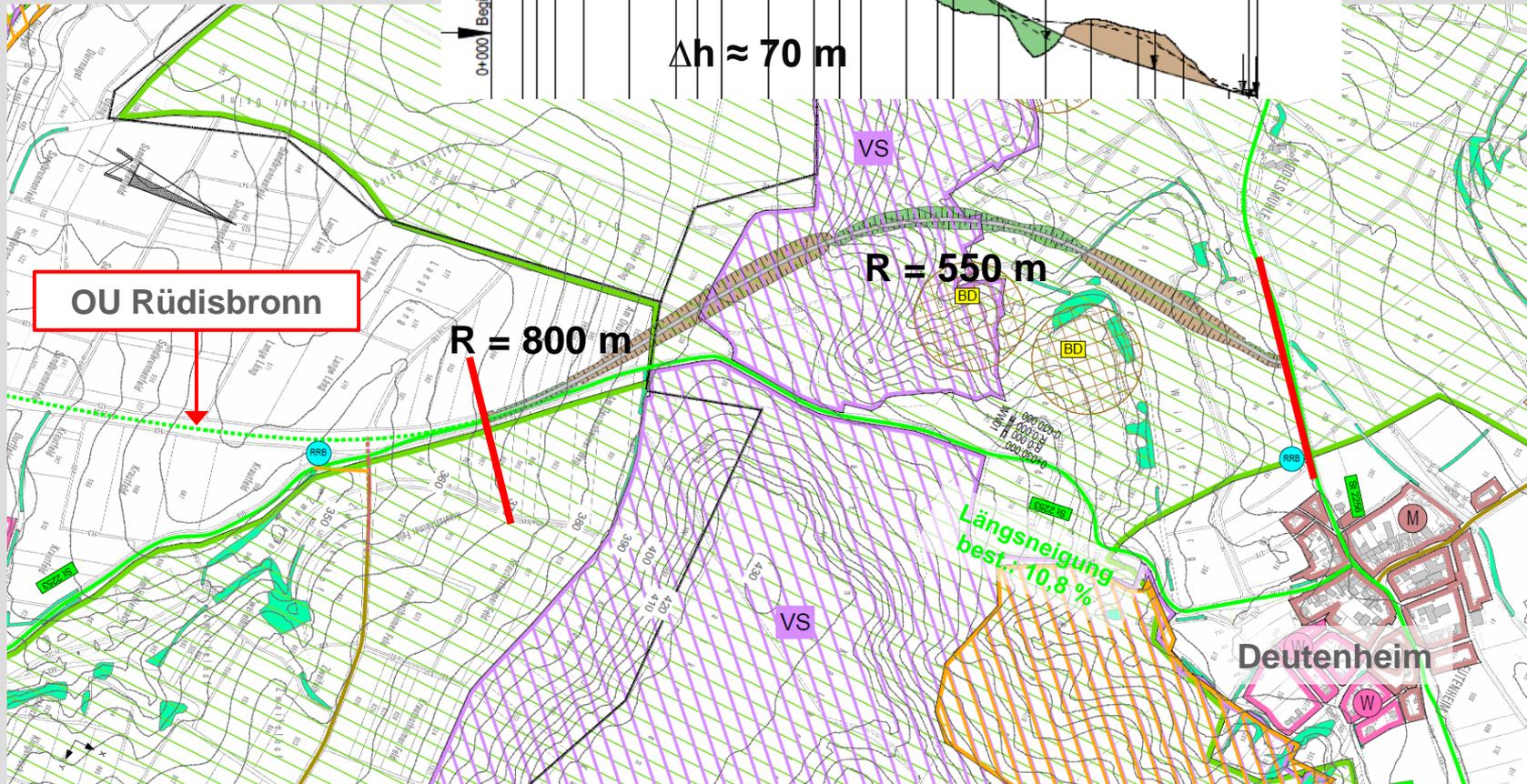
Übersicht der Varianten





2. Linienfindung

Variante 1
Ausbauplan
- Anmeldung

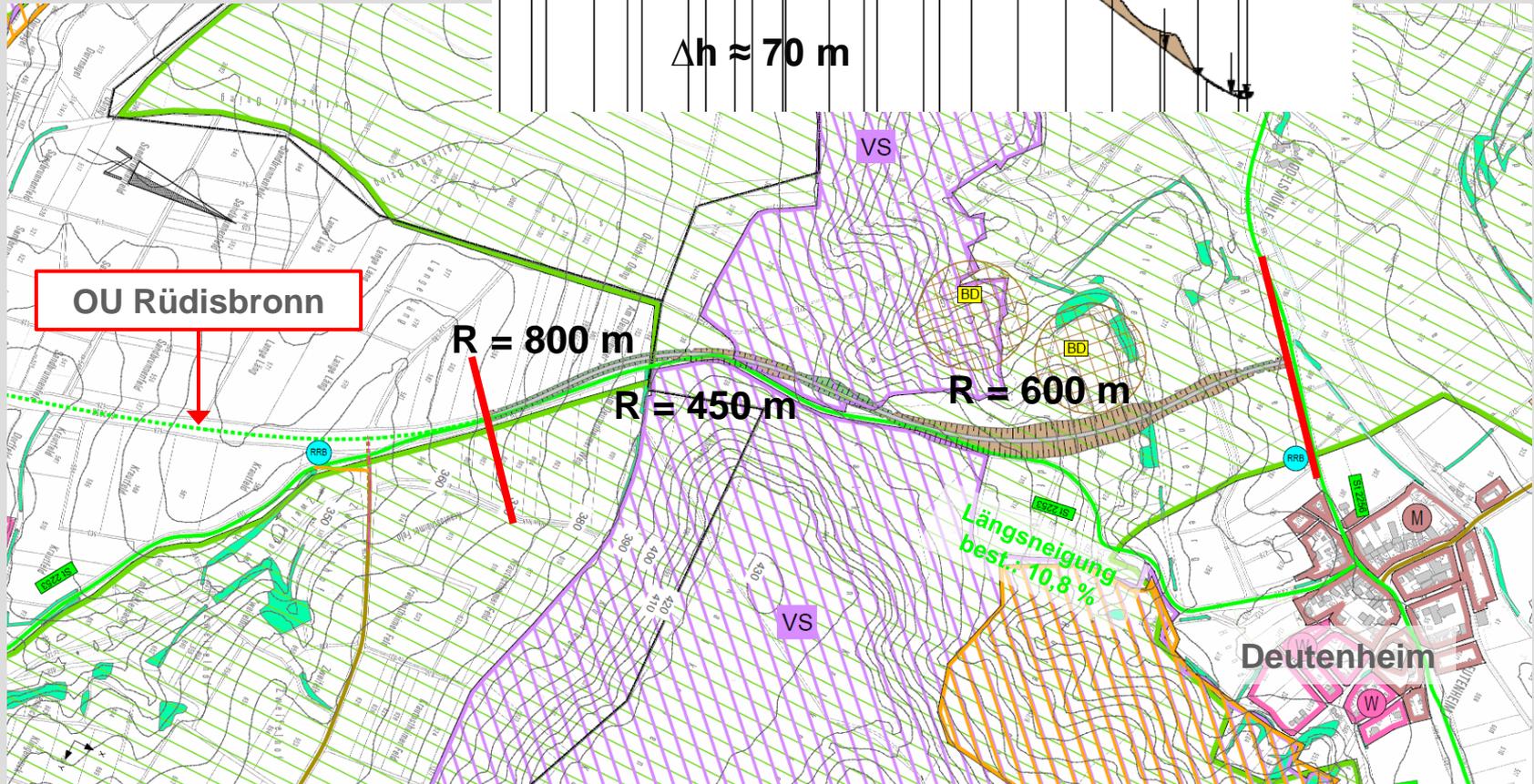
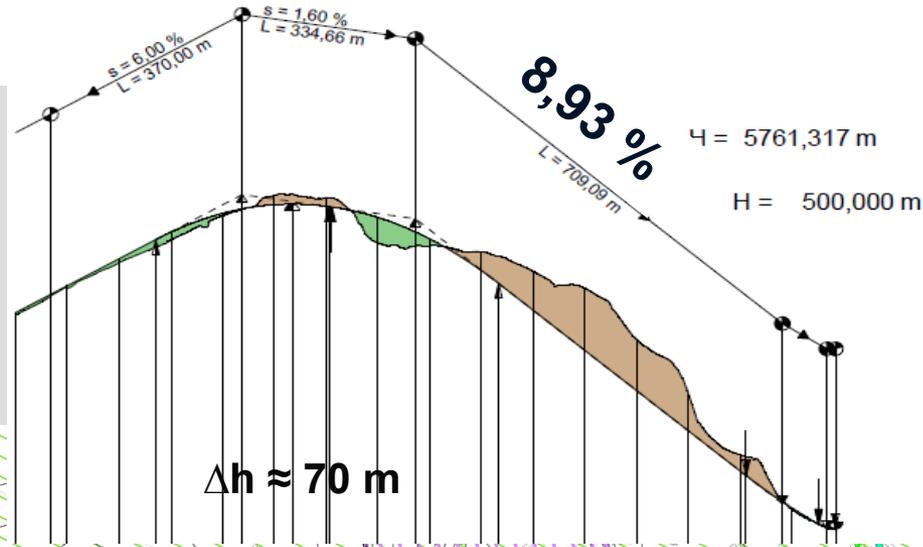




2. Linienfindung

Variante 2

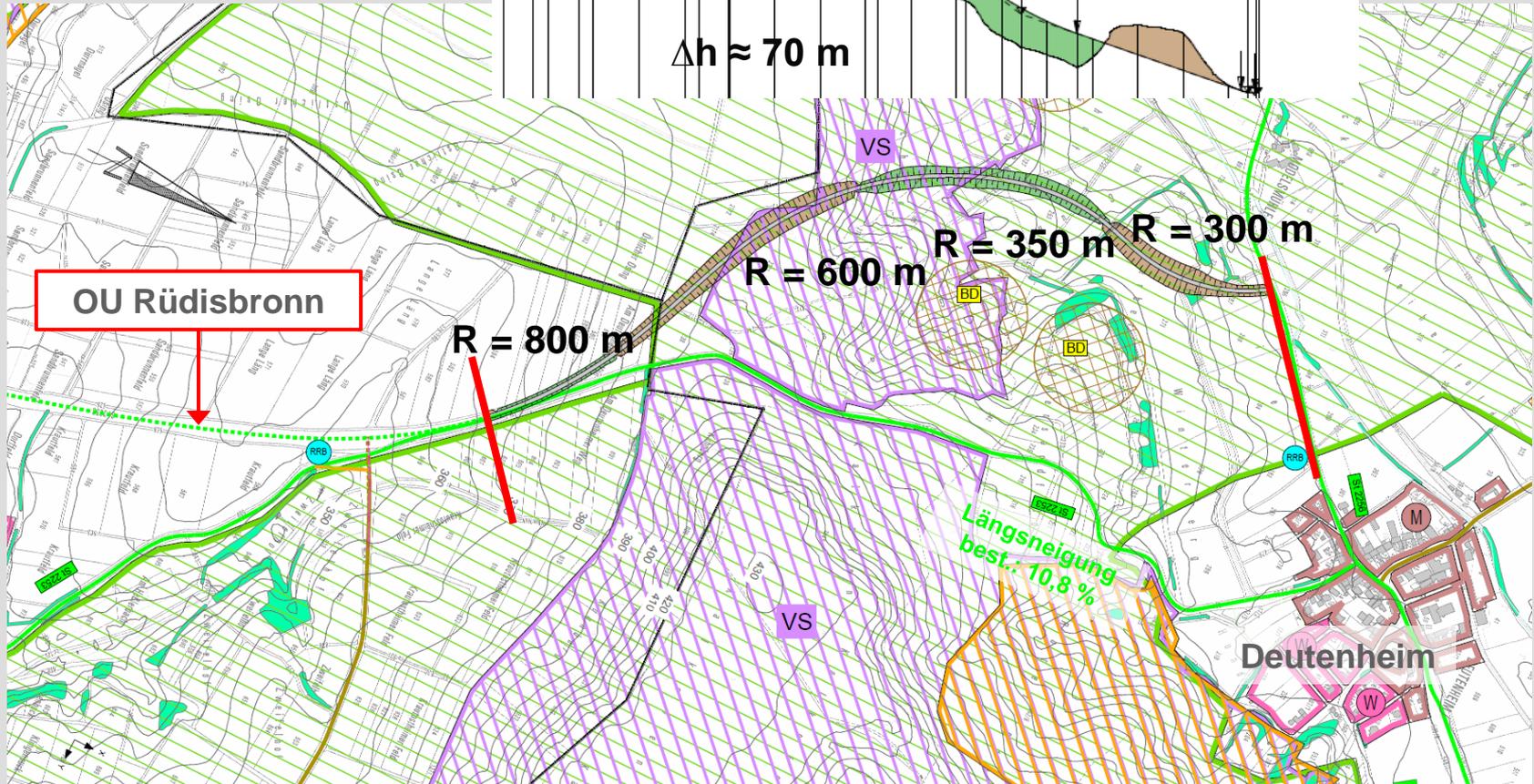
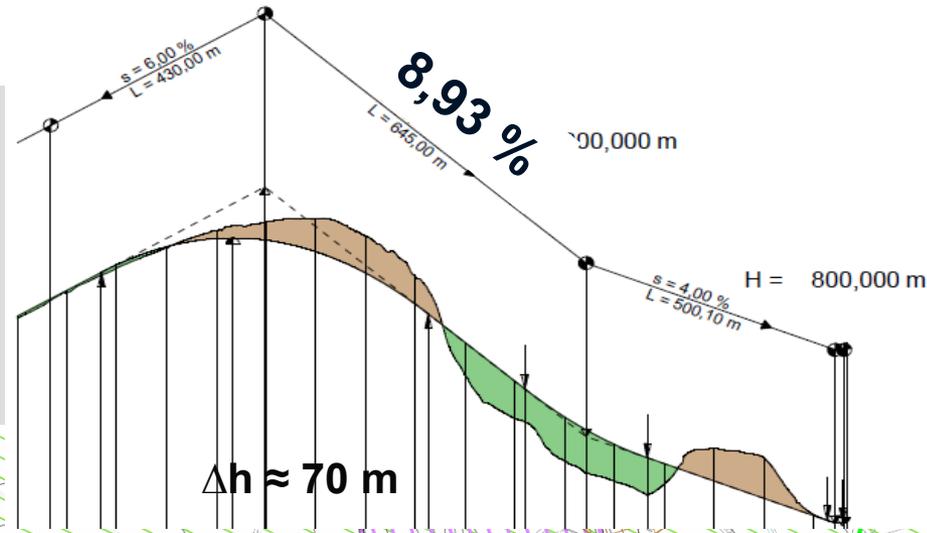
H = -4400,000 m





2. Linienfindung

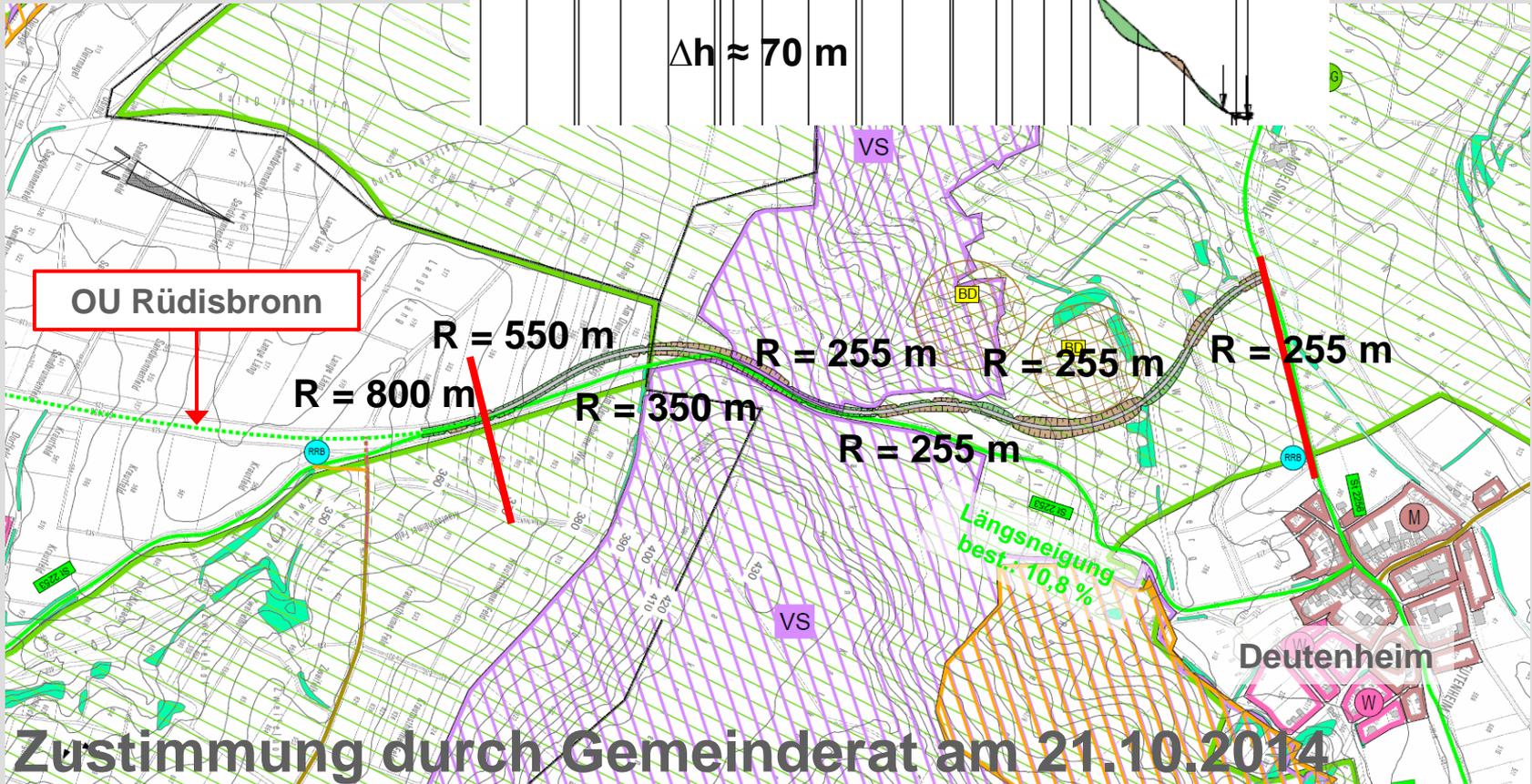
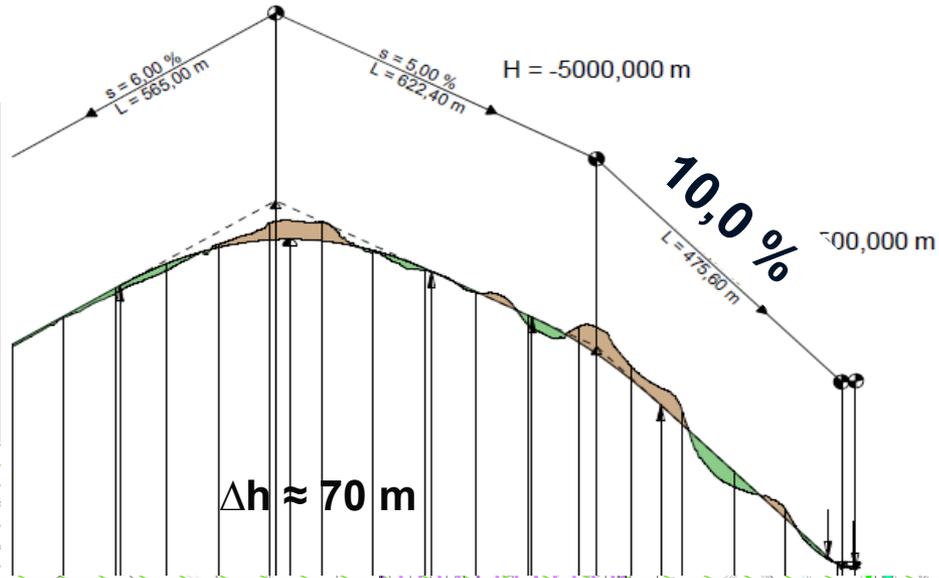
Variante 3





2. Linienfindung

Variante 4



Zustimmung durch Gemeinderat am 21.10.2014



2. Linienfindung

Entscheidung bestimmende Fakten zur Linienfestlegung

- Trasse mit Durchscheidung des SPA/Vogelschutzgebietes wird nicht genehmigungsfähig sein, da vertretbare Alternative vorhanden (siehe Vortrag von Herrn Nisi)
- Auch die Trassen durch den Wald weisen hohe Längsneigungen und Geländeingriffe auf

Intensive Absprachen (unter Vermittlung von MdL Herrn Herold) zur Trassenfindung im Herbst 2014

→ Als Ergebnis bleibt nur eine Trasse in Bestandsnähe

Gemeinderatsentscheidung für Variante 4 am 21.10.2014



2. Linienfindung

Optimierungsüberlegungen am Bauamt zusammen mit Genehmigungsbehörde (RMFR) zu Variante 4

- Ausreichend große Radien wählen
- Bestehende Strecke für Landwirtschaft und Geh- und Radverkehr erhalten
- Zwischenflächen möglichst gering halten
- Längsneigung (Steigung/ Gefälle) verringern
- Leistungsfähigen Knotenpunkt an günstiger Stelle schaffen
- Geschwindigkeitsreduzierung am Kreisverkehr auch für OD nutzen
- Geringe Umwege für Verkehr auf St 2253
- Unterbrochenes ldw. Wegenetz wiederherstellen

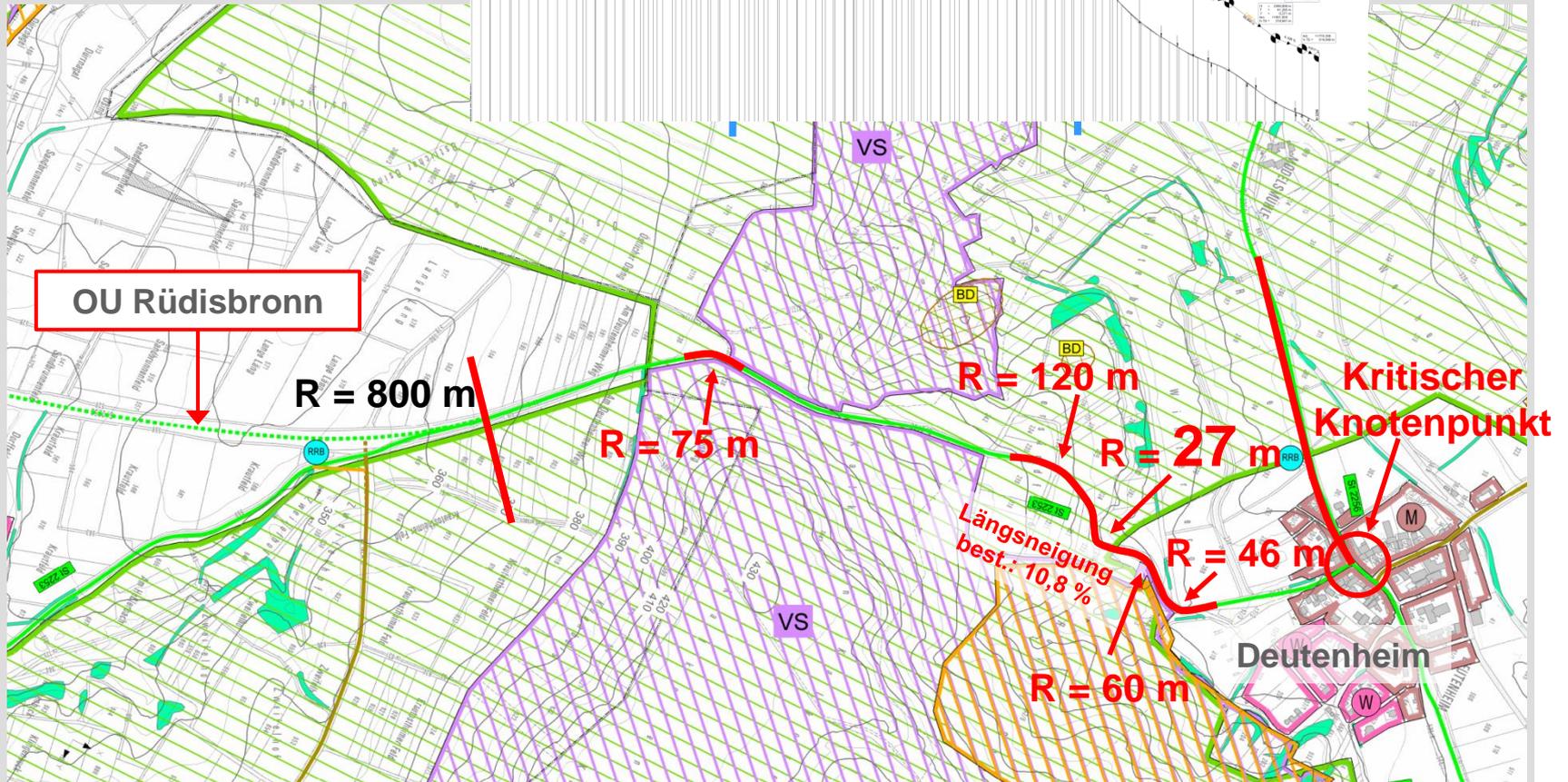
- Nullvariante betrachten

→ Variante 5



2. Linienfindung

Nullvariante
→ nicht Richtlinien gerecht
möglich





Jetziger Knotenpunkt St2256 / St2253

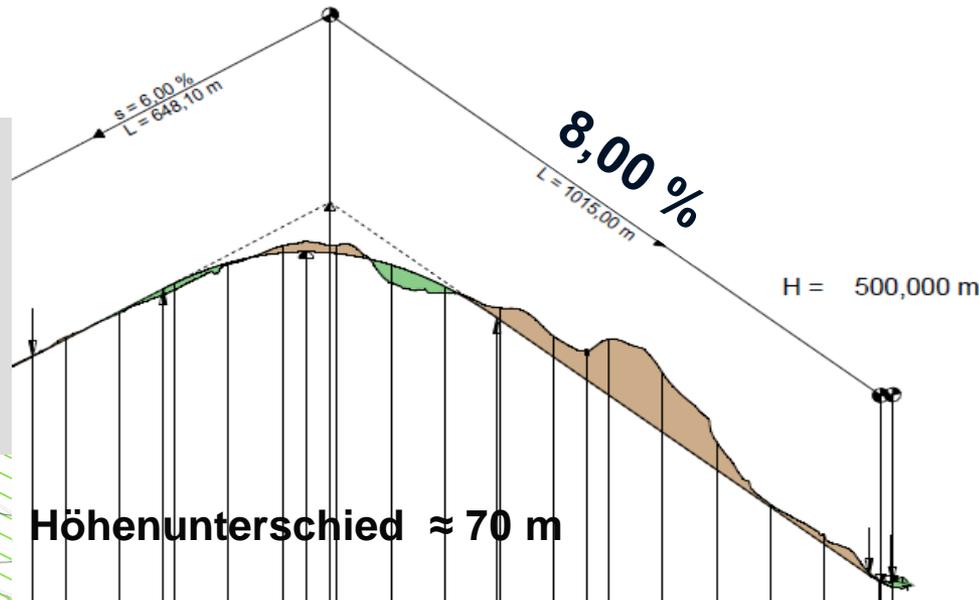




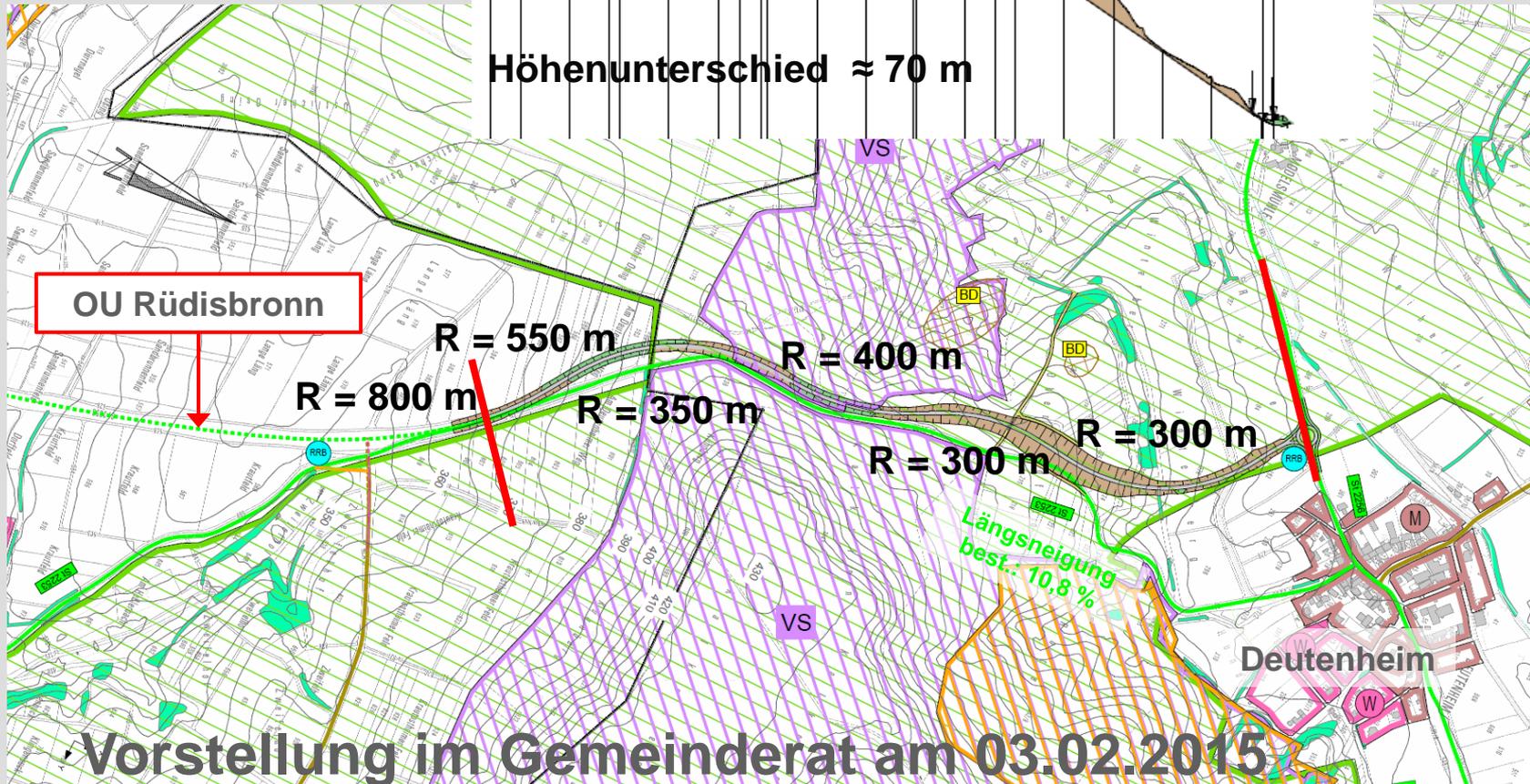
2. Linienfindung

Optimierung
für Streckenentwurf
→ Variante 5

H = -4400,000 m



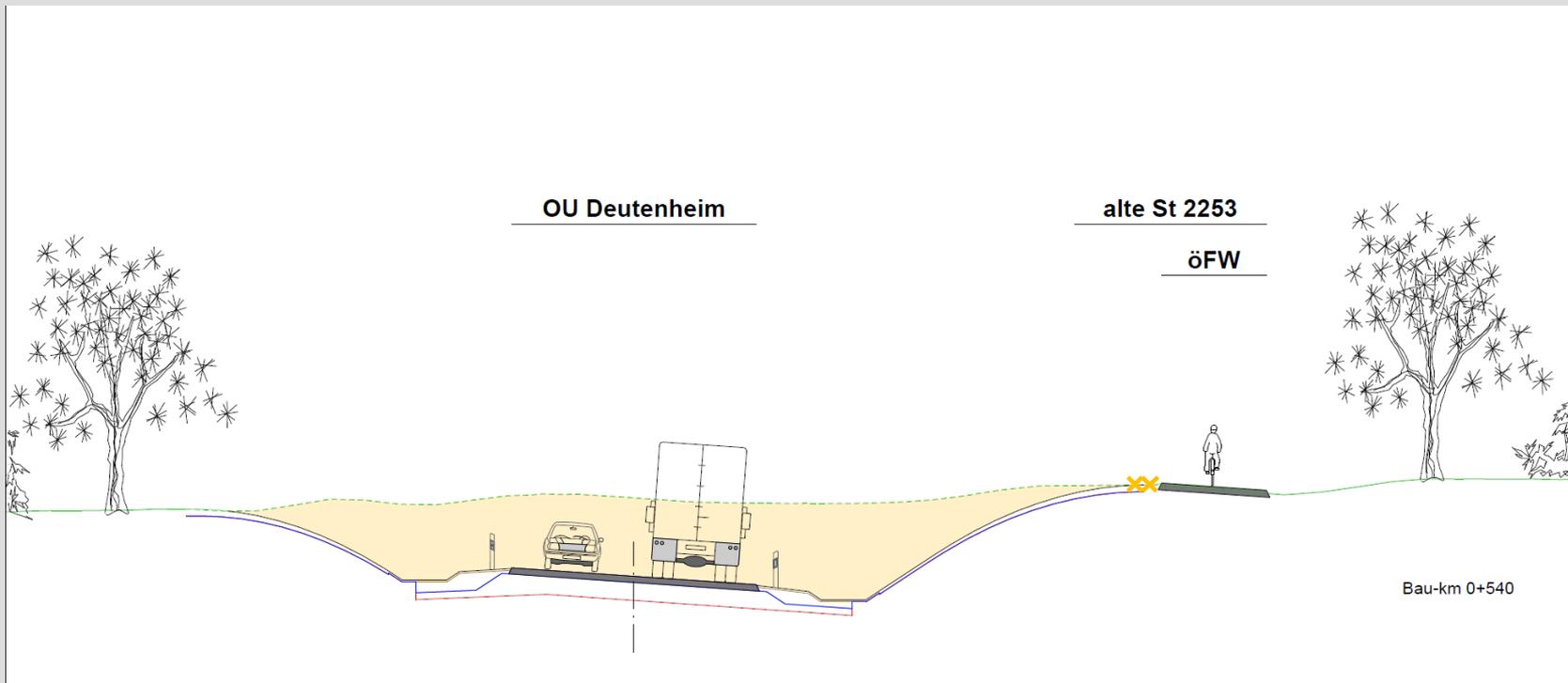
Höhenunterschied ≈ 70 m



Vorstellung im Gemeinderat am 03.02.2015

3. Linienfindung

Querschnitte





2. Linienfindung

Variante 5 Vorstellung im Gemeinderat am 03.02.2015

Der fünfte Versuch

Der Dauerbrenner Steige

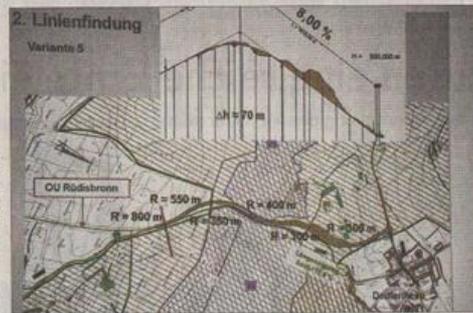
SUGENHEIM (pl) – Die Deutenheimer Steige – jenes Teilstück der Staatsstraße 2253, das aufgrund seiner Streckenführung und seines wenig erbaulichen baulichen Zustands seit Jahren für Diskussionen sorgt – war wieder einmal Thema im Sugener Gemeinderat.

Dass dieser Abschnitt „entschärft“ und saniert werden muss, ist seit Jahren unstrittig. Über das „wie“ allerdings ist man sich seitens des zuständigen Ansbacher Straßenbauamts nach wie vor nicht ganz im Klaren, zumal die Vorstellungen der Gemeinde bis dato nicht immer mit den Anforderungen der Behörde in Einklang zu bringen waren. Am Dienstagabend präsentierte das Amt deshalb bereits die Variante Nummer 5.

Diese neue Version der Streckenführung sieht unter anderem eine Ortsumgehung von Deutenheim so wie einen Kreisverkehr vor.

Werner Ott, Abteilungsleiter Planung im staatlichen Bauamt, erinnerte daran, dass der Ausbauplan für Staatsstraßen am 11. Oktober 2011 vom Ministerrat beschlossen worden sei. Die Ortsumgehung von Deutenheim habe man dabei als Projekt der ersten Dringlichkeit eingestuft. Am 21. Oktober 2014 stimmte der Sugener Gemeinderat der vorgestellten Variante 4 zu. Die nun vorgestellte Trassenführung sei, so Ott, eine weitere Optimierung dieser besagten vierten Version.

Für die Planung seien unter anderem auch die prognostizierten Verkehrszahlen für das Jahr 2030 herangezogen worden.



Werner Ott (rechts) vom Straßenbauamt stellte die fünfte Version für den Ausbau Deutenheim vor. Dieser ist im rechten Bereich der Skizze als blauer Kreisverkehr markiert.

rangezogen worden. Aus dieser Prognose geht hervor, dass man in Deutenheim aus Richtung Krautostheim mit 1900 Fahrzeugen an einem Tag rechnen müsse, weitere 1700 Fahrzeuge täglich seien aus Richtung Bad Windsheim zu erwarten, sogar 3000 innerhalb von 24 Stunden aus Sugenerheim.

Eine Verlegung der Trasse mittels einer Ortsumgehung bringe somit eine erhebliche Entlastung der Ortsdurchfahrt, versicherte Ott. Die Verknüpfung der beiden Staatsstraßen 2253 und 2256 solle mittels eines Kreisverkehrs erfolgen. Dies sei die optimale Lösung für einen sicheren Knotenpunkt. Im weiteren Verlauf werde man allerdings nahe an der Bestandsstrecke bleiben müssen. Dies sei verschiedenen Schutzgebieten geschuldet, deren Durchschneidung rechtlich nicht möglich sei.

Insgesamt habe man einen Höhenunterschied von 70 Metern zu überbrücken, so Ott weiter. Ein wesentlicher Vorteil der neuen Trassenführung sei, dass man die Längsneigung auf acht Prozent reduzieren könne. Ein vollständiger Ausbau der vorhandenen Strecke scheide hingegen aus, ein linienrechter Ausbau sei wegen zu enger Radien nicht möglich. Ebenfalls angedacht sei eine höhenfreie Kreuzung für die Wirtschaftswegs mittels einer Brücke. Wo genau diese sich allerdings befinden könne, stehe noch nicht fest.

Im Idealfall werde man im nächsten Jahr die Genehmigung erhalten, und könne dann das Planfeststellungsverfahren einleiten, so Ott abschließend.

Dieser Idealfall allerdings ist noch nicht in Sicht, denn wenn kein Grundstückseigentümer bereit sei, Fläche für den Trassenbau zur Verfügung zu stellen, werde es keine Ortsumgehung geben, so Bürgermeister Reinhold Klein. Er erinnerte das Ratsgremium ausdrücklich daran, dass die Planungshoheit beim staatlichen Bauamt liege, die Gemeinde könne nur unterstützend wirken.

FLZ vom 05.02.2015



3. Streckenentwurf

Weitere Planungstätigkeiten

- Baugrunduntersuchung
- Lärmberechnung
- Landschaftspflegerische Begleitplanung nach Bay. Kompensationsverordnung (BayKomV)
- Konzept für Erdmassenüberschuss
- **Abstimmung mit Genehmigungsbehörde**
- Abstimmung mit Trägern öffentlicher Belange

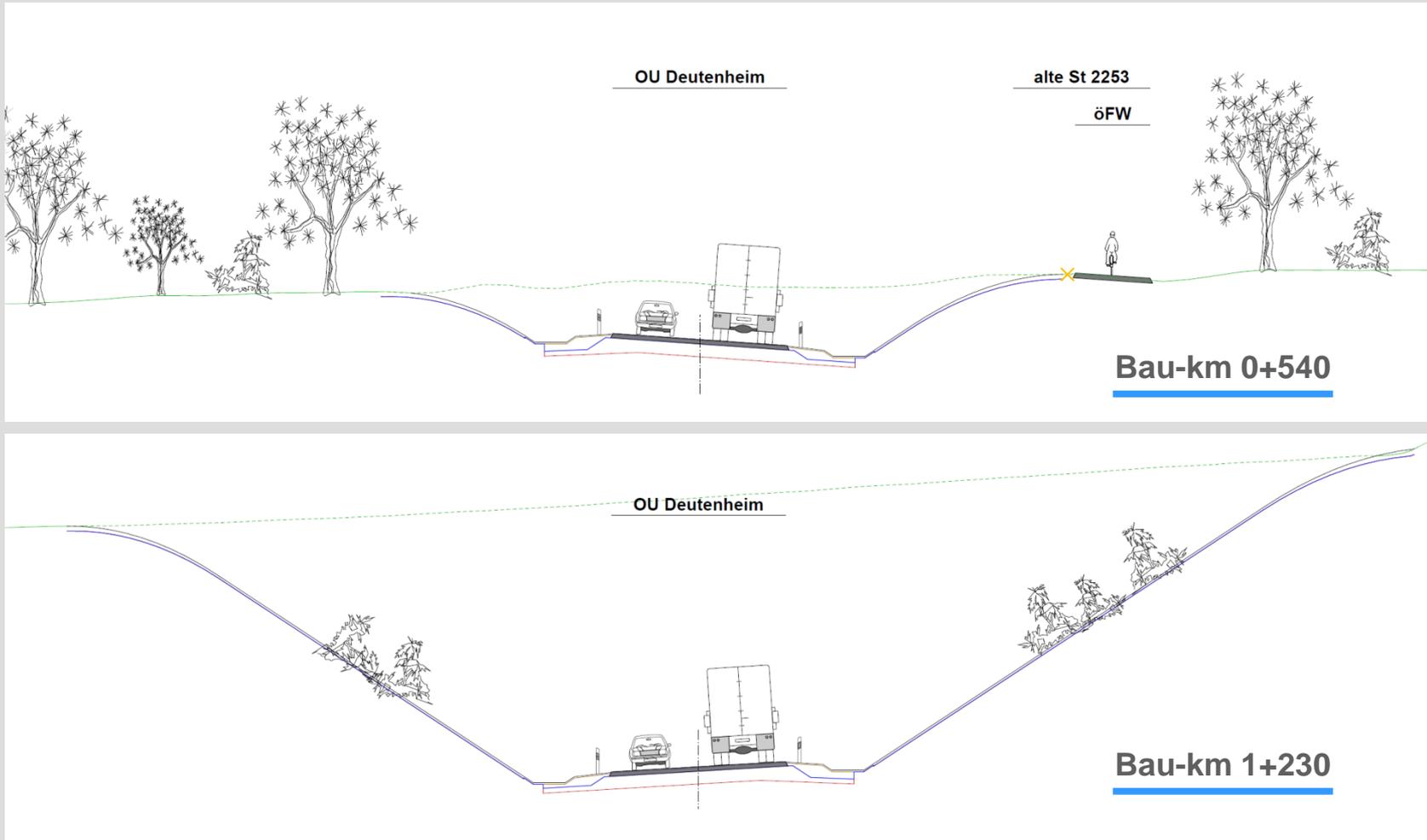


3. Streckenentwurf - Ergebnisse

- Baulänge 1,6 km
- Einschnitttiefe bis 15 m
- Maximale Längsneigung (8 %)
- Ideale Radienfolge zur Einleitung der Gefällestrecke
- Auf Feld- und Waldwegbreite zurückgebaute Bestandsstrecke bleibt für Landwirtschaft sowie Fußgänger und Radfahrer
- Geringstmöglicher Abstand Neubaustrecke – Bestandstrasse
- Geringstmöglicher ökologischer Eingriff und damit auch Kompensationsbedarf
- Überschussmassen von rd. 160.000 m³ können in Gipstagebaugruben untergebracht werden
- Kompensationsbedarf von rd. 170.000 Wertpunkte (entspricht rd. 4,5 ha)
- Verwallung am Bauende mit Überschussmassen möglich
- Östlicher Waldrand bleibt erhalten
- Kreisverkehr als ideale Knotenpunktgestaltung
- Grunderwerb, wenn möglich über Tauschflächen
Bitte Angebote an das Staatliche Bauamt richten

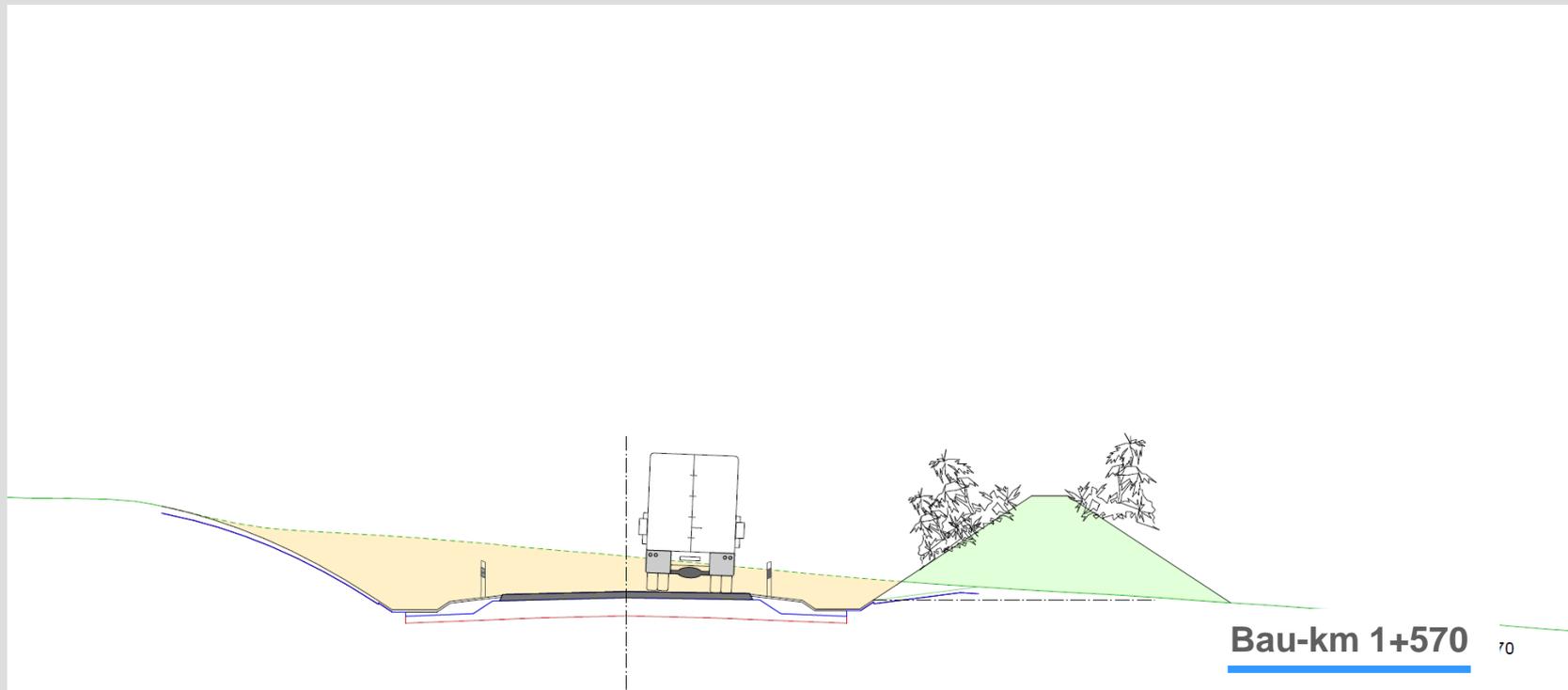
3. Streckenentwurf

Querschnitte



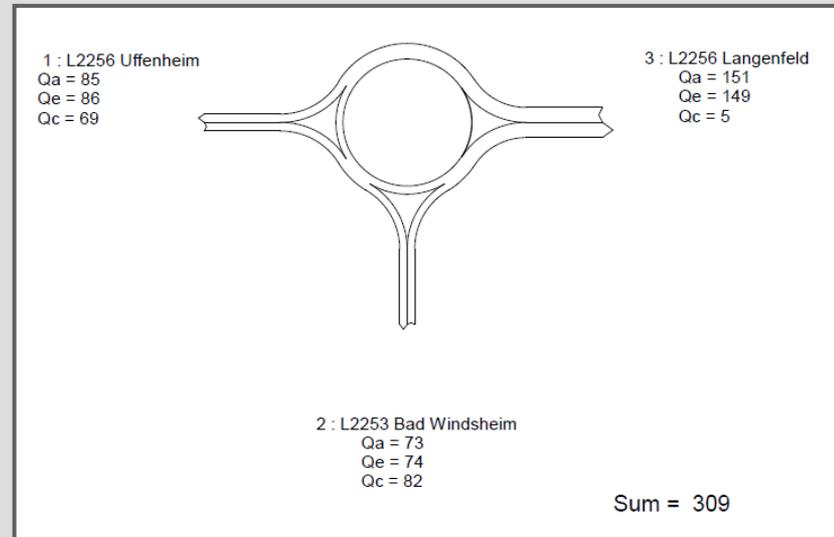
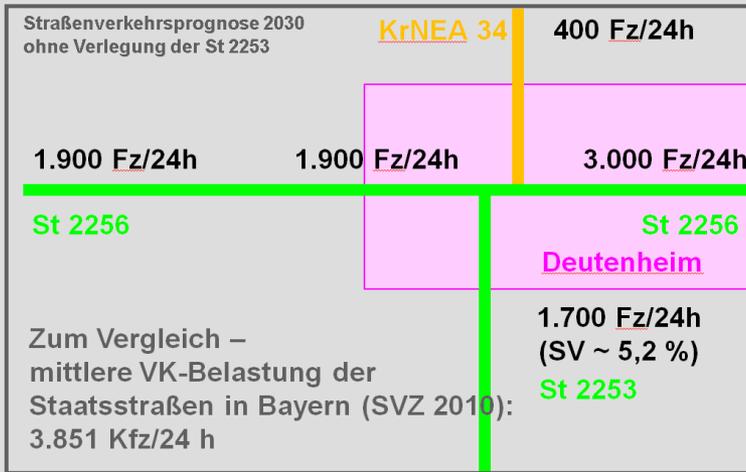
3. Streckenentwurf

Querprofil am Bauende mit möglichem Wall aus Überschussmassen

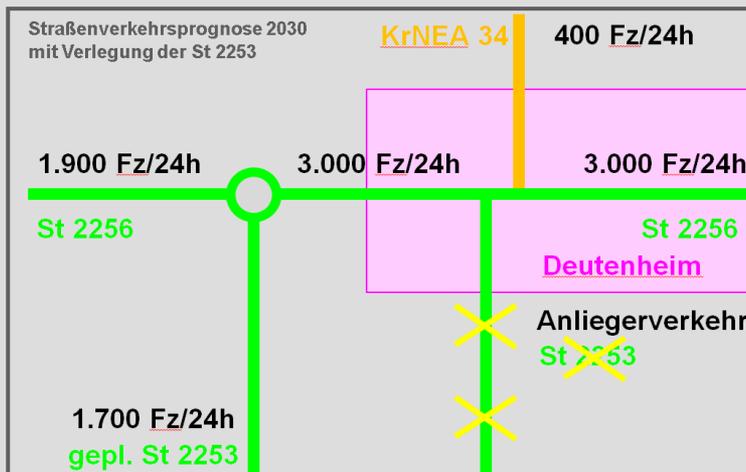


3. Streckenentwurf

Verkehrsbelastung, Leistungsfähigkeit Kreisverkehr



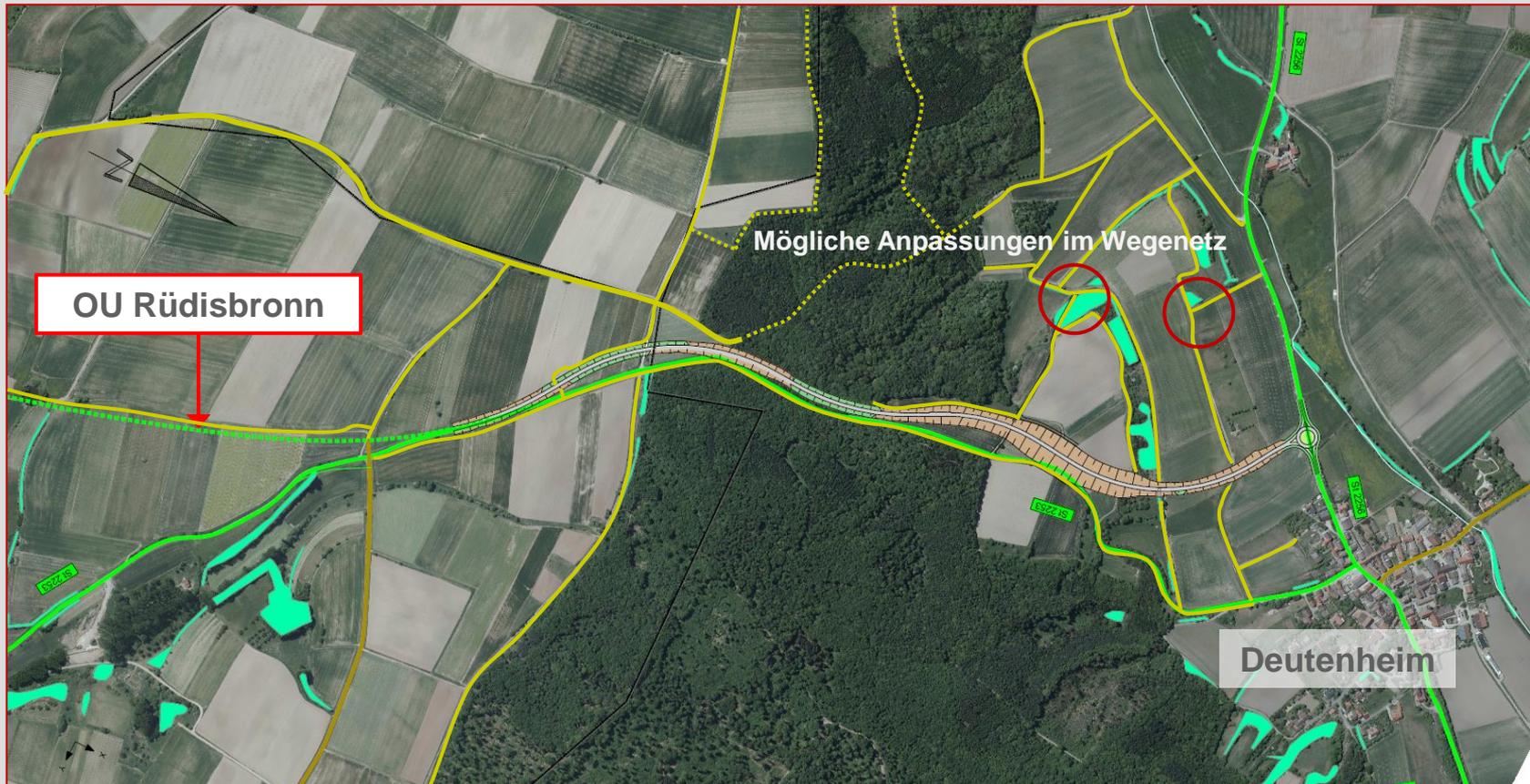
Qualität des Verkehrsablaufs
Qualitätsstufe A



Datei: VU_L2253_OU-Deutenheim.krs
Projekt: OU Deutenheim
Projekt-Nummer: L2253-VU
Knoten: St 2256 / St 2253 / St 2256
Stunde: Spitzenstunde

3. Streckenentwurf

Wirtschaftswege





4. Weiteres Vorgehen – bisheriger Ablauf Öffentlichkeitsbeteiligung

- **25.02.2014 Vorstellung Voruntersuchung**
öffentliche Gemeinderatssitzung, Markt Sugenheim
- **21.10.2014 Gemeinderatssitzung**
Gemeinderat stimmt mehrheitlich dem Ausbau der Bestandsstrecke (Variante 4) zu
- **November 2014**
Kartierungsergebnisse, ökologische Bestandsaufnahmen
- **03.02.2015 öffentliche Gemeinderatssitzung**
Vorstellung Abschluss Voruntersuchung nach Optimierung
- **1. Halbjahr 2016 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**
Stellungnahme Gemeinde Sugenheim steht noch aus
- **Bürgerversammlung und Ortsbegehung am 22.08.2016**
- **Gemeinderatsbeschluss**



4. Weiteres Vorgehen

- **Vorentwurf vervollständigen**
technische Planung / umweltfachliche Untersuchungen
Vorlage (haushaltsrechtliche Unterlage) – Ende 2016
- **Genehmigung Vorentwurf – Anfang 2017**
- **Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen**
- **Planfeststellungsverfahren**



Vortrag im Internet

unter

http://www.stbaan.bayern.de/strassenbau/projekte/S_L2253_OU_Deutenheim.php

Kontaktdaten:

Herr Ott

Tel.: 0981 / 8905-1320

Email: werner.ott@stbaan.bayern.de