

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern

Straße / Abschnitt / Station: B25_530_1,903 – B25_540_0,010

B 25, Nördlingen - Donauwörth

Dreistreifiger Ausbau Nördlingen – Möttingen, Bauabschnitt 2

PROJIS-Nr.:

FESTSTELLUNGSENTWURF

Erläuterungsbericht

mit Tektur auf den Seiten 31, 32, 38, 42, 43 und 45

<p>aufgestellt: Staatliches Bauamt Augsburg</p>  <p>Scheckinger, lfd. Baudirektor Augsburg, den 01.08.2019</p>	<p>Tektur zum Feststellungsentwurf vom 01.08.2019 Staatliches Bauamt Augsburg</p>  <p>Scheckinger, lfd. Baudirektor Augsburg, den 18.02.2020</p>

Inhaltsverzeichnis

1 Darstellung des Vorhabens	5
1.1 Planerische Beschreibung.....	5
1.2 Straßenbauliche Beschreibung.....	6
1.3 Streckengestaltung.....	7
2 Begründung des Vorhabens	8
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	8
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	11
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	12
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	12
2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung.....	12
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	15
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	16
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	17
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	17
3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	18
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	18
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten.....	19
3.3 Variantenvergleich.....	21
3.4 Gewählte Linie.....	21
4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme	22
4.1 Ausbaustandard	22
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale.....	22
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität	23
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit	23
4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung.....	23
4.3 Straßenausstattung	23

4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufes.....	23
4.3.2	Zwangspunkte	24
4.3.3	Linienführung im Lageplan	24
4.3.4	Linienführung im Höhenplan.....	24
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten	25
4.4	Querschnittsgestaltung.....	25
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung.....	25
4.4.2	Fahrbahnbefestigungen.....	26
4.4.3	Böschungsgestaltung	26
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen.....	27
4.5	Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten	27
4.6	Besondere Anlagen.....	27
4.7	Ingenieurbauwerke.....	27
4.8	Lärmschutzanlagen	27
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	27
4.10	Leitungen	27
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	28
4.12	Entwässerung	28
4.13	Straßenausstattung	28
5	Angaben zu den Umweltauswirkungen.....	29
5.1	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	29
5.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt.....	29
5.3	Schutzgut Boden	32
5.4	Schutzgut Wasser	33
5.5	Schutzgut Luft und Klima.....	34
5.6	Schutzgut Landschaft.....	35
5.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	36

5.8	Wechselwirkungen	37
5.9	Artenschutz	37
5.10	Natura 2000-Gebiete	38
5.11	Weitere Schutzgebiete	39

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1	Lärmschutzmaßnahmen	40
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	40
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	40
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	40
6.4.1	Naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen (V-Maßnahmen)	40
6.4.2	Maßnahmenkonzept	41
6.4.3	Maßnahmenübersicht	42
6.4.4	Gesamtbeurteilung des Eingriffs	44
6.4.5	Abstimmungsergebnisse mit Behörden	45
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	45
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	45

7 Kosten, Verfahren, Durchführung der Maßnahme

7.1	Kosten	46
7.2	Verfahren	46
7.3	Durchführung der Baumaßnahme	46

Anlagen

Anlagen Verkehrsuntersuchung

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die B 25 beginnt an der Anschlussstelle Feuchtwangen Nord der Bundesautobahn A 6 und führt in südlicher Richtung über Feuchtwangen, Dinkelsbühl, Nördlingen nach Donauwörth, wo sie an der Bundesstraße 2 endet. Die B 25 ist in Verbindung mit der zweibahnig/vierstreifigen B 2 (Donauwörth – A 8 (Augsburg)) und der B16 (Donauwörth – A9 (Ingolstadt)) eine für den Fernverkehr wichtige autobahnverbindende Achse zwischen der A6/A7 und der A8/A9 mit einem überdurchschnittlichen Schwerverkehrsaufkommen. Zudem hat die B 25 im Landkreis Donau-Ries (Regierungsbezirk Schwaben) eine sehr hohe gebietsstrukturelle Bedeutung, da der Landkreis selbst keinen direkten Autobahnanschluss besitzt. Deshalb soll die B 25 insgesamt entsprechend ihrer Funktion als wichtige Fernverkehrsachse der Straßenkategorie I nachhaltig gestärkt werden.

In den vergangenen Jahren erfolgte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zwischen Möttingen und Donauwörth ein 3- bzw. 4-streifiger Ausbau, der zeitnah zwischen Nördlingen und Möttingen in 4 Bauabschnitten fortgesetzt werden soll.

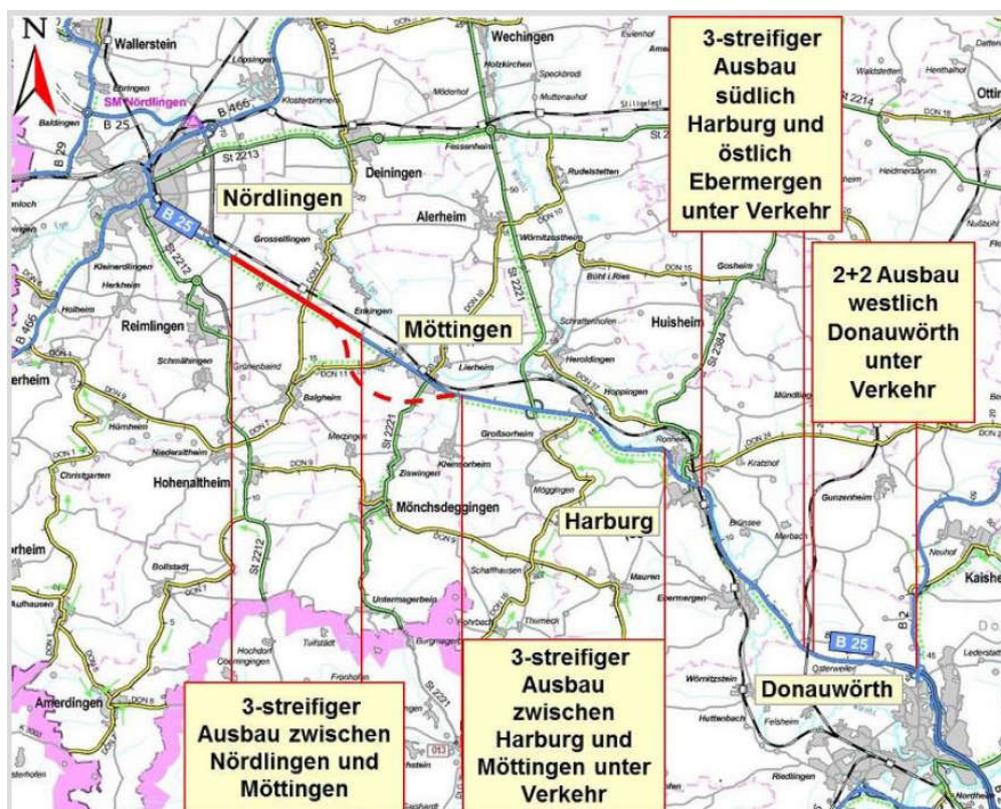


Bild 1: Ausbau der B 25 zwischen Nördlingen und Donauwörth

Beplant werden derzeit der Bauabschnitt 1 von der Bundesstraße 466 bei Nördlingen auf 1,889 km in Richtung Möttingen (Planfeststellungsbeschluss liegt vor und ist beklagt), der anschlie-

ßende (hier gegenständliche) 2. Bauabschnitt mit einer Länge von rund 1,286 km bis zur DON 7 mit der Abhängung des Mittelwegs und der 3. Bauabschnitt mit einer Länge von rund 1,634 km vom Enkinger Weg bis zur DON 7. Mit der Planung des 4. Bauabschnitts - der Ortsumfahrung Möttingen - wurde begonnen. Diese wurde in der aktuell laufenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Derzeit wird die faunistische Kartierung durchgeführt.

Aufgrund von erheblichen naturschutzfachlichen Schwierigkeiten im Bereich der DON 7 kann dort zum momentanen Zeitpunkt keine Über- bzw. Unterführung realisiert werden. Dieser Bereich soll mit der sich in der Voruntersuchung befindlichen OU Möttingen geklärt werden.

Vorhabens- und Baulastträger der B 25 ist die Bundesrepublik Deutschland vertreten durch den Freistaat Bayern.

Entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) sollen 3-streifige Querschnitte als Kraftfahrstraßen betrieben werden. Um die B 25 zwischen Nördlingen und Möttingen als Kraftfahrstraße betreiben zu können, müsste aufgrund des ungünstig verlaufenden nachgeordneten Straßennetzes der parallel zur B 25 verlaufende Geh- und Radweg zu einer 6,0 m breiten Straße ausgebaut werden. In Anbetracht des dadurch entstehenden Landverbrauchs in Verbindung mit der Tatsache, dass die 3-streifigen Abschnitte zwischen Möttingen und Donauwörth bislang nicht als Kraftfahrstraße betrieben werden, erscheint unter Abwägung aller Gesichtspunkte zunächst ein Verzicht auf die Ausweisung der B 25 als Kraftfahrstraße zwischen Nördlingen und Möttingen vertretbar.

Die Straßennetzgestaltung der klassifizierten Straßen wird durch den 3-streifigen Ausbau der B 25 nicht verändert. Der Mittelweg erhält keinen Anschluss an die B 25 und wird zum Öffentlichen Feld- und Waldweg abgestuft.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Bauabschnitt 2 schließt an den Bauabschnitt 1 an bei Station 530_1,903 (Bau-km 1+889) und endet nach 1,286 km an der Kreuzung der DON 7 bei Station 540_0,010 (Bau-km 3+175).

Die heutige Fahrbahnbreite der B 25 beträgt in diesem Abschnitt 8,00 bis 8,50 m. An den höhengleichen Knotenpunkten (Einmündung des Mittelweges, Kreuzungen der DON 7) sind Linksabbiegespuren vorhanden. Die Bankette sind teilweise nur einen Meter breit.

Die Bundesstraße 25 hat einen sehr gestreckten, fast geraden Verlauf mit geringen Längsneigungen, meist unter 0,5 %. Das Oberflächenwasser entwässert flächenmäßig über die Dammschulter nach Norden. Im Einschnitt von Bau-km 2+290 bis Bau-km 3+080 wird das Oberflä-

chenwasser in Mulden gesammelt und über eine Transportleitung unter der nördlichen Mulde zum Riedgraben bei Bau-km 3+330 geleitet.

Der Zusatzfahrstreifen wird am nördlichen Fahrbahnrand angebaut. Die Längsneigung wird nicht verändert. Das bestehende Entwässerungssystem wird beibehalten, wobei vor Einleitung in den Riedgraben ein Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken vorgesehen wird. Auf dem gesamten Bauabschnitt ist ein Vollausbau vorgesehen.

Parallel zur Bundesstraße verlaufen auf beiden Seiten parallele Wirtschaftswege. Der südliche Weg wird auch als Geh- und Radweg – Fernwanderweg Nördlingen - Donauwörth – genutzt. Durch den Anbau eines Fahrstreifens auf der Nordseite bleiben die südliche Böschung und der Parallelweg erhalten. Zwischen dem Mittelweg und der DON 7 wird der Weg auf 4,50 m verbreitert. Der nördliche parallele Wirtschaftsweg wird an den neuen Böschungsfuß verlegt.

Ziel des Vorhabens ist es sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Reisegeschwindigkeit durch eine Verbreiterung der heutigen zweispurigen Fahrbahn auf drei Fahrspuren mit 12,00 m Breite und beidseitigen 1,5 m breiten Banketten (RQ 11,5+) zu erhöhen. Zudem soll der Oberbau den zukünftigen Verkehrsbelastungen angepasst werden. Die gestreckte Linienführung der B 25 bleibt in Lage und Höhe weitgehend unverändert. Die Trassierung für den Ausbau erfolgt bestandsnah.

1.3 Streckengestaltung

Die Bundesstraße 25 wird – wie oben beschrieben – zwischen Nördlingen und Möttingen durchgehend mit einem Regelquerschnitt RQ 11,5+ in 4 Bauabschnitten ausgebaut.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Voruntersuchung

2013 erfolgte eine Voruntersuchung für den 3-streifigen Ausbau der Bundesstraße 25 zwischen Nördlingen und Möttingen. Er hatte eine Länge von 4,5 km und eine Wechselstelle in der Mitte der Ausbaustrecke. Der Ausbau begann an der Anschlussstelle „Nördlingen-Süd“. Das Bauende lag vor dem Enkinger Weg am Beginn der Linksabbiegespur.

In der Vorplanung wurde der Heuweg überführt. Er hatte keinen Anschluss an die Bundesstraße. Die DON 7 war als teilplanfreier Knotenpunkt mit einer Überführung der DON 7 geplant. Der von Reimlingen kommende Mittelweg sollte mit der DON 7 verknüpft werden. Dieses Konzept wurde von der Gemeinde Reimlingen, die aktuell über den Mittelweg und den Heuweg an die B 25 angebunden sind, strikt abgelehnt.

Anschluss Mittelweg bzw. Heuweg

Gemeinsam mit der Gemeinde Reimlingen wurden die möglichen Anbindungen eingehend erörtert. Schließlich konnte folgendes Konzept, dem der Gemeinderat von Reimlingen in seiner öffentlichen Sitzung vom 23.10.2014 mit 11:1 zugestimmt hat, ausgearbeitet werden:

Keine Anbindung des rund 4,5 m breiten Mittelweges über die DON 7 an die B 25.

Indirekte Anbindung des rund 4,5 m breiten Heuweges an die Anschlussstelle „Nördlingen-Süd“ auf der Nordseite der B 25 und Ausbau zu einer vollwertigen Gemeindeverbindungsstraße bis zu St 2212 als Ersatz für die wegfallende Anbindung des Mittelweges.

Daraufhin wurde die Planung entsprechend angepasst und der Ausbau des Heuweges in die Planung einbezogen.

Anschluss Enkinger Weg

Im Rahmen einer Projektabstimmung mit der Regierung von Schwaben am 11.11.2014 wurde festgestellt, dass die höhengleiche Einmündung des Enkinger Weges unmittelbar nach dem Bauende nicht zu der neuen Verkehrscharakteristik der Bundesstraße passt und zu befürchten ist, dass sich ein Unfallhäufungspunkt entwickelt. Deshalb wurde beschlossen die Planung bis zum Ortseingang von Möttingen zu erweitern und sowohl für die Anbindung Enkinger Weg als auch für die Anbindung des Gewerbegebietes eine der Verkehrscharakteristik entsprechende Lösung zu suchen.

In Abstimmung mit der Gemeinde Möttingen wurde im Bereich der heutigen Einmündung des Enkinger Weges als Ersatz für die zwei plangleichen Anbindungen des Enkinger Weges und

des Gewerbegebietes eine teilplanfreie Anschlussstelle „Möttingen-Enkingen“ mit Parallelrampen planerisch entwickelt. Zur Anbindung des Gewerbegebietes war vorgesehen, die Industriestraße bis zum Enkinger Weg zu verlängern. Die Planung wurde der Gemeinde Möttingen am 29.06.2015 vorgestellt.

Durch die Anmeldung einer Ortsumfahrung von Möttingen im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, wurden die weiteren Planungsschritte für den südöstlichen Bereich der Ausbaustrecke zurückgestellt. Die Ortsumfahrung wurde zwischenzeitlich im Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Entwurfsplanung, Planfeststellung

Der Abschnitt Nördlingen – Möttingen wurde in zwei Planungsabschnitte geteilt.

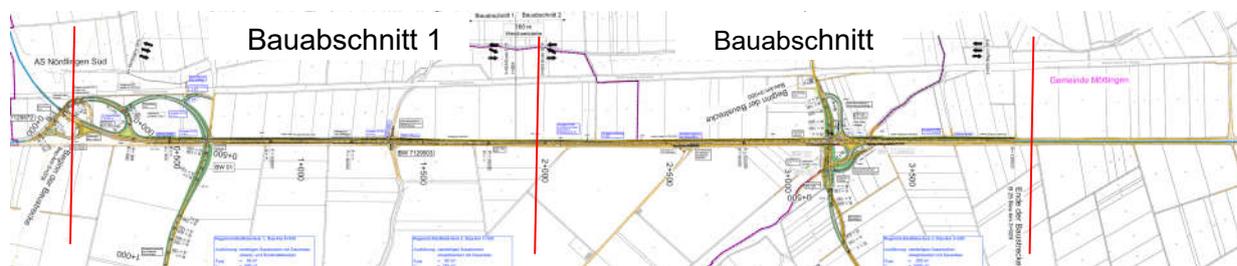


Bild 2: Bisher vorgesehener Ausbauabschnitte der B 25 zwischen Nördlingen und Möttingen

Der erste Bauabschnitt hat eine Länge von 1,889 km und beinhaltet die Anschlussstelle Nördlingen Süd mit Anschluss des Heuweges auf der Nordseite der B 25. Der Vorentwurf wurde mit Datum vom 10.06.2016 aufgestellt. Nach einer Tektur wurde noch im gleichen Jahr für diesen Abschnitt die Planfeststellung eingeleitet. Der Planfeststellungsbeschluss wurde von der Regierung von Schwaben am 11.09.2017 erlassen. Dieser ist zum momentanen Zeitpunkt wegen der Überführung des Heuweges beklagt.

Der zweite Bauabschnitt sollte direkt östlich des Bauabschnitts 1 beginnen. Der Vorentwurf wurde mit Datum vom 29.02.2016 aufgestellt. Er hatte eine Länge von 2,040 km und endete ca. 750 m südöstlich der Anschlussstelle „Nö-Grosselfingen / Balgheim (DON7)“, wo eine künftige Ortsumfahrung von der heutigen Trasse abschwenken sollte. Er beinhaltete den höhenfreien Anschluss der DON 7 mit Überführung der DON 7. Nachdem die Wiesenweihe, ein seltener Greifvogel von europäischer Bedeutung, die Trasse der DON 7 als Flugschneise zwischen Jagd- und Brutgebiet nutzt und Erhebungen meidet, wurde der Bau einer Überführung der DON 7 über die B 25 in Frage gestellt und stattdessen eine Unterführung in Erwägung gezogen.

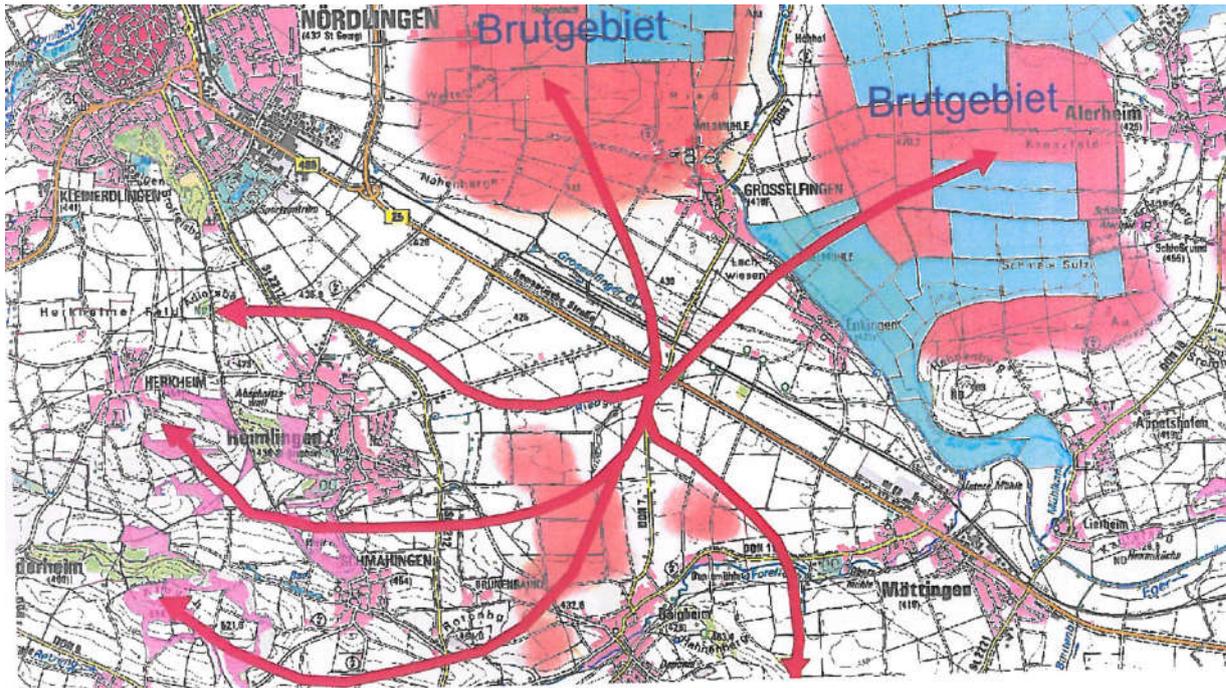


Bild 3: Jagd- und Brutgebiet der Wiesenweihe mit Flugrouten

Untersuchungen einer Unterführung der DON 7 haben jedoch gezeigt, dass wegen des Grundwasserstandes erhebliche Mehrkosten für eine Grundwasserwanne entstehen würden. Mit Auflösung des höhengleichen Bahnübergangs der Bahnlinie Augsburg Hbf – Nördlingen müsste diese ebenfalls unterfahren werden. Die Kosten stehen in keiner Relation zum Nutzen der im Verhältnis wenig frequentierten DON 7.

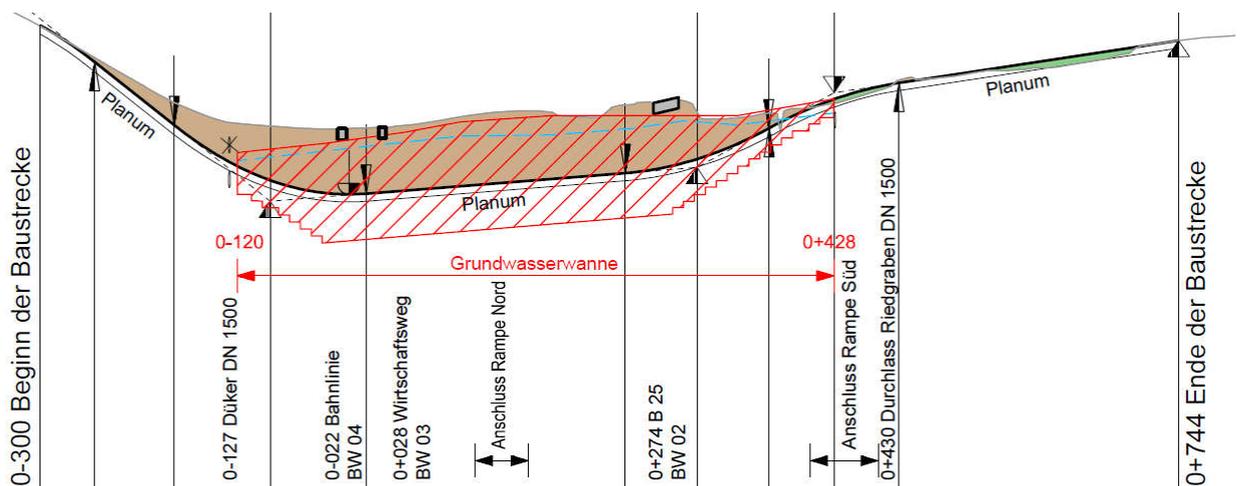


Bild 4: Gradiente für eine Unterführung der DON 7 und der Bahnlinie mit Grundwasserwanne

Der Umbau der Kreuzung mit der Kreisstraße aus genannten Gründen vorerst zurückgestellt. Bei der Planung der Ortsumfahrung von Möttingen wird versucht, eine Lösung für den Knotenpunkt zu finden.

Weiteres Vorgehen

Der 3-streifige Ausbau der B 25 wird in drei Bauabschnitten vorangetrieben:

Bauabschnitt 1 – Bau der 3-streifigen B 25 östlich der Anschlussstelle ``Nördlingen – Süd`` auf rund 1,9 km

Bauabschnitt 2 – Planung eines 3-streifigen Abschnitts östlich des BA1 auf ca. 1,3 km Länge

Bauabschnitt 3 – Planung eines 3-streifigen Abschnitts der B 25 auf rund 1,6 km zwischen der DON 7 und dem Enkinger Weg mit Überholfahrstreifen in Richtung Nördlingen.

Landschaftsplanungsrelevante Sachverhalte

Für den Ausbau der Bundesstraße 25 zwischen Nördlingen und Möttingen wurde im Frühjahr und Sommer 2014 eine Biotopkartierung durchgeführt. Es wurden entlang der Bundesstraße Zauneidechsen mit kleinem oder mittlerem Bestand festgestellt. Sie liegen überwiegend an den südlichen Böschungflächen. Im Bauabschnitt 2 befinden sich zwei Teilstücke mit 210 m bzw. 280 m Länge mit kleinem Bestand am südlichen Böschungsrand.

Das gesamte Planungsgebiet nördlich und südlich der B 25 liegt im Brut- und Jagdgebiet der Wiesenweihe.

Der Mittelweg und der Heuweg werden beidseitig durch Alleebäume begrenzt. Diese weisen zum Teil Bruthöhlen auf. Das Habitatpotenzial für Fledermäuse bzw. höhlenbrütende Vögel wurde ermittelt. Während entlang des Mittelweges ein sehr hohes Potential vorhanden ist, sind die Bäume entlang des Heuweges meist in ein geringeres bis mittleres Potenzial einzuordnen.

Bodendenkmäler liegen meist Abseits der Trasse. Ein betroffenes Bodendenkmal liegt am Heuweg in Höhe der Biogasanlage und ein Bodendenkmal an der DON 7 zwischen der B 25 und der Bahnlinie. Zusätzlich ist laut Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege eine großflächige Vermutungsfläche für Bodendenkmäler im gesamten Untersuchungsgebiet vorhanden.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Der dreistreifige Ausbau der B25 gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 36 Abs.1 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Nachdem sich die B 25 nach dem Ausbau aber grundsätzlich als Kraffahrtstraße eignen würde, und damit möglicherweise eine Schnellstraße im Sinne des Anhangs I Nr. 7b zu Art. 4 Abs. 1 UVP-RL darstellt, wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Entfällt, da es sich um kein bedarfsplanpflichtiges Projekt handelt.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Durch den Ausbau der B 25 wird das Erreichbarkeitsdefizit des nördlichen Landkreise Donau-Ries deutlich verbessert und die ländliche Region gestärkt.

Umseitig ist ein Ausschnitt aus der Strukturkarte des aktuellen Landesentwicklungsplanes von Bayern dargestellt.

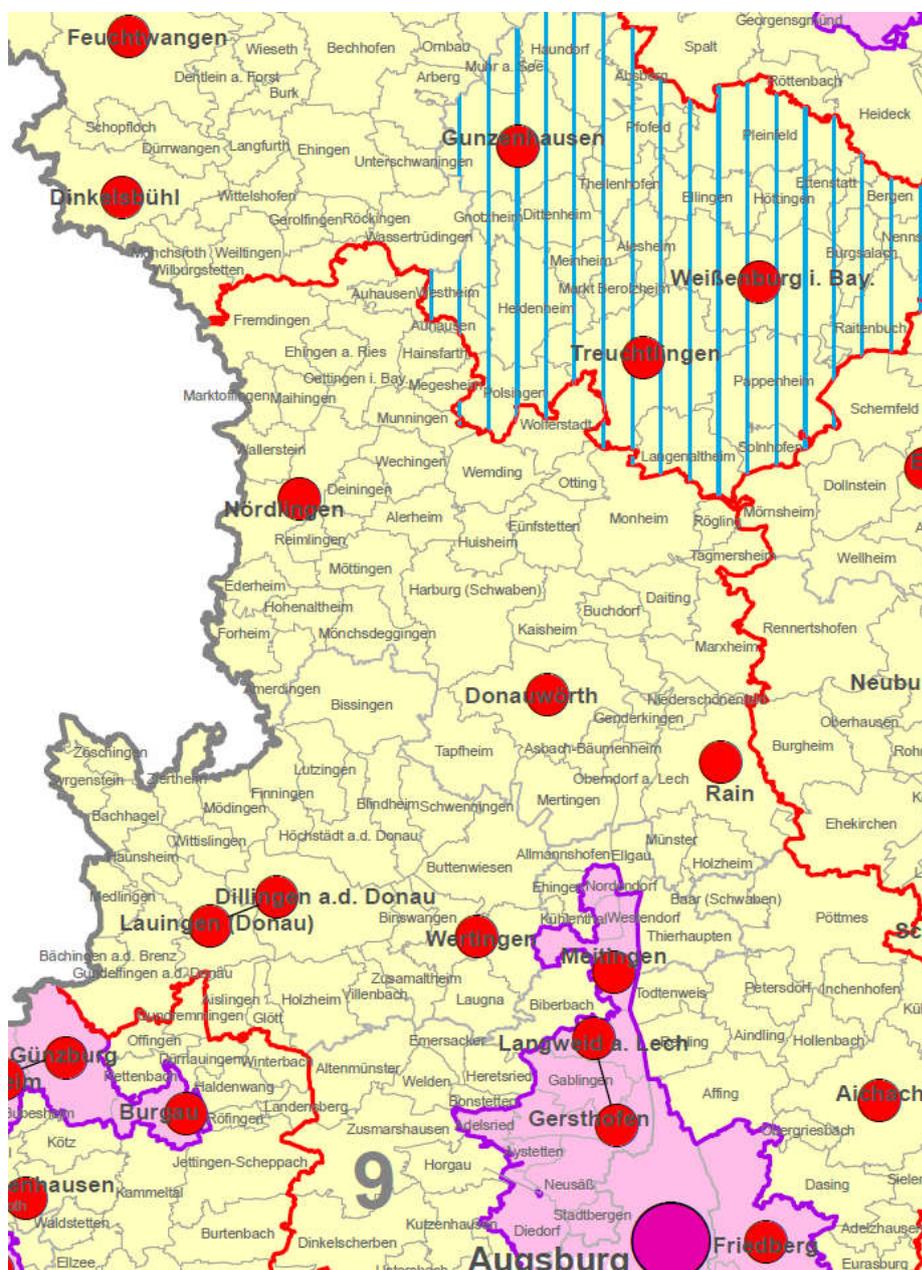
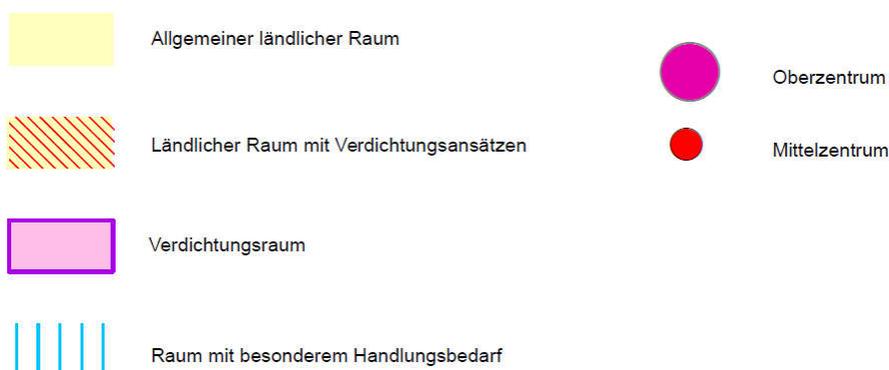


Bild 5: Ausschnitt aus der Strukturkarte des aktuellen Landesentwicklungsplanes von Bayern

Legende:



Die B 25 verbindet die Mittelzentren Feuchtwangen, Dinkelsbühl, Nördlingen und Donauwörth und ist ein wesentlicher Bestandteil der überregionalen Entwicklungsachse Würzburg – Rothenburg o.d.T. – Donauwörth. Zusammen mit der weiterführenden B 2 stellt diese die zentrale Verbindungsachse zwischen den ländlichen Räumen in den Planungsregionen Westmittelfranken und Augsburg und dem Oberzentrum und Verdichtungsraum Augsburg dar. Somit stärkt die B 25 eine räumlich ausgewogene, polyzentrale Entwicklung in der Region. Zusätzlich verbindet die B 25 zusammen mit der B 2 die Bundesautobahnen A 8 und A 9 mit den Bundesautobahnen A 6 und A 7 und stellt damit eine Anbindung an das nationale und transeuropäische Verkehrsnetz sicher.

Ebenso dient der 2+1 Ausbau der B 25 folgenden im LEP ausgewiesenen fachlichen Zielen (Z) und Grundsätzen (G):

„(Z) Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.“ (Punkt 4.1.1)

In der Beschreibung steht hierzu: „Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist gekennzeichnet durch ein gut ausgebautes und den Ansprüchen von Gesellschaft und Wirtschaft genügendes, weitgehend barrierefreies Verkehrswegenetz mit verkehrsträgerübergreifenden Schnittstellen. Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes haben so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Das für die nächsten Jahre prognostizierte, zunehmende Verkehrsaufkommen erfordert eine stärkere Inanspruchnahme aller Verkehrsträger, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.“ (4.4.1 (B))

Durch den bestandsnahen Ausbau der bestehenden B 25 kann die verkehrliche Leistungsfähigkeit unter Einsparung von Ressourcen nachhaltig und umweltverträglich gesteigert werden. Die bestehende Fahrbahn der B 25 wird erneuert und um eine zusätzliche Fahrspur ergänzt. Somit wird der Flächenverbrauch reduziert und die vorhandenen Ressourcen wiederverwertet. Ferner

werden durch den Anbau einer Fahrspur an eine bestehende Strecke die Umweltauswirkungen auf ein Minimum reduziert.

„(G) Das regionale Verkehrsnetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden.“ (Punkt 4.1.2)

Durch den Ausbau der B 25 werden die Anbindungen der ländlichen Räume an die Mittelzentren Feuchtwangen, Dinkelsbühl, Nördlingen und Donauwörth gestärkt. Somit wird die Daseinsvorsorge der Bevölkerung in der Region verbessert und die Mobilität hinsichtlich des demographischen Wandels gesichert.

„(G) Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.“ (Punkt 4.2)

„(G) Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.“ (Punkt 4.2)

In der Beschreibung dazu heißt es:

„Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur – einschließlich der dazugehörigen Anlagen des ruhenden Verkehrs – ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume (vgl. 1.4.1) bei. [...] Der bevorzugte Ausbau bestehender Straßeninfrastruktur vor dem Neubau dient dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes und der Reduzierung einer weiteren Freiflächeninanspruchnahme. Er ist deshalb aus volkswirtschaftlichen Gründen und im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung sinnvoll.“

Der Ausbau der B 25 trägt zu einer bedarfsgerechten Erweiterung des Straßennetzes in der Landkreis Donau- Ries bei.

In Folge des Ausbaus und der Linienführung auf bzw. an der bestehenden Trasse reduziert sich der Flächenverbrauch der Maßnahme auf ein Minimum, reduziert den Eingriff in die Umwelt, schont die Ressourcen durch Wiederverwendung der vorhandenen Materialien und steigert gleichzeitig den volkswirtschaftlichen Nutzen durch Steigerung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur.

Das Vorhaben steht auch mit dem Regionalplan der Region Augsburg (Region 9) in Einklang. Der geplante Teilabschnitt der B 25 liegt in der Region 9. Hierfür sind folgende Ziele formuliert.

„(Z) In den Mittelbereichen Dillingen a.d. Donau/Lauingen (Donau), Nördlingen, Donauwörth und Schwabmünchen soll auf eine Verbesserung der Standortbedingungen für die gewerbliche Wirtschaft hingewirkt werden. Die Infrastruktur soll hierzu ergänzt und ausgebaut werden.“ (A II 1.1)

„(Z) Es soll darauf hingewirkt werden, die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine engere wirtschaftliche Verflechtung des ländlichen Raumes mit dem Verdichtungsraum Augsburg zu schaffen.“ (B II 2.2.2)

„(Z) Die Straßenverbindungen im Grenzraum zu Baden-Württemberg und zur Region Westmittelfranken sollen verbessert werden.“ (B IV 1.2.4)

„(Z) Die regionalen Straßenverbindungen in den Mittelbereichen Dillingen a.d. Donau/Lauingen (Donau), Donauwörth und Nördlingen und zwischen den zentralen Orten dieser Mittelbereiche sollen verbessert werden.“ (B IV 1.2.6)

„(Z) In den Nahbereichen des ländlichen Raumes, insbesondere im nordwestlichen Teil der Region, soll durch einen Ausbau der Straßenverbindungen vor allem die Erreichbarkeit der zentralen Orte verbessert werden. (B IV 1.2.6)

Die B 25 ist wesentlicher Bestandteil der überregionalen Entwicklungsachse Würzburg – Rothenburg o.d.T. – Donauwörth und für die Anbindung des Mittelbereichs Nördlingen (ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll) an die angrenzende Region 8 (Westmittelfranken) und an Baden-Württemberg von wesentlicher Bedeutung.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Der Planung liegt ein Verkehrsgutachten von Professor Dr. – Ing. Harald Kurzak vom 26. November 2015 (Anlage 1) zugrunde. Demnach beträgt die heutige mittlere Verkehrsbelastung auf der B 25 12.493 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 15 %. Für das Jahr 2030 ist für den Planfall eine Erhöhung der mittleren Verkehrsbelastung auf 13.600 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 18 % prognostiziert. Demnach ist die B 25 zwischen Nördlingen und Möttingen eine deutlich überdurchschnittlich belastete Bundesstraße mit einem sehr hohen Schwerverkehrsanteil.

Durch die geplante Abhängung des Mittelweges von der B 25 nimmt der Verkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße Reimlingen-Balgheim und der Kreisstraße DON11 zwischen Balgheim und Möttingen leicht zu. Die maximalen Zunahmen liegen bei 600 Fahrzeugen am Tag. Die Ortsstraßen in Balgheim sind nach wie vor nur relativ schwach belastet. Lärmschutzmaßnahmen werden dadurch nicht erforderlich. (siehe auch 6.1)

Straßenabschnitt	DTV	SV	SV- Anteil	DTV	SV	SV- Anteil
DTV in [Kfz/24h]	Nullfall			Planfall		
B 25, AS Nördlingen - Heuweg	15.100	2.600	17 %	13.600	2.440	18 %
B 25, Heuweg - Mittelweg	14.000	2.550	18 %	13.600	2.440	18 %
B 25, Mittelweg – DON 7	14.400	2.470	17 %	13.600	2.440	18 %
B 25, DON 7 – Enkinger Weg	13.700	2.430	18 %	13.200	2.390	18 %
B 25, Enkinger Weg - Möttingen	13.900	2.450	18 %	13.200	2.390	18 %
B 466, Ausburger Straße	8.600	700	8 %	8.600	700	8 %
Heuweg	1.500	60	4 %	1.700	140	8 %
Mittelweg	1.100	120	11 %	100	20	5 %
DON 7, südlich der B 25	600	40	7 %	800	40	5 %
DON 7, nördlich der B 25	1.500	70	5 %	1.500	70	5 %
DON 11, nördlich Balgheim	1.200	140	12 %	1.800	160	9 %
GVS Reimlingen - Balgheim	600	20	3 %	1.400	40	3 %
Enkinger Weg	1.000	50	5 %	1.000	50	5 %

Tabelle 1: Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall, DTV 2030

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Bundesstraße 25 ist im Ausbaubereich mit einer prognostizierten mittleren Verkehrsbelastung von 13.600 Kfz/Tag deutlich überdurchschnittlich belastet und weist einen hohen Schwerverkehrsanteil (langsame Lkw) auf. Im Ausbaubereich ereignen sich vermehrt Unfälle, ausge-

wiesene Unfallhäufungsstellen liegen aber nicht vor. Die Unfälle ereignen sich zum einen an den höhengleichen Einmündungen bzw. Kreuzungen, aber auch, vor allem wegen des starken Überholdrucks, auf der durchgehenden Strecke.

Mit dem dreistreifigen Ausbau können im Ausbaubereich die meisten Defizite beseitigt werden: Durch die Schließung der Einmündung des Mittelweges entfällt an dieser Stelle die Gefahr von Unfällen durch einbiegende oder abbiegende Fahrzeuge, durch die entstehenden Überholabschnitte wird es künftig zudem keine Überholunfälle mehr geben. Wegen der in Kapitel 2 beschriebenen Flugrouten der Wiesenweihe ist derzeit ein Ausbau der Kreuzung mit der Kreisstraße DON 7 nicht möglich, die aktuelle Situation bleibt hier vorerst bestehen.

Wildunfälle aufgrund von kreuzenden Tieren werden zwar registriert, es liegt jedoch keine Häufung vor.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 25 werden die Schadstoffemissionen reduziert. Damit verringern sich die Belastungen der Schutzgüter (Mensch, Tiere, Pflanzen und Luft). Durch die zu erwartende Erhöhung der Verkehrssicherheit ist mit einer deutlichen Reduzierung der heutigen Verkehrsunfälle zu rechnen. Damit reduziert sich die Gefährdung der Verkehrsteilnehmer und angrenzende Naturräume werden deutlich seltener durch Unfallfolgen beeinträchtigt.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Insbesondere die Schwerverkehrsbelastung wird in den nächsten Jahren auf der B 25 noch erheblich zunehmen, was einen leistungsfähigen Ausbau dringend notwendig macht, um auch in Zukunft eine hohe Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu gewährleisten.

Die B 25 hat im Ausbaubereich einen weitgehend geraden Linienvorlauf mit guten Überholweiten. Trotzdem machen die hohe Verkehrsbelastung und der hohe Schwerverkehrsanteil einen Überholvorgang zu Normal- und Spitzenverkehrszeiten nahezu unmöglich. Da insgesamt ein hoher Überholdruck vorhanden ist, kommt es immer wieder zu riskanten Überholmanövern.

Um diese Situationen zu entschärfen, ist die Schaffung von sicheren Überholmöglichkeiten aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend notwendig. Zudem wird durch einen harmonischen Verkehrsfluss auch die Qualität des Verkehrsablaufes verbessert.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Plangebiet befindet sich im Naturraum „Nördlinger Ries“. Das flache Ries wird von der hügeligen Schwäbischen bzw. Fränkischen Alb umgeben und liegt im Schwäbischen Keuper-Lias-Land. Die ebene Landschaft ist überwiegend geprägt von Ackerland. Waldflächen sind nicht vorhanden. Alleen befinden sich oft entlang gemeindlicher Straßen.

Die Bundesstraße 25 ist Teil der Romantischen Straße.

Der Planungsabschnitt liegt zum großen Teil im Gebiet der Gemeinde Reimlingen. Ab Bau-km 2+380 wird durch die nördliche Verbreiterung das Gebiet der Stadt Nördlingen tangiert.

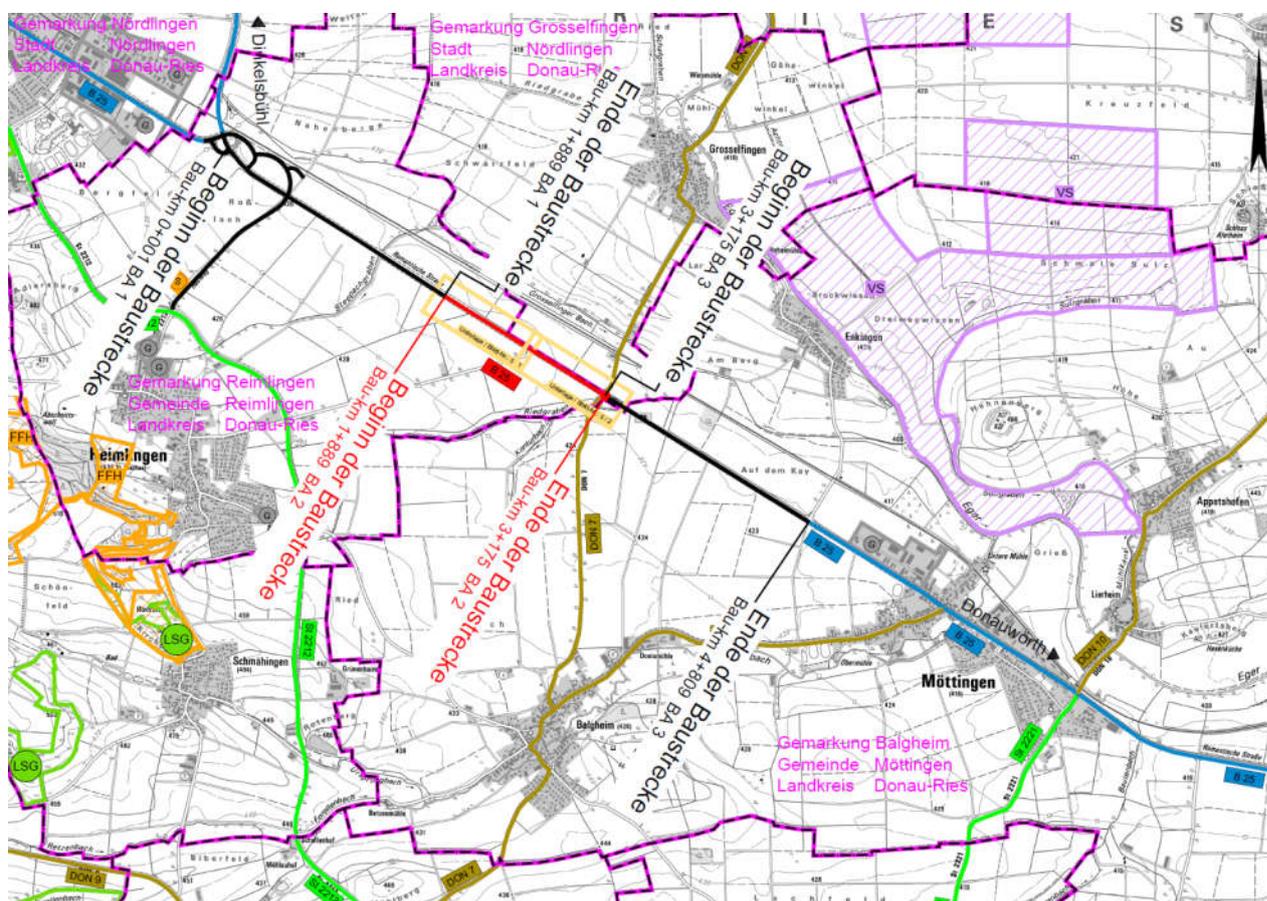


Bild 6, Übersichtskarte – ohne Maßstab

Das Gelände fällt nach Nordosten ab. Der Riedgraben quert östlich der DON 7 bei Bau-km 3+336 die Bundesstraße. Er mündet rund 600 m nach Querung der B 25 nördlich der Bahnlinie in den Grosselfinger Bach. Dieser mündet nordwestlich von Möttingen in die Eger.

Das Nördlinger Ries weist herausragende siedlungsgünstige Bedingungen auf, so dass großflächige Vermutungsflächen für Bodendenkmäler im gesamten Untersuchungsgebiet vorhanden

sind. Konkret befindet sich im Plangebiet, jedoch außerhalb des Planungsabschnittes 2, laut Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege Bodendenkmalverdachtsflächen nördlich der B 25 am Heuweg und der DON 7.

Entlang der B 25 befinden sich keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung. Ein Europäisches Vogelschutzgebiet nach § 32 BNatSchG liegt zwischen Grosseffingen und Möttingen nördlich der Eger. FFH- und Landschaftsschutzgebiete befinden sich südlich von Reimlingen.

Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG befinden sich entlang der Gewässer.

Wasserschutzgebiete gemäß Art. 35 BayWG sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Die Bundesstraße 25 hat einen weitgehend geraden Verlauf. Der Anbau eines dritten Fahrstreifens orientiert sich deshalb am Bestand.

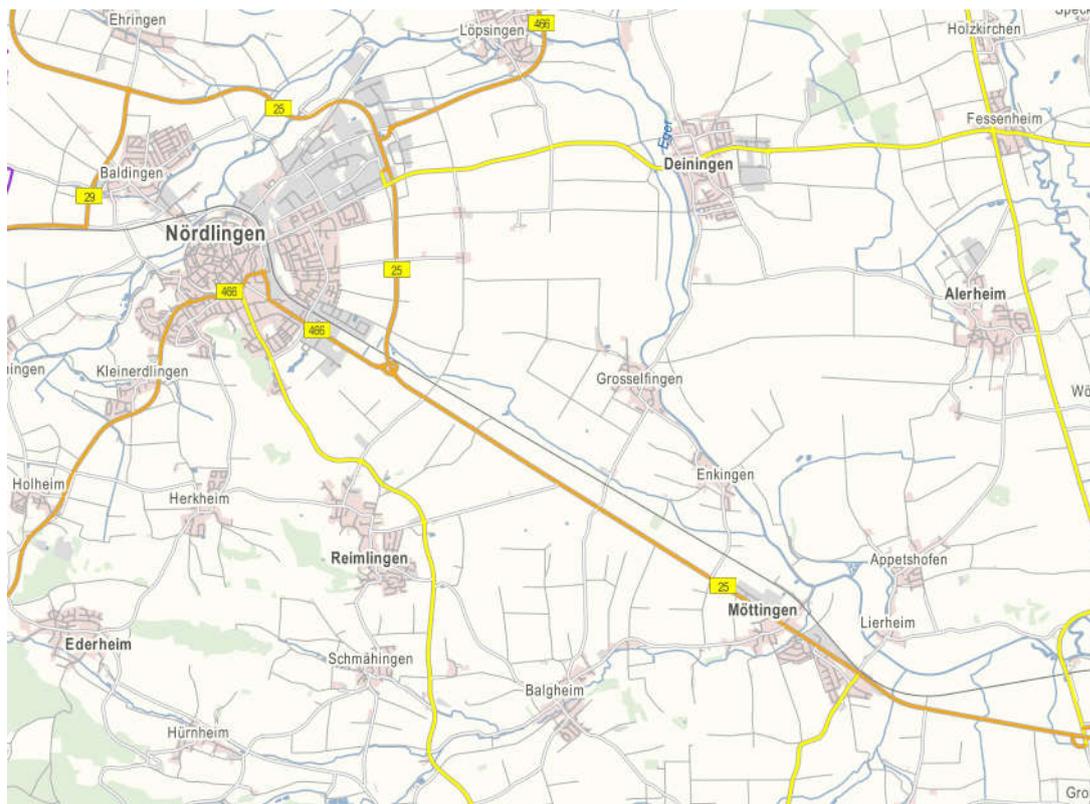


Bild 7, Karte aus BayernAtlas – ohne Maßstab

Es ergeben sich 3 Möglichkeiten für die Verbreiterung der B 25:

1. Beidseitige Verbreiterung der Fahrbahn um je 2 m nach Norden und Süden

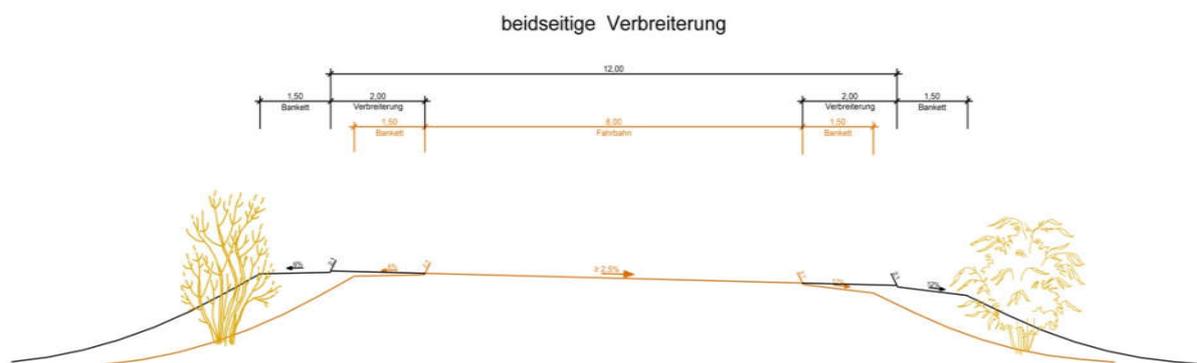


Bild 8, Systemzeichnung, Verbreiterungsmöglichkeit 1

Damit entsteht ein Eingriff in die teilweise bepflanzt Böschungen und in die Ackerflächen auf beiden Seiten der Bundesstraße. Zauneidechsen wurden in diesem Abschnitt auf der Südseite an den Böschungflächen festgestellt. Es wird in den Lebensraum eingegriffen.

Eine beidseitige Verbreiterung der Bundesstraße scheidet deshalb aus.

2. Einseitige Verbreiterung der Fahrbahn um 4 m nach Süden

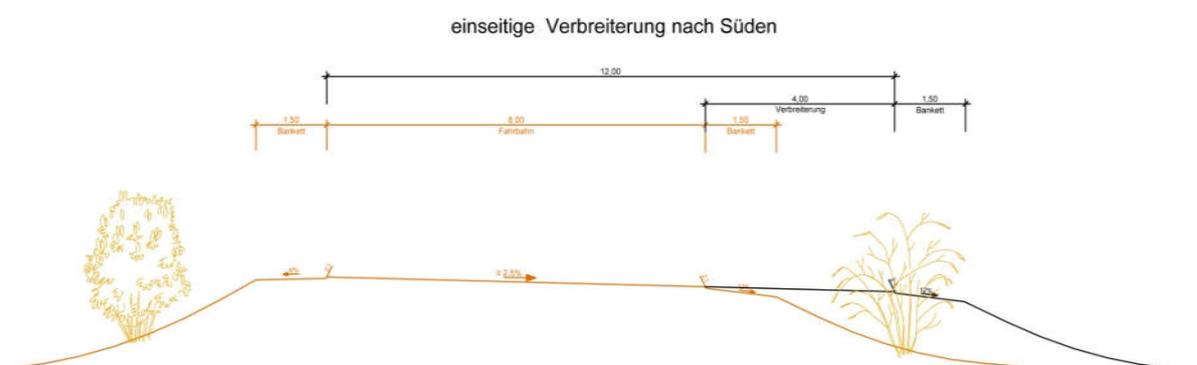


Bild 9, Systemzeichnung, Verbreiterungsmöglichkeit 2

Bei einer einseitigen südlichen Verbreiterung der Fahrbahn bleibt die nördliche Böschung weitgehend unberührt. Der Eingriff in die südliche Böschung und die anliegenden Ackerflächen erstreckt sich auf der gesamte Ausbaulänge. Die Zauneidechse bevorzugt überwiegend sonnige Bereiche, welche sich auf der südlichen Böschung befinden. Aufgrund dessen befinden sich dort kleinere Populationen an Zauneidechsen. Bei einer südlichen Verbreiterung würde der Lebensraum der Zauneidechsen zerstört werden. Somit wird von einer Verbreiterung nach Süden abgesehen.

3. Einseitige Verbreiterung der Fahrbahn um 4 m nach Norden

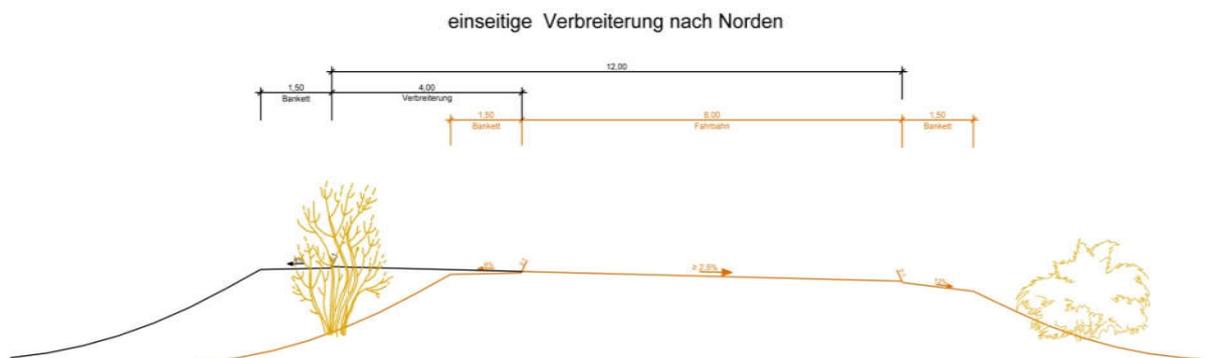


Bild 10, Systemzeichnung, Verbreiterungsmöglichkeit 3

Bei einer einseitigen nördlichen Verbreiterung der Fahrbahn bleibt die südliche Böschung unberührt. Der Eingriff in die nördliche Böschung und die anliegenden Ackerflächen erstreckt sich auf die gesamte Ausbaulänge. An der südlichen Böschung befinden sich Zauneidechsen. Der Eingriff in deren Lebensraum bei einer nördlichen Verbreiterung kann vermieden werden. Diese Verbreiterungsrichtung ist der Vorzug zu geben.

3.3 Variantenvergleich

Entfällt

3.4 Gewählte Linie

Bei einer einseitigen nördlichen Verbreiterung wird der Eingriff in den Lebensraum der Zauneidechsen an der südlichen Böschung vermieden. Der Planung wurde deshalb eine einseitige Verbreiterung nach Norden zu Grunde gelegt (Minimierungsmaßnahme).

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Aufgrund der weiträumigen Verbindungsfunktion der B 25 zwischen den Autobahnen A 6 / A 7 im Norden und der A 8 / A 9 im Süden ist die B 25 entsprechend der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung der Straßenkategorie LS II zugeordnet. Im Zusammenhang mit der prognostizierten Verkehrsnachfrage, der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität ist die B 25 im Abschnitt zwischen Nördlingen und der B 2 bei Donauwörth der Entwurfsklasse 1 zuzuordnen.

Die B 25 zwischen Möttingen und Donauwörth wurde in den vergangenen Jahren bereits auf den RQ11,5+ ausgebaut, sodass auch aus Gründen einer einheitlichen Streckencharakteristik für den Bereich zwischen Möttingen und Nördlingen anstelle des RQ 15,5 (Fahrbahnbreite 12,5 m mit einem 1,0 m breiten mittleren Trennstreifen) auch der RQ 11,5+ (Fahrbahnbreite von 12,0 m mit einem 0,5 m breiten mittleren Trennstreifen) gewählt wurde. Aus verkehrlicher Sicht erscheint diese Reduzierung als vertretbar und führt gleichzeitig zu einer Reduzierung der versiegelnden Fläche um rund 640 m² (Minimierungsmaßnahme).

Im Bauabschnitt 2 ist ein 992 m langer Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Nördlingen geplant. Im einstreifigen Abschnitt in Fahrtrichtung Donauwörth ist mittig eine Nothaltebucht bei Bau-km 2+550 vorgesehen.

Die Grundsätze der Linienführung in Lage und Höhe sind unter Berücksichtigung der Entwurfsklasse eingehalten. Die Planungsgeschwindigkeit für den Streckenabschnitt beträgt 110 km/h (zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h).

Gemäß den gültigen Richtlinien sind Straßen der Entwurfsklasse 1 mit dem gleichrangigen bzw. dem nachrangigen Netz planfrei bzw. teilplanfrei auszubilden. Dabei sollen Straßen der Entwurfsklasse 4 nicht direkt mit Straßen der Entwurfsklasse 1 verknüpft werden.

An der bestehenden Kreuzung der DON 7 kann eine Überführung wegen des Konfliktes mit der Flugroute der geschützten Wiesenweihe und eine Unterführung wegen der erforderlichen langen und Kosten intensiven Grundwasserwanne nicht realisiert werden. Im Zuge der Planung zur Ortumfahrung Möttingen kann ein höhenfreier Anschluss mit Verlegung der DON 7 realisiert werden. Die Einmündung des Enkinger Wegs liegt später außerhalb der Ortsumfahrung. Die angrenzenden höhengleichen Knotenpunkte der DON 7 und des Enkinger Wegs bleiben bis dahin bestehen und werden nicht verändert.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Durch die Erweiterung des Querschnitts auf drei Fahrspuren ist eine ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt.

Der südlich der B 25 bestehende parallel verlaufende Rad- und Gehweg bleibt erhalten. Er wird zwischen dem Mittelweg und der DON 7 auf 4,50 m verbreitert. Der nördliche parallele Wirtschaftsweg wird an den Ausbau der Bundesstraße angepasst.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Durch den geplanten Ausbau werden die Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllt. Die Vorgaben der einschlägigen Richtlinien werden in Bezug auf Trassierung der B 25 in Lage und Höhe eingehalten.

Die erforderlichen Halte- und Anfahrtsichtweiten werden im gesamten Streckenabschnitt eingehalten.

Die B 25 hat ausschließlich Dammhöhen unter 3,0 m. Passive Schutzeinrichtungen sind nicht vorgesehen.

Gemäß der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ wird die Maßnahme planungsbegleitend auditiert.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Der Mittelweg wird nicht mehr an die Bundesstraße 25 angeschlossen. Das übrige Straßen- und Wegenetz wird nicht verändert.

4.3 Straßenausstattung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufes

Die Trasse der B 25 orientiert sich an der gestreckten Linienführung des Bestandes. Die Trassierung weist lange Radien von 50.000 m auf. Am Bauende schwenkt die Trasse auf den Bestand mit einem Radius von 20.000 m ein. Der südliche Fahrbahnrand deckt sich sehr gut mit dem Bestand.

Die geplante Höhe der Bundesstraße ist nahezu identisch mit dem Bestand. Die Querneigung nach Norden wird entsprechend dem Bestand beibehalten. Es erfolgt eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts in nördlicher Richtung.

4.3.2 Zwangspunkte

Folgende Zwangspunkte bestimmen die Linie in Grund- und Aufriss im Bauabschnitt 2:

Bundesstraße 25	
Bau-km	Zwangspunkt
1+889	Bauende Bauabschnitt 1
3+165	Kreuzung der DON 7

Tabelle 2: Zwangspunkte

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Linienführung der B 25 orientiert sich über die gesamte Strecke am Bestand.

Bundesstraße 25		EKL 1
Trassierungselemente	gewählt	Grenzwert (RAL)
Höchstlänge der Gerade	-	1.500 m
Mindestlänge der Gerade, gleiche Krümmung von Radien	-	600 m
Kurvenmindestradius, min R	20.000 m	500 m
Mindestlänge Kreisbogen	196 m	70 m
Klothoidenparameter, min A	Entfällt, $\gamma < 1,5$ gon Flachbogen	167 m

Tabelle 3: Trassierungselemente der B 25

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Gradiente der B 25 orientiert sich über die gesamte Strecke am Bestand.

Bundesstraße 25		EKL 1
Trassierungselemente	gewählt	Grenzwert (RAL)
Höchstlängsneigung, max s	0,5 %	4,5 %

Längsneigung in Verwindungsstrecken, min s	-	1,0 %
Anrampungsmindestneigung, min s, wenn $q \leq 2,5$ 5%	-	0,6 %
Anrampungshöchstneigung, max s	-	0,8 %
Kuppenmindesthalbmesser, min H_K	150.000 m	8.000 m
Wannenmindesthalbmesser, min H_W	90.000 m	4.000 m
Mindesttangentiallänge, min T	187 m	100 m

Tabelle 4: Trassierungselemente der B 25

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die Anforderungen an die räumliche Linienführung sind eingehalten.

Im Bereich der Knotenpunkte werden die erforderlichen Anfahrtsichtweiten eingehalten.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die B 25 erhält einen einbahnigen dreistreifigen Querschnitt RQ 11,5+ mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 12,00 m. Dieser gliedert sich in:

1,50 m	Bankett
0,50 m	Randstreifen
3,50 m	Fahrstreifen (Richtung Nördlingen)
3,25 m	Fahrstreifen (Richtung Nördlingen)
0,50 m	Trennstreifen
3,50 m	Fahrstreifen (Richtung Donauwörth)
0,75 m	Randstreifen
1,50 m	Bankett

Tabelle 5.: Gliederung Querschnitt der B 25

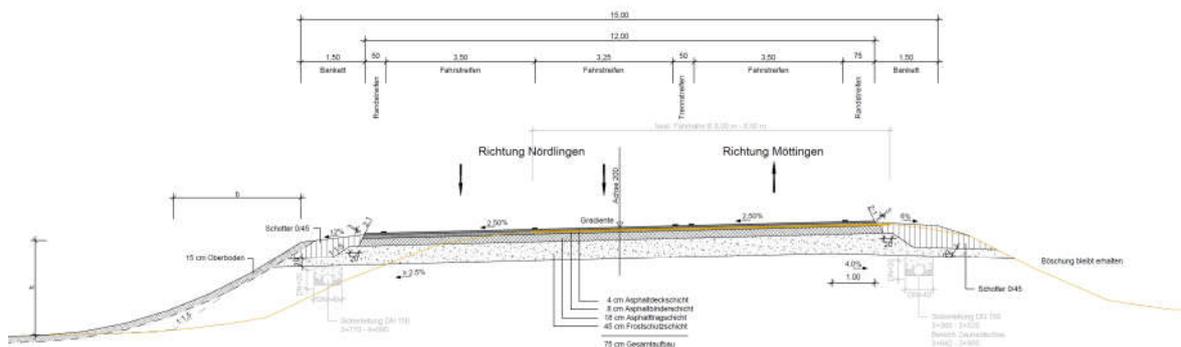


Bild 11: Querschnitt der B 25

Der Wirtschaftsweg auf der Nordseite erhält eine Breite von 3,00 m wie im Bestand. Der Geh- und Radweg auf der Südseite wird zwischen dem Mittelweg und der DON 7 auf 4,50 m verbreitert.

0,50 m	Bankett
4,50 m	Fahrbahn
0,50 m	Bankett

Tabelle 6.: Gliederung Querschnitt Weg Südseite

4.4.2 Fahrbahnbefestigungen

Die Ermittlung der Bauklasse ist unter Ziffer 14.1 beigefügt. Sie wurde entsprechend der „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen – RStO 12“ ermittelt.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert für die B 25 eine Ausführung in der Belastungskategorie Bk32 nach RStO 12 mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag (Lärminderungswert (D_{Stro}) von -2 dB(A)). Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt 75 cm.

Der zu verbreiternde öffentliche Feld- und Waldweg / Geh- und Radweg auf der Südseite der Bundesstraße erhält eine bituminöse Decke und einen frostsicheren Oberbau von 35 cm.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Damm- und Einschnittböschungen werden in der Regelböschungsneigung von 1 : 1,5 hergestellt und nach landschaftspflegerischen Grundsätzen begrünt. Die Böschungsausrundungen werden richtlinienkonform mit einer Tangentenlänge von 3,0 m ausgeführt.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Sind nicht vorhanden.

4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

Am Ende des Bauabschnitts 2 liegt die Kreuzung der DON 7. Der Knotenpunkte wird mit Tropfen, Dreiecksinsel und Linksabbiegespuren nach Linksabbiegetyp LA 2 der Richtlinien gestaltet.

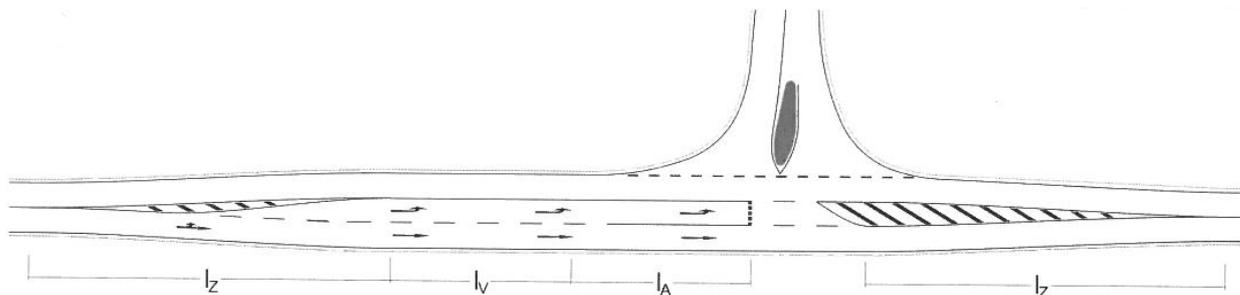


Bild 12: Aus RAL 2012 - System einer Einmündung, Typ LA 2

4.6 Besondere Anlagen

Entfällt

4.7 Ingenieurbauwerke

Entfällt

4.8 Lärmschutzanlagen

Die nächste Wohnbebauung ist Grosselfingen nördlich der Bundesstraße in einem Abstand von über 1 km zur Bundesstraße 25. Es sind keine Lärmschutzanlagen erforderlich.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Die Bushaltestellenbucht innerhalb des Abschnittes an der DON 7 am nördlichen Fahrbahnrand der B 25 und wird nicht mehr benötigt und zurückgebaut.

4.10 Leitungen

Im Bauabschnitt 1 verlaufen die nachfolgend genannten Versorgungsleitungen, die im Rahmen der Ausbaumaßnahme zu berücksichtigen sind.

Nr.	von km	bis km	Leitung	Eigentümer	Vorgesehene Maßnahme
1	1+889 Nord	3+175 Nord	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	Verlegung an Böschungsfuß
2	1+889 Nord	3+175 Nord	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	Kabel stillgelegt

Tabelle 7: Leitungen

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Für die Maßnahme wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Das Gutachten liegt als Unterlage 20 dem Vorentwurf bei.

Bei den unterhalb des Mutterbodens anstehenden Schichten handelt es sich meist um steife und halbfeste sandige Schluffe. Sie haben eine Mächtigkeit von bis zu 2,50 m und sind der Frostempfindlichkeitsklasse F 3 zuzuordnen. Darunter liegen Schluffe bzw. schluffige Tone. Lokal sind kiesige Schluffe vorhanden. Der Boden unter den neuen Dammaufstandsflächen ist auf 30 cm Stärke mit Bindemittel zu verbessern.

Das Grundwasser steht nahe unter dem Gelände an. Es wurden Grundwassermessstellen eingerichtet. Die Pegel zeigen einen Grundwasserstand an der DON 7 zwischen 0,70 m und rund 1,90 m unter dem Gelände an. Das Grundwasser ist nicht betonaggressiv.

Das Bauvorhaben liegt in der Erdbebenzone 1.

4.12 Entwässerung

Der Streckenabschnitt befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten.

Die Oberflächenentwässerung des anfallenden Niederschlagwassers erfolgt in Dammbereichen breitflächig über begrünte Böschungen. Im Einschnitt von Bau-km 2+290 bis 3+080 wird das Wasser in Mulden gesammelt und über eine Transportleitung unter der nördlichen Mulde bis zum Riedgraben bei Bau-km 3+330 geleitet. Östlich der DON 7 ist ein Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken zwischen geschaltet. Der Drosselabfluss beträgt 14 l/s.

4.13 Straßenausstattung

Die Knotenpunkte werden mit verkehrsregelnder und wegweisender Beschilderung nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) bzw. den Hinweisen für das Anbringen von Verkehrszeichen (HAV) ausgestattet.

Die Markierung wird gemäß den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) ausgeführt.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Bestand

Innerhalb des Untersuchungsgebietes und der unmittelbaren Umgebung befinden sich keine zusammenhängenden Siedlungsstrukturen welche der Wohnnutzung dienen. Des Weiteren befinden sich hier keine örtlich oder überörtlich bedeutenden Wanderwege. Das Untersuchungsgebiet ist vorwiegend durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Großflächige natürliche bzw. naturnahe Biotopkomplexe, welche ein attraktives Umfeld für die naturbezogene Erholung bieten, sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Damit ist die Bedeutung des Untersuchungsgebietes für das Schutzgut Mensch insgesamt als gering zu bezeichnen.

Umweltauswirkungen

Der dreistreifige Ausbau der B 25 im Bauabschnitt 2 führt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Wohnumfeldes oder der Erholungsfunktion, da das Gebiet grundsätzlich bezüglich dieser Aspekte des Schutzgutes Mensch eine geringe Bedeutung aufweist und die Erholungsfunktionen (Radwegeverbindungen etc.) erhalten bleiben. Insgesamt überwiegen für das Schutzgut Mensch vielmehr die Positivwirkungen des Vorhabens, da sich durch den 3-streifigen Ausbau die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht und der Verkehrsfluss verbessert.

5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt

Bestand

Im Untersuchungsgebiet befinden sich weder Schutzgebiete nach nationalem oder internationalem Recht noch Biotopkartierung.

Bei der Bestandsaufnahme der Biotop- und Realnutzungstypen im Jahr 2014 wurden im Bauabschnitt 2 keine gesetzlich geschützten Biotop (§ 30 BNatSchG bzw. Art. 23 Abs. 1) abgegrenzt.

Realnutzung und Biotoptypen

Der Großteil des Untersuchungsgebietes weist vor allem landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen auf. Neben diesen stark anthropogen überprägten Bereichen sind vereinzelt naturnahe bzw. naturschutzfachlich hochwertige Bestandteile vorhanden. Im Vorhabengebiet befindet sich der stark veränderte, wasserführende Riedgraben, ein Fließgewässer 3. Ordnung. Dieser wird von einer Kraut- und Staudenflur mit Einzelbäumen junger bis mittlerer Ausprägung begleitet. Die gewässerbegleitende Vegetation wird unter anderem durch die Nährstoffeinträge der angrenzenden, intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen geprägt. Dies zeigt sich im hohen

Anteil stickstoffzeigender Arten (*Urtica dioica*) in den Säumen. Darüber hinaus sind im Gebiet künstlich geschaffene Stillgewässer vorhanden.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes und der unmittelbaren Umgebung befinden sich keine Siedlungsgebiete welche der Wohnnutzung dienen.

Gesetzlich geschützte Biotope

Im UG zum Bauabschnitt 2 liegen keine gemäß § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 (1) BayNatSchG geschützten Biotope vor. Weiter westlich sind als gesetzlich geschützte Biotope in der amtlichen Biotopkartierung (Abruf 07/2018) erfasst: Biotop Nr. 7129-0029 „Pappelhecken nordöstlich Reimlingen“ und Biotop Nr. 7129-1103 „Vegetation am Grosselfinger Bach westlich und südwestlich von Grosselfingen“. Beide Biotope liegen außerhalb des Wirkraumes des BA 2 und sind daher vom hier gegenständlichen Vorhaben nicht betroffen.

Spezieller Artenschutz und sonstige naturschutzfachlich bedeutsamen Tierarten und ihre Lebensräume

Die im Untersuchungsgebiet vorgefundenen Biotop- und Nutzungstypen dienen zum Teil als Lebensraum für folgende streng geschützte und sonstige naturschutzfachlich bedeutsame Tierarten:

Europäische Vogelarten:

Die verkehrsbegleitenden Gehölzbestände (B116) entlang der B 25 dienen frei in Gehölzen brütenden Vogelarten als Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Aufgrund der Vielzahl von im unmittelbaren Umfeld verbleibenden Gehölzbeständen mit geeigneten Quartiersstrukturen ist eine Gefährdung der lokalen Populationen dieser Vogelarten allerdings auszuschließen. Die festgestellten Quartierbäume im Bauabschnitt 2 sind im Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (LBKP, Unterlage 19.1.2) dargestellt.

Die großflächige, intensiv landwirtschaftlich genutzte Flur des Untersuchungsgebietes wird von den Arten Kiebitz (*Vanellus vanellus*), Feldlerche (*Alauda arvensis*) und Wiesenschafstelze (*Motacilla flava*) als Bruthabitat genutzt. Des Weiteren sucht hier die Wiesenweihe (*Circus pygargus*) nach Nahrung. Da das Nördlinger Ries eines der drei wichtigsten Verbreitungsgebiete der Wiesenweihe in ganz Bayern darstellt, kommt dieser Art in dem betroffenen Naturraum eine besondere Bedeutung zu. (vgl. Unterlage 19.1.3 (saP 2019))

Darüber hinaus gibt es einige Nachweise der Artenschutzkartierung Bayern von bodenbrütenden Vogelarten wie Kiebitz, Wiesenschafstelze und Feldlerche im Wiesenbrütergebiet nördlich der Bahnlinie. Innerhalb des UG sind keine Nachweise der ASK verzeichnet. Ein Nachweis der Wiesenweihe ist weit außerhalb, südöstlich des UG ca. 400 m nördlich von Donismühle bzw. der DON 11 in der ASK vorhanden.

Zauneidechse (Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie):

Die Böschungen entlang der Bundesstraße zeigen auf der nördlichen Seite durchgängig sowie auf der südlichen Seite streckenweise magere, mäßig artenreiche Säume trocken-warmer Standorte. Hier wurden im Rahmen der Untersuchungen an mehreren Stellen Teilpopulationen der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) nachgewiesen. Diese befinden sich auf den südexponierten Böschungen.

Biber (Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie):

Am Riedgraben sind in der ASK Vorkommen des Bibers beidseits der B 25 gemeldet. Dieser wurde im Rahmen der eigenen Geländeerhebungen durch gefällte Gehölze, Staue, Rutschen und Fraßspuren erneut bestätigt. Ca. 300 m westlich der DON 7 befand sich 2014 am Riedgraben eine Gewässeraufweitung mit Biberbau.

Sonstige geschützte Arten

Im Untersuchungsgebiet des Bauabschnitts 2 wurden folgende national besonders geschützten Arten gem. § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG nachgewiesen:

Libellen:

Im Untersuchungsgebiet wurden auf vorher festgelegten, geeigneten Probeflächen folgende Libellenarten erfasst: Gebänderte Prachlibelle, Gemeine Federlibelle und Hufeisen-Azurjungfer. Die drei Arten zählen durchwegs zu den weit verbreiteten und häufigen Libellenarten. Seltene oder gefährdete Arten konnten nicht nachgewiesen werden.

Amphibien:

Im Jahr 2014 wurden zahlreiche Gewässer im Untersuchungsgebiet sowie im weiteren Umfeld auf die Eignung als potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Amphibien untersucht.

Das im Umgriff vorhandenen Rückhaltebecken am Zusammenfluss von Riedgraben und Kontrubach ist scheinbar nicht mit Fischen besetzt, dennoch sind Kleinfische aus den umliegenden Gräben zu erwarten. Daher ist vorzugsweise mit den gegenüber Fischen unempfindlichen Arten wie Erdkröte, Seefrosch, Teichmolch und Grasfrosch zu rechnen. Das überwiegend landwirtschaftlich genutzte Umfeld ist als Jahreslebensraum für Erdkröten nicht gut geeignet. Daher ist, insbesondere im Eingriffs- bzw. Untersuchungsgebiet, nicht mit bemerkenswerten Erdkröten-Beständen zu rechnen.

Umweltauswirkungen

Vom Ausbau sind europäische Vogelarten und die Zauneidechse (Anhang IV der FFH-Richtlinie) betroffen. Mögliche **erhebliche negative** Auswirkungen können aber durch die vorgesehenen Maßnahmen (vgl. Kap. 6.4.3) abgewendet werden.

Vorkommen von gem. Anhang IV FFH-RL europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten konnten bei den Ortsbegehungen zur Kartierung der Biotoptypen im Untersuchungsgebiet nicht gefunden werden und sind aufgrund des Fehlens geeigneter Lebensräume auszuschließen.

Die vom Vorhaben betroffenen Flurstücke überschneiden sich nicht mit nationalen oder europäischen Schutzgebieten des Natur- und Landschaftsschutzes. Die Erhaltungsziele der Schutzgebiete werden damit nicht beeinträchtigt. Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope, welche sich lediglich im unmittelbaren Anschluss an die Bahnlinie zwischen Nördlingen und Möttingen sowie nördlich davon am Grossefinger Bach befinden, werden vom Vorhaben nicht berührt.

Alle erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, z.B. durch Inanspruchnahme straßenbegleitender Gehölze, werden durch die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme vollständig kompensiert, so dass nach Umsetzung dieser Maßnahme keine erheblichen Negativwirkungen für das Schutzgut zurückbleiben werden.

5.3 Schutzgut Boden

Bestand

Im Bereich des Straßenkörpers der B 25 sowie auch der befestigten oder versiegelten Wirtschaftswege ist das Schutzgut Boden nur von geringer Bedeutung: Durch die künstlich eingebrachten Materialien der Tragschichten bis zum anstehenden, mineralischen Untergrund, fehlen natürliche Bodenfunktionen wie Speicher-, Puffer- und Reglerwirkung weitestgehend. Lediglich eine gewisse Filterwirkung des unversiegelten Straßenkörpers für das auf der Straße anfallende Niederschlagswasser ist vorhanden. Das Bodendenkmal „Straße der römischen Kaiserzeit“, das sich unter der Straße befindet, ist durch die heutige Straße zumindest stark überprägt.

Bei den ackerbaulich genutzten Flächen beidseits der B 25 handelt es sich maßgeblich um Braunerden aus Lößlehm sowie Bodenkomplexe mit Rendzinen, Braunerden, Terrae fuscae und Pseudogleye aus Riesauswurfmassen, welche unter anderem durch quartäre Lössen und Lehme (Lößlehm, Verwitterungslehm) mit standörtlich stark variierender Durchlässigkeit sowie unterschiedlich ausgeprägtem Filtervermögen charakterisiert sind. In dem wassersensiblen Bereich entlang des Riedgrabens liegen Bodenkomplexe bestehend aus Gleyen, kalkgründigen und anderen grundwasserbeeinflussten Böden aus Talablagerungen vor, u.a. quartäre Lössen und Lehme (Lößlehm, Verwitterungslehm). Diese Böden haben geringe bis mittlere Durchlässigkeit sowie im Allgemeinen geringes Filtervermögen. Aufgrund der intensiven ackerbaulichen Nutzung ist der Bodenaufbau, zumindest bis zur Bearbeitungstiefe, auf den landwirtschaftlichen Fluren gestört. Darüber hinaus ist aufgrund des Dünges- und Pflanzenschutzmitteleinsatzes von Veränderungen des Bodenchemismus und beeinträchtigter Bodenfauna auszugehen. Im straßennahen Bereich sind die Böden zudem durch die Emissionen der B 25, v.a. Stoffeinträge wie Salz, Reifenabrieb, Rußpartikel, polyzyklische Verbindungen, etc. vorbelastet.

Insgesamt besitzen die vorliegenden landwirtschaftlichen Standorte mittlere Bedeutung für die natürlichen Bodenfunktionen (Filter-, Puffer-, Regler- und Speicherfunktion) und hohe Bedeutung für die landwirtschaftliche Produktion infolge der hohen Bodenfruchtbarkeit.

Der Flächenverbrauch ist mit 0,75 ha unerheblich; es handelt sich um einen Ausbau auf Bestand.

Umweltauswirkungen

Erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen entstehen durch die Neuversiegelung von ca. 0,91 ha bisher unversiegelter Böden. Ein Teil dieser Eingriffe wird durch die Entsiegelung sowie durch Rekultivierung von insgesamt ca. 0,07 ha gleichartig ausgeglichen. Bei den betroffenen Flächen handelt es sich ausschließlich um anthropogen entstandene Böden im Straßenbegleitgrün, deren Bodenfunktionen mehr oder weniger beeinträchtigt sind und die daher keine wesentlichen wertbestimmenden Merkmale und Ausprägungen gemäß Anlage 2.3 zur BayKompV aufweisen. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden können damit über die flächenbezogene Eingriffsermittlung der Biotopfunktion abgedeckt werden. Eine über dieses Maß hinaus gehende Kompensation für das Schutzgut Boden ist nicht notwendig.

Eine nennenswerte Flächeninanspruchnahme außerhalb der bisherigen Straßennebenflächen findet nicht statt; Der Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen in einem Umfang von ca. 0,75 ha ist nicht erheblich.

5.4 Schutzgut Wasser

Bestand

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Überschwemmungsgebiete gem. § 76 WHG gemeldet.

Die an den Riedgraben beidseits angrenzenden Flächen sind lt. Online-Informationsdienst Überschwemmungsgefährdete Gebiete des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (IÜG, www.iug.bayern.de/) als wassersensible Bereiche eingestuft. Dies lässt sich auf die Lage in einer leichten Senke (Talraum des Grabens) sowie die verringerte Wasserdurchlässigkeit des Bodens aufgrund eines örtlich erhöhten Löss-/ Lehmantils zurückführen.

Oberflächengewässer

In der historischen Karte ist der Riedgraben mit schwach gewundenem Verlauf dargestellt. Demnach stellt er ein Fließgewässer natürlichen Ursprungs dar, auch wenn er heute weitgehend begradigt ist. Der Riedgraben ist in seiner Funktion als Oberflächengewässer aufgrund seiner strukturellen Beeinträchtigungen als mittel zu bewerten.

Grundwasser

In den wassersensiblen Bereichen stand das Grundwasser ursprünglich zumindest zeitweise relativ oberflächennah an. Davon zeugen die dort vorliegenden wasserbeeinflussten Böden wie Gleye. Entlang des Riedgrabens ist außerdem ggf. von kleinflächigen bachnahen Überschwemmungen auszugehen. Grundsätzlich ist das Schutzgut Wasser hier somit wertgebend. Die Auefunktion in der Talmulde des Riedgrabens ist jedoch durch die Ackernutzung bis an den Bach hin beeinträchtigt. Auch die Grundwasserstände sind durch den Entwässerungsgraben und durch Drainagen abgesenkt. Zudem sind die Wasserfunktionen dieser grundsätzlich grundwassernahen Standorte im intensiv landwirtschaftlich genutzten Bereich durch die Ausbringung von Dünger und Pestiziden gefährdet. Im straßennahen Bereich kommen Einträge durch die Emissionen der B 25 hinzu wie z.B. Schadstoffe aus Abgasen, Reifenabrieb und Streusalz.

Umweltauswirkungen

Vorhabenbedingt kommt es im Bezugsraum 3 zu einer Überbauung von wassersensiblen Bereichen am Riedgraben in einem Umfang von ca. 0,15 ha. Da die wassersensiblen Bereiche auch großflächig intensiv landwirtschaftlich genutzt werden und die Funktionen des Wasserhaushaltes aufgrund der starken Vorbelastungen eingeschränkt wirken, können die erheblichen Beeinträchtigungen über die flächenbezogene Eingriffsermittlung der Biotopfunktion abgedeckt werden. Darüber hinaus liegen auch keine wertbestimmenden Merkmale des Anhanges 2.3 der BayKompV vor, die eine zusätzliche Kompensation erfordern. Eine über dieses Maß hinaus gehende Kompensation für das Schutzgut Wasser ist nicht notwendig.

Um bauzeitliche Beeinträchtigungen wassersensiblen Bereichen zu verringern wird das Baufeld mit Hilfe von Schutzzäunen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt (vgl. 1.1 V).

5.5 Schutzgut Luft und Klima

Bestand

In der ausgeräumten landwirtschaftlichen Flur liegen keine wertgebenden Funktionen für das Schutzgut Klima und Luft wie etwa Kaltluftentstehungsgebiete oder Frischlufttransportbahnen vor. Die Bundesstraße B 25 stellt aufgrund der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs eine Vorbelastung für die lufthygienische Situation im Raum dar. Da sich die Luft über der versiegelten Fahrbahn schneller aufheizt, ist die B 25 zudem als bestehende Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima zu bewerten. Geringfügige Ausgleichsfunktionen für das Schutzgut Klima und Luft leisten in diesem Zusammenhang die Gehölze entlang der Straße und am Riedgraben,

da sie Luftschadstoffe in gewissem Maß ausfiltern und der Aufheizung durch Beschattung und Verdunstung entgegenwirken.

Insgesamt hat das Schutzgut Klima und Luft im Umfeld des BA 2 geringe Bedeutung.

Umweltauswirkungen

Insbesondere entlang der B 25 werden verkehrsbegleitende Gehölzbestände mit lufthygienischer Filterfunktion beseitigt. Im Rahmen der Rekultivierung bzw. Neugestaltung der Straßenebenenflächen werden diese auf den neuen Böschungen aber wieder angepflanzt. Eine über dieses Maß hinaus gehende Kompensation für das Schutzgut Klima ist nicht notwendig.

5.6 Schutzgut Landschaft

Bestand

Das Landschaftsbild des Untersuchungsgebietes wird maßgeblich geprägt durch weitläufige, ebene Ackerfluren im Bereich des zwischen schwäbischem und fränkischem Jura eingesenkten Rieskessels. Großflächige natürliche bzw. naturnahe Biotopkomplexe, welche ein attraktives Umfeld für die naturbezogene Erholung bieten, sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Parallel zur Bundesstraße verläuft nordwestlich in einer Entfernung von ca. 300 m eine Bahnlinie, welche aufgrund der dammartigen Ausbildung des Gleiskörpers als gewisse, visuelle Barriere zu dem dahinter liegenden Gebiet fungiert. Entlang der vorhandenen B 25 und der kreuzenden Verkehrswege bestehen Gehölzbestände, die als landschaftsbildprägende Strukturelemente den sonst stark landwirtschaftlich geprägten Raum gliedern. Die B 25 wird teilweise beidseitig von schmalen Hecken mit Einzelbäumen junger bis mittlerer Ausprägung begleitet. Auch der Riedgraben wird von Einzelbäumen begleitet, welche den Raum gliedern. Zwischen den Ortschaften Nördlingen im Westen und Möttingen im Osten sowie Reimlingen und Balgheim im Südwesten des Untersuchungsgebietes befinden sich keine Siedlungsstrukturen. Von Möttingen kommend in Richtung Nördlingen besteht in diesem Abschnitt mit der bestehenden, i.W. geradlinig verlaufenden B 25 und der leicht erhöhten Lage von Nördlingen abschnittsweise eine Sichtachse zur Altstadt Nördlingens insbesondere zum markanten Kirchturm ‚Daniel‘ der evangelisch-lutherischen Stadtpfarrkirche St. Georg.

Umweltauswirkungen

Die vorhabenbedingt beseitigten Hecken und Bäume im Umfang von ca. 0,51 ha stellen in der ausgeräumten Feldflur markante Landschaftselemente bzw. landschaftsbildprägende Strukturelemente dar. Eingriffe in diese Strukturen sind durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen bzw. Ersatzpflanzungen zu kompensieren (siehe Maßnahmen 3 G). Der südlich der B 25 verlaufende Wirtschaftsweg, welcher als Geh- und Radweg genutzt wird, bleibt erhalten.

5.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestand

Im Untersuchungsgebiet des Bauabschnitts 2 bzw. im Umfeld der Bundesstraße B 25 sowie der umgebenden landwirtschaftlichen Flur sind folgende Bodendenkmäler verzeichnet:

- D-7-7129-0112: Direkt im Trassenbereich der B 25 verläuft eine „Straße der römischen Kaiserzeit“. Das Bodendenkmal befindet sich im Untersuchungsgebiet innerhalb der Gemeinde Möttingen der Gemarkungen Enkingen und Möttingen sowie innerhalb der Gemeinde/Gemarkung Reimlingen. Im Abschnitt des geplanten 3-streifigen Ausbaus liegt die bestehende Bundesstraße in vollem Umfang auf dem Bodendenkmal.
- D-7-7129-0083: Nördlich der B 25 liegt im Bereich der intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen ein Bodendenkmal in Form einer „Siedlung der Urnenfelderzeit“. Das Bodendenkmal wird bereits durch die DON7 überlagert, überschneidet sich aber nicht mit dem BA 2.
- D-7-7129-0427: Nördlich der B 25 liegt im Bereich der intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen ein Bodendenkmal in Form einer „Siedlung des Neolithikums, der Hallstattzeit und der Latènezeit“. Das Bodendenkmal überschneidet sich nicht mit dem BA 2.

Zusätzlich ist laut Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege eine großflächige Vermutungsfläche für Bodendenkmäler im gesamten Untersuchungsgebiet vorhanden. Das Nördlinger Ries weist herausragende siedlungsgünstige Bedingungen auf, so dass die Zahl der tatsächlichen Bodendenkmäler vermutlich wesentlich höher anzusetzen ist.

Neben der Bundesstraße B 25 selbst, Gebäuden des Siedlungs-/ Gewerbebereichs sowie einigen unterirdischen Leitungen, sind im Umfeld des Bauabschnitts 2 keine weiteren Sachgüter vorhanden.

Umweltauswirkungen

Beim Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind u.a. Bodendenkmäler sowie Sachgüter der Land- und Forstwirtschaft vom Vorhaben betroffen. Da die Auswirkungen nicht erheblich sind, ist keine Kompensation notwendig.

5.8 Wechselwirkungen

Bestand / Umweltauswirkungen

Aufgrund der Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern des Naturhaushalts wirken sich die Eingriffe in den Boden grundsätzlich auch mittelbar auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt aus.

Grundsätzlich sind die überlappenden Effekte der Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern des Naturhaushalts bereits in der Wirkungsanalyse für die einzelnen Schutzgüter berücksichtigt.

Spezifische synergetische Effekte, die zu einer über das übliche Maß hinaus gehenden Wechselwirkung in Form einer erheblichen Verstärkung der Beeinträchtigungen bestimmter Schutzgüter führen würden, sind bei dem Vorhaben nicht erkennbar.

5.9 Artenschutz

Bestand

Die im Untersuchungsgebiet vorgefundenen Biotop- und Nutzungstypen dienen zum Teil als Lebensraum für folgende streng geschützte und sonstige naturschutzfachlich bedeutsame Tierarten:

Europäische Vogelarten

Die verkehrsbegleitenden Gehölzbestände (B116) entlang der B 25 dienen frei in Gehölzen brütenden Vogelarten als Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Aufgrund der Vielzahl von im unmittelbaren Umfeld verbleibenden Gehölzbeständen mit geeigneten Quartiersstrukturen ist eine Gefährdung der lokalen Populationen dieser Vogelarten allerdings auszuschließen. Die festgestellten Quartierbäume im Bauabschnitt 2 sind im Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (LBKP, Unterlage 19.1.2) dargestellt.

Die großflächige, intensiv landwirtschaftlich genutzte Flur des Untersuchungsgebietes wird von den Arten Kiebitz (*Vanellus vanellus*), Feldlerche (*Alauda arvensis*) und Wiesenschafstelze (*Motacilla flava*) als Bruthabitat genutzt. Des Weiteren sucht hier die Wiesenweihe (*Circus pygargus*) nach Nahrung. Da das Nördlinger Ries eines der drei wichtigsten Verbreitungsgebiete der Wiesenweihe in ganz Bayern darstellt, kommt dieser Art in dem betroffenen Naturraum eine besondere Bedeutung zu. (vgl. Unterlage 19.1.3 (saP 2019))

Darüber hinaus gibt es einige Nachweise der Artenschutzkartierung Bayern von bodenbrütenden Vogelarten wie Kiebitz, Wiesenschafstelze und Feldlerche im Wiesenbrütergebiet nördlich der Bahnlinie. Innerhalb des UG sind keine Nachweise der ASK verzeichnet. Ein Nachweis der

Wiesenweihe ist weit außerhalb, südöstlich des UG ca. 400 m nördlich von Donismühle bzw. der DON 11 in der ASK vorhanden.

Zauneidechse (Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie)

Die Böschungen entlang der Bundesstraße zeigen auf der nördlichen Seite durchgängig sowie auf der südlichen Seite streckenweise magere, mäßig artenreiche Säume trocken-warmer Standorte. Hier wurden im Rahmen der Untersuchungen an mehreren Stellen Teilpopulationen der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) nachgewiesen. Diese befinden sich auf den südexponierten Böschungen.

Biber (Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie)

Am Riedgraben sind in der ASK Vorkommen des Bibers beidseits der B 25 gemeldet. Dieser wurde im Rahmen der eigenen Geländeerhebungen durch gefälltete Gehölze, Staue, Rutschen und Fraßspuren erneut bestätigt. Ca. 300 m westlich der DON 7 befand sich 2014 am Riedgraben eine Gewässeraufweitung mit Biberbau.

Umweltauswirkungen

Vom Ausbau sind europäische Vogelarten und die Zauneidechse (Anhang IV der FFH-Richtlinie) betroffen. Artenschutzrechtliche Tatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG können für alle vom Vorhaben betroffenen europäischen Vogelarten durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V, 1.3 V, 1.4 V und 2 V sowie für die Zauneidechse durch die vorgesehene Maßnahme 1.2 V **im Zusammenwirken mit der Maßnahme 3.4 G** abgewendet werden. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach Artenschutzrecht (CEF-Maßnahmen) werden nicht erforderlich.

5.10 Natura 2000-Gebiete

Bestand / Umweltauswirkungen

Das UG überschneidet sich nicht mit Natura-2000 Gebieten.

Im weiteren Umfeld des Vorhabens befinden sich zwei Natura 2000-Gebiete:

FFH-Gebiet DE 7128-371 „Trockenverbund am Rand des Nördlinger Rieses“ in einem Abstand von ca. 950 m südwestlich des UG und

Vogelschutzgebiet 7130-471 „Nördlinger Ries und Wörnitztal“ östlich der Eger in einer Entfernung von ca. 1,5 km nordöstlich des Untersuchungsgebietes bzw. der B 25.

Aufgrund der Entfernung zum Vorhaben sind Auswirkungen des 3-streifigen Ausbaus der B 25 im BA 2 auf diese Schutzgebiete ausgeschlossen.

5.11 Weitere Schutzgebiete

Bestand / Umweltauswirkungen

Im weiteren Umfeld des Vorhabens befinden sich folgende nationale Schutzgebiete:

- Naturpark Altmühltal östlich des UG in einer Entfernung von ca. 4,8 km,
- Landschaftsschutzgebiet „Marienhöhe und Stoffelsberg“: Das Gebiet schließt sich südlich an das Stadtgebiet von Nördlingen an und ist ca. 1,4 km vom Vorhaben entfernt.
- Landschaftsschutzgebiet „Schmähingen Nord“ zwischen den Ortschaften Reimlingen und Schmähingen in einer Entfernung von ca. 1,5 km zum UG.

Aufgrund der Entfernung zum Vorhaben sind Auswirkungen des 3-streifigen Ausbaus der B 25 im BA 2 auf diese Schutzgebiete ausgeschlossen.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Beim Neubau oder Ausbau von Straßen wird geprüft, ob sich durch das Vorhaben Lärmerhöhungen bei den umliegenden Wohngebäuden ergeben und ob - bei entsprechenden Grenzwertüberschreitungen - Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen.

Lärmbetrachtungen müssen in jedem Fall dort vorgenommen werden,

- wo entweder ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt (dies ist beim 3-streifigen Ausbau der B 25 der Fall – siehe hierzu Unterlage 17.1)
- wo zwar keine unmittelbaren Baumaßnahmen durchgeführt werden, sich der Verkehr aber dennoch erhöht. (Dies ist im in Balgheim der Fall, weil Verkehr, der bisher die Auffahrt „Mittelweg“ auf die B 25 genutzt hat, nun teilweise über Balgheim fahren wird – siehe hierzu Unterlage 17.2).

Die nächstgelegene Wohnbebauung zur B 25 liegt so weit von der B 25 entfernt, dass hier die einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich eingehalten werden. In Balgheim (Reimlinger Straße, Dorfstraße und Nördlinger Straße) liegt die Wohnbebauung sehr nahe an der Straße. Da aber hier auch nach einer Schließung des Mittelweges die Verkehrszahlen vergleichsweise niedrig sind, hat auch in Balgheim kein Anwesen Anspruch auf Lärmschutz gemäß den geltenden Richtlinien und Vorschriften.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Die Grenzwerte für Luftschadstoffe nach der 39. BImSchV werden weder im Ausbauabschnitt der B25 noch in Balgheim überschritten.

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Durch die Maßnahme werden keine Schutzzonen von Wassergewinnungsanlagen bzw. Überschwemmungsgebiete betroffen.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.4.1 Naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen (V-Maßnahmen)

Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme dienen dem unmittelbaren Schutz vor temporären Gefährdungen während der Bauausführung.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen empfindlicher Biotope sowie der Lebensräume verschiedener Artengruppen im Nahbereich des Eingriffs wurden Maßnahmen in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde erarbeitet.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen erforderlich:

- 1 V: Begrenzung der Flächen mit bauzeitlicher Inanspruchnahme und Sicherung von schützenswerten Biotopflächen am Baufeldrand durch Schutzzäune
- 1.1 V: Einrichtung von Baubetriebsflächen auf naturschutzfachlich geringwertigen Flächen, z.B. auf Ackerflächen außerhalb der Lebensräume von Feldvögeln oder auf bereits versiegelten oder befestigten Bereichen
 - 1.2 V: Sicherung von für Zauneidechsen wertvollen Strukturen im Randbereich bzw. in der Nähe permanent und temporär in Anspruch genommener Flächen
 - 1.3 V: Sicherung von Gehölzen mit Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte für gehölzbesiedelnde Vögel im Randbereich bzw. in der Nähe permanent und temporär in Anspruch genommener Flächen
 - 1.4 V: Wässern von zu erhaltenden Gehölzen nahe am Eingriffsbereich
- 2 V: Baumfällungen und jegliche Gehölzbeseitigung sowie besonders lärmintensive Bautätigkeiten werden ausschließlich zwischen 01. Oktober und 28./29. Februar durchgeführt. Die Bautätigkeit ist außerhalb der Vogelbrutzeit zu beginnen und möglichst ohne Pause fortzusetzen

6.4.2 Maßnahmenkonzept

Gestaltungsmaßnahmen

Durch den Ausbau der bestehenden Bundesstraße B 25 wird das Landschaftsbild aufgrund des Verlustes verkehrsbegleitender Gehölzbestände bzw. landschaftsbildprägender Strukturelemente zunächst verändert und erheblich beeinträchtigt. Zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes sind entsprechende Rekultivierungs- bzw. Gestaltungsmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke erforderlich:

- 3 G: Wiederherstellung der derzeit vorhandenen Biotope und Lebensräume auf den Böschungen und bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen in mindestens derselben Biotopqualität
- 3.1 G: Pflanzung von verkehrsbegleitenden Einzelbäumen
 - 3.2 G: Pflanzung von verkehrsbegleitenden Hecken

- 3.3 G: Begrünung sonstiger verkehrsbegleitender Grünflächen
- 3.4 G: **Neuanlage bzw.** Wiederherstellung von struktur-/artenreichen Krautsäumen auf **rückgebauten Fahrbahn- und Verkehrsinselflächen sowie ehemaligen** Baufeldern

Sonstige landschaftspflegerische Vermeidungsmaßnahmen einschl. ggf. vorgezogener Maßnahmen des Artenschutzes

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach Artenschutzrecht (CEF-Maßnahmen) werden nicht erforderlich (siehe hierzu auch Unterlage 19.1.3, saP) sowie Kapitel 6.1 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 19.1.1).

Ausgleichsmaßnahme

Der durch das Vorhaben entstehende Kompensationsbedarf von 44.009 Wertpunkten, welcher sich im Rahmen des Biotopwertverfahrens ergibt, wird durch die folgende Maßnahme im Umfang von ~~0,49~~ **0,55** ha ausgeglichen:

- 4 A: Entwicklung eines intensiv bewirtschafteten Ackers zu Streuobstbeständen im Komplex mit artenreichem Extensivgrünland

Die Ausgleichsmaßnahme 4 A umfasst eine ~~4.890~~ **5.502** m² große Teilfläche des Grundstückes Flurnummer 288 in der Gemarkung Schmähingen, Gemeinde Nördlingen. Das gesamte Grundstück umfasst 14.095 m² und wird komplett als Ausgleichsfläche aufgewertet.

6.4.3 Maßnahmenübersicht

Maßnahmen-nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Dimension, Umfang	Kompensationsleistung
1 V	Begrenzung der Flächen mit bauzeitlicher Inanspruchnahme und Sicherung von schützenswerten Biotopflächen am Baufeldrand durch Schutzzäune		
1.1 V	Einrichtung von Baubetriebsflächen auf naturschutzfachlich geringwertigen Flächen, z.B. auf Ackerflächen außerhalb der Lebensräume von Feldvögeln oder auf bereits versiegelten oder befestigten Bereichen	n.q.	--
1.2 V	Sicherung von für Zauneidechsen wertvollen Strukturen im Randbereich bzw. in der Nähe permanent und temporär in Anspruch genommener Flächen	ca. 815 lfm Schutzzaun	--
1.3 V	Sicherung von Gehölzen mit Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte für ge-	ca. 552 lfm	--

	hölzbesiedelnde Vögel im Randbereich bzw. in der Nähe permanent und temporär in Anspruch genommener Flächen durch Aufstellen eines Schutzzaunes	Schutzzaun	
1.4 V	Wässern von zu erhaltenden Gehölzen im Eingriffsbereich	3 Gebü- sche/ He- cken	--
2 V	Baumfällen und jegliche Gehölzbeseitigung sowie besonders lärmintensive Bautätigkeiten wie Asphalt fräsen und Abbrucharbeiten werden ausschließlich zwischen 01. Oktober und 28./29. Februar durchgeführt. Die Bautätigkeit ist in allen Baubereichen außerhalb der Vogelbrutzeit zu beginnen und möglichst ohne Pause fortzusetzen	n.q.	--
3 G	Wiederherstellung der derzeit vorhandenen Biotope und Lebensräume auf den Böschungen und bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen in mindestens derselben Biotopqualität	n.q.	--
3.1 G	Pflanzung von verkehrsbegleitenden Einzelbäumen	14 Bäume	--
3.2 G	Pflanzung von verkehrsbegleitenden Hecken	0,28 ha	--
3.3 G	Begrünung sonstiger verkehrsbegleitender Grünflächen	0,33 ha	--
3.4 G	Neuanlage bzw. Wiederherstellung von struktur-/ artenreichen Krautsäumen auf rückgebauten Fahrbahn- und Verkehrsinsel- selflächen sowie ehemaligen Baufeldern	0,07 ha	--
4 A	Ausgleich für die Versiegelung, Überbauung sowie bauzeitliche Inanspruchnahme von Biotopen: Entwicklung eines intensiv bewirtschafteten Ackers zu Streuobstbeständen im Komplex mit artenreichem Extensivgrünland	0,4955 ha	44.0106 WP

Tabelle 10: Auflistung der landschaftspflegerischen Maßnahmen

6.4.4 Gesamtbeurteilung des Eingriffs

Vorkommen von gem. Anhang IV FFH-RL europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten konnten bei den Ortsbegehungen zur Kartierung der Biotoptypen im Untersuchungsgebiet nicht gefunden werden und sind aufgrund des Fehlens geeigneter Lebensräume auszuschließen.

Von dem Vorhaben des dreistreifigen Ausbaus der B 25 zwischen Nördlingen und Möttingen, hier im Bauabschnitt 2, sind europäische Vogelarten, sowie die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie Biber und Zauneidechse betroffen.

Europäische Vogelarten

Tatbestände der Tötung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 können für die Artengruppe der Vögel vermieden werden, indem die Beseitigung jeglicher Gehölze außerhalb der Vogelbrutzeit erfolgt (Maßnahme 2 V) und baustellennahe Lebensräume während der Bauzeit von Inanspruchnahmen geschützt werden (Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V, 1.3 V und 1.4 V). Auch erhebliche Störungen von Feldlerchen, Kiebitzen und Wiesenschafstelzen, die auf den Äckern im Umfeld der B 25 brüten werden durch entsprechende Terminierung des Baubeginns vermieden (Maßnahme 2 V). Für Vogelarten, die straßenbegleitende Gehölze besiedeln, kommt es zum Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für zwei Brutpaare des Feldsperlings und ein Brutpaar der Goldammer. Da geeignete, bisher unbesetzte Gehölzlebensräume im näheren Umfeld ausreichend vorhanden sind und die straßenbegleitenden Hecken auf den neuen Böschungen nach Bauende wieder angepflanzt werden, bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für diese Vogelarten erhalten. Für die ackerbrütenden Vogelarten Feldlerche, Kiebitz und Wiesenschafstelze kommt es zu geringfügigen Beeinträchtigungen der Brutrevierflächen, da sich die Zone mit Störwirkungen wie Lärm und Scheucheffekte nördlich der B 25 um einige m nach Norden verschiebt. Die betroffenen Flächen sind aber so klein und die zusätzlichen Störwirkungen so gering, dass es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Revierflächen kommt. Die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt auch ohne weitere Maßnahmen erhalten.

Zauneidechse

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für Zauneidechsen wird durch Terminierung der Baufeldräumung und die Anlage eines Reptilienschutzzaunes zwischen Baustellenflächen und den zu erhaltenden angrenzenden Lebensräumen vermieden (Maßnahme 1.2 V). Durch Aufstellen des Schutzzaunes am Baufeldrand werden weitergehende Schädigungen der zu erhaltenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten vermieden. Während der Bauzeit wird die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse trotz der geringfügigen Verkleinerung der Flächen erhalten bleiben. Nach Ende der Bauzeit werden die in Anspruch ge-

nommenen Böschungstreifen und Bankette wieder entsprechend angesät. **Weiterhin wird im Zuge der Maßnahme 3.4 G die bisherige Fahrbahn der Einmündung des Mittelweges in die B25 rückgebaut und als artenreicher Krautsaum rekultiviert. Die Rückbaufläche wird die beiden Teillebensräume beidseits dieser Einmündung verbinden**, so dass ~~sich die Lebensräume langfristig überhaupt nicht verkleinern~~ **ein zusammenhängendes Habitat entsteht, das größer ist als die Gesamtfläche der beiden Teillebensräume zuvor**. Auch ohne weitere Maßnahmen tritt demnach der Tatbestand der Schädigung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 für die Zauneidechse nicht ein.

Gesamtergebnis

Artenschutzrechtliche Tatbestände können für alle vom Vorhaben betroffenen europäischen Vogelarten und die Zauneidechse durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V, 1.2 V, 1.3 V, 1.4 V und 2 V ~~und~~ **im Zusammenwirken mit der Maßnahme 3.4 G** abgewendet werden. CEF-Maßnahmen sind nicht notwendig.

6.4.5 Abstimmungsergebnisse mit Behörden

Im Zuge des Planungsverlaufs wurden die fachlichen Belange durch die Fachplaner und dem Staatlichen Bauamt als Auftraggeber, mit der Regierung von Schwaben abgestimmt.

Das naturschutzfachliche Ausgleichskonzept sowie die artenschutzrechtlichen Belange wurden in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde erarbeitet.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Entfällt

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Zusätzliche Maßnahmen müssen im Bereich des Denkmalschutzes getroffen werden. Die B 25 liegt im Ausbaubereich zwischen Nördlingen und Möttingen auf einem bekannten Bodendenkmal (alte Römerstraße). Der gesamte Baubereich ist zudem Verdachtsfläche.

Die Baumaßnahme ist fachlich vorzubereiten und zu begleiten. Der maschinelle Abtrag des Oberbodens im Bereich bekannter Bodendenkmäler und Verdachtsflächen muss mit einer ungezähnten Böschungsschaufel (sog. Humuslöffel) unter Aufsicht einer wissenschaftlichen bzw. im Bereich archäologischer Grabungstechnik qualifizierten Fachkraft durchgeführt werden.

Im Fall von auftretenden Bodendenkmälern wird die Ausgrabung, Dokumentation und Bergung durchgeführt. Die denkmalschutzfachlichen Sondierungen müssen vor Beginn der Baumaßnahmen im jeweiligen Bereich abgeschlossen und freigegeben sein.

7 Kosten, Verfahren, Durchführung der Maßnahme

7.1 Kosten

Vorhabensträger ist die Bundesrepublik Deutschland vertreten durch die Straßenbauverwaltung des Freistaates Bayern.

Eine Beteiligung Dritter ist nicht gegeben.

7.2 Verfahren

Zu Erlangung des Baurechts ist ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 Fernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit Art. 72 ff Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) durchzuführen.

7.3 Durchführung der Baumaßnahme

Ausbaustufen

Die Durchführung der Baumaßnahme des Bauabschnittes 2 erfolgt unter Verkehr

Die Bauzeit beträgt 1 Jahr.

Grunderwerb

Im Zuge der vorgesehenen Ausbaumaßnahme sind private Grundstücksflächen zu erwerben und / oder vorübergehend in Anspruch zu nehmen.

Erschließung der Baustelle

Die Erschließung des Baufeldes erfolgt über das vorhandene Straßen- und Wegenetz.

Kampfmittel

Die Kampfmittelfreiheit wurde durch ein Gutachten vom 22.07.2015 der „Luftbildauswertung R. Hinkelbein, 70794 Filderstadt auf Grundlage von alliierterem Bildmaterial nachgewiesen.

Verkehrsregelung während der Bauzeit

Der Bau der Bundesstraße erfolgt in drei Phasen, welche nachfolgend dargestellt sind.

Phase 1: Einengung der Fahrstreifen der Bundesstraße und Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn um 1,50 m am südlichen Fahrbahnrand..

Phase 2: Bau der nördlichen Fahrbahn

Phase 3: Bau der südlichen Fahrbahn

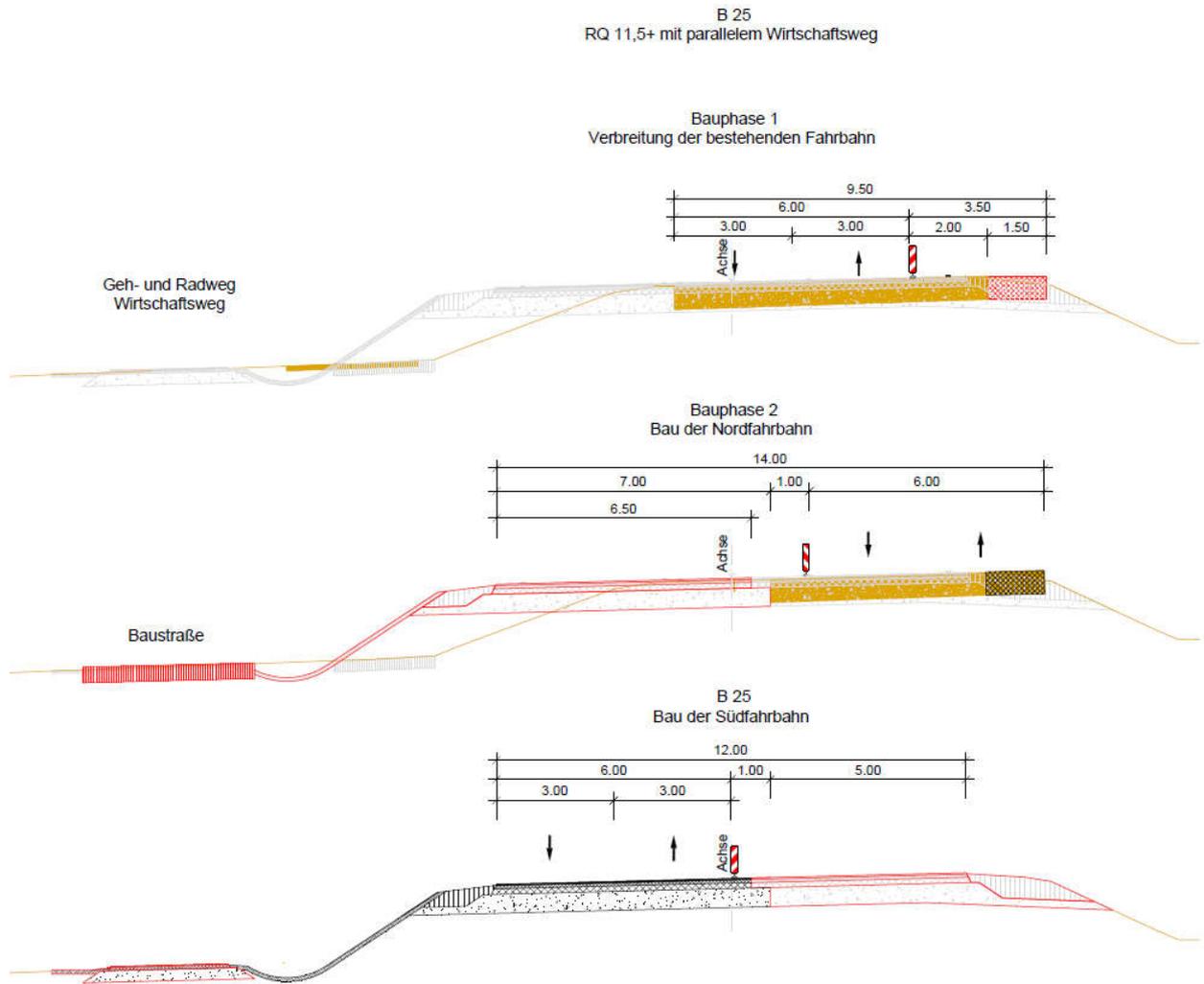


Bild 13: Bauphasen