

Vorhabensträger:	Stadt Herzogenaurach Marktplatz 11, 91074 Herzogenaurach
Ortsumfahrung Niederndorf - Neuses	
PROJIS-Nr.:	

RAUMORDNUNGSVERFAHREN

- Erläuterungsbericht -

aufgestellt: Stadt Herzogenaurach Herzogenaurach, den 11.03.2015	
Dr. German Hacker, 1. Bürgermeister	

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung der Vorhabens	4
1.1	Planerische Beschreibung	4
1.1.1	Art und Umfang der Maßnahme	4
1.1.2	Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen	5
1.1.3	Träger der Baulast, Vorhabensträger	5
1.1.4	Definition und Darstellung der Untersuchungsräume Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Verkehr	6
1.1.5	Zukünftige Straßennetzgestaltung hinsichtlich Widmung/ Umstufung /Einziehung	7
1.1.6	Straßenkategorie nach RIN	9
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	11
1.2.1	Länge der geplanten Maßnahme	11
1.2.2	Vorhaben prägende Bauwerke	11
1.2.3	Angestrebte Entwurfs- und Betriebsmerkmale	11
1.2.3.1	Entwurfsklasse	12
1.2.3.2	Betriebsform	12
1.2.3.3	Regelquerschnitt	13
1.2.3.4	Linienführung	13
1.2.3.5	Knotenpunktsgestaltung	13
1.3	Streckengestaltung	14
2	Begründung des Vorhabens	15
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	15
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	16
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	17
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	17
2.4.1	Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung	17
2.4.1.1	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	17
2.4.1.2	Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungspläne)	22
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	24
2.4.2.1	Verkehrsanalyse	24
2.4.2.2	Verkehrsprognose und Prognosenullfall	26
2.4.2.3	Verkehrsbelastungen einer weiträumigen Südumfahrung	29
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	30
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	32
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	33

3	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	34
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	34
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten.....	37
3.2.1	Variantenübersicht	37
3.2.1.1	Frühzeitig ausgeschiedene Varianten einschließlich Begründung für das Ausscheiden.....	37
3.2.1.2	Übersicht der untersuchten Varianten.....	43
3.2.2	Variante 1	53
3.2.3	Variante 2	54
3.2.4	Variante 3	54
3.2.5	Variante 4	54
3.2.6	Variante 5	54
3.3	Variantenvergleich.....	55
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen.....	55
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung.....	56
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	56
3.3.4	Umweltverträglichkeit.....	58
3.3.4.1	Darstellung der Umweltauswirkungen.....	58
3.3.4.2	Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen	59
3.3.5	Wirtschaftlichkeit.....	59
3.3.5.1	Investitionskosten	59
3.3.5.2	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	60
4	Gewählte Linie	61

1 Darstellung der Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

1.1.1 Art und Umfang der Maßnahme

Die Stadt Herzogenaurach im Landkreis Erlangen-Höchstadt liegt westlich des Oberzentrums Erlangen und prägt die Metropolregion Nürnberg als eines der wirtschaftlich stärksten Mitglieder. Die Stadt Herzogenaurach ist im Regionalplan Industrieregion Mittelfranken als Mittelzentrum mit entsprechender mittelzentraler Versorgungsfunktion ausgewiesen. Mit ca. 23.000 Einwohnern und großer wirtschaftlicher Strahlkraft sind günstige Voraussetzungen geschaffen, eine stabile und nachhaltige Fortentwicklung der Stadt zu sichern.

Ihre Lage südlich der Bundesautobahn A 3 mit der Anschlussstelle Erlangen-Frauenaurach und die in den zurückliegenden 30 Jahren entwickelte und in den letzten Jahren vierstreifig ausgebaute „Entlastungsstraße Nord“ – der heutige Hans-Ort-Ring – wickeln dabei einen Großteil der örtlichen Verkehre in das Stadtzentrum, in die Wohn- und Gewerbegebiete nördlich und östlich der Kernstadt sowie den regionalen Verkehr Richtung Westen ab. Dabei spielen drei weltweit äußerst erfolgreich agierenden, großen Wirtschaftsunternehmen (Adidas AG, Puma SE, Schaeffler Technologies AG & Co. KG) eine nicht unerhebliche Rolle bei der Erzeugung von Ziel-Quell-Verkehren.

In Herzogenaurach zählt man täglich ca. 13.000 Einpendler, die über den Hans-Ort-Ring, aber auch über die Niederndorfer Hauptstraße – die Staatsstraße St 2244 – durch dicht bebaute, historisch gewachsene Ortsstrukturen fahren müssen. In der Niederndorfer Ortsdurchfahrt beträgt die tägliche Verkehrsbelastung ca. 16.700 Fahrzeuge im Jahr 2012. Weder die Verkehrsfläche noch die Kreuzungsausbildung mit der St 2263 und der Kreisstraße ERH 25 sind so ausgebildet, den stetig weiter steigenden Verkehr aufzunehmen.

Erschwerend hinzu kommt in der Konstellation die Tatsache, dass die Firma Schaeffler ihre Produktion und Verwaltung südlich der St 2244 ansässig hat, zusätzlich erweitert und so der Hans-Ort-Ring nicht die volle Entlastungsfunktion übernehmen kann, ohne dass dadurch dazwischen liegende Wohngebiete zusätzlich belastet werden.

Nach ersten Überlegungen im Jahr 2004/2005 wurde im Jahr 2011 der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Herzogenaurach fortgeschrieben. Auf Grundlage der Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie hat der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach im Juli 2012 einen Grundsatzbeschluss für eine weiträumige Südumfahrung, von Niederndorf und Neues zwischen der Hans-Maier-Straße im Westen und dem Knotenpunkt der St 224 mit dem Hans-Ort-Ring im Osten, gefasst.

1.1.2 Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Der östliche Abschnitt der Trassenüberlegungen ist seit geraumer Zeit in Planung. Er ist im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern in der 1. Dringlichkeit enthalten (Projekt-Nr. N270-07).

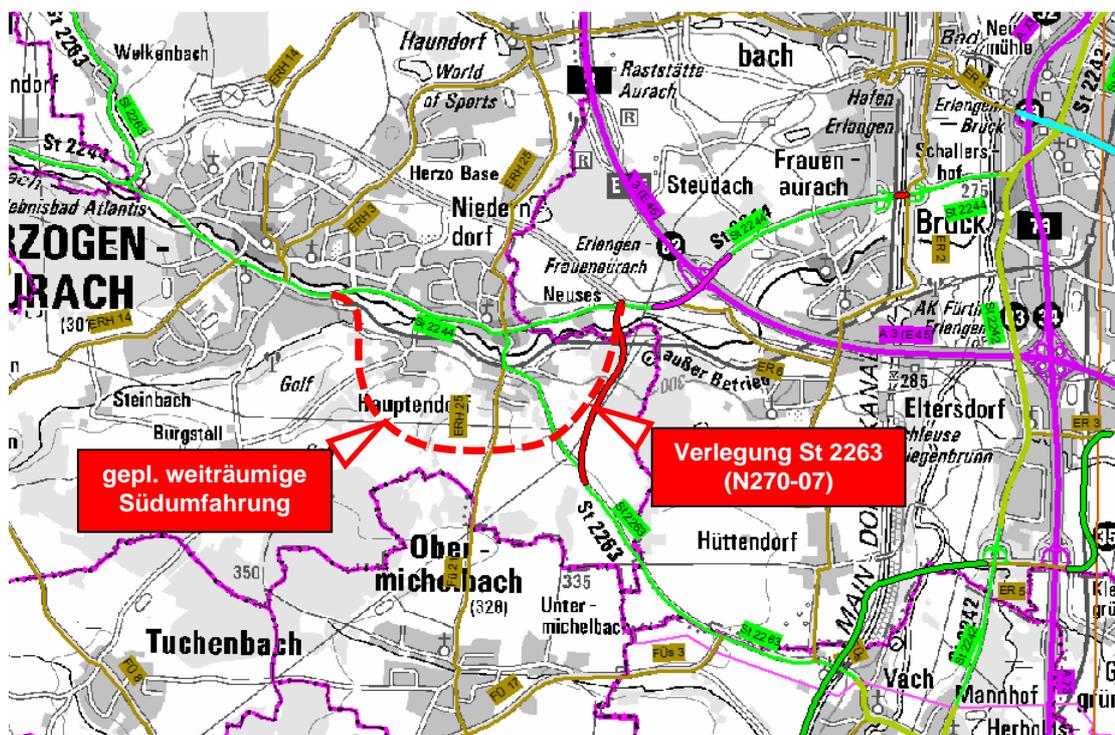


Abbildung 1:
Übersichtskarte klassifiziertes Straßennetz mit Darstellung der geplanten weiträumigen Südumfahrung und der Verlegung der St 2263 als Projekt des 7. Ausbauplanes.

1.1.3 Träger der Baulast, Vorhabensträger

Die Stadt Herzogenaurach und der Freistaat Bayern haben vereinbart, dass die geplante Staatsstraßenverlegung von der Stadt in kommunaler Sonderbaulast errichtet

wird. Damit kann von der Stadt Herzogenaurach das Gesamtprojekt als Vorhabens-träger planerisch und baulich gemeinsam behandelt werden.

1.1.4 Definition und Darstellung der Untersuchungsräume Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Verkehr

Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Als Untersuchungsgebiet für die Umweltverträglichkeitsstudie wurde auf Grundlage der zu erwartenden relevanten Projektwirkungen ein Korridor von etwa 400 Metern beiderseits der Varianten festgelegt.

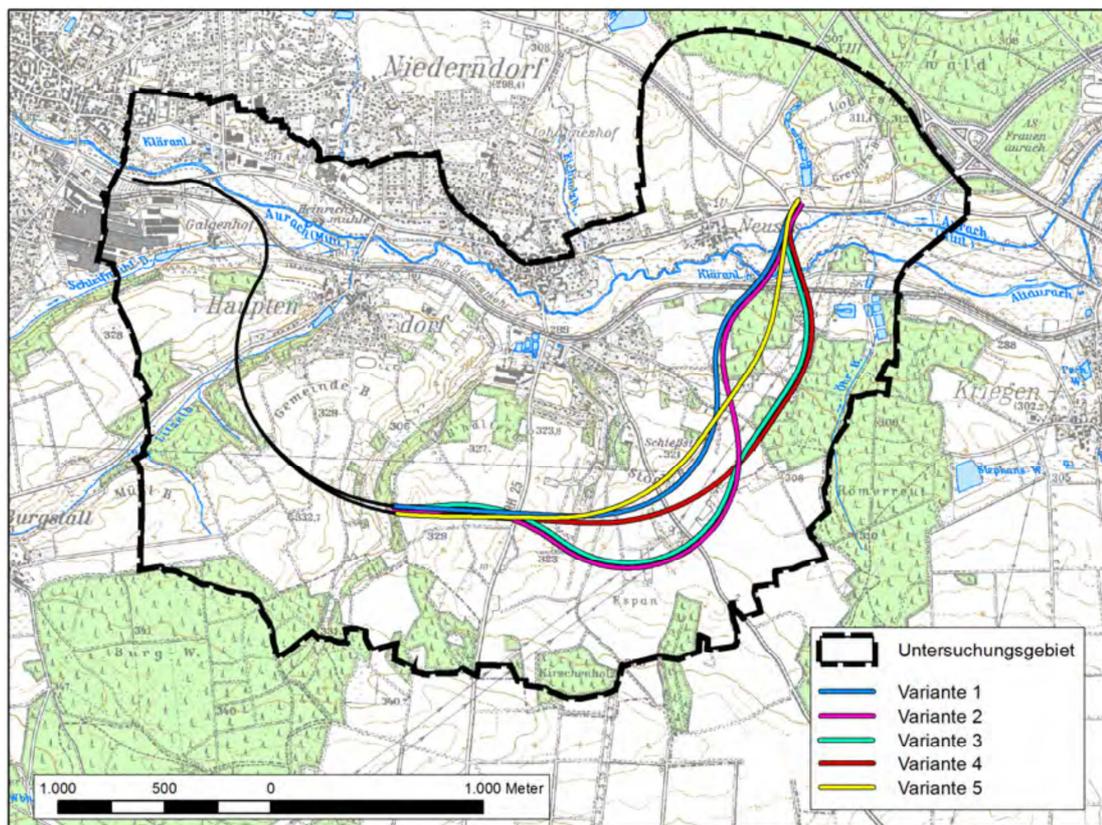


Abbildung 2: Untersuchungsgebiet der UVS

Zudem wurden die Auenbereiche der Aurach zwischen den Anschlusspunkten der Straße in die Untersuchung mit einbezogen. Es ist aufgrund des Vorhabentyps nicht davon auszugehen, dass es relevante Projektwirkungen gibt, die über diesen Korridor hinausgehen.

Verkehr

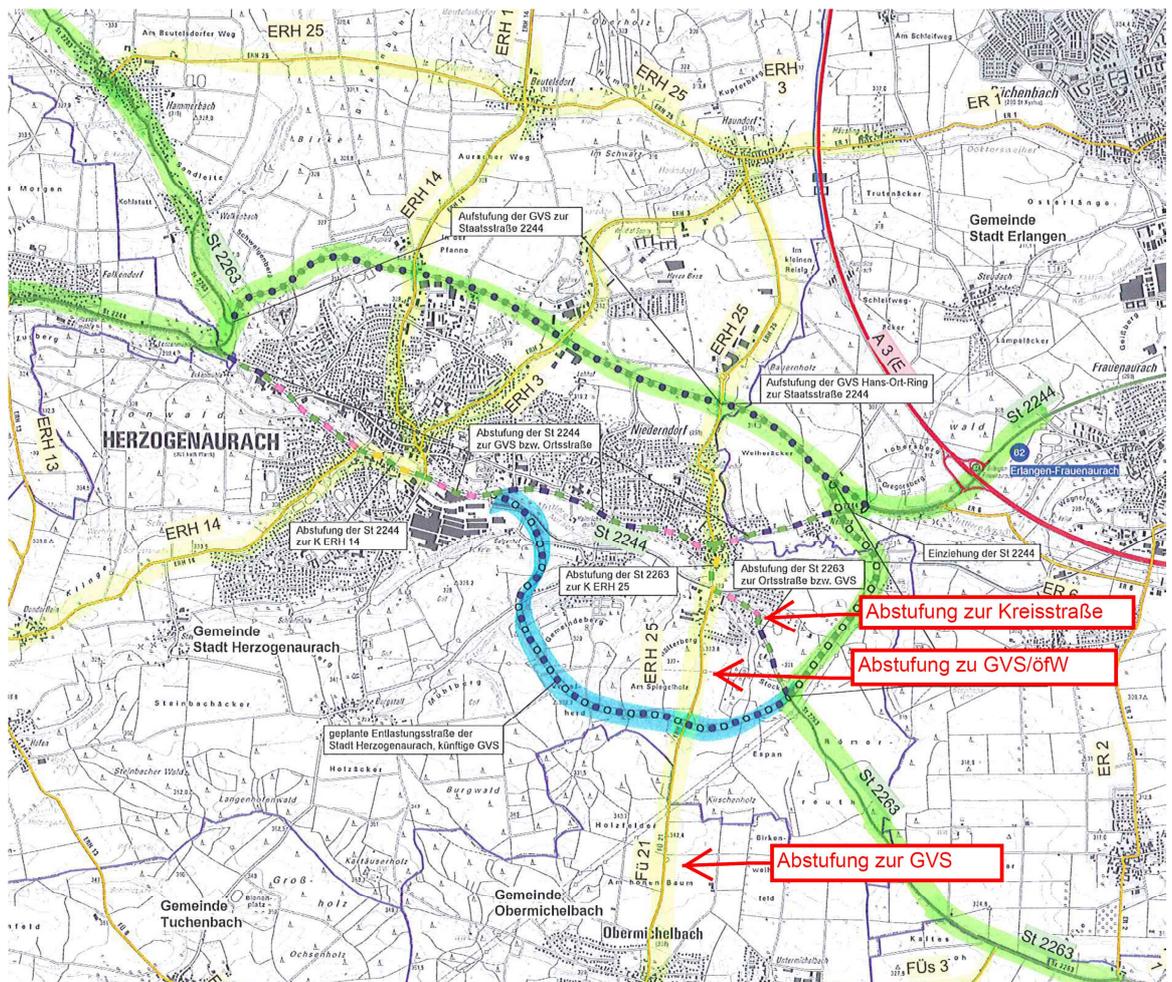
Grundlage der verkehrlichen Untersuchungen ist der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Herzogenaurach, erstellt durch Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH. Im Jahr 2011 wurde das Büro beauftragt, eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen, um die Auswirkungen verschiedener Planfälle für eine Ortsumfahrung von Niederndorf und Neuses bewerten zu können. Hierzu wurden im Jahr 2012 weitere Erhebungen und Untersuchungen durchgeführt, welche auch die geplanten strukturellen städtischen Entwicklungen mit zusätzlichen An- und Aufsiedelungen von Wohn- und Gewerbegebieten berücksichtigt haben („VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung“).

1.1.5 Zukünftige Straßennetzgestaltung hinsichtlich Widmung/ Umstufung /Einziehung

Bei den Abstimmungen der Stadt Herzogenaurach mit dem Freistaat Bayern über die Förderung der Maßnahme wurde ein vorläufiges Widmungs- und Umstufungskonzept erstellt.

Demnach ist grundsätzlich folgendes vorgesehen:

- Aufstufung der Gemeindeverbindungsstraße Hans-Ort-Ring zur Staatsstraße
- Abstufung der bestehenden St 2244 im Stadtbereich zu Gemeindeverbindungsstraße bzw. Ortsstraße
- Widmung des Ostteiles der neuen Ortsumfahrung als Gemeindeverbindungsstraße
- Widmung des Westteiles der neuen Ortsumfahrung als Staatsstraße (St 2263)



In Betrieb

- Bundesautobahn
- Staatsstraße
- Kreisstraße

zu widmende Straßen

- Staatsstraße
- Gemeindeverbindungsstraße

einziehende Straßen

- Staatsstraße

Aufstufungen

- Gemeindeverbindungsstraße zur Staatsstraße

Abstufungen

- Staatsstraße zur Kreisstraße
- Staatsstraße zur Gemeindeverbindungsstraße
- Staatsstraße zur Ortsstraße

Abbildung 3: Neuordnung des Straßennetzes in der Stadt Herzogenaurach
 Quelle: Staatliches Bauamt Nürnberg

Darüber hinaus ist angedacht, die Kreisstraße FÜ 21 bzw. ERH 25, zwischen Obermichelbach und Niederndorf, als Gemeindeverbindungsstraße abzustufen.

Weitere Überlegungen sind vorhanden, das Teilstück der ERH 25 zwischen der neuen Ortsumfahrung und der Einmündung in die Vacher Straße (St 2263) in Niederndorf als Ortsstraße bzw. öffentlichen Feld- und Waldweg abzustufen.

1.1.6 Straßenkategorie nach RIN

Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) greifen die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Erreichbarkeit der zentralen Orte auf und leiten die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze ab.

Das Konzept der funktionalen Gliederung gilt im Bereich des Straßennetzes für den Personen- und den Güterverkehr. Die Bewertung der Angebotsqualität und die Zielgrößen für die mittleren Fahrgeschwindigkeiten auf den Netzabschnitten beschränken sich dagegen auf den Personenverkehr.

Im Rahmen der funktionalen Gliederung des Straßenverkehrsnetzes wird jedem Netzabschnitt eine bestimmte Kategorie zugeordnet. Diese ergibt sich aus der Bedeutung der erforderlichen Verbindungen zwischen zentralen Orten.

Betrachtet man das geplante Straßenbauvorhaben als Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Herzogenaurach und dem oberzentralen Städteverbund Nürnberg – Fürth – Erlangen so ist, unter Berücksichtigung der bestehenden Netzfunktion des Hans-Ort-Ringes, eine **Verbindungsfunktionsstufe III** (regional) zu wählen.

Der geplante Verkehrsweg für den Kfz-Verkehr wird abschnittsweise in zwei Kategoriengruppen eingeteilt:

- **Anbaufreie Hauptverkehrsstraße VS III** im Vorfeld bzw. innerhalb bebauter Gebiete, für den Streckenabschnitt zwischen der Hans-Maier-Straße und der Verknüpfung mit der Galgenhofer Straße (Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße)
- **Landstraße LS III** zwischen der Verknüpfung mit der Galgenhofer Straße und der Anbindung an die St 2244 im Osten (Regionalstraße)

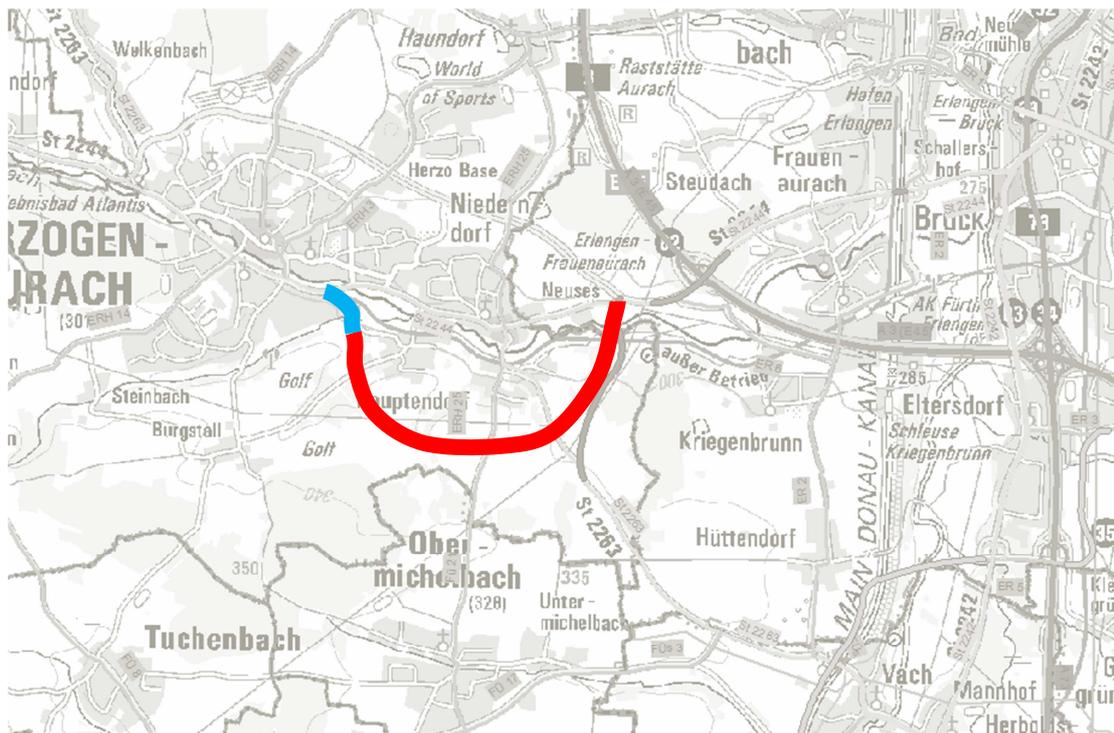


Abbildung 4:

Geplante Kategoriengruppen: **Anbaufreie Hauptverkehrsstraße VS III**
Landstraße LS III

Die anbaufreie Hauptverkehrsstraße übernimmt im Wesentlichen Verbindungsfunktionen der dort angeschlossenen Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen. Im Vorfeld bzw. innerhalb des bebauten Gebietes handelt es sich um die Fortsetzung der Straße der Kategoriengruppe LS bei der Annäherung an das bebaute Gebiet der Stadt Herzogenaurach. Die Straße ist einbahnig, die Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz erfolgt durch plangleiche Knotenpunkte. Die zulässige Geschwindigkeit ist in der Regel auf 50 km/h beschränkt.

Das große Teilstück der Ortsumfahrung Niederndorf – Neuses umfasst als Landstraße LS III eine anbaufreie, einbahnige Straße. Die geplanten Verknüpfungen mit den querenden Straßen sind als plangleiche Knotenpunkte vorgesehen. Die Straße ist für den Allgemeinen Verkehr bestimmt. Die zulässige Geschwindigkeit ist in der Regel auf 100 km/h oder weniger beschränkt.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 Länge der geplanten Maßnahme

Die Länge der geplanten weiträumigen Südumfahrung beträgt zwischen 5,3 km und 5,8 km.

1.2.2 Vorhaben prägende Bauwerke

Die geplante Südumfahrung quert die Täler des Litzelbaches und des Pferschbachgrabens. Darüber hinaus wird das Überschwemmungsgebiet der Aurach östlich von Neuses mit der neuen Straßentrasse gequert.

Für diese drei Querungen sind entsprechende Talbrücken mit Längen zwischen 70 m und 200 m vorgesehen.

1.2.3 Angestrebte Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) sollen Landstraßen von Pkw gleichmäßig mit einer für die jeweilige Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden. Dazu werden für die Entwurfsklassen alle wesentlichen die Geschwindigkeit beeinflussenden Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt.

Von der Entwurfsklasse werden unmittelbar bestimmt:

- die Betriebsform
- der Regelquerschnitt einschließlich des damit verbundenen Überholprinzips
- die Elemente der Linienführung
- die Führungsform des Verkehrs in Knotenpunkten
- die weiteren Betriebsmerkmale

Da nur die sinnvolle Kombination aller Entwurfselemente den Charakter einer Straße prägt, sind alle diese Merkmale innerhalb einer Entwurfsklasse einheitlich aufeinander abgestimmt.

1.2.3.1 Entwurfsklasse

Nach den RAL sind Straßen der **Straßenkategorie LS III** der **Entwurfsklasse 3** zuzuordnen

Durch Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbh, Aalen wurde im Juli 2012 die Verkehrsuntersuchung mit dem Titel „VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung“ fertiggestellt.

Demnach beträgt außerorts für den dort beschriebenen Planfall 2 (Südumfahrung Niederndorf – Neuses) der Prognoseverkehr DTV_{2025} zwischen 11.000 und 12.700 Kfz/24h.

Nach RAL ist eine Überprüfung der Entwurfsklasse erforderlich, wenn die Verkehrsnachfrage definierte Grenzwerte über- bzw. unterschreitet.

Tabelle 8: Anhaltswerte für Abweichungen von der in Tabelle 7 ausgewiesenen Entwurfsklasse

Straßen- kategorie	Verkehrsnachfrage auf dem Streckenzug $DTV_{\text{Querschnitt}}$ [Kfz/24 h]	
	Prüfung einer niederrangigen EKL	Prüfung einer höherrangigen EKL
LS I	< 12.000	
LS II	< 8.000	> 15.000
LS III		> 13.000
LS IV		> 3.000*)

*) höherrangige EKL in der Regel erforderlich
(gilt auch für $SV > 150$ Fz/24 h)

Abbildung 5: Auszug aus der RAL

Die bisher prognostizierte Verkehrsmenge beträgt max. 12.700 Kfz/24h und liegt damit unterhalb von 13.000 Kfz/24h. Eine Prüfung kann daher entfallen.

1.2.3.2 Betriebsform

Die Straße ist für den Allgemeinen Verkehr bestimmt. Die zulässige Geschwindigkeit ist außerhalb der geschlossenen Ortschaft in der Regel auf 100 km/h oder weniger beschränkt. Im Bereich des Streckenabschnittes als anbaufreie Hauptverkehrsstraße ist die zulässige Geschwindigkeit gemäß VwV-StVO auf höchstens 50 km/h beschränkt.

1.2.3.3 Regelquerschnitt

Für die Strecke der Ortsumfahrung ist der einbahnige Querschnitt RQ 11 erforderlich.

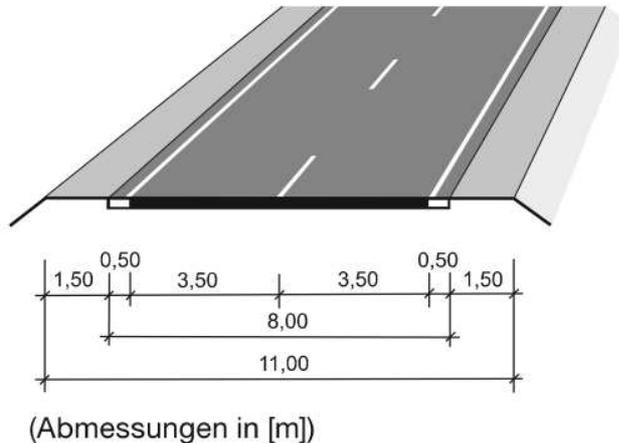


Abbildung 6: Straßenquerschnitt der Ortsumfahrung, RQ 11

Die Fahrstreifen werden durch eine einfache Leitlinie in Fahrbahnmittre getrennt, wo das Überholen unter Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahrstreifens bei entsprechend geometrischen und verkehrlichen Voraussetzungen zugelassen ist. Bei nicht ausreichenden Sichtweiten oder anderer Gefährdungen kann ein Überholverbot angeordnet werden.

1.2.3.4 Linienführung

Aufgrund der Netzfunktion und der damit verbundenen kurzen Fahrtweiten wird dem Entwurf der Ortsumfahrung eine Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h zugrunde gelegt. Dadurch kann die Linienführung im Lage- und Höhenplan besser an die jeweiligen Gegebenheiten der vorhandenen Topographie angepasst werden.

1.2.3.5 Knotenpunktsgestaltung

Verknüpfungen mit dem gleichrangigen oder nachgeordneten Straßennetz erfolgen durch plangleiche Einmündungen/Kreuzungen oder Kreisverkehre.

1.3 Streckengestaltung

Die zu untersuchenden Varianten der weiträumigen Umfahrung von Niederndorf und Neuses beginnen im Westen an der Hans-Maier-Straße (St 2244) auf Höhe der Fa. Schaeffler und enden im Osten am bestehenden Knotenpunkt der St 2244 mit dem Hans-Ort-Ring.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Anlass für die Überlegungen zum Bau einer Ortsumfahrung Niederndorf – Neuses war das stetig wachsende Verkehrsproblem in den beiden Ortsteilen Herzogenaurachs bzw. Erlangens. Im Jahr 2011 wurde der **Verkehrsentwicklungsplan** vom Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH fortgeschrieben.

Innerhalb dieser Fortschreibung wurden auch vergleichende Betrachtungen von verschiedenen Varianten einer Südumfahrung verkehrlich näher untersucht.

Folgende Aufgaben wurden durchgeführt:

- Aktualisierung der Verkehrsanalyse
- Fortschreiben der Verkehrsprognose auf das Jahr 2025
- Vertiefungen der Überlegungen zur Südumfahrung
- Verkehrliche Bewertung von Teil- bzw. Komplettumfahrungen

Über eine erste grobe Prüfung der verkehrlichen Wirksamkeit verschiedener Varianten (Nur Verlegung der St 2263, Neubau von Teilabschnitten einer nahen Umfahrung im Aurachtal mit Verlegung der St 2263, Südumfahrung als Trasse durch das Aurachtal und als weiträumige Südumfahrung) wurden drei Planfälle festgelegt und näher untersucht.

- Planfall 1: Teilabschnitt nahe Südumfahrung und verlegte St 2263
- Planfall 2: Weiträumige Südumfahrung
- Planfall 3: Nahe Südumfahrung und verlegte St 2263

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden im Stadtrat am 26.04.2012 vorgestellt und liegen als **Unterlage 22.1** diesem Erläuterungsbericht bei.

Auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung wurde eine **technische Machbarkeitsstudie** (vom 04.07.2012) von der Planungsgruppe Strunz durchgeführt. Innerhalb dieser Machbarkeitsstudie wurden die drei Planfälle als Grundvarianten mit zusätzlich drei Untervarianten untersucht und bewertet.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurde der Öffentlichkeit am 26.6.2012 und 5.7.2012 im Vereinshaus im Rahmen von Informationsveranstaltungen zur Entlastungsstraße für Niederndorf ("Südumfahrung") vorgestellt.

In der öffentlichen Stadtratssitzung am 19.7.2012 der Stadt Herzogenaurach wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie behandelt. Auf Grundlage der Ergebnisse hat der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach einen Grundsatzbeschluss für eine **weiträumige Südumfahrung** gefasst.

In der Machbarkeitsstudie vom 04.07.2012 ist hinsichtlich des Anschlusses der geplanten Ortsumfahrung an die St 2244 bzw. den Hans-Ort-Ring nur schematisch ein Verknüpfungspunkt, ohne konkrete Angaben zur Lage und zur baulichen Ausbildung, dargestellt worden. Um für diese wichtige Anbindungsfunktion konkretere Aussagen treffen zu können, wurde im Rahmen einer **ergänzenden Machbarkeitsstudie** der Planungsgruppe Strunz vom 20.12.2012 alternative Anbindungsmöglichkeiten genauer untersucht und nach verschiedenen Kriterien beurteilt.

Gemäß Art. 24 Abs. 1 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) wird das Projekt als „erheblich überörtlich raumbedeutsam“ eingestuft. Somit ist vor dem eigentlichen Genehmigungsverfahren in Form eines Planfeststellungsverfahrens die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vorgeschaltet.

Zur Vorbereitung dieser landesplanerischen Überprüfung wurden die Unterlagen einer Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Hierzu haben bereits intensive Abstimmungen zum Untersuchungsumfang mit den beteiligten Behörden stattgefunden.

Im Rahmen der öffentlichen Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 11. März 2015 stellten die beauftragten Planungsbüros Höhen & Partner sowie ANUVA die Ergebnisse vor. Mit Zustimmung des Stadtrates am 25. März 2015 können nun diese Unterlagen zur landesplanerischen Überprüfung (Raumordnungsverfahren) eingereicht werden.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach Unterlage 22.1 des UVPG ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben nicht erforderlich. Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie soll jedoch als Entscheidungsgrundlage im Raumordnungsverfahren dienen. Grundlage für das Raumordnungsverfahren bildet das bayerische Landesplanungsgesetz. Weiterhin werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie die Vorgaben des Artenschutz-

rechts (§ 44 BNatSchG) sowie die Vorgaben der Vogelschutz- und FFH-Richtlinie berücksichtigt.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Die Maßnahme ist nicht im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Es besteht daher kein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung

2.4.1.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Landesentwicklungsprogramm Bayern

Im Kapitel 4 „Verkehr“ des Landesentwicklungsprogramms werden unter anderem die folgenden Aussagen getroffen:

Ziffer 4.1.1 Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur:

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

Zu 4.1.1 (B): [...] Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrsnetzes haben so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. [...]

Ziffer 4.2 Straßeninfrastruktur (G):

Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

Zu 4.2 (B): Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur [...] ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei. [...]

Regionalplan Industrieregion Mittelfranken

Die Stadt Herzogenaurach liegt in der Planungsregion 7 „Region Nürnberg“ im Landkreis Erlangen-Höchstadt und ist durch die Regionalplanung als Mittelzentrum ausgewiesen.

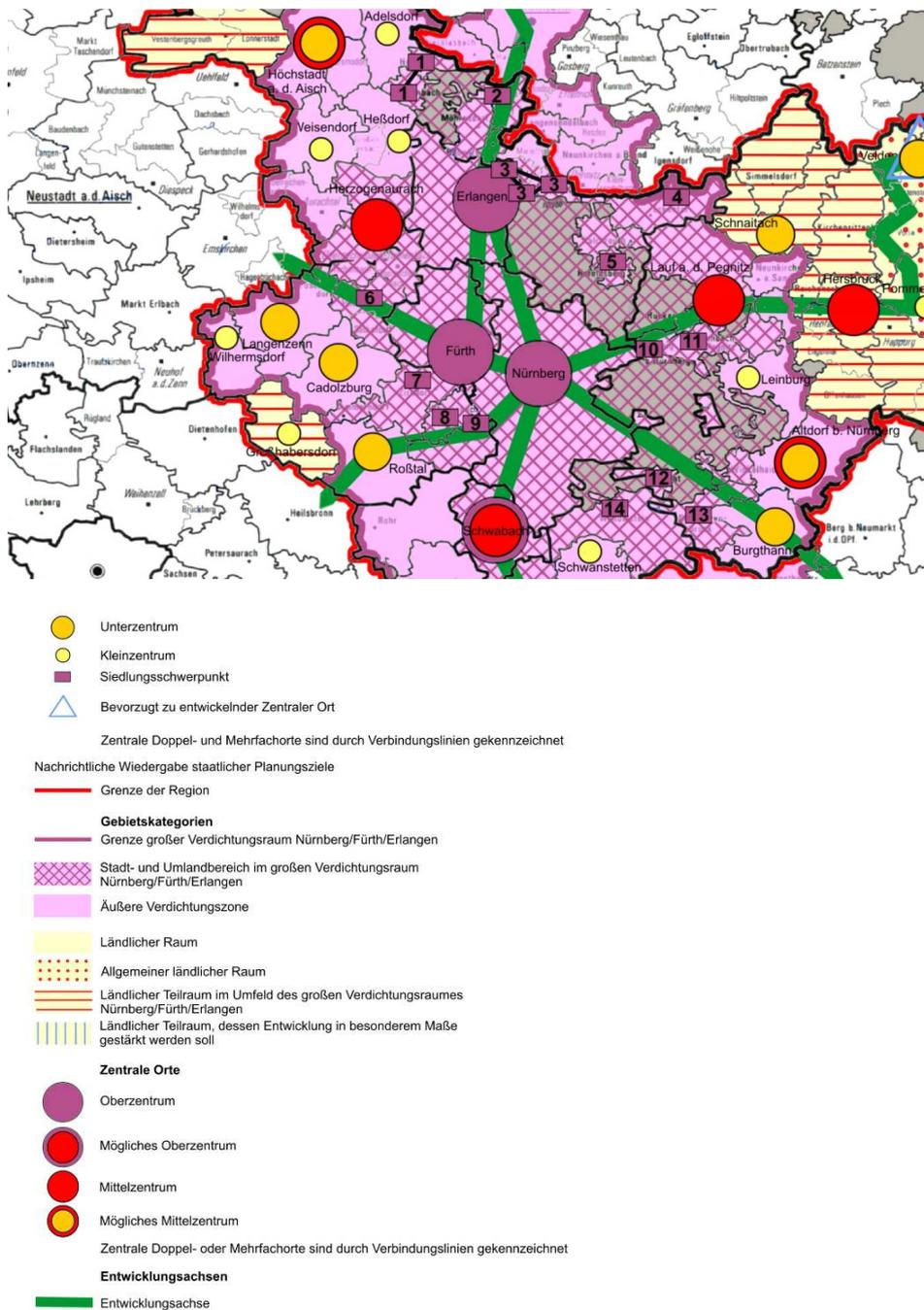


Abbildung 7: Regionalplan Industrieregion Mittelfranken (7), Raumstruktur, Karte 1
 Herausgeber: Regionaler Planungsverband, Industrieregion Mittelfranken, 26.03.2007

Der Planungsverband Region Nürnberg ist Träger der Regionalplanung in der Planungsregion 7. In dieser Funktion koordiniert er die räumliche Entwicklung der Region.

Der Regionalplan ist am 01.07.1988 in Kraft getreten und wurde bzw. wird laufend fortgeschrieben.

Er ist ein langfristiges Ordnungs- und Entwicklungskonzept, das auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) und in Abstimmung mit den fachlichen Programmen und Plänen nach Art. 15 BayLplG die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Region Nürnberg konkretisiert. Diese Ziele sind für alle öffentlichen Planungsträger verbindlich. Sie stellen darüber hinaus für den Bürger eine zuverlässige Orientierungshilfe dar.

Der Regionalplan soll wie das LEP und die o. a. fachlichen Programme und Pläne den Entscheidungsspielraum des Bürgers und der privaten Planungsträger erhalten und erweitern, nicht aber deren Entscheidungen ersetzen.

Im Regionalplan „Industrieregion Mittelfranken (7)“ ist unter „BV Technische Infrastruktur“ dargelegt:

1 Verkehr

1.1 Verkehrsleitbild

Ziffer 1.1.2

Durch die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen insbesondere die Erreichbarkeit der zentralen Orte vor allem für den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personenverkehr verbessert und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr erhöht werden.

Begründung:

In den letzten Jahren sind die Anforderungen an die Mobilität und die Kommunikation stark gewachsen. Der persönliche Aktionsradius und die wirtschaftlichen Vorteile, die bessere Verkehrsmöglichkeiten bieten, sollen auch künftig gewährleistet werden. Die Konkurrenzfähigkeit der regionalen Wirtschaft steht unter anderem in engem Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Infrastruktur. Damit dies sichergestellt werden kann, ist eine angemessene Kapazität und Qualität der Verkehrssysteme Voraussetzung.

Aus der Sicht der regionalen Entwicklung ist vor allem die Erreichbarkeit der zentralen Orte von Bedeutung. Hier konzentrieren sich die Siedlungsentwicklung mit Flächen für Wohnen, Gewerbe, Handel, Freizeit und die Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur. Die zentralen Orte bilden somit die Hauptquellen und -ziele des Verkehrs. Die Erreichbarkeit der zentralen Orte untereinander und innerhalb der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche ist daher besonders wichtig. Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs als wichtigem Bestandteil wirtschaftlicher Prosperität und des ÖPNV als umweltverträglichem Verkehrsträger kommt dabei eine herausragende Stellung zu.

Es ist erforderlich, dass der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur neben dem Aspekt der Erreichbarkeit auch den Anforderungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen gerecht wird. So gilt es insbesondere die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten. Die Schaffung einer fußgänger- und radverkehrsfreundlichen Infrastruktur (Stadt der kurzen Wege) trägt auch dazu bei, die Kaufkraft im Ort zu binden und nicht in periphere Einkaufszentren auf der grünen Wiese abfließen zu lassen.

Darüber hinaus sind Menschen mit eingeschränkter Mobilität in besonderem Maße auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Es ist erforderlich bei Ausstattung der Fahrzeuge sowie bei der Gestaltung der Haltestellen, auf die Belange dieser Menschen Rücksicht zu nehmen.

1.4 Straßenbau

1.4.3 Straßen für den regionalen und überörtlichen Verkehr

1.4.3.1 Straßenbaumaßnahmen für den regionalen und überörtlichen Verkehr sollen vorrangig unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte durchgeführt werden:

- *in den Mittelbereichen Erlangen und Herzogenaurach*

Anbindung des nordöstlichen Nahbereichs Erlangen sowie der Nahbereiche Höchststadt a.d.Aisch, Herzogenaurach, Adelsdorf, Hemhofen/Röttenbach und Weisendorf an die Stadt Erlangen als Teil des gemeinsamen Oberzentrums Nürnberg/Fürth/Erlangen

Begründung zu 1.4.3.1

Mittelbereiche Erlangen und Herzogenaurach

*Die St 2263 verbindet das mögliche Mittelzentrum Höchstädt a. d. Aisch mit dem Raum Nürnberg/Fürth. Sie soll aus Vach/Mannhof - Stadt Fürth herausgenommen werden und südlich von Hüttendorf - Stadt Erlangen unter Benützung der bereits vorhandenen Brücke unter dem MD-Kanal zur bestehenden AS Eltersdorf an der A 73 geführt werden. Darüber hinaus ist der Ausbau zwischen Weisendorf und Herzogenaurach sowie die **Verlegung bei Niederndorf -Stadt Herzogenaurach** erforderlich.*

1.5 Radverkehr

1.5.3 Auf die Verbesserung einer auf den Radfahrer abgestimmten Infrastruktur soll hingewirkt werden

Mit der Anlage einer weiträumigen Südumfahrung von Niederndorf und Neuses wird den vorgenannten Zielen umfassend Rechnung getragen. Durch die deutliche Reduzierung der Verkehrsmengen innerhalb der bestehenden Ortsdurchfahrten wird auch dem Ziel einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Radfahrer entsprochen.

2.4.1.2 Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungspläne)

Herzogenaurach

Im Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenaurach mit Stand vom 02.05.2013 ist eine Trasse für eine Verlegung der St 2263 dargestellt

Für eine Ortsumfahrung von Niederndorf ist eine Trasse für eine örtliche Hauptverkehrs- und Sammelstraße parallel zur Bahnlinie Erlangen/Bruck - Herzogenaurach zwischen Hauptendorf und der verlegten St 2263 vorgesehen.

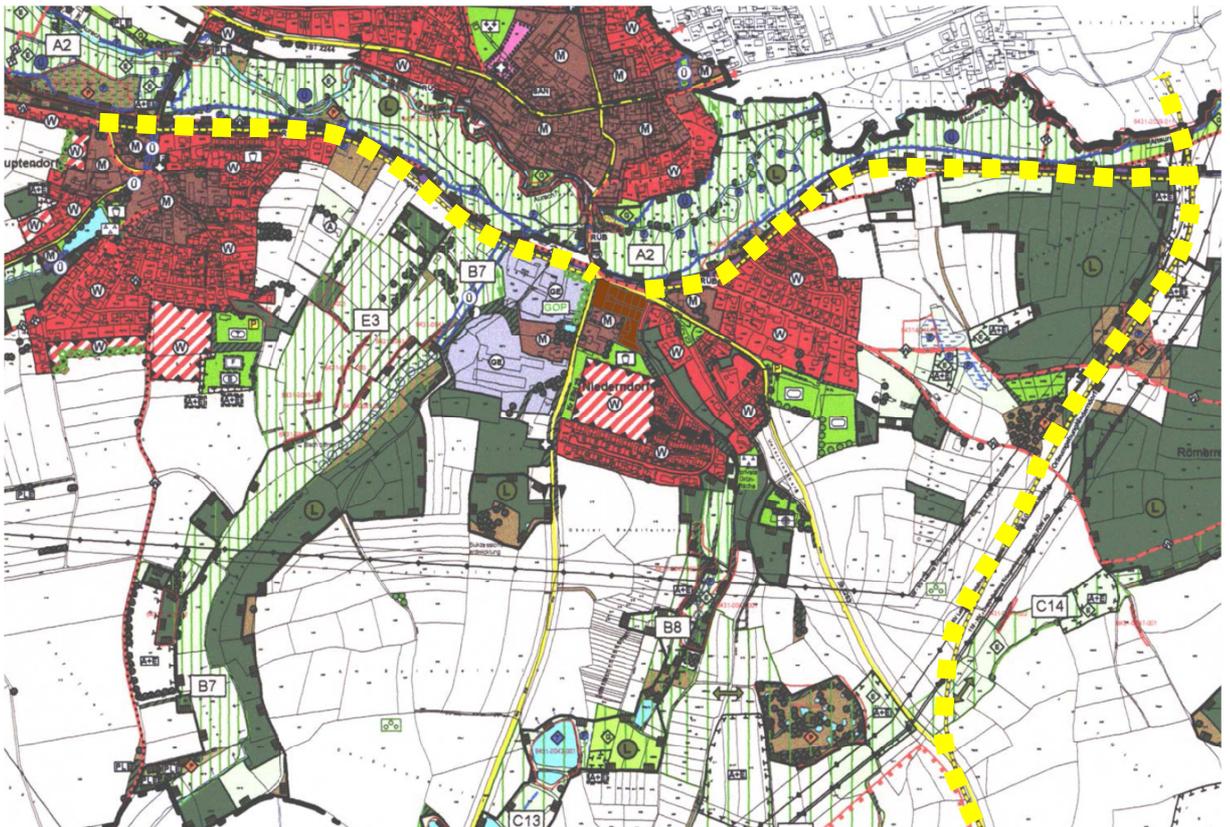


Abbildung 8: Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenaurach, Stand 02.05.2013 mit Darstellung der geplanten Flächen für Straßenverkehrsanlagen gem. § 5(2)3 und (4) BauGB

Erlangen

Im Flächennutzungsplan der Stadt Erlangen ist westlich von Neuses eine Straßen-
trasse der geplanten Verlegung der St 2263 eingetragen.

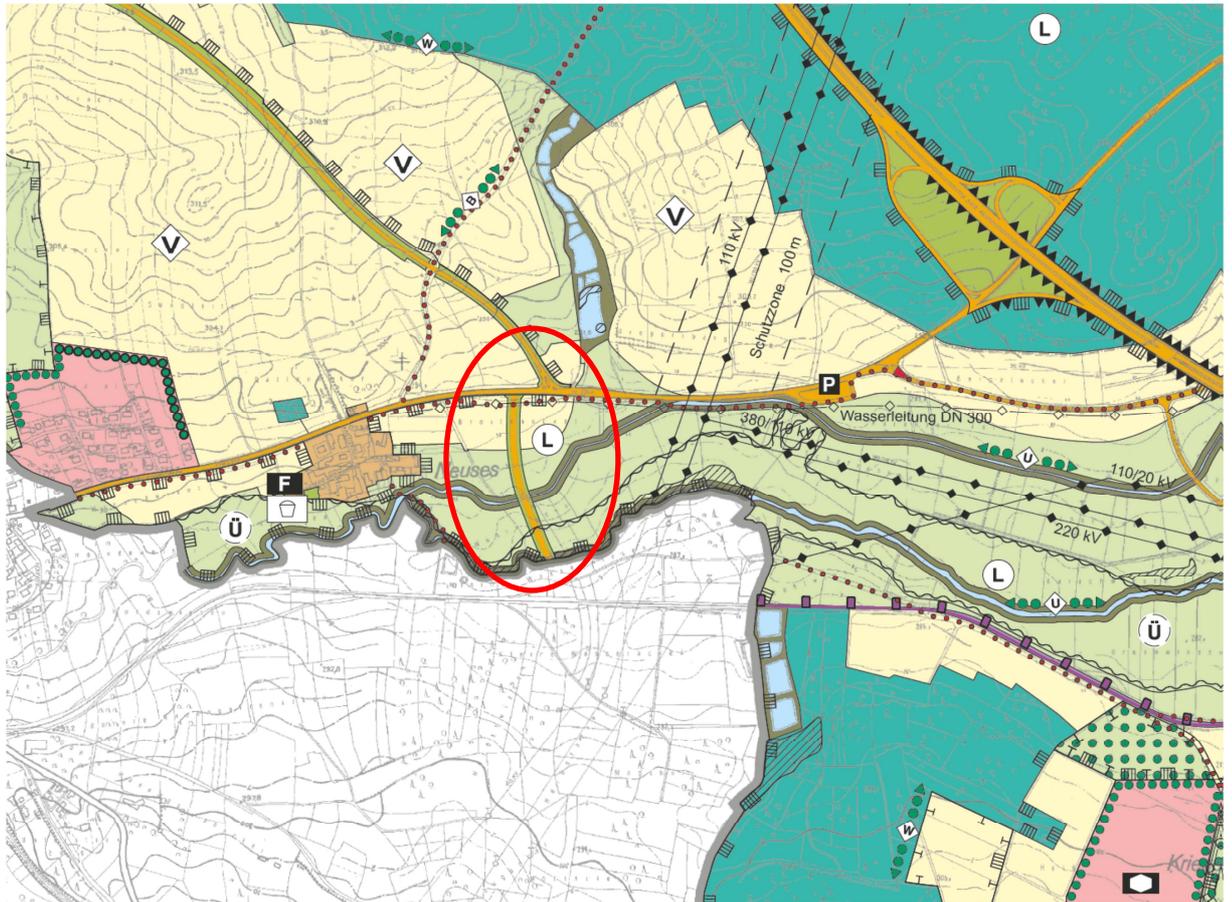


Abbildung 9: Flächennutzungsplan der Stadt Erlangen, Stand 31.12.2012

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

2.4.2.1 Verkehrsanalyse

Gemäß der Verkehrsanalyse 2012¹ beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr DTV im Zuge der bestehenden Ortsdurchfahrt der St 2244 in Niederndorf zwischen 16.100 Kfz/Tag und 16.700 Kfz/Tag und liegt damit weit über der durchschnittlichen Verkehrsbelastung auf Staatsstraßen in Bayern aus dem Jahr 2010 in Höhe von 3.851 Kfz/Tag.

Die St 2263 ist in Niederndorf im Bereich der Vacher Straße nach Einmündung der ERH 25 mit 5.900 Kfz/Tag belastet.

Der Anteil des Schwerverkehrs (Fahrzeuge > 3,5 to, Lkw, Lastzug und Busse) kann aus den aktuellen Daten der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010² abgelesen werden.

Im Straßenabschnitt der St 2244 zwischen den Einmündungen Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße und Hauptendorfer Straße betrug der Anteil des Schwerverkehrs am durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) 3,9 % (= 412 Fz/Tag, Zählstelle 6431 9497).

Die St 2263 war im Jahr 2010 mit 97 Schwerverkehrsfahrzeugen (Anteil 4,0 %, Zählstelle 6431 9523) und die Kreisstraße FÜ 21 bzw. ERH 25 mit 107 Schwerverkehrsfahrzeugen (Anteil 4,3 %, Zählstelle 6431 9715) belastet.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Ergebnisse der Verkehrsanalyse für das Erhebungsjahr 2012.

¹ VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung, Dr. Brenner Ingenieuresellschaft mbH, Juli 2012

² Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Zentralstelle für Informationssysteme, Straßenverkehrszählung 2010, Verkehrsmengen-Atlas Bayern, <http://www.baysis.bayern.de>

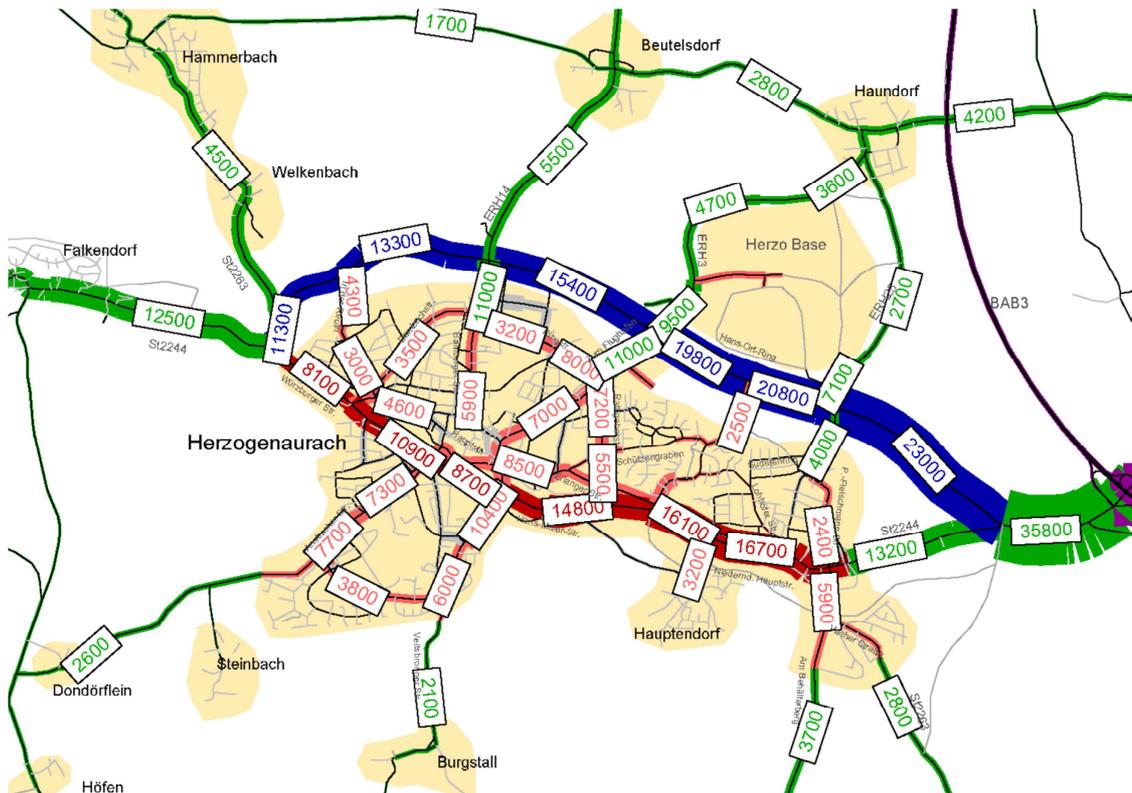


Abbildung 10: Verkehrsbelastungen in der **Verkehrsanalyse 2012** (Angaben in Kfz/24h),
Quelle: VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung,
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Juli 2012

Die hohe Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt mit der signalgeregelten Kreuzung der Niederndorfer Hauptstraße (St 2244) mit der Vacher Straße (St 2263) führt in Spitzenzeiten zu sehr schleppender, kolonnenartiger Verkehrsabwicklung.

Die bebauten Bereiche der Ortsdurchfahrten von Niederndorf im Zuge der St 2244 und der St 2263 werden erheblich von Lärm- und Luftschadstoffentwicklungen beeinträchtigt.

2.4.2.2 Verkehrsprognose und Prognosenullfall

Grundlagen der Verkehrsprognose

Im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) für die Stadt Herzogenaurach³ wurden mögliche Südumfahrungen hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit erstmals geprüft.

In einer Fortschreibung des VEP mit einer vergleichenden Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung (**Unterlage 22.1**) wurde der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Herzogenaurach mit dem Horizont 2015 auf das Jahr 2025 fortgeschrieben. Dazu wurden die Annahmen zu Aufsiedelungen hinsichtlich der geplanten Einwohner und Arbeitsplätze geprüft sowie aktualisiert und ergänzt.

Für die einzelnen Nutzungen wurde jeweils eine Verkehrserzeugungsberechnung für die verschiedenen Verkehre durchgeführt.

Zusätzlich wurden die Bevölkerungsentwicklung des Umlandes sowie die Entwicklung von Motorisierung und Jahresfahrleistung in einer allgemeinen Prognose herangezogen. Darin sind auch wirtschaftliche Entwicklungen (u.a. auch Benzinpreise) berücksichtigt worden.

Ergebnisse der Verkehrsprognose

Vor allem entlang des Hans-Ort-Ringes im Norden von Herzogenaurach sind in den nächsten Jahren weitere Entwicklungen geplant. Im Bereich der Herzo Base wird das Wohngebiet voll aufgesiedelt und zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Die Gewerbegebiete an der Bamberger Straße (Neuaufsiedelung) und an der Straße Zum Flughafen (Neuaufsiedelung bzw. Erweiterung) werden aufgenommen. Die Firma Schaeffler baut ihr Arbeitsplatzangebot weiter aus.

³ Stadt Herzogenaurach: Verkehrsentwicklungsplan, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen, Februar 2005

deren Realisierung bis 2025 zu erwarten sind. Hierzu gehört u.a. der Ausbau der A 3.

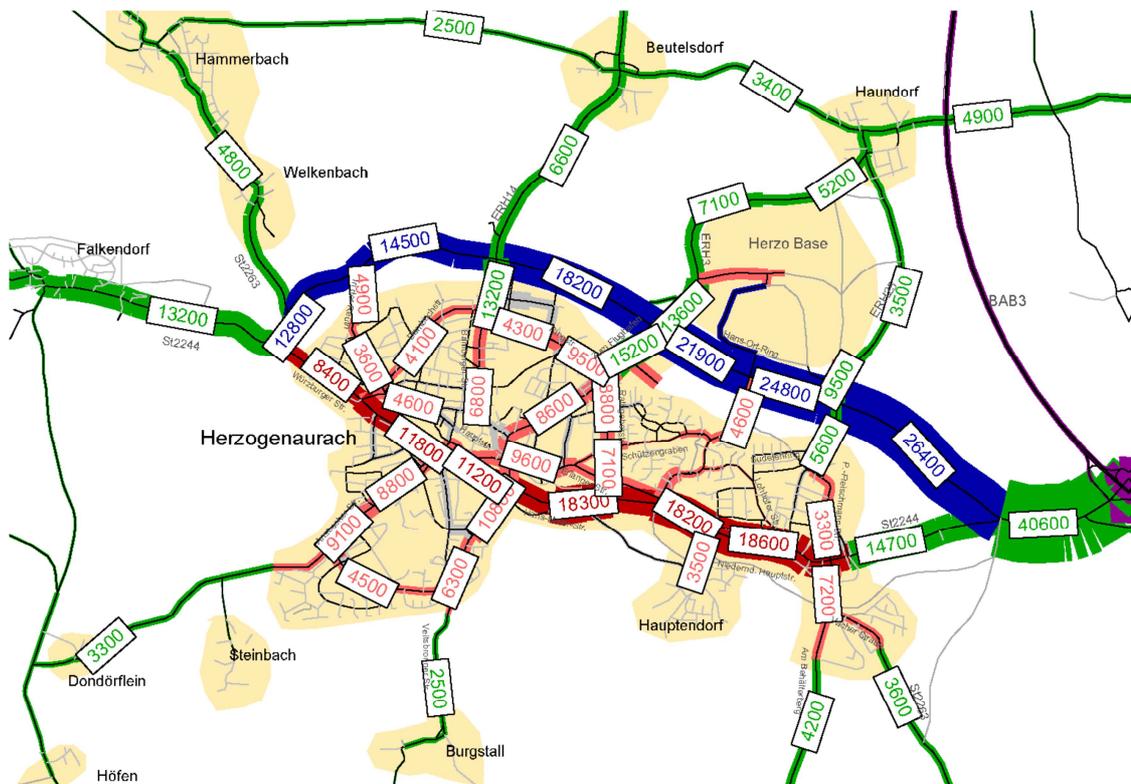


Abbildung 12: Verkehrsbelastungen im **Bezugsfall 2025** (Angaben in Kfz/24h)
Quelle: VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung,
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Juli 2012

Im gesamten Stadtgebiet steigt das Verkehrsaufkommen weiter an. Auf der Nordumgehung werden bis zu 3.400 Kfz/24h zusätzlich erwartet. Die Niederndorfer Hauptstraße (St 2244) wird von etwa 1.500 Kfz/24h bis 2.100 Kfz/24h stärker belastet.

Auch die Verkehrsbelastung auf der Vacher Straße (St 2263) in Niederndorf nimmt von 5.900 Kfz/24h um 22 % auf 7.200 Kfz/24h noch deutlich zu.

Der Bau einer weiträumigen Südumfahrung ist daher auch zur Verringerungen der bestehenden und zukünftigen Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere hinsichtlich des Schutzgutes Mensch, dringend erforderlich.

2.4.2.3 Verkehrsbelastungen einer weiträumigen Südumfahrung

Durch den Neubau einer weiträumigen Südumfahrung wird eine **deutliche** Entlastung der vorhandenen Ortsdurchfahrten von Niederndorf und Neuses erreicht. Die Wohn- und Lebensqualität kann damit nachhaltig verbessert werden.

Aus dem „VEP Herzogenaurach - Fortschreibung zur vergleichenden Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung“ kann entnommen werden, dass durch eine weiträumige Südumfahrung (Planfall 2 des VEP) folgende Entlastungen möglich sind:

Tabelle 1: Verkehrliche Entlastungswirkung einer weiträumigen Südumfahrung

	Bezugsfall	Planfall weiträumige Südumfahrung	Differenz	Differenz
	2025	2025	absolut	anteilig
	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	
Ortsdurchfahrt Niederndorf (St 2244)	18.600	8.400	- 10.200	-55%
Ortsdurchfahrt Niederndorf (St 2263)	7.200	400	- 6.800	-94%
Ortsdurchfahrt Neuses (St 2244)	14.700	4.900	- 9.800	-67%

Es ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2025:

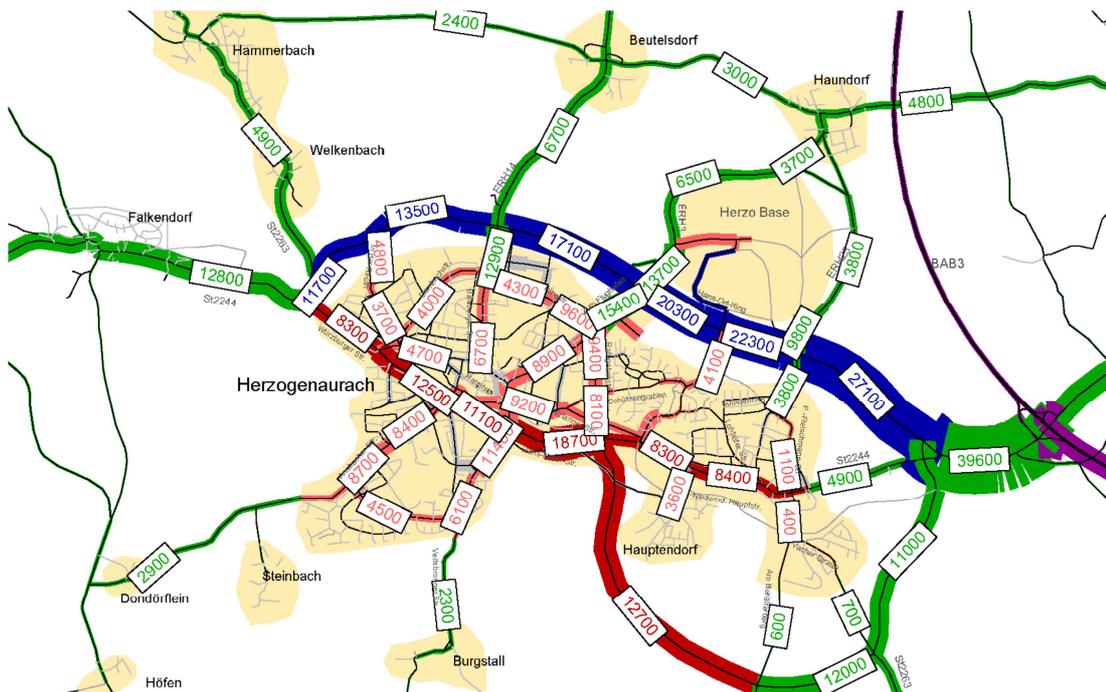


Abbildung 13: Verkehrsbelastungen im **Planfall 2025** (Angaben in Kfz/24h)

Quelle: VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Juli 2012

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen das Unfallgeschehen im Zeitraum 01.01.2012–28.02.2015 Unfallkategorie Personen und Sachschaden in beiden Fahrrichtungen im Bereich der Ortsdurchfahrt Niederndorf.

Fachliche Legende

Unfallkategorien

	Unfall mit Getöteten
	Unfall mit Schwerverletzten
	Unfall mit Leichtverletzten
	Unfall mit Sachschaden

Unfalltypen im 200m-Raster

	Fahrerunfall
	Abbiege-Unfall
	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
	Überschreiten-Unfall
	Unfall durch ruhenden Verkehr
	Unfall im Längsverkehr
	Sonstiger Unfall

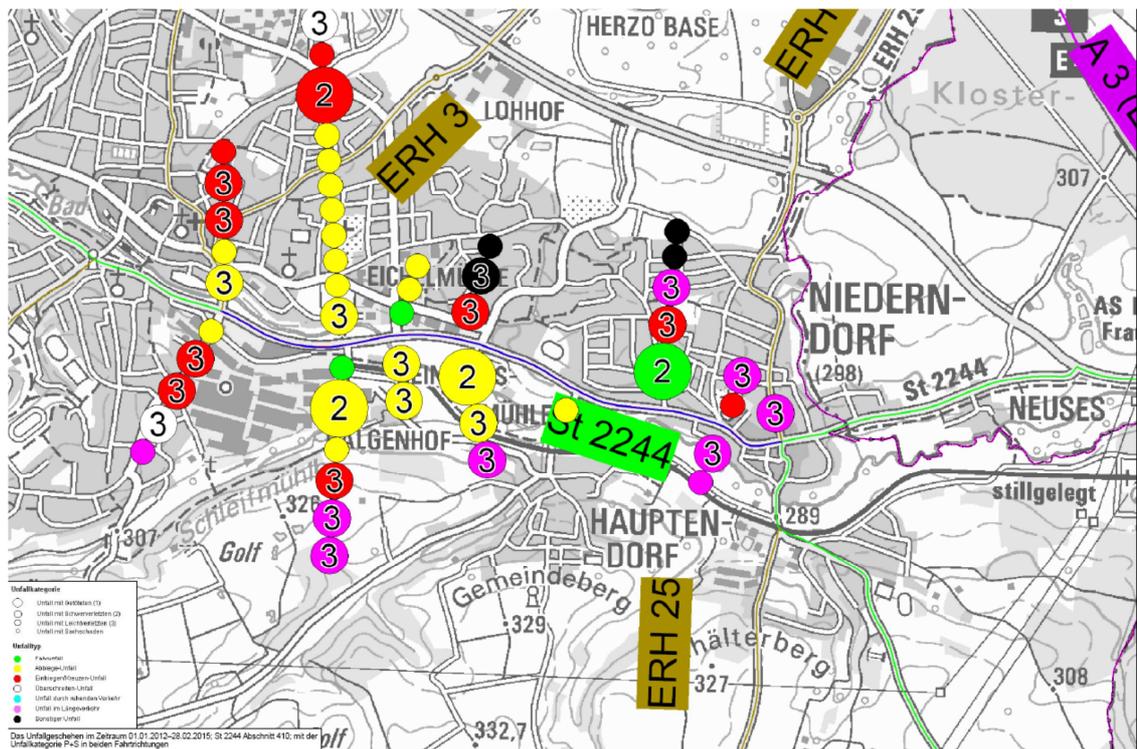


Abbildung 14: Unfallgeschehen im Zeitraum 01.01.2012–28.02.2015; St 2244 Abschnitt 410
 Quelle: Staatliches Bauamt Nürnberg, Bayerisches Straßeninformationssystem

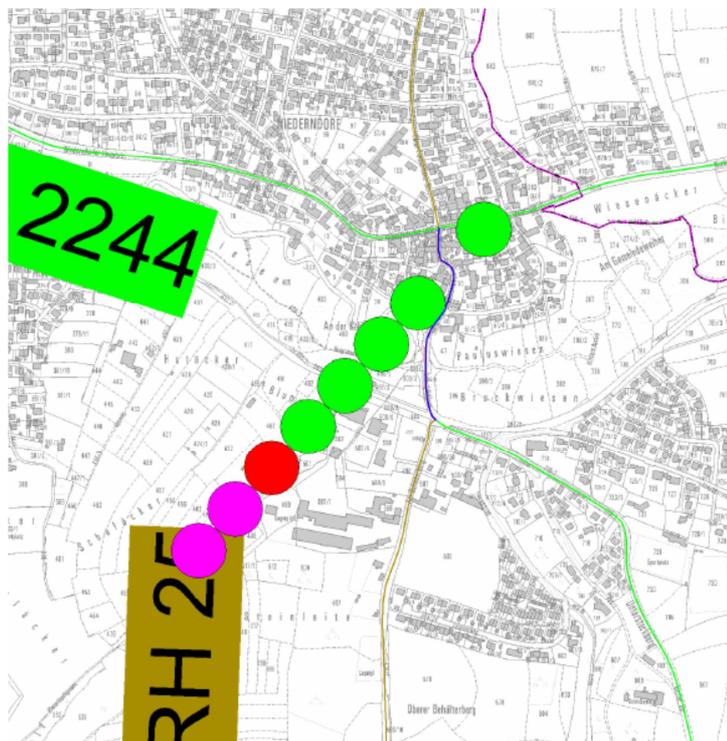


Abbildung 15: Unfallgeschehen im Zeitraum 01.01.2012–28.02.2015; St 2263 Abschnitt 440
 Quelle: Staatliches Bauamt Nürnberg, Bayerisches Straßeninformationssystem

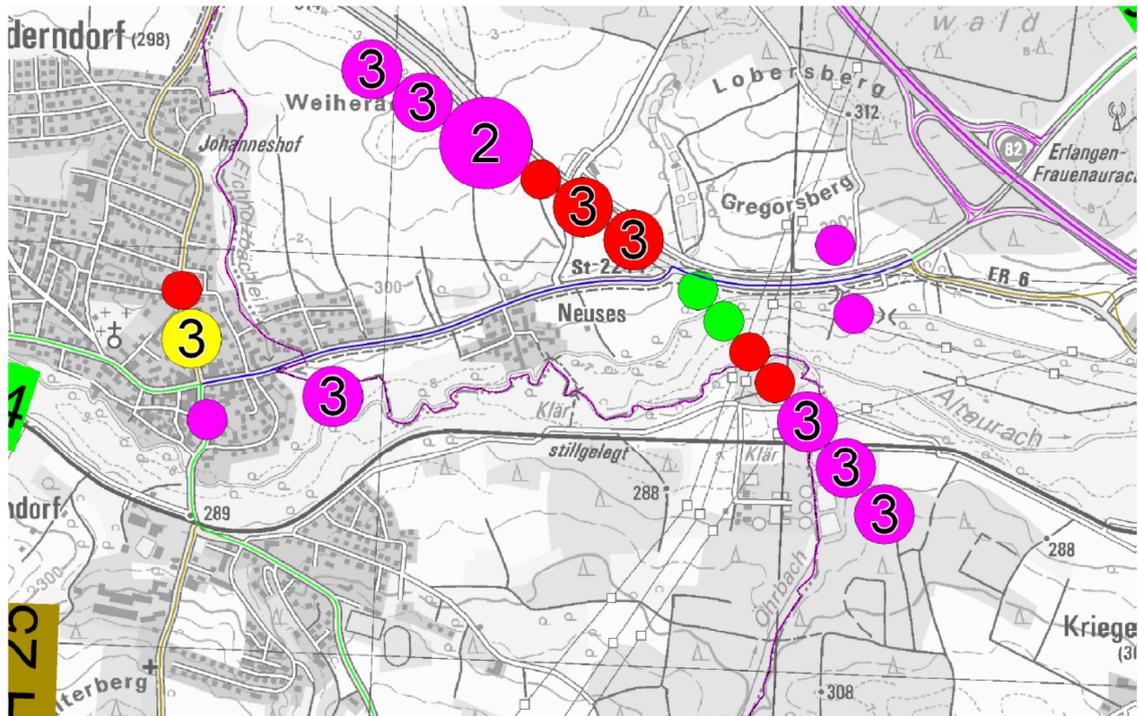


Abbildung 16: Unfallgeschehen im Zeitraum 01.01.2012–28.02.2015; St 2244 Abschnitt 440
Quelle: Staatliches Bauamt Nürnberg, Bayerisches Straßeninformationssystem

Der Bereich der signalisierten Kreuzung der St 2263 in die St 2244 (Vacher Straße / Niederndorfer Hauptstraße / Peter-Fleischmann-Straße) innerhalb der Ortsdurchfahrt wurde im Betrachtungszeitraum 2012 – 2015 als Unfallhäufung eingestuft.

Durch die geplante weiträumige Südumfahrung ist mit einem deutlichen Rückgang der Verkehrsmenge und damit auch mit einer Abnahme der Unfallrate zu rechnen.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

An den an der St 2244 angrenzenden Wohngebäuden in Niederndorf werden – bezogen auf die Verkehrsbelastung 2012 – Lärmimmissionspegel von bis zu rd. 70 dB(A) tags und rd. 63 dB(A) nachts erreicht. Ebenso stark wird der innerörtliche Fußgänger-, Radfahrer- und Kfz-Verkehr beeinträchtigt. Eine Nutzung der Straße zu Aufenthaltszwecken bzw. als dörflicher Mittelpunkt ist nicht denkbar.

Mit dem Neubau einer weiträumigen Südumfahrung wird sich das Verkehrsaufkommen der Ortsdurchfahrten von Niederndorf und Neuses wesentlich verringern. Für die Anwohner der St 2244, der Vacher Straße (St 2263) und der Straße Am Behälterberg (ERH 25) wird durch die Verlegung des Durchgangsverkehres eine deutliche Lärm- und Abgasminderung eintreten.

Die Funktionsfähigkeit des Niederndorfers Zentrums wird wiederhergestellt, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Radfahrer und Fußgänger wird eintreten.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Die Entlastung der Anlieger der bestehenden Ortsdurchfahrten im Zuge der Staatsstraße St 2244 und St 2263 kann nicht über einen Ausbau der bestehenden Straßen erfolgen.

Auch eine Wiederinbetriebnahme der zurzeit stillgelegten Eisenbahnlinie Erlangen/Bruck – Herzogenaurach oder der Neubau einer Stadt-Umland-Bahn (StUB) kann eine deutliche Verkehrsreduzierung innerhalb der Ortsdurchfahrten von Niederndorf und Neuses erwirken.

Das Vorhaben dient weiterhin dazu die Verknüpfung des Wirtschaftsstandortes Herzogenaurach mit den Oberzentren Nürnberg – Fürth – Erlangen sowie der Bundesautobahn A 3 zu verbessern und damit die Chancen für eine steigende Entwicklung der Wirtschaft, insbesondere der Firma Schaeffler, zu ermöglichen. Die Beschäftigungsverhältnisse können gesichert und positiv entwickelt werden.

Mit der Auslagerung des Durchgangsverkehrs wird städtebauliche Infrastruktur in Niederndorf und Neuses verbessert, bzw. es werden Entwicklungschancen für verbesserte Wohn- und Lebensverhältnisse geöffnet.

Ein zwingendes, überwiegend öffentliches Interesse ist damit gegeben.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Nach der Grobtrassierung von möglichen Varianten ist im Abstand von 400 m um das Variantenspektrum und in Anlehnung an natürliche Grenzen ein Untersuchungsraum definiert worden (siehe auch Ziffer 1.1.4, Abbildung 2). Zudem wurden die Auenbereiche der Aurach zwischen den Anschlusspunkten der Straße in die Untersuchung mit einbezogen. Es ist aufgrund des Vorhabenstyps nicht davon auszugehen, dass es relevante Projektwirkungen gibt, die über diesen Korridor hinausgehen.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich von West nach Ost. Er beginnt im Westen in Höhe der Firma Schaeffler, umfasst im zentralen Teil einen Abschnitt zwischen den Stadtteilen Hauptendorf und Neuses und erstreckt sich im Norden bis an den Gregorberg. Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen die Ortslagen von Herzogenaurach, Hauptendorf, Niederndorf sowie die Siedlung Neuses. Der Untersuchungsraum teilt sich auf die drei Landkreise Erlangen-Höchstadt, Fürth sowie der Stadt Erlangen.

Kurzbeschreibung des Untersuchungsraumes

Natürliche Gegebenheiten

Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb des Mittelfränkischen Beckens (naturräumlichen Einheit 113), und größtenteils innerhalb der naturräumlichen Untereinheit 113-A. Geologisch ist die naturräumliche Untereinheit vorwiegend aus Schichten des Mittleren Keuper aufgebaut. Im Untersuchungsgebiet haben sich vorrangig Braunerden und Pseudogleye entwickelt.

Geprägt wird das Untersuchungsgebiet auch durch die verschiedenen Fließgewässer. Neben der Aurach queren vier weitere kleinere Bäche und deren Zuläufe das Untersuchungsgebiet. Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt flach bis leicht hügelig.

Das Klima des mittelfränkischen Beckens ist mit einem Jahresniederschlag von 650 – 750 mm und einer Jahresdurchschnittstemperatur von 8-9°C im Bereich der Flusstäler generell als warm und niederschlagsarm einzustufen.

Die potenzielle natürliche Vegetation im Untersuchungsgebiet ist größtenteils Flattergras-Buchenwald, nur im Talraum der Aurach ist es Zittergrasseggen-Stieleichen-Hainbuchenwald im Komplex mit Hainmieren-Schwarzerlen-Auenwald. Die aktuelle Nutzungsstruktur wird im Folgenden beschrieben.

Nutzungsstruktur

Der nördliche Teil des Untersuchungsgebiets ist vor allem durch die Siedlungsflächen der Stadt Herzogenaurach und den Verlauf der Aurach mit angrenzenden Grünlandflächen geprägt. Im nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebiets befindet sich eine Kläranlage.

Im zentralen bzw. südlichen Teil des Untersuchungsgebiets dominieren landwirtschaftlich genutzte Flächen. Entlang der vier von Süden zur Aurach verlaufenden Bäche im Untersuchungsgebiet liegen forstwirtschaftlich genutzte Gehölzstreifen.

Weitere kleinere forstwirtschaftliche Flächen sowie Stillgewässer, Heckenstrukturen und Gehölze führen zu einer insgesamt aufgelockerten Nutzungsstruktur. Mehrere Straßen teilen das Untersuchungsgebiet in Nord-Süd-Richtung, und zwei Hochspannungsleitungen queren das Untersuchungsgebiet.

Einen besonderen Erholungsbereich stellt vor allem der Talraum der Aurach dar. Es ist davon auszugehen, dass große Teile des Untersuchungsgebiets für die Naherholung genutzt werden.

Im Süden von Hauptendorf befindet sich ein Vorranggebiet für Anlagen der Windenergiegewinnung.

Das Untersuchungsgebiet wird durch folgende besondere Schutzgutausprägungen des Naturhaushalts maßgeblich bestimmt:

Das Aurachtal ist ein Schwerpunktgebiet im Arten- und Biotopschutzprogramm des Landes Bayern. Ein weiteres Ziel dieses Fachkonzeptes ist der Schutz und die Dauerbeobachtung der landesweit bedeutsamen Biotopflächen am Stockberg bei Niederndorf. Neben dem Aurachtal sind vor allem mehrere Wald- und Gehölzflächen wie Klosterwald, Römerreuth oder Kirschenholz sowie die Täler kleinerer Bäche und Gräben wie Schleifmühlbach oder Pfersbachgraben als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen. Die Gehölzflächen weisen laut Waldfunktionsplan in Teilen besondere Funktionen als Erholungswälder, Biotopwälder oder Klimaschutzwälder auf. Der Osten des Untersuchungsgebiets wird von einem bedeutsamen Verbundkorridor für Feuchtlebensräume durchzogen.

Ein Raumwiderstand für das gesamte Untersuchungsgebiet wurde nicht ermittelt. Das Vorhaben ist eher kleinräumig einzustufen und die Lage und Ausdehnung der Siedlungsflächen erübrigt eine großräumige Suche nach relativ konfliktarmen Korridoren. Bereits aus Gründen der Zielerfüllung hat sich die Stadt Herzogenaurach für eine Südumfahrung der Ortslagen Hauptendorf, Niederndorf und Neuses entschieden (vgl. Kap. 3.2). Für diese wurden im Ostteil kleinräumige Varianten untersucht. Grundsätzlich andere Lösungen wurden ferner überschlüssig betrachtet.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

3.2.1.1 Frühzeitig ausgeschiedene Varianten einschließlich Begründung für das Ausscheiden

Nullvariante

Planerisch nicht vertieft betrachtet wurde die Nullvariante, welche keinerlei bauliche Veränderung der Staatsstraßen St 2244 und St 2263 aufweist. Diese Variante erreicht nicht die angestrebten Planungsziele, ist aber in der Verkehrsuntersuchung als Bezugsfall enthalten.

Ortsnahe Umfahrung

Für eine ortsnahe Umfahrung mit Verlegung der St 2263 wurden im „VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung“ von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Juli 2012 (**siehe Unterlage 22.1**) wurden aus drei Varianten (1, 1.1, 1.2) zwei Planfälle (1 und 3) detailliert verkehrlich untersucht.

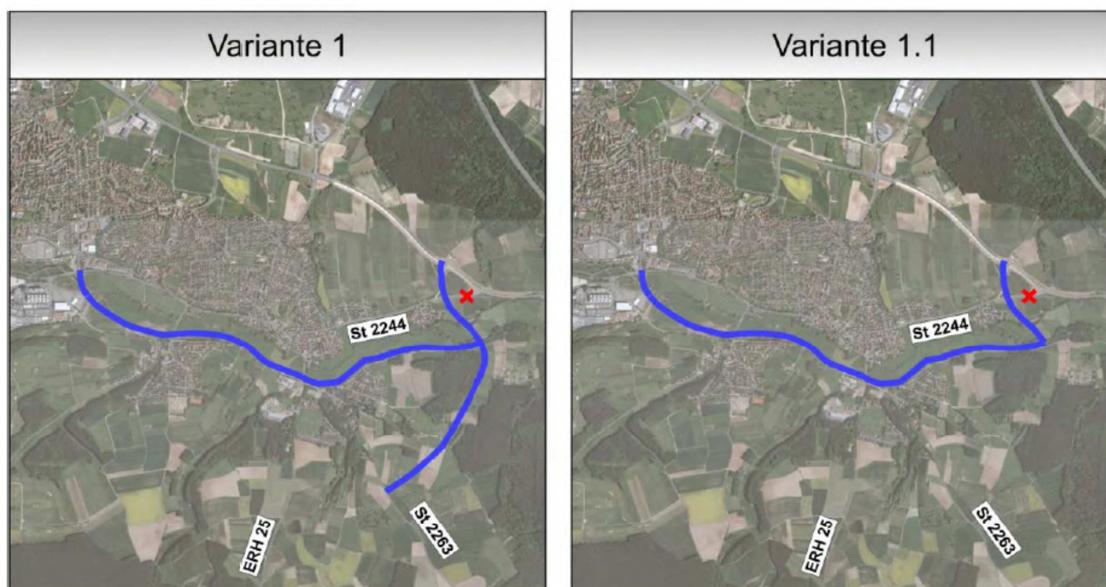




Abbildung 17: Untersuchte Varianten einer ortsnahen Südumfahrung
Quelle: VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung,
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Juli 2012

Planfall 1

Im Planfall 1 wurde die Erstellung von Teilabschnitten einer nahen Südumfahrung untersucht. Im Planfall und allen dazugehörigen Planfallvarianten (1a und 1b) sind die Verlegung der St 2263 östlich von Niederndorf mit der Weiterführung zur ERH 25 und verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Niederndorfer Hauptstraße berücksichtigt worden.

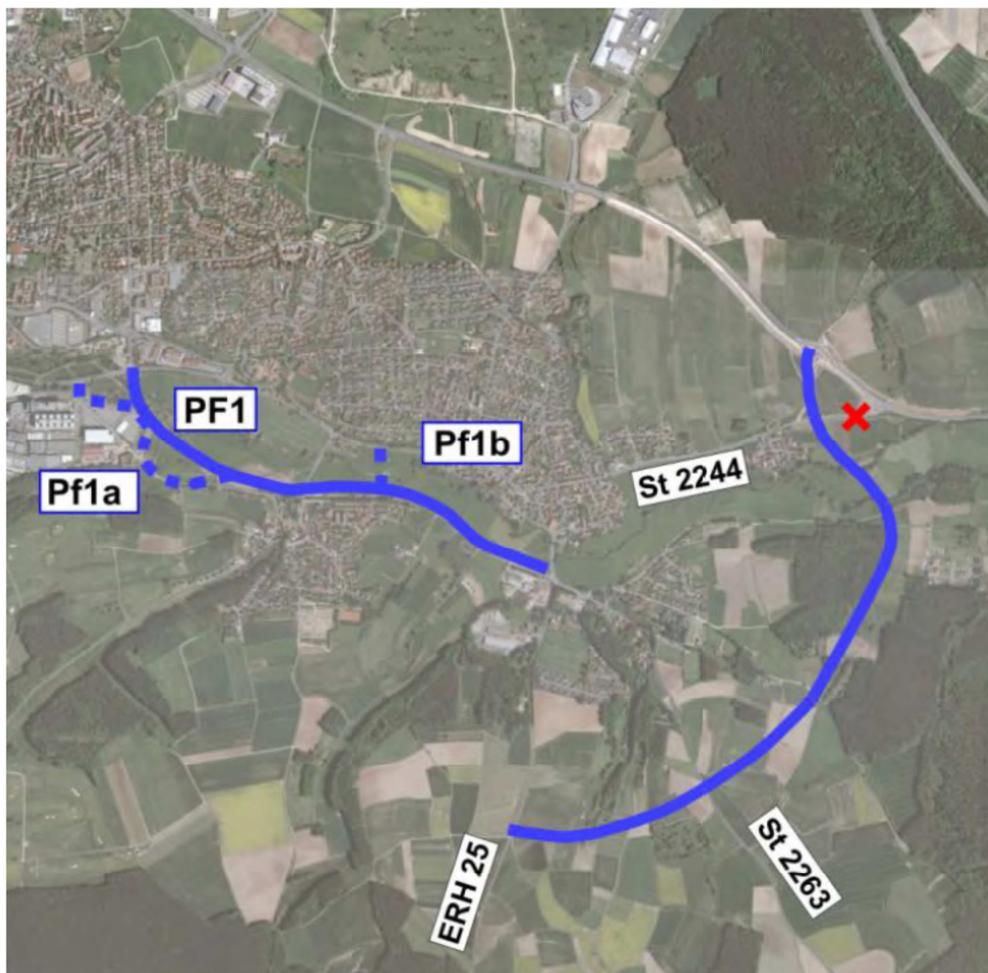


Abbildung 18: Planfälle 1/1a/1b einer ortsnahen Südumfahrung
Quelle: VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung,
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Juli 2012

Im Planfall 1 können auf der Linie der Südumfahrung von Niederndorf bis zu 15.800 Kfz/24h gebündelt werden. Die verlegte St 2263 wird von 5.700 Kfz/24h befahren. Deutliche Entlastungen von bis zu 12.700 Kfz/24h werden auf der Erlanger Straße und der westlichen Niederndorfer Hauptstraße erreicht. Auch auf der südlichen Vacher Straße und Am Behälterberg geht das Verkehrsaufkommen zurück. Da die Südumfahrung an der Vacher Straße endet, gehen die Fahrten hier aber wieder zurück

in den Ortskern. Dadurch wird dieser Abschnitt der Vacher Straße stärker befahren und die östliche Niederndorfer Hauptstraße kann nur gering entlastet werden. Die Führung zur verlegten St 2263 wird aufgrund der Umwegigkeit nicht angenommen.

Das verkehrliche Ziel einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Niederndorf und Neuses wird mit dem Planfall 1 nicht erreicht. Dies trifft auch auf die Planfälle 1a und 1b zu.

Planfall 3

Planfall 3 und Untervariante 3a enthält eine durchgehende ortsnahe Südumfahrung einschließlich des östlichen Abschnittes zur verlegten St 2263. Auch in diesen Varianten sind die verkehrlichen Wirkungen durch Beruhigungsmaßnahmen in der Niederndorfer Hauptstraße zu unterstützen.

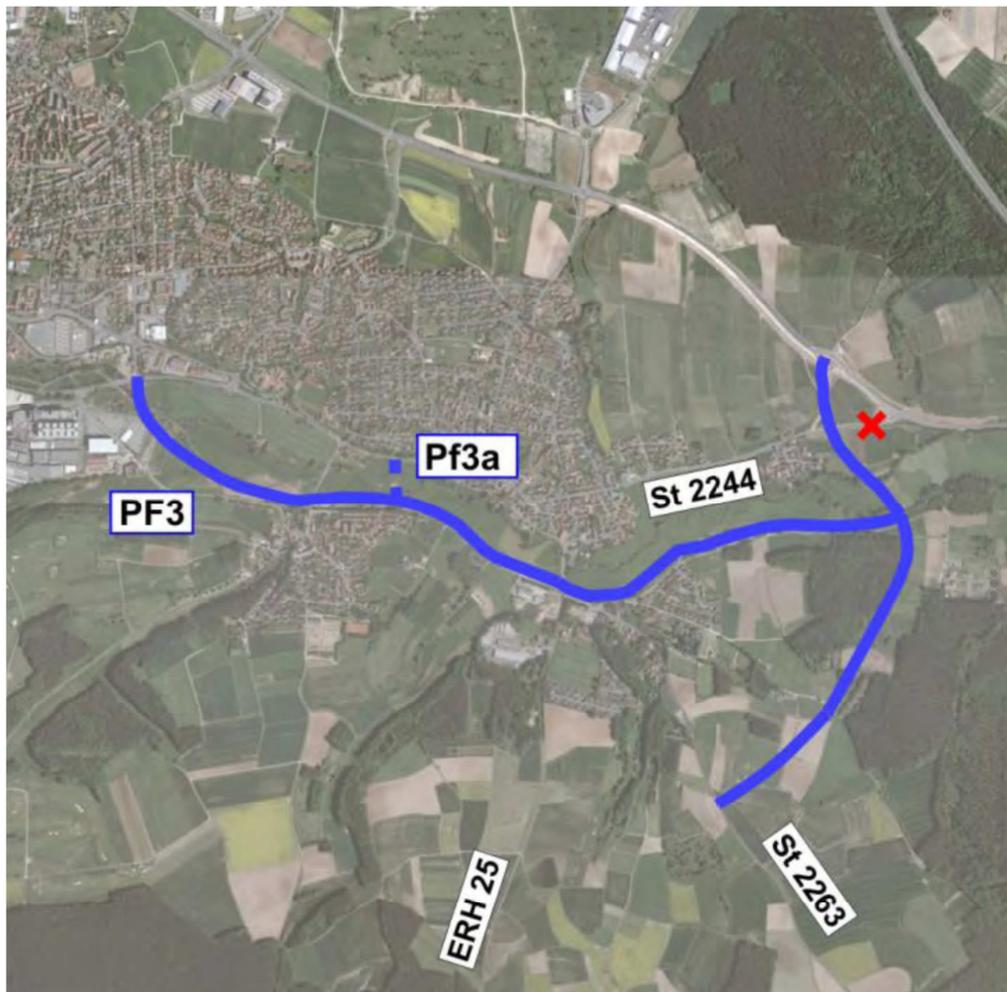


Abbildung 19: Planfälle 3/3a einer ortsnahen Südumfahrung
Quelle: VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Juli 2012

Im Planfall 3 beginnt die Südumfahrung am Knotenpunkt Hans-Meier-Straße / Rathgeberstraße und umfährt Hauptendorf im Norden sowie Niederndorf im Bereich der Talau. Die Verknüpfung erfolgt im Osten mit der verlegten St 2263, die zum Hans-Ort-Ring führt. Aufgrund der kurzen durchgehenden Führung können in diesem Planfall die meisten Fahrten gebündelt werden. Die nahe Südumfahrung wird von bis zu 17.800 Kfz/24h befahren. Die Entlastung im Zuge der Niederndorfer Hauptstraße und der Erlanger Straße erreicht bis zu 13.700 Kfz/24h. In der Ortsdurchfahrt

verbleiben nur noch Quell- und Zielverkehre. Durch die Verlegung der St 2263 können die Nord-Süd-Verkehre aufgenommen werden.

Eine kürzere Führungsalternative ist als Planfall 3a aufgenommen. Die Umfahrung beginnt östlich der Anbindung nach Hauptendorf und führt dann wie in Planfall 3 durch das Aurachtal bis zur verlegten St 2263. Mit etwa 13.500 Kfz/24h wird die Achse weniger befahren, es werden Verkehrsverlagerungen auf den Hans-Ort-Ring (ca. 2.000 Kfz/24h) ermittelt. Die Ortsdurchfahrt von Niederndorf wird um bis zu 12.100 Kfz/24h entlastet, in der Erlanger Straße verbleiben die Verkehrsmengen aufgrund der frühen Rückführung auf diese Achse. Die verkehrlichen Wirkungen der Verlegung der St 2263 sind mit denen des Planfalls 3 vergleichbar

Die Verknüpfungen der Trassen des Planfalles 3 mit den wichtigen Hauptverkehrsstraßen (Hauptendorfer Straße, Vacher Straße) in einer Parallellage zur Bahnlinie Erlangen/Bruck - Herzogenaurach stellt sich als äußerst problematisch dar. Hier wären, nach einer möglichen Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke, entsprechende signaltechnische Ausstattungen erforderlich, welche der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs entgegenwirken. Entsprechende Leistungsfähigkeitseinbußen beim Betrieb der Bahnübergänge sind dann die Folge. Höhenfreie Kreuzungen mit der Bahnlinie können aufgrund der topographischen Randbedingungen kaum hergestellt werden, da äußerst große Eingriffe in den Talraum und die bestehende Bebauung erforderlich wären.

Äußerst problematisch stellt sich die veränderte Lärmsituation im Aurachtal dar. Die bestehenden Wohngebiete von Hauptendorf und Niederndorf entlang des Aurachtals sind neu von massiven Verkehrslärm betroffen, da die neuen Verkehrsbelastungen auf einer durchgehenden ortsnahen Trasse in einer Größenordnung zwischen 14.200 und 19.900 Kfz/24 liegen.

Damit findet durch eine ortsnahe Umfahrung nur eine Verkehrsverlagerung von der Nordseite auf die Südseite des Aurachtals statt. Die Erreichbarkeit der Kernstadt und der südlichen Arbeitsplatzschwerpunkte wird nicht wesentlich verbessert.

Das Landschaftsschutzgebiet Aurachtal würde auf der gesamten Streckenlänge beeinträchtigt. Zudem würde eine hochwasserfreie Trassenführung durch den Talgrund mit voraussichtlich umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen zu einem erheblichen Verlust an Retentionsraum und Überschwemmungsfläche führen mit unabsehbaren Folgen für Siedlungen flussabwärts wie z.B. Frauenaaurach.

Die planerischen Ziele der Stadt Herzogenaurach werden durch die ortsnahe Trasse nicht erreicht.

In der öffentlichen Stadtratssitzung am 19.7.2012 hat der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach eine ortsnahe Umfahrung abgelehnt.

3.2.1.2 Übersicht der untersuchten Varianten

Weiträumige Südumfahrung

Die weiträumige Südumfahrung ist in der Verkehrsuntersuchung als Planfall 2 aufgenommen. Diese beginnt am Knotenpunkt Hans-Maier-Straße / Rathgeberstraße umfährt dann Hauptendorf und Niederndorf westlich und südlich und endet auf der Achse der verlegten St 2263. Diese wird auch im Planfall 2 zum Hans-Ort-Ring geführt.

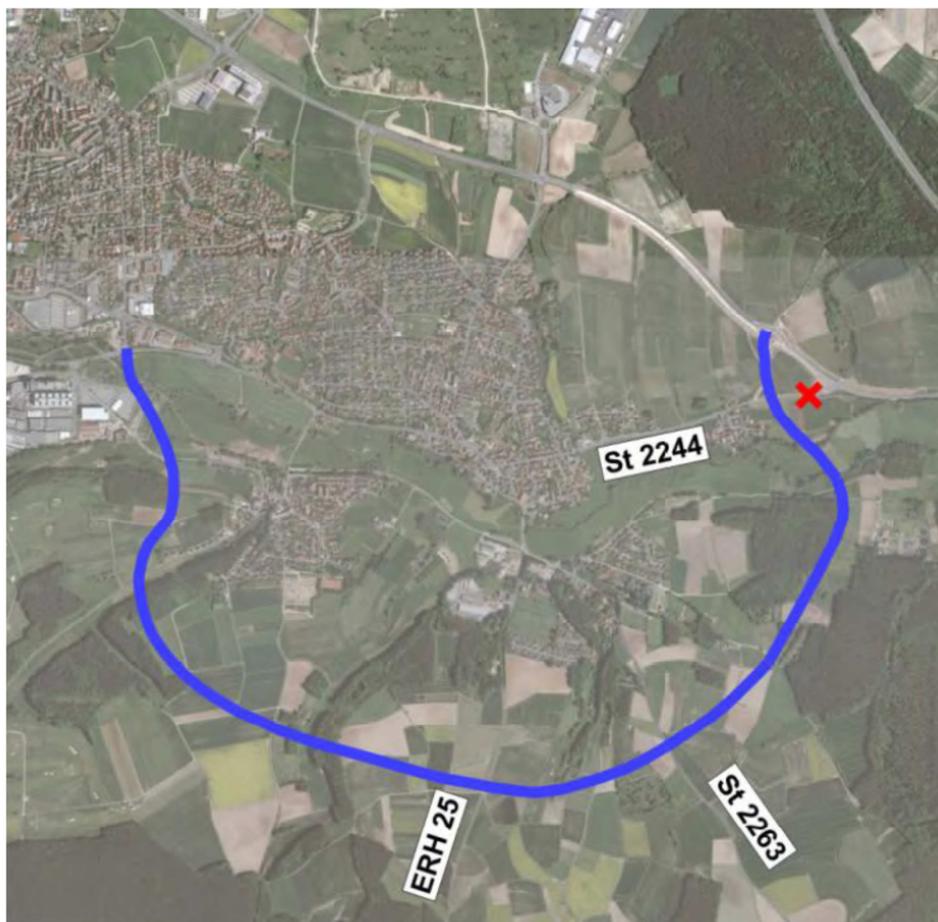


Abbildung 20: Planfälle 2 einer weiträumige Südumfahrung
Quelle: VEP Herzogenaurach – Vergleichende Betrachtung der Varianten zur Südumfahrung, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Juli 2012

Die Umfahrung hat eine längere Fahrstrecke als die Talraumvarianten, jedoch kann aufgrund der Führung die Trassierung für höhere Geschwindigkeiten erfolgen. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Ortsdurchfahrt von Niederndorf stärken die verkehrliche Wirksamkeit. Die Verbindungen von / nach Süden (z.B. Fürth, Nürnberg) können deutlich verbessert werden. Dies ist im Hinblick auf weitere Planungen im Landkreis Fürth sinnvoll.

Insgesamt können bis zu 12.700 Kfz/24h auf der weiträumigen Umfahrung gebündelt werden. Die komplette Niederndorfer Hauptstraße kann um knapp 10.000 Kfz/24h entlastet werden. Verkehre von / nach Süden über die ERH 25 oder St 2263 werden direkter geführt. In der Vacher Straße und Am Behälterberg verbleiben nur Anliegerverkehre.

Aufgrund der längeren Fahrstrecke gegenüber der nahen Südumfahrung ist die Bündelungswirkung dieser Variante etwas geringer. Die Ortsdurchfahrt von Niederndorf wird weniger entlastet. Im südlichen Niederndorf verbleiben nur Anliegerverkehre, da für alle weiteren Relationen die Umfahrung genutzt werden kann. Eine mögliche Sperrung der ERH 25 beeinflusst die Ergebnisse nur unwesentlich.

Die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen zeigen, dass die verlegte St 2263 in Verbindung mit der weiträumigen Umfahrung am stärksten genutzt wird.

Vom Gutachter Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH wird zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Kernstadt und der südlichen Arbeitsplatzschwerpunkte sowie zur Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastung der Anwohner von Niederndorf eine weiträumige Südumfahrung empfohlen.

In der öffentlichen Stadtratssitzung am 19.7.2012 hat der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach einen Grundsatzbeschluss für eine **weiträumige Südumfahrung** gefasst.

Auf der Grundlage der technischen Machbarkeitsstudie vom 04.07.2012 wurden für die Aufstellung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren weitere Detailvarianten einer weiträumigen Südumfahrung vertieft untersucht.

Vertieft untersuchte Varianten der weiträumigen Südumfahrung

Allgemeines:

Durch die geplante weiträumige Ortsumgehung wird das vorhandene Wirtschaftswegenetz durchschnitten. Wirtschaftswege werden, wenn erforderlich, parallel geführt und kreuzen gebündelt die Ortsumgehung nach einer zu erarbeitenden Netzkonzeption; die zurzeit angedachten Kreuzungsbauwerke sind daher noch änder- oder erweiterbar.

Das Bauwerk über die Altaurach berücksichtigt mit vorläufigen Flutöffnungen die Hochwasserausdehnung und die Abriegelung des Retentionsraumes durch den erforderlichen Straßendamm; der Nachweis wird im Zuge der weiteren Planungsentwicklung erarbeitet. Möglicherweise sind dann entsprechende Anpassungen erforderlich. Dies gilt in ähnlicher Weise für die Festlegung der Längen der großen Talbrücken.

Ostteil der Ortsumfahrung

Im Ostteil einer weiträumigen Südumfahrung bestand die Möglichkeit, verschiedene Linienführungen im Hinblick auf ihre Konflikte mit den Schutzgütern zu betrachten.

Es konnten die Varianten 1 (Nordvariante), 2 (Nordvariante mit Verschwenk auf Südvariante), 3 (Südvariante), 4 (Südvariante mit Verschwenk auf Nordvariante) sowie Variante 5 (Mitte) verglichen werden (Lage siehe Abb. 21).

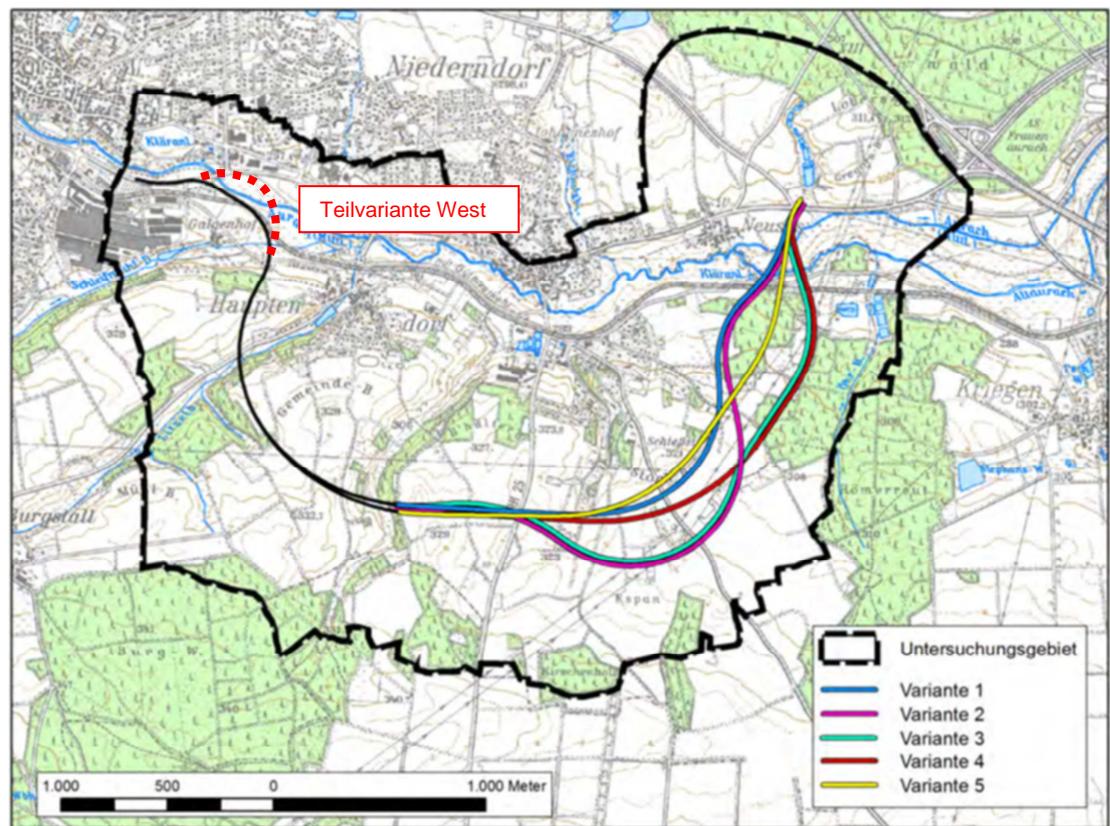


Abbildung 21: Variantenübersicht

Westteil der Ortsumfahrung

Im Westteil dagegen ließen diverse Zwangspunkte prinzipiell nur eine Linienführung zu, da die Teilvariante West (siehe Abb. 21) früh ausgeschlossen werden konnte.

Teilvariante West

Als Teilvariante West beginnt die Ortsumfahrung an der Einmündung der Rathgeberstraße in die Hans-Maier-Straße, schwenkt dann in einem großen Bogen in Richtung Süden über das Tal der Aurach bis zur Kreuzung mit der Galgenhofer Straße.

Folgende Gründe waren ausschlaggebend für einen Ausschluss der Teilvariante West:

- Vermeidung eines neuen zusätzlichen Brückenbauwerkes bei der Kreuzung der Mittleren Aurach.
- Vermeidung eines ca. 410 m langen Eingriffes in den Überschwemmungsbe-
reich des Talgrundes mit den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen für den
verloren gegangenen Retentionsraum.
- Vermeidung einer Querung des Landschaftsschutzgebietes.
- Direkte Führung des Verkehrsstromes auf der St 2244 auf die neue Südum-
fahrung im Bereich der Einmündung Galgenhofer Straße (Knoten 1) mit un-
tergeordneter Einmündung der westlichen Hans-Maier-Straße (Knoten 2)
östlich des vorhandenen Brückenbauwerkes der Mittleren Aurach.

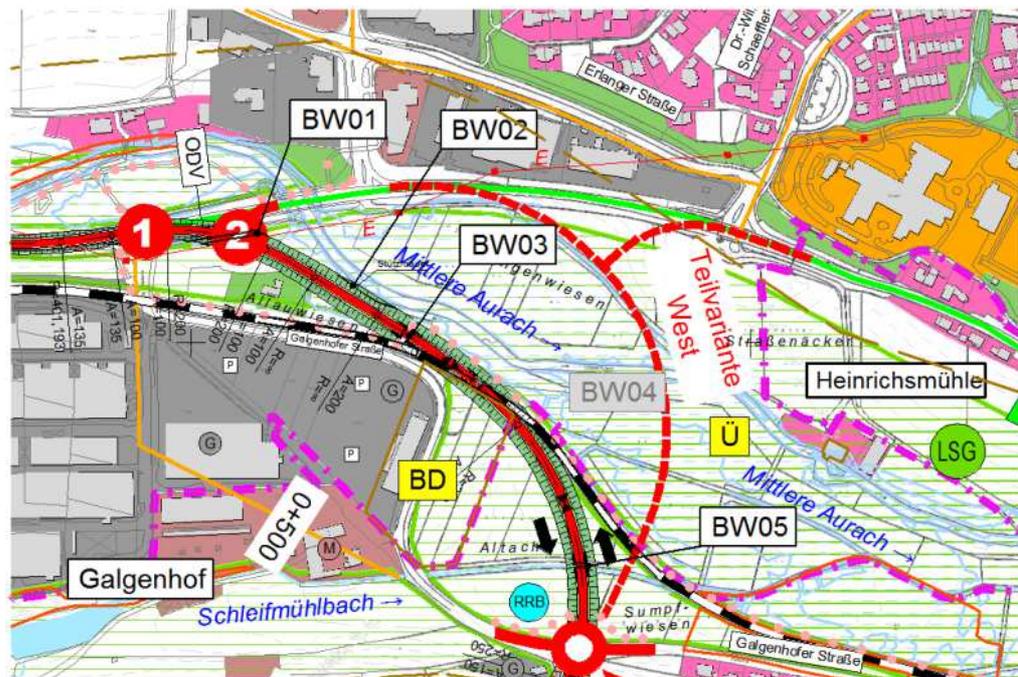


Abbildung 22: Lageplan Teilvariante West

Trassenbeschreibung Westteil

Damit kann der Westteil der weiträumigen Südumfahrung folgend beschrieben werden:

Die neue Trasse beginnt im Westen der Einmündung der Galgenhofer Straße in die Hans-Maier-Straße. Die Einmündung der Galgenhoferstraße muss als wichtige Anbindung der Firma Schaeffler bleiben und ist der leicht veränderten Linienführung

anzupassen. Die Trasse schwenkt anschließend Richtung Süden ab, quert einen wichtigen Geh- und Radweg, tangiert die Galgenhoferstraße und quert die Bahnlinie Erlangen/Bruck – Herzogenaurach. Die bestehende Hans-Maier-Straße in Richtung Osten wird westlich des Brückenbauwerkes über die Aurach abgekröpft und untergeordnet an die neue Südumfahrung angebunden. Die Knotenpunkte 1 und 2 müssen signalgeregelt betrieben werden.

Nach Kreuzung des Schleifmühlbaches in Dammlage verläuft die Trasse weiter Richtung Süden, tangiert östlich eine vorhandene Anlage für eine Brauchwassergewinnung der Herzo Werke GmbH und quert anschließend die Galgenhofer Straße.

Es ist vorgesehen, die Galgenhofer Straße mit Hilfe eines Kreisverkehrsplatzes mit der Ortsumfahrung zu verknüpfen. Damit wird auch der Bruch in der Straßenkategorie zwischen der bis dorthin anbaufreien Hauptverkehrsstraße und der freien Strecke des weiter anschließenden Landstraßenabschnittes verdeutlicht.

Über diesen neuen Anschlusspunkt kann der Ziel- und Quellverkehr der Firma Schaeffler, mit der Anbindung der dort befindlichen großen Stellplatzflächen, leistungsfähig und sicher abgewickelt werden.

In einer langgezogenen Kurve schwenkt die Trasse in einem bis zu 15 m tiefen Einschnitt in Richtung Westen ab und umfährt Hauptendorf in größtmöglichem Abstand.

Nach dem tiefen Einschnitt wird das Tal des Litzelbaches sowie der Gemeindeverbindungsstraße Burgstall – Hauptendorf mit einer rd. 11 m hohen und 140 m langen Talbrücke gequert. Eine Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße an die neue Ortsumfahrung ist nicht vorgesehen, da die zu erwartenden Verkehrsmengen unbedeutend sind und die topographischen Verhältnisse es nur mit großen Eingriffen für eine Verbindungsrampe erlauben würden eine verkehrlich sichere Anbindung zu schaffen.

Zur Erreichung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit, insbesondere für den Verkehr von West nach Ost und zur Erlangung einer hohen Verkehrssicherheit ist ab dem Kreisverkehrsplatz die Anlage eines Zusatzfahrstreifens in der Steigungsstrecke geplant (siehe Nachweis **Unterlage 22.1**).

Dieser Zusatzfahrstreifen entwickelt sich am geplanten Kreisverkehrsplatz aus der Anlage eines Bypasses und verläuft bis über den geplanten Hochpunkt der Trasse bei Bau-km 2+700.

Für die Strecke ist in diesem Abschnitt der Querschnitt RQ 11,5+ gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) zu wählen.

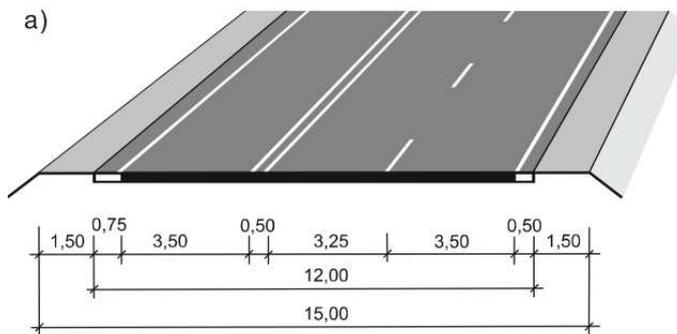


Abbildung 23: Straßenquerschnitt im Bereich der Steigungsstrecke, RQ 11,5+

Das Tal über den Pfersbachgraben wird in einer Höhe von bis zu 14 m mit einer rd. 200 m langen Talbrücke überspannt. Die Trasse befindet sich hier südlich eines gesetzlich geschützten Biotopes (6431-0040-001) und greift in dieses nicht ein.

Soweit erforderlich wird für die Wohnbebauung von Hauptendorf die Lärmbelastung durch die Anlage von Lärmschutzwänden auf den Bauwerken bzw. Lärmschutzwällen reduziert.

Im Anschluss verlaufen die verschiedenen Varianten für den Ostteil der Trasse.

Bauwerke im Westteil

Folgende Bauwerke sind im Westteil der Ortsumfahrung erforderlich:

Tabelle 2: Bauwerksliste im Westteil der Ortsumfahrung

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite/ Länge* [m]
01	Unterführung eines Grabens vom Regenrückhaltebecken	0+315	10
02	Stützmauer an der Aurach Höhe ≤ 3 m	0+415 bis 0+475	60
03	Unterführung eines Geh- und Radweges	0+498	6
04	Unterführung der Bahnlinie Erlangen/Bruck – Herzogenaurach mit Hilfe eines Trogbauwerkes *)	0+582	
05	Unterführung des Schleifmühlbaches	0+766	2
06	Talbrücke über den Litzelbach	1+321	140
07Ü	Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges	2+180	23
08	Talbrücke über den Pfersbachgraben	2+180	200

Das Bauwerk 04 wird erforderlich, wenn eine Aktivierung der Bahnlinie Erlangen/Bruck – Herzogenaurach erfolgt. Hierzu ist eine Absenkung der Bahnlinie mit Erstellung eines Trogbauwerkes notwendig, da ansonsten die geplante Höhenlage der Ortsumgehung deutlich angehoben werden müsste. Diese Anhebung erscheint aber aufgrund der derzeitigen Erkenntnisse zur Wiederbelebung der Bahnanlage nicht zwingend erforderlich. Darum wurde die Gradienten der Ortsumgehung so festgelegt, dass der Geh- und Radweg mit dem Bauwerk 03 ohne Absenkung des bestehenden Weges erfolgen kann. Die Eingriffe in den Talraum der Aurach durch die Anlage der Dammböschungen werden damit auf ein Minimum reduziert. Der Eingriffsminimierung in den gleichen Talraum mit Überschwemmungsbereich ist auch die vorgesehene rd. 60 m lange Stützmauer zwischen Bau-km 0+145 und 0+475 geschuldet.

Alternativen zur westlichen Teil der Südumfahrung:

Ein weiteres Abrücken nach Westen des ersten Teiles der Trasse würde die Länge der Trasse vergrößern, am Nordende im Querungsbereich der Galgenhofstraße zu extrem engen Kurvenradien führen und damit die verkehrliche Wirksamkeit deutlich verschlechtern. Zudem wären umfangreiche Eingriffe in ältere Waldbestände mit wertvollen, feuchten Tallagen sowie in mehrere festgesetzte Ausgleichsflächen und einen Golfplatz erforderlich. Somit finden sich im Westteil keine vernünftigen Alternativen, die in ein Raumordnungsverfahren einzubringen wären.

Trassenbeschreibung Ostteil

Im Ostteil der Ortsumfahrung wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, den Wald "Römerreuth" zu überbrücken. Zum einen besteht die Möglichkeit, östlich weitgehend unter der bestehenden Stromtrasse zu queren oder das kleine Wäldchen im Westen durch ein Heranrücken an die Ortslagen Neuses und Niederndorf lediglich zu tangieren. Beide Lösungen könnten mit geringeren Waldverlusten geführt werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit den Wald direkt zu durchfahren.

Ähnlich wurden die zwei grundsätzlichen Möglichkeiten geprüft, das weiter südlich gelegene Niederndorfer Biotop am Stockberg entweder auf der Südseite oder Nordseite zu umgehen.

Alle Varianten im Ostteil der Ortsumfahrung enden an der heute bestehenden Einmündung der St 2244 in den Hans-Ort-Ring (Knotennummer 7). Dieser höhengleiche signalregelte Knotenpunkt wird den neuen verkehrlichen Erfordernissen angepasst. Dazu gehört auch die Abrückung und Verschwenkung der bestehenden St 2244 zwischen Neuses und der geplanten Ortsumfahrung. Das Abrückmaß der neuen Einmündung (Knotennummer 6) vom Hans-Ort-Ring (Knotennummer 7) wird bestimmt durch die erforderlichen Stauräume im Bereich der Signalanlagen.

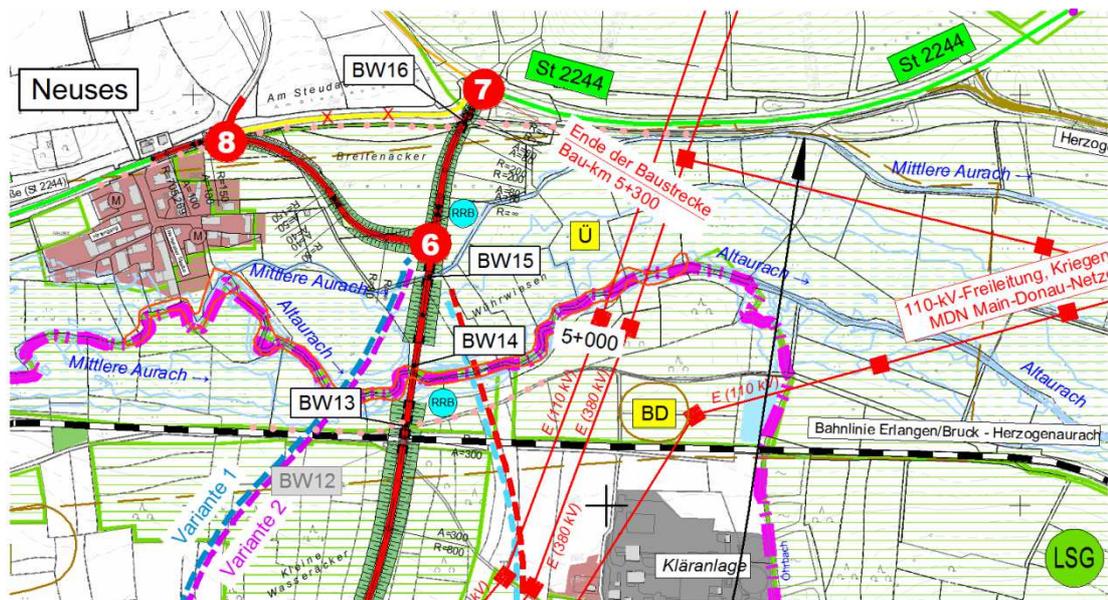


Abbildung 24: Anschluss der Varianten für die weiträumige Südumfahrung an den Hans-Ort-Ring

Der wichtige Geh- und Radweg Neuses – Erlangen entlang der St 2244 wird mit einem Bauwerk höhenfrei gequert.

In der „Ergänzenden Machbarkeitsstudie zur Ortsumfahrung Niederndorf (Planfall 2), Anbindungsmöglichkeiten an den Hans-Ort-Ring“ vom 20.12.2012 wurden zur Knotenpunktausbildung sechs Varianten detailliert untersucht. Die höhenfreien Varianten wurden aufgrund der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie dem hohen Flächenverbrauch nicht weiterverfolgt.

Die Möglichkeit der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes wurde geprüft, musste aber aufgrund der fehlenden Leistungsfähigkeit verworfen werden.

Die gewählte Lösung wurde vom Verkehrsgutachter Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH verkehrlich untersucht⁴, eine ausreichende Verkehrsqualität auf Grundlage des Prognosehorizontes 2025 ist vorhanden.

In den nachfolgenden Beschreibungen der Varianten des Ostteiles wird bei der Angabe der Länge der Strecke immer auch der Westteil mit berücksichtigt. Alle Varianten besitzen die gleichen Verknüpfungen mit dem querenden Straßennetz. So ist vorgesehen die Kreisstraße ERH 25 (EKL 4) mit Hilfe eines höhengleichen Knotenpunktes mit der neuen Ortsumfahrung zu verknüpfen. Trotz der deutlichen Verkehrsmengenreduzierung im Bereich nördlich der Ortsumfahrung besteht damit die Möglichkeit für landwirtschaftlichen Verkehr die Ortsumfahrung zu queren. Umwege werden vermieden. Für die Anbindung der St 2263 (EKL 3) an die Ortsumfahrung ist die Anlage eines sogenannten Rechtsversatzes geplant. Mit der Anlage von zwei zueinander versetzten Einmündungen wird die Durchgängigkeit einer St 2263 nach Niederndorf unterbrochen und die Verkehrssicherheit im Gegensatz zu einer Kreuzungsbildung deutlich erhöht. Alternativ ist in den weiteren Planungen auch ein Kreisverkehrsplatz denkbar. Hierzu sind aber noch zusätzliche verkehrliche Untersuchungen mit Bewertung der verschiedenen Qualitätsstufen und Leistungsfähigkeiten erforderlich.

Die einzelnen Varianten im Ostteil liegen alle nahe beieinander mit ähnlicher verkehrlicher Wirksamkeit, so dass mit gleichen Verkehrsstärken zu rechnen ist wie bei der von Dr. Brenner gerechneten Planfall 2. Dementsprechend sind im Straßennahbereich die entsprechenden anlage-, bau- und betriebsbedingten Projektwirkungen für alle Varianten gleich zu erwarten.

Auch die Anzahl und Anordnung der erforderlichen Brückenbauwerke zur Schließung des unterbrochenen Wegenetzes ist für die Varianten des Ostteiles ist gleich.

⁴ Südumfahrung Herzogenaurach - Anbindungsvarianten an den Hans-Ort-Ring, Ergebnisse: Stand 4. Dezember 2012, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH

Folgende Bauwerke sind im Ostteil der Ortsumfahrung erforderlich:

Tabelle 3: Bauwerksliste im Ostteil der Ortsumfahrung

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km (Variante 5)	Lichte Weite/ Länge* [m]
09	Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges	3+388	5,5
10	Unterführung eines geplanten Geh- und Radweges	3+743	5
11	Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges	4+213	5,5
12	Unterführung der Bahnlinie Erlangen/Bruck – Herzogenaurach	4+845	
13	Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges (Geh- und Radweg)	4+864	5,5
14	Talbrücke über die Altaurach	4+930	120
15	Unterführung der Mittleren Aurach	5+049	8
16	Unterführung eines Geh- und Radweges	5+243	6

Das Bauwerk 12 wird erforderlich, wenn eine Aktivierung der Bahnlinie Erlangen/Bruck – Herzogenaurach erfolgt. Die Höhe der Ortsumfahrung wurde so festgelegt, dass die erforderlichen lichten Höhen an der Gleisanlage eingehalten werden können.

Die lichte Weite der Talbrücke über die Altaurach bestimmt sich durch das festgelegte Überschwemmungsgebiet. Durch die gewählte Länge von 120 m sind kaum Eingriffe vorhanden.

3.2.2 Variante 1

Die Trasse verläuft nach der Querung des Pfersbachgrabens direkt in Richtung Osten, quert die ERH 25, verläuft weiter nördlich der Stillgewässer (Biotop-Nr.6431-0046-001 & -0042-001) und des Niederndorfer Biotops, schwenkt dann nach Querung der St 2263 in Richtung Norden ab, quert die 110 kV-Freileitung Kastenweiher – Eltmann der Bayernwerk AG und passiert den Offenlandbereich **siedlungsnah** zwischen Niederndorf und dem Waldbereich um den Öhrbach. Nach höhenfreier Querung der Bahnlinie Erlangen/Bruck – Herzogenaurach überspannt eine Talbrücke die Altaurach, bevor die Trasse auf die bestehende Einmündung der St 2244 in den Hans-Ort-Ring einschwenkt.

Die Gesamtlänge der Variante 1 beträgt **5,42 km**.

3.2.3 Variante 2

Die Variante 2 verläuft wie Variante 1 nach der Querung des Pfersbachgrabens direkt in Richtung Osten, umfährt dann das Niederndorfer Biotop (Biotop-Nr.6431-0046-001) im Süden, kreuzt die Hochspannungstrassen der 380 kV-Freileitung Cadolzburg – Kastenweiher, Ltg. Nr. B 93 der Tennet TSO GmbH sowie die 110 kV-Freileitung Kriegenbrunn – Langenzenn der Main-Donau-Netzgesellschaft mbH zweimal und schwenkt anschließend wieder in die Linienführung der Variante 1 ein.

Die Gesamtlänge der Variante 2 beträgt **5,74 km**.

3.2.4 Variante 3

Die Variante 3 verläuft wie Variante 2 nach der Querung des Pfersbachgrabens direkt in Richtung Osten und umfährt das Niederndorfer Biotop (Biotop-Nr.6431-0046-001) im Süden mit einer Kreuzung der Hochspannungstrassen der 380 kV-Freileitung Cadolzburg – Kastenweiher, Ltg. Nr. B 93 der Tennet TSO GmbH sowie die 110 kV-Freileitung Kriegenbrunn – Langenzenn der Main-Donau-Netzgesellschaft mbH.

Nach Querung der St 2263 verlässt die Variante 3 die Linienführung der Variante 2 und passiert den Waldbereich um den Öhrbach entlang der Waldschneise der Stromtrassen durch mehrerer Feuchtflächen um dann westlich der Kläranlage der Stadt Herzogenaurach nach Norden in Richtung Kreuzung mit dem Hans-Ort-Ring abzuschwenken.

Die Gesamtlänge der Variante 3 beträgt **5,74 km**.

3.2.5 Variante 4

Die Variante 4 entspricht der Linienführung der Variante 3, umfährt aber das Niederndorfer Biotop ((Biotop-Nr.6431-0046-001) nicht im Süden sondern im Norden.

Die Gesamtlänge der Variante 4 beträgt **5,50 km**.

3.2.6 Variante 5

Die Variante 5 entspricht im westlichen Teil allen anderen Varianten bis zur Kreuzung mit der Kreisstraße ERH 25. Sie umfährt anschließend das Niederndorfer Bio-

top auf der Nordseite, kreuzt die St 2263 und verläuft dann ein Stück nahezu parallel zur 110-kV Freileitung Kastenweiher – Eltmann. Im Gegensatz zu den anderen Varianten durchschneidet diese Trasse den westlichen Teil des Waldes „Röhmerreuth“, welcher durch die breite Stromtrasse vom restlichen Wald am Öhrbach getrennt ist. Hierzu müssen die vorhandenen Kleingärten am südlichen Waldrand gequert werden. Anschließend wird die Bahnlinie Erlangen/Bruck – Herzogenaurach und ein öffentlicher Feld- und Waldweg höhenfrei gekreuzt. Mit Hilfe einer Talbrücke wird die Altaurach überbrückt, bevor die Trasse auf den bestehenden Kreuzungspunkt der St 2244 mit dem Hans-Ort-Ring einschwenkt.

Die Gesamtlänge der Variante 5 beträgt **5,29 km**.

3.3 Variantenvergleich

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Die Varianten im Ostteil des Trassenkorridors stellen kleinräumig alternative Linienführungen dar und keine gänzlich unterschiedlichen Trassenkorridore. Sie zeigen daher auch keine erheblichen Unterschiede in Bezug auf raumstrukturelle Wirkungen.

Generell lassen sich dennoch folgende tendenziellen Unterschiede erkennen:

Die Varianten 1 und 2 beeinträchtigen die zukünftige Siedlungsentwicklung von Niederndorf im Bereich des Wohngebiets Am Hasengarten sowie den Verbund zum siedlungsnahen Freiraum für Niederndorf und Neuses stärker als die übrigen Varianten.

Die Varianten 3 und 4 beeinträchtigen den Erholungswald Römerreuth und wichtige Biotope unter den Stromtrassen des bundesweit erfasst Verbundkorridors für Feuchtlebensräume sowie die störungsempfindlichen Tierarten der Auwälder entlang des Öhrbachs.

Die Varianten 1 bis 4 beanspruchen alle auf deutlich längerer Strecke landwirtschaftliche Nutzflächen als Variante 5. Dabei ist die Beanspruchung von besonders ertragsreichen Böden bei Variante 1 am höchsten.

Variante 5 bietet die günstigste Kompromisslösung im Hinblick auf die raumstrukturellen Belange, da sie weder die siedlungsnahen Freiräume noch Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Wohnnutzung oder die Erholung entscheidend tangiert.

Durch die direkte Streckenführung beansprucht sie die geringste landwirtschaftliche Fläche und ist in der Landschaft durch teilweise Führung im Wald auf kürzerer Strecke wahrnehmbar. Nachteile zeigt sie in Bezug auf die Beanspruchung von forstwirtschaftlichen Flächen sowie einer Kleingartenanlage.

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

Die Varianten 1 bis 5 stellen alle eine weiträumige Südumfahrung von Niederndorf und Neues dar und entlasten die vorhandenen Ortsdurchfahrten im Zuge der St 2244 und St 2263 deutlich.

Die verkehrliche Wirkung aller Varianten, ist durch die einheitlichen Verknüpfungen mit dem Straßennetz, prinzipiell gleich zu bewerten.

Lediglich die Mehrlängen der Varianten 1 bis 4 ergeben längere Reisezeiten, welche sich bei einer Bewertung dann positiv für die Variante 5 auswirken.

Tabelle 4: Baulängen der Varianten 1 bis 5

Variante	1	2	3	4	5
Länge	5,42 km	5,74 km	5,74 km	5,50 km	5,29 km

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Trassierung in Lage und Höhe

Grundlage für die Trassierung der Varianten sind die geltenden Entwurfsrichtlinien der RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen). Damit ergibt sich, unter Berücksichtigung der Entwurfsklasse EKL 3 mit einer Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h, ein empfohlener Radienbereich von $R = 300$ m bis $R = 600$ m. Die maximale Längsneigung soll 6,5 % nicht überschreiten. Der empfohlene Mindestkuppenhalbmesser beträgt 5000 m.

Die Trassierung aller Varianten entspricht im maßgebenden Abschnitt zwischen dem geplanten Kreisverkehrsplatz als Verknüpfung mit der Galgenhofer Straße und der Einmündung in den Hans-Ort-Ring den Vorgaben aus dem Regelwerk.

Der gewählten Querschnitt RQ 11 bei allen untersuchten Varianten entspricht der EKL 3. Ein gesichertes Überholen ist im Bereich des Steigungsbereiches zwischen

der Galgenhofer Straße und der ERH 25 im 3-streifigen Querschnitts (RQ 11,5) möglich. Damit trägt der geplante Zusatzfahrstreifen, welcher für alle Varianten erforderlich ist, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit bei.

Erdmengenbilanz

Bei allen Varianten kann voraussichtlich eine nicht ganz ausgeglichene Erdmengenbilanz erreicht werden. Im Zuge der Entwurfsplanung sind durch verfeinerte Datengrundlage und Entwurfsoptimierungen hier entsprechende Verbesserungen möglich.

Ggf. ist eine Zwischenlagerung der Erdmengen notwendig. Regelungen bzw. Festlegungen können in diesem Planungsstadium noch nicht getroffen werden, da die Erdmengen noch zu ungenau sind und die zeitliche Realisierung noch nicht eingeschätzt werden kann. Dieser Punkt bleibt dem künftigen Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Sofern die Bodenuntersuchungen die Möglichkeiten zum Wiedereinbau des Materials bieten, wird darauf zurückgegriffen. Die Verwendung von möglichen Überschussmengen ist folgendermaßen möglich:

- Verwendung für Straßenbaumaßnahmen bzw. Sicherheitsanschüttungen
- Deponierung unbrauchbarer Erdmengen entlang der Strecke als Lärm- oder Sichtschutzwall

Flächenverbrauch

Den geringsten Flächenverbrauch für den neu zu errichtenden Straßenkörper hat die kürzeste Variante 5 mit rd. 22,3 ha.

Alle anderen Varianten haben durch die Mehrlängen einen größeren Flächenverbrauch.

Tabelle 5: Flächenverbrauch der Varianten 1 bis 5 (ohne Ausgleichs- und Ersatzflächen)

Variante	1	2	3	4	5
Flächenverbrauch	22,8 ha	24,1 ha	24,1 ha	23,2 ha	22,3 ha

3.3.4 Umweltverträglichkeit

3.3.4.1 Darstellung der Umweltauswirkungen

Im Ergebnis des Variantenvergleichs im Ostteil hat sich die **Variante 5** als die aus Umweltgesichtspunkten und Artenschutzaspekten **günstigste Trassenführung** für den Neubau der gewünschten Ortsumfahrung herausgestellt. Bezogen auf die Schutzgüter des UVPG weist diese Trasse entweder einen großen Vorteil gegenüber den anderen Varianten auf, oder bildet einen sinnvollen Kompromiss im schutzgutinternen Variantenvergleich. Das trifft insbesondere auch auf die für eine nachfolgende Genehmigungsplanung zulassungskritischen oder besonders zulassungsrelevanten Sachverhalte zu. Hierzu gehören:

- Beeinträchtigungen der Wohnnutzung und Erholungsnutzung durch betriebsbedingte Lärmimmissionen (Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005),
- Betroffenheit des besonderen Artenschutzes,
- Beeinträchtigungen des Biotopschutzes gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23d BayNatSchG und weiteren amtlich festgesetzten Schutzgebieten § 23 - § 29 BNatSchG sowie von Biotopverbundkorridoren lokaler bis nationaler Bedeutung,
- Betroffenheit von Lebensraumtypen gemäß Anhang I FFH-Richtlinie (Haftungsgrundsatz gemäß Umweltschadensgesetz),
- Betroffenheit von Überschwemmungsgebieten, Klimaschutzwäldern, Vorbehaltsgebieten für die Windenergie,
- Beeinträchtigung landschaftsprägender Bereiche.
- Nachteile im Bezug auf weitere abwägungsrelevante Sachverhalte zeigen sich bei dieser Trasse im Vergleich u.a. bei folgenden Aspekten:
- Beanspruchung und Durchfahrung von Waldflächen, u.a. mit allgemeiner klimatisch-lufthygienischer und ökologischer Beutung.

Bei den artenschutzrechtlichen Anforderungen erweist sich bei der Trasse im **Westteil** ein erhebliches Konfliktpotential in Bezug auf den Grauspecht und Mittelspecht. Ein Funktionsverlust von Lebensräumen sowie eine erhebliche Störung nach § 44 BNatSchG ist wahrscheinlich. Eine Legalausnahme gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG ist möglicherweise nicht zu erzielen, da rechtliche Anforderungen an vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gem. RUNGE et al. (2009) nicht erfüllbar sein könnten (z.B. unzureichende Prognosesicherheit, Fehlen geeigneter Maßnahmenräume). Im Rahmen der folgenden Genehmigungsplanung ist dieser Sachverhalt sorgfältig zu prüfen. Die Ausnahmevoraussetzungen wären aufgrund des relativ guten Erhaltungszustandes der beiden Arten im Untersuchungsraum, möglicher Maßnahmen

zur Sicherung des Erhaltungszustandes (Sicherung und ggf. Freistellung von Altbaumbeständen: Eiche, Erle und Buche auf biogeographischer Ebene, Erhöhung der Grenzliniendichte durch Entwicklung kleiner Lichtungen) und dem Fehlen zumutbarer Alternativen gegeben.

Auf Ebene der Genehmigungsplanung sind für eine Reihe weiterer Arten bei Weiterverfolgung der Trasse Maßnahmen zu ergreifen, um artenschutzrechtliche Verbote zu vermeiden. Hierzu zählen v.a. Laubfrosch, Kammmolch, verschiedene Fledermausarten, Zauneidechse, Pirol, Eisvogel, sowie Vögel der Feldflur wie Braunkehlchen, Feldlerche, Schafstelze, Goldammer oder Neuntöter.

3.3.4.2 Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen

In der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 19.1, Kap. 6) werden Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation von Auswirkungen auf die Umwelt genannt. Im Planungsraum besteht die Möglichkeit, fachlich geeignete Maßnahmen umzusetzen. Hierfür bieten sich z.B. das Aurachtal, Feuchtlebensraumverbundkorridore im Osten des Plangebiets, aufwertungsfähige Waldflächen im weiteren Umgriff des Trassenkorridors oder Verbindungen vom Biotop am Stockberg zu den westlichen Feuchtgräben oder südlichen Waldflächen an. Dabei sind vor allem Maßnahmen für Tierarten der Feldflur, von Brach- oder Feuchtflächen, für Hecken- und Waldbewohner, sowie für Tierarten der Fließgewässer erforderlich.

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

3.3.5.1 Investitionskosten

Die Baukosten der geplanten Varianten wurden, aufgrund des Voruntersuchungsstadiums und der damit verbundenen, schlechten Bestimmung genauer Mengen und Abmessungen, mit den Regelpreisen für vergleichbare Straßenbauvorhaben ermittelt. Alle Preise sind Bruttopreise. Bei den Preisen sind die Aufwendungen für das parallele Wegenetz im üblichen Umfang eingerechnet.

Ansätze für Grunderwerbskosten sowie Entschädigungen wurden ebenfalls auf Grundlage von vergleichbaren Projekten ermittelt.

Die Kosten beinhalten nicht die beiden Bauwerke mit der Bahnlinie Erlangen/Bruck – Herzogenaurach (Bauwerk 04 und 12).

In den Nebenkosten sind z.B. Kosten der Ingenieurleistungen, Baugrundgutachten usw. enthalten. Diese wurden mit rd. 18 % der Baukosten angenommen.

Damit ergeben sich für die fünf Varianten folgende Kosten:

Tabelle 6: Gesamtkosten der Varianten 1 bis 5

Variante	1	2	3	4	5
Bau- und Grund- erwerbskosten	32,7 Mio €	33,6 Mio €	33,6 Mio €	33,0 Mio €	32,4 Mio €
Nebenkosten	5,2 Mio €	5,3 Mio €	5,3 Mio €	5,2 Mio €	5,1 Mio €
Gesamtkosten	37,9 Mio €	38,9 Mio €	38,9 Mio €	38,2 Mio €	37,5 Mio €

3.3.5.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Aufgrund der kürzesten Baulänge ist die Variante 5 mit rd. 37,5 Mio € Investitionskosten die günstigste Variante.

4 Gewählte Linie

Ausschlaggebend für die Wahl der Linie sind im Wesentlichen die Umweltfaktoren und der Schutz der vorhandenen Bebauung von Hauptendorf, Niederndorf und Neuses.

Alle Varianten der geplanten weiträumigen Südumfahrung verlaufen ab Baubeginn gemeinsam, trennen sich im Westen nach der Querung des Pfersbachgrabens und vereinen sich wieder im Osten vor der Querung des Aurachtales. Dieser Abschnitt, der **Westteil** weist **keine Alternativen** auf und war daher nicht Teil des Variantenvergleiches. Er wurde im Zuge der Betrachtung der Umweltauswirkungen eigenständig behandelt, um einen ganzheitlichen Blick auf die gewählte Linie zu bekommen. Der Variantenvergleich findet lediglich im Osten des Untersuchungsgebietes statt und umfasst dabei zusammen mit der gewählten Linie fünf Varianten.

Alle Varianten erfüllen die verkehrliche Zielsetzungen und besitzen hinsichtlich der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung vergleichbare Rahmenbedingungen.

Im Ergebnis des Variantenvergleichs im Ostteil hat sich die **Variante 5** als die aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und aus Umweltgesichtspunkten günstigste Trassenführung für den Neubau der gewünschten Ortsumfahrung herausgestellt. Bezogen auf die Schutzgüter des UVPG weist diese Trasse entweder einen großen Vorteil gegenüber den anderen Varianten auf, oder bildet einen sinnvollen Kompromiss im schutzgutinternen Variantenvergleich. Das trifft insbesondere auch auf die für eine nachfolgende Genehmigungsplanung zulassungskritischen oder besonders zulassungsrelevanten Sachverhalte zu. Hierzu gehören:

- Beeinträchtigungen der Wohnnutzung und Erholungsnutzung durch betriebsbedingte Lärmimmissionen (Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005),
- Betroffenheit des besonderen Artenschutzes,
- Beeinträchtigungen des Biotopschutzes gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23d BayNatSchG und weiteren amtlich festgesetzten Schutzgebieten § 23 - § 29 BNatSchG sowie von Biotopverbundkorridoren lokaler bis nationaler Bedeutung,

- Betroffenheit von Lebensraumtypen gemäß Anhang I FFH-Richtlinie (Haftungsgrundsatz gemäß Umweltschadensgesetz),
- Betroffenheit von Überschwemmungsgebieten, Klimaschutzwäldern, Vorbehaltsgebieten für die Windenergie,
- Beeinträchtigung landschaftsprägender Bereiche.

Nachteile in Bezug auf weitere abwägungsrelevante Sachverhalte zeigen sich bei dieser Trasse im Vergleich u.a. bei folgenden Aspekten:

- Beanspruchung und Durchfahrung von Waldflächen, u.a. mit allgemeiner klimatisch-lufthygienischer und ökologischer Bedeutung.

Bei den artenschutzrechtlichen Anforderungen erweist sich bei der gewählten Linie im Westteil ein erhebliches Konfliktpotential in Bezug auf den Grauspecht und Mittelspecht. Ein Funktionsverlust von Lebensräumen sowie eine erhebliche Störung nach § 44 BNatSchG ist wahrscheinlich. Eine Legalausnahme gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG ist möglicherweise nicht zu erzielen, da rechtliche Anforderungen an vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gem. RUNGE et al. (2009) nicht erfüllbar sein könnten (z.B. unzureichende Prognosesicherheit, Fehlen geeigneter Maßnahmenräume).

Im Rahmen der folgenden Genehmigungsplanung ist dieser Sachverhalt sorgfältig zu prüfen. Die Ausnahmevoraussetzungen wären aufgrund des relativ guten Erhaltungszustandes der beiden Arten im Untersuchungsraum, möglicher Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (Sicherung und ggf. Freistellung von Altbaumbeständen: Eiche, Erle und Buche auf biogeographischer Ebene, Erhöhung der Grenzliniendichte durch Entwicklung kleiner Lichtungen) und dem Fehlen zumutbarer Alternativen gegeben.

Auf Ebene der Genehmigungsplanung sind für eine Reihe weiterer Arten bei Weiterverfolgung der Raumordnungslinie Maßnahmen zu ergreifen, um artenschutzrechtliche Verbote zu vermeiden. Hierzu zählen v.a. Laubfrosch, Kammmolch, verschiedene Fledermausarten, Zauneidechse, Pirol, Eisvogel, sowie Vögel der Feldflur wie Braunkehlchen, Feldlerche, Schafstelze, Goldammer oder Neuntöter.