Fragen und Antworten zur Ortsumfahrung Niederndorf-Neuses

Warum brauchen wir die Ortsumfahrung überhaupt? Wurden auch andere Verkehrskonzepte in Betracht gezogen? Welche Auswirkungen hat die neue Strecke auf die Natur? Diese und viele andere Fragen zur **„Ortsumfahrung Niederndorf-Neuses“** bewegen die Bürger*innen Herzogenaurachs.

Auf dieser Seite haben wir die **am häufigsten gestellten Fragen und Antworten** zusammengestellt. Lassen Sie es uns wissen, wenn Sie darüber hinaus noch weitere Informationen wünschen.

Weitere Details zur Machbarkeitsstudie, zum abgeschlossenen Raumordnungsverfahren und zum aktuell laufenden Planfeststellungsverfahren gibt es auch auf unserer Internetseite unter Ortsumfahrung Niederndorf Neuses.

Eine ausführliche Darstellung des Vorhabens ist über die elektronische Bereitstellung der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren auf den Internetseiten der Regierung von Mittelfranken zu finden.

Wie ist der aktuelle Stand des Projekts?

Nachdem der Stadtrat 2012 einen Grundsatzbeschluss für eine weiträumige Südumfahrung zur verkehrlichen Entlastung des Herzogenauracher Ortsteils Niederndorf und des Erlanger Stadtteils Neuses auf Basis einer Machbarkeitsstudie gefasst hat, befindet sich das Projekt aktuell im Planfeststellungsverfahren.

Dem voraus ging das Raumordnungsverfahren, das in den Jahren 2015/2016 durchgeführt wurde und im April 2016 mit der landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen wurde. Diese hat ergeben, dass der angedachten Straßenvariante unter Berücksichtigung von bestimmten Maßgaben keine raumordnerischen Belange entgegenstehen.

Die Planfeststellungsunterlagen lagen bis 7. April 2021 im Interims-Rathaus der Stadt Herzogenaurach, Wiesengrund 1, Herzogenaurach, öffentlich aus. Die Öffentlichkeit hatte die Gelegenheit, Einsicht zu nehmen. Einwendungen konnten bis 14 Tage nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich eingereicht werden. Die eingegangenen Einwendungen und Hinweise wurden gesichtet und sortiert. Der Reihe nach werden aktuell individuelle Stellungnahmen vorbereitet.

Das Vorhaben befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Was ist das?

Zuständig für die Durchführung dieses Verfahrens ist die Regierung von Mittelfranken. Sie beurteilt die Zulässigkeit des geplanten Bauvorhabens unter Abwägung privater und öffentlicher Belange sowie z. B. auch unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen und der Folgen für die Landwirtschaft. Aspekte wie die Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine Abnahme bei der Belastung durch Lärm und Abgasen werden ebenso betrachtet wie auch alternative Verkehrskonzepte.

Verpflichtend als Beurteilungsgrundlage für die Planfeststellungsbehörde eingereicht werden müssen unter anderem diesen Unterlagen: Erläuterungsbericht, in dem die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Maßnahme begründet ist. Dazu zählen Planungsziele, technische Einzelheiten und untersuchte Varianten, zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung, immissionstechnische Untersuchungen und Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen, wassertechnische Untersuchungen, umweltfachliche Untersuchungen und viele mehr.

Hier gelangen Sie zum Planfeststellungsverfahren der Ortsumfahrung Niederndorf-Neuses.

Warum braucht Herzogenaurach überhaupt eine Ortsumfahrung?

Die Einwohner des Herzogenauracher Ortsteils Niederndorf und des Erlanger Stadtteils Neuses werden durch das enorme Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten seit vielen Jahren, seit Jahrzehnten erheblich belastet.

Herzogenaurach ist eine Kommune mit mehr als 25.000 Einwohnern und verfügt über eine relativ einzigartige und positive wirtschaftliche Entwicklung mit einem entsprechenden jährlichen Anstieg der Einpendler-Zahlen, die sich auf Basis rechtkräftiger Bebauungspläne und Absichtserklärungen weltweit agierender Unternehmen auch in Zukunft fortsetzen wird. Vor allem an der zentralen Kreuzung im Ortsteil Niederndorf und den zuführenden Straßen ist hieraus eine Verkehrssituation für PKWs und LKWs entstanden, die zwingend gelöst werden muss.

Hohes Verkehrsaufkommen

Im Ortskern von Niederndorf sind laut Verkehrsgutachten täglich ca. 14.500 Fahrzeuge unterwegs, um sich von dort aus neu- bzw. weiterzuverteilen (Stand 2017). Ein großer Teil der Verkehrsteilnehmer fährt anschließend weiter auf dem westlichen Teil der Ortsdurchfahrt von Niederndorf in die Kernstadt Herzogenaurach – unter anderem zum Hauptsitz der Schaeffler-Gruppe.

Vor allem in den Hauptverkehrszeiten, die sich über mehrere Stunden am Vormittag und am Nachmittag erstrecken, kommt es in den beiden Ortsdurchfahrten zu sehr langen und lang andauernden Verkehrsstauungen. Oft entsteht ein Rückstau weit über die Ortsgrenzen Niederndorfs und Neues‘ hinaus, im Falle von Niederndorf auch in nord-südlicher Richtung. Dieses Verkehrsaufkommen beeinträchtigt vor allem die Menschen, die

in den betroffenen Ortsteilen wohnen, arbeiten oder die dort ihren alltäglichen Tätigkeiten und Erledigungen nachgehen. Durch die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ist die Lebensqualität der Ortsbewohner stark eingeschränkt. Auch die Verkehrssicherheit ist negativ beeinflusst.

Verkehrssicherheit, Lärm- und Luftschadstoffentwicklungen

Im Ortsteil Niederndorf ist ein sehr enger Straßenquerschnitt vorhanden. In der Ortsdurchfahrt überlagern sich Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion, wodurch sich besondere Konfliktsituationen ergeben. Insbesondere die schmalen Fahrbahnen mit einer Breite von teilweise nur 6,00 m und die bis auf ein Mindestmaß reduzierten Gehwege stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Das hat zur Folge, dass die Gehwege in den Spitzenstunden und bei erhöhtem Schwerlastverkehr wegen mangelndem Sicherheitsgefühl nur eingeschränkt genutzt werden.

Außerdem ist durch die Engstellen im Begegnungsfall mit Lastfahrzeugen mit einer zusätzlichen erheblichen Verkehrsbehinderung zu rechnen. Der dadurch (in Ergänzung zum ohnehin vorhandenen Verkehrsstau durch übermäßiges Verkehrsaufkommen) entstehende Rückstau führt zu einer starken Lärm- und Abgasbelästigung für die Anlieger.

Die hohe Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Niederndorf mit der signalgeregelten Kreuzung zwischen der Niederndorfer Hauptstraße und der Vacher Straße (St 2263) führt in Spitzenzeiten zu sehr schleppender, kolonnenartiger Verkehrsabwicklung. Die bebauten Bereiche der Ortsdurchfahrten von Niederndorf und im Zuge der St 2263 werden erheblich von Lärm- und Luftschadstoffentwicklungen beeinträchtigt.

Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sind im Detail in den Planfeststellungunterlagen nachzulesen.

Wie kommt das hohe Verkehrsaufkommen zustande?

Es handelt sich dabei um ein zweiteiliges Verkehrsflussproblem. Zum einen in Ost-West-Richtung zwischen der BAB A3 (Anschlussstelle 82 – Erlangen/Frauenaurach) und der Kernstadt Herzogenaurachs und damit auch dem Hauptsitz der Schaeffler-Gruppe an der Hans-Maier-Straße. Zum anderen in Nord-Süd-Richtung, vor allem zwischen dem Norden Herzogenaurachs rund um das Entwicklungsgebiet Herzo Base mit den Hauptsitzen von adidas AG und PUMA SE und den südlichen Zufahrtsstraßen aus der Richtung Stadt und Landkreis Fürth.

Eine der Hauptstrecken aus dem östlichen und südlichen Bereich ist dabei die Staatsstraße St 2263, die durch den Erlanger Stadtteil Neuses und den Ortskern des unmittelbar angrenzenden Herzogenauracher Ortsteils Niederndorf bis zur Kreuzung mit der Niederndorfer Hauptstraße und der Peter-Fleischmann-Straße verläuft. Sie führt dann weiter als Vacher Straße Richtung Süden in die Stadt und den Landkreis Fürth. Aufgrund der verschiedenen Fahrziele finden an diesem zentralen Knotenpunkt in Niederndorf Abbiegevorgänge von und nach allen Richtungen statt. Die St 2263 führt derzeit auf einer Länge von ca. 1.500 Metern unmittelbar durch die bebauten Bereiche von Niederndorf und Neuses.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen sind auch in den Planfeststellungsunterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfanken einsehbar.

Gibt es hinsichtlich des Verkehrsaufkommens auch Prognosen?

Im Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens werden die Wirkungen des Verkehrs 2035 im sogenannten Netz 2035 ermittelt. Im Netz 2035 sind ergänzend zum Straßennetz 2015 alle laut Bundesverkehrswegeplan bzw. Ausbauprogramm für

Staatsstraßen in Bayern indisponiblen, festdisponierten und im vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Vorhaben sowie sonstige indisponible Maßnahmen berücksichtigt, deren Realisierung bis 2035 zu erwarten sind. Hierzu gehört unter anderem auch der 6-streifige Ausbau der A 3. Die Verkehrsverhältnisse im Bezugsfall 2035 werden sich somit insbesondere im Zuge der Ortsdurchfahrt ausgehend von den bereits schwierigen Verhältnissen in der Analyse 2015 weiter verschärfen, dies gilt auch für die Vacher Straße (St 2263) südlich des Knotenpunktes mit der Ortsdurchfahrt in Niederndorf. Mit Blick auf die Situation in der Ortsdurchfahrt Niederndorf steht das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Konflikt mit den dortigen Nutzungen im Straßenraum, mit der entwurfstechnischen Ausprägung einzelner Knotenpunkte und mit dem verfügbaren Straßenraum.

Der Bau einer Südumgehung ist daher auch zur Verringerungen der bestehenden und zukünftigen Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere hinsichtlich des Schutzgutes Mensch, dringend erforderlich. Durch den Neubau einer Ortsumfahrung wird eine deutliche Entlastung der vorhandenen Ortsdurchfahrten von Niederndorf und Neuses erreicht. Die Wohn- und Lebensqualität kann damit nachhaltig verbessert werden. So werden in der Planfalluntersuchung für die ortsferne Südumgehung (Planfall 7) die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Verkehrsverhältnisse erwartet, aus denen eine entsprechende Entlastungswirkung resultiert.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen sind auch in den Planfeststellungsunterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfanken einsehbar.

Welche Entlastung kann die Ortsumfahrung für Niederndorf und Neuses bewirken?

Mit der Inbetriebnahme der Umgehungsstraße in der geplanten Variante werden laut Verkehrsgutachten, das Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist und in den Unterlagen dort im Detail nachgelesen werden kann, von den derzeit 14.500

Fahrzeugen nur noch rund 2.000 Fahrzeuge (ca. 13 Prozent) die Ortsdurchfahrten nutzen. Bei diesen würde es sich hauptsächlich um Anwohner und/oder Verkehrsteilnehmer handeln, deren Start oder Ziel innerhalb dieser Ortsteile liegt. Die restlichen ca. 12.000 Fahrzeuge könnten auf die Ortsumfahrung umgeleitet und damit weiträumig an Niederndorf und Neuses vorbeigeführt werden, auch in Nord-Süd-Richtung.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen und Rückschlüsse auf die Verkehrssituation in Niederndorf und Neuses sind auch in den Planfeststellungsunterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfanken einsehbar.

Was würde sich durch den Bau der geplanten Südumfahrung für Niederndorf und Neuses verbessern?

Durch den Bau der Ortsumfahrung werden deutlich spürbare Verbesserungen in den stark belasteten Ortsdurchfahrten von Niederndorf und Neuses erreicht. Zusammengefasst werden folgende Hauptziele erreicht:

- Entlastung der Ortsteile Niederndorf und Neuses vom Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen
- Schaffung einer leistungsfähigen Staatsstraßenverbindung der St 2263 außerhalb der Ortsdurchfahrten
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer – vor allem auch für die Kinder auf ihrem Schulweg
- Verbesserung des Verkehrsflusses, der sich dann hauptsächlich auf der Ortsumfahrung bewegt. In der Folge erhöht sich die Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer durch die Verstetigung des Verkehrsablaufs und die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit
- Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung und Einführung eines Lkw-Verbots in den Ortsdurchfahrten Niederndorf und Neuses.

Das ist die Grundlage für umfangreiche innerörtliche Entwicklungsmaßnahmen, die aus durch den starken Verkehr auf der Durchfahrtstraße geteilten Ortsteilen jeweils wieder eine Einheit machen.

Welche Auswirkungen hat der Bau der Ortsumfahrung auf die Umwelt?

Mit dem Bau der Ortsumfahrung geht ein Flächenverbrauch einher, der eine Versiegelung des Bodens und eine Veränderung des Landschaftsbilds rund um den Trassenbereich erzeugt. Die Nettoneuversiegelung und somit die dauerhafte Flächenumwandlung im engeren Sinne beträgt 8,0 ha. Weitere 11,5 ha werden in der Bauzeit vorübergehend beansprucht und nach der Baumaßnahme wieder hergestellt. 10,6 ha entfallen auf Kompensationsflächen.

Diese Auswirkungen fließen – wie alle Vor- und Nachteile dieses Infrastrukturprojekts – in den erforderlichen Abwägungsvorgang in das Planfeststellungsverfahren ein.

Die Landschaft rund um Herzogenaurach ist eine Kulturlandschaft, die nahezu komplett durch Land- und Forstwirtschaft geprägt ist. Durch dieses Gebiet würde die geplante Ortsumfahrung führen. Bei der Planung einer neuen Straße wird auf den Naturschutz ein besonderes Augenmerk gelegt. So mussten z. B. alle Tier- und Pflanzenarten im Bereich der geplanten Trasse ermittelt und die Auswirkungen des Bauprojekts auf Fauna und Flora von einem Gutachter bewertet werden. Auf dieser Grundlage werden für alle nachteiligen Auswirkungen Ersatz- oder Aufwertungsmaßnahmen geplant und beschrieben. Die Herstellung von Ersatzlebensräumen für bestimmte Tierarten muss bereits im Vorfeld der Baumaßnahme umgesetzt sein.

Hier sind einige Beispiele für die geplanten Maßnahmen zum Schutz von Flora und Fauna und zum Ökologischen Ausgleich des Eingriffs zusammengefasst:

- Bauzeitenbeschränkungen und Vergrämungs- bzw. Umsiedlungsmaßnahmen z. B. für die Zauneidechse und Amphibien
- Der überwiegende Teil der Offenlandbiotope kann aufgrund ihrer Vegetationsausstattung kurz- bis mittelfristig wieder hergestellt werden.
- Verluste an Feldgehölzen und Streuobstwiesen mittlerer bis alter Ausprägung aber auch Nadelforste sind nur langfristig wiederherstellbar.
- Als nicht wiederherstellbare Biotope / Habitate sind die Auwälder einzustufen, von denen vor allem Fledermausarten, Spechte und verschiedene Vogelarten betroffen sind. Diese Verluste werden durch geeignete Maßnahmen (Nistkästen, Entwicklung bzw. Aufwertung von Lebensräumen) ausgeglichen.
- Für die beeinträchtigten Austauschbeziehungen von Amphibien und Reptilien, also Wanderbeziehungen und -korridore, bleibt durch die Anlage von Amphibienleiteinrichtungen mit Kleintierdurchlässen die Durchgängigkeit trotz des Straßenneubaus und der Brückenbauwerke gegeben.
- Im Bereich des von Fledermäusen stark frequentierten Waldrandes am Litzelbach sind 4 Meter hohe Irritations-/ bzw. Kollisionsschutzwände vorgesehen, um das Kollisionsrisiko auf der Brücke zu minimieren.
- Mit dem Vorhaben ist eine Beeinträchtigung von Biotopflächen durch Schadstoffimmissionen in einer Entfernung von 50 m beidseits der Trasse zu berücksichtigen. Diese Beeinträchtigung wird im Rahmen des naturschutzfachlichen Ausgleichs kompensiert.
- Zauneidechsenhabitate entlang der Bahnlinie werden auf eine vorbereitete Ausgleichsfläche im Anschluss an die Bahnlinie verbracht.

Im Planfeststellungsverfahren wird geprüft, ob der Natur- und Umweltschutz bei der Planung der Ortsumfahrung in geeigneter Weise berücksichtigt wurde, und ob genügend geeignete Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden. Sollte die Regierung während des Verfahrens feststellen, dass dies nicht

der Fall ist, kann die Ortsumfahrung nicht genehmigt werden. Dementsprechend berechtigt hoch war auch der Aufwand an Gutachten und Bewertungen im Vorfeld des Verfahrens.

Welche alternativen Verkehrskonzepte wurden bei der Planung der Ortsumfahrung berücksichtigt?

Die Prüfung von Alternativen ist Voraussetzung und unabdingbarer Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. In den Planfeststellungsunterlagen werden die naheliegenden Alternativen erläutert.

Nach einer ersten Prüfung der verkehrlichen Wirksamkeit verschiedener Varianten, haben sich drei Planfälle aufgedrängt, die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie näher untersucht und in den Planfeststellungsunterlagen ausführlicher ausgearbeitet wurden. Weitere Alternativen, die oft genannt werden, sind zu einem relativ frühen Zeitpunkt ausgeschieden, weil sich schnell gezeigt hat, dass deren Umsetzbarkeit aufgrund technischer Gegebenheiten oder wegen der geringen Akzeptanz unrealistisch ist.

Frühzeitig ausgeschieden sind zwei Varianten:
Der Ausbau der Bestandstraße (Nullvariante) und die Tunnelvariante (Details hierzu gibt es in einem separaten FAQ-Unterpunkt).

Im Jahr 2012 wurden in einer Machbarkeitsstudie verschiedene Varianten von Entlastungsmöglichkeiten der Ortsdurchfahrten Niederndorf und Neuses untersucht. 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 aus drei Varianten zwei Streckenplanfälle detailliert verkehrlich untersucht. Der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach hat in der öffentlichen Stadtratssitzung am 19. Juli 2012 beschlossen, dass die Ziele der Planung durch die ortsnahe

Trasse nicht erreicht werden und dass die Planung der weiträumigen Südumfahrung weiter verfolgt und geplant werden soll. Einer der Streckenplanfälle wurde in Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren dennoch als Aurachtalvariante näher untersucht.

Zwei Hauptvarianten werden betrachtet:
Die weiträumige Südumfahrung (Variante 1) und die Aurachtalvariante (Variante 2).

Für die Variante 1 wurden im Raumordnungsverfahren fünf Untervarianten näher untersucht. Diese Untervarianten unterscheiden sich im östlichen Trassenverlauf. In der raumordnerischen Gesamtabwägung wurde eine der fünf Untervarianten als Vorzugsvariante identifiziert. Die Variante 2 (Aurachtalvariante) ist eine auf den ersten Blick „sich aufdrängende“ Variante. Jedoch gibt es hier deutliche Einschränkungen. Aufgrund der bestehenden Untergrundverhältnisse im Aurachtal ist eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser nicht möglich und die Trasse verläuft im gesamten Trassenabschnitt auf dem vorläufig gesicherten Überschwemmungsbiet der Mittleren Aurach.

Die dargestellten Varianten mündeten in der verkehrlichen Planfalluntersuchung in sogenannte Planfälle, wohingegen die Planfälle 4 bis 7 jeweils ortsferne Südumgehungen darstellen. Der Planfall 8 repräsentiert eine ortsnahe Südumgehung (Aurachtalvariante), der Planfall 9 die isoliert betrachtete Ostumgehung Neuses.

Fazit der Planfallbetrachtungen:
Insgesamt zeigt sich, dass durch eine Südumfahrung das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten Niederndorf und Neuses deutlich gesenkt werden kann. Insbesondere Planfall 7 (Südumfahrung) und 8 (Aurachtalvariante) zeigen sich hier am wirksamsten. Mit der deutlichen Abnahme der Belastungen in den Ortsdurchfahrten geht die hohe Wirksamkeit der Südumfahrung einher, weil der Kraftfahrzeugverkehr diese neue Relation im Straßennetz wie gewünscht annimmt. Bei der Aurachtalvariante

(Planfall 8) wird im Osten die Kapazitätsgrenze des Querschnitts überschritten. Eine reine Ostumgehung von Neuses (Planfall 9) bringt zwar Entlastungen in der Ortsdurchfahrt von Niederndorf und Neuses mit sich, es wird jedoch auch durch die begleitenden Maßnahmen Verkehrsaufkommen in den Ortskern von Herzogenaurach hinein verdrängt und ihre verkehrliche Wirksamkeit, vor allem in Bezug auf Fahrzeug-km/Jahr, ist um ein Vielfaches entfernt von der der Vorzugsvariante (PF 7).

Die weiträumige Südumfahrung (Planfall 7) bietet aus Sicht der verkehrlichen Wirkung und der verkehrstechnischen Realisierbarkeit Vorteile. Durch die Südumfahrung sind deutliche Entlastungen der Ortsdurchfahrten zu erwarten. Eine Überlastung des Ostteils der Ortsumfahrung, wie sie bei der Aurachtalvariante auftritt, wird bei der weiträumigen Südumfahrung vermieden.

Weitere untersuchte Varianten sind unter anderem die Möglichkeit der Verkehrsberuhigung der Niederndorfer Hauptstraße inklusive Durchfahrtsverbot für Lkws sowie Park & Ride-Angebote kombiniert mit (kostenfreien) Shuttlebussen oder einer Seilbahn. Eine ausführliche Beschreibung dieser Alternativen wird in einem separaten FAQ-Unterpunkt ausführlich erläutert.

Warum sind der Erhalt der Bestandsstraße und die Variante „Lohhoftunnel“ schon sehr früh im Untersuchungsprozess ausgeschieden?

Erhalt der Bestandsstraße (Nullvariante):

Durch den Erhalt der Bestandstraße wäre eine Entlastung der beiden Ortsteile Niederndorf und Neuses vom Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemmissionen nicht möglich. Für den Fall, dass der komplette Verkehr weiterhin innerhalb der beiden Ortsteile abgewickelt werden soll, können die künftigen verkehrlichen Gegebenheiten (Siehe Verkehrsuntersuchung „Bezugsfall 2035“) nicht abgebildet

werden. Durch die prognostizierten Verkehrszunahmen im Untersuchungszeitraum ist darüber hinaus eine weitere Verschlechterung der Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Auch die Schaffung einer leistungsfähigen Staatsstraßenverbindung im Zuge der St 2263 ist auf der Bestandstrasse aufgrund der beengten Verhältnisse in den Ortsdurchfahrten nicht möglich. Voraussetzung für die Herstellung einer leistungsfähigen Straße wäre eine ausreichende Breite des zur Verfügung stehenden Straßenraumes. Um dies umzusetzen, müsste durch den Abbruch von bestehenden Gebäuden in privates Wohneigentum eingegriffen werden. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses ist daher durch die Nullvariante nicht zu erreichen. Da ein an die Verkehrsbelastung angepasster Ausbau aufgrund der baulichen Zwangspunkte und der beengten Verhältnisse nicht möglich ist, wird durch die Verkehrszunahme im Prognosehorizont auch in diesen Punkten eine weitere Verschlechterung eintreten. Die Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer durch die Verstetigung des Verkehrsablaufs wird ebenfalls nicht erreicht.

In der Ortsdurchfahrt treffen beengte Platzverhältnisse auf stetige Verkehrszunahmen. Dadurch werden die bereits heute regelmäßig auftretenden Verkehrsstaus zunehmen und für noch längere Reisezeiten sorgen. Da keines der grundlegenden Ziele der Planung mit der sogenannten Nullvariante auch nur annähernd erreicht werden kann, ist eine weitere Betrachtung nicht zielführend.

Die Tunnelvariante:

Der sogenannte Lohhoftunnel, die zweite Variante, sollte die Nordumgehung (Hans-Ort-Ring) mit der Hans-Maier-Straße/Erlanger Straße verbinden und unter dem Lohhofgraben verlaufen. Diese Variante ist allerdings schon ganz am Anfang der Untersuchungen ausgeschieden. Der sogenannte Lohhoftunnel sollte die Nordumgehung (Hans-Ort-Ring) mit der Hans-Maier-Straße/Erlanger Straße verbinden und unter dem Lohhofgraben

verlaufen, der als offener Entwässerungsgraben zur Ableitung des Oberflächenwassers dient. Es handelt sich dabei um ein Grabensystem mit Zwischenstaubereichen, das bei Errichtung eines Straßentunnels zur Sicherstellung der späteren Oberflächenableitung als Verrohrung parallel als zusätzlicher Tunnel erstellt werden müsste. Unabhängig von den genannten Ausschlussgründen, wäre der wirtschaftliche Aufwand einer Tunnelvariante im Hinblick auf die technischen Herausforderungen erheblich höher als der Aufwand zur Realisierung der südlichen Umfahrungsvarianten. Die Realisierung des Lohhoftunnels wäre zudem nur mit einem Eingriff in private Wohngrundstücke möglich. Eine offene Bauweise könnte nur mit Abbruch von Wohngebäuden umgesetzt werden. Bei bergmännischer Bauweise würde mindestens durch den Bau von Lüftungsanlagen, Notwegen, etc. in private Wohngrundstücke eingegriffen werden.

Aufgrund der vorhandenen Geländeneigung könnte der Tunnel nicht nach den Vorschriften der RABT (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln) errichtet werden. Tunnels mit über 400 m Länge wie es für den Lohhoftunnel geplant wäre dürfen demgemäß nur 3 % Längsneigung aufweisen. Sollte eine zusätzliche Sicherheits- und Risikoanalyse positiv ausfallen, könnte möglicherweise noch eine Längsneigung von 5 % zulässig sein. Allerdings würde diese Prüfung bei dem vorgesehenen kurvigen Verlauf negativ ausfallen. Die Untersuchungen haben ergeben, dass bei bergmännischer Bauweise eine Längsneigung des Tunnels von ca. 6 % erforderlich wäre. Zu berücksichtigen ist hierbei auch der Unterhaltungsaufwand. Die Tunnelvariante wäre unabhängig von den schwer lösbaren technischen Schwierigkeiten nicht mit dem Gebot der sparsamen und wirtschaftlichen Verwendung öffentlicher Mittel vereinbar.

Derzeit werden Alternativen wie Verkehrsberuhigung der Niederndorfer

Hauptstraße, Durchfahrtsverbot für Lkws sowie Park & Ride-Angebote mit Shuttlebussen oder Seilbahn diskutiert. Wie ist hierzu die Einschätzung der Verkehrsgutachter?

Verkehrsberuhigung der Niederndorfer Hauptstraße und/oder LKW-Verbot auf der Ortsdurchfahrt:

Ein Großteil der Niederndorfer Ortsdurchfahrt ist Staatsstraße. Der Eigentümer ist hier nicht die Stadt Herzogenaurach, sondern der Freistaat Bayern. Die Staatsstraße kommt von Fürth und biegt in der Ortsmitte von Niederndorf Richtung Erlangen ab. Eine Staatsstraße hat die Aufgabe, den überörtlichen Verkehr aufzunehmen und steht immer im Eigentum des Freistaats Bayern. LKWs dürfen auf Staatsstraßen nicht verboten werden. Auch die Verkehrsberuhigung einer Staatsstraße ist wegen der überörtlichen Funktion nicht möglich.

Erst durch die Errichtung der Ortsumfahrung kann die Staatsstraße verlegt werden und die Ortsdurchfahrten Niederndorf und Neuses werden zu Gemeindestraße herabgestuft. Diese kann dann verkehrsberuhigt sein. Diese Maßnahme würde jedoch erst mit dem Bau der Südumfahrung ermöglicht werden können.

Park & Ride-Angebote mit (kostenfreien) Shuttlebussen:

Auch diese Möglichkeit wurde untersucht. Um mit einer Park & Ride-Lösung eine deutliche Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten Niederndorf und Neuses zu erreichen, müssten an geeigneter Stelle Parkmöglichkeiten für ca. 13.000 Fahrzeuge geschaffen werden. Zum Vergleich: Der Nürnberger Flughafen verfügt insgesamt – alle Parkhäuser und Freiflächen – über 9.000 Parkplätze. Es müssten also zahlreiche große Parkhäuser gebaut werden, um den Fahrzeugen eine Abstellmöglichkeit zu bieten.

Selbst wenn man derartig große Parkhäuser an den Stadtgrenzen nach Erlangen und nach Fürth errichten würde, kann man nicht sicherstellen, dass derartige P+R-Parkplätze genutzt werden.

Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass P+R-Anlagen an der Peripherie, die den Fahrer erst relativ kurz vor dem Ziel zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen sollen, nicht genutzt werden. P+R würde nur gut angenommen, wenn die Parkplätze in der Nähe des Startpunktes liegen.

Nicht übersehen werden darf der Aspekt, dass das Ziel der Verkehrsteilnehmer oft gar nicht im Bereich von Herzogenaurach liegt. Die Ortsdurchfahrt Niederndorf liegt für viele Autofahrer lediglich auf der Strecke zu anderen Zielen. In diesem Fall würde das P+R-Angebot durch den Autofahrer nicht genutzt werden können.

In Herzogenaurach konnten mit der Akzeptanz von zielnahen P+R-Parkplätzen bereits Erfahrungen gesammelt werden. Ein ortsansässiger Arbeitgeber hatte unmittelbar an der Autobahnabfahrt einen P+R-Parkplatz für Mitarbeiter angelegt. Diese konnten dort ihr Auto abstellen und wurden mit einem kostenlosen Shuttle bis vor die Eingangstür gefahren. Trotz großer Parkplatznot wurde das Angebot kaum angenommen. Dieser Service wurde aus diesem Grund wieder eingestellt.

P+R-Angebot und Transport mit einer Seilbahn:

Für diese Variante gelten hinsichtlich der Akzeptanz von P+R-Parkplätzen dieselben Voraussetzungen und Wirkungen wie bei der Variante mit Einsatz von kostenfreien Shuttlebussen.

Bei der Errichtung und dem Betrieb einer Seilbahn kommen jedoch noch andere kritische Punkte hinzu. In dicht besiedelten Metropolen und wachsenden Großstädten kann eine Seilbahn durchaus ein interessantes Verkehrsmittel sein. Wichtige Voraussetzung hierfür sind nachfragestarke Punkt-zu-Punkt-Verbindungen mit möglichst wenigen Zwischenstationen. Seilbahnen sind auch in der Lage, sowohl natürliche (Berge, Flüsse, Schluchten, etc.) als auch bauliche Hindernisse zu überfliegen. Das bekannteste Beispiel dafür gibt es seit einigen Jahren in La Paz (Bolivien), eine Stadt mit einer Bevölkerungsdichte von 4.044 Einwohner/km². Auch in Deutschland werden einige Stadtseilbahn-Projekte diskutiert. Die

wenigsten werden bislang allerdings umgesetzt. Besonders schwierig sei hier die Einbindung in den ÖPNV. Verkehrsexperten sehen wegen der Beschränkungen im Luftraum von deutschen Städten zudem nur ein begrenztes Potenzial.

Im ländlichen Raum würde ein ÖPNV-Seilbahnprojekt schnell an seine Grenzen stoßen. Für längere Entfernungen oder zur Schaffung von Verkehrsnetzen mit verzweigten Strukturen werden Seilbahnen als eher ungeeignet eingestuft. Ein weiterer Schwachpunkt ist die Tatsache, dass eine maximale Höchstgeschwindigkeit im Umlaufbetrieb bei 22-25 Stundenkilometer liegt. Bei höherer Geschwindigkeit wäre das Ein- und Aussteigen nicht mehr zu bewältigen. Die Zahl der Haltestellen und das häufigere Abbremsen und Wiederbeschleunigen verlängert damit die Gesamtfahrzeit.

Zusätzlich sind die meisten Seilbahnen wetterabhängig. Windgeschwindigkeiten von über 80 Stundenkilometern und Gewitter sind oft der Grund, weswegen der Betrieb eingestellt werden muss. Besonders Blitzeinschläge können für Luftseilbahnen problematisch sein.

Schwierigkeiten gibt es für Seilbahnen auch in Kurven. Technik und Fliehkraft erlauben nur gerade Trassen, für Kurven müssen Gondeln abgekuppelt werden.

Endhaltestellen sind aufwendige Stationsbauten. Sie brauchen vergleichswese viel Platz. Auch Abstellmöglichkeiten sind vorzusehen. In der Planung und im Betriebskonzept müssen Lärmschutz, Brandschutz und Höhenrettung bei einer Havarie vorgesehen sein. Letztendlich braucht es einen Betreiber, denn eine Luftseilbahn funktioniert nur mit ausreichend Personal und dauerhaften Kontroll- und Wartungsarbeiten. Ein weiter Aspekt, der zu bedenken ist, wären die Überfahrrechte, die juristisch in einer Grauzone liegen. Konfliktträchtig ist die Trassenführung, sobald Privatgrundstücke überspannt werden.

Mit welchen Beeinträchtigungen haben die Bewohner und Anlieger in den Gebieten zu rechnen, durch die die Ortsumfahrung führt?

Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen

Durch die Trassierung der Ortsumfahrung werden landwirtschaftlich genutzte Grundstücke durchschnitten, so dass sie nicht oder nicht mehr in der bisher vorhandenen Flächengröße bewirtschaftet werden können. Alle Eigentümer wurden bereits im Jahr 2017 über den jeweiligen Flächenverlust und den Verlauf der Trasse hinsichtlich ihres Grundstücks informiert. Hierzu wurden schriftlich individuelle Flächendarstellungen und Beschreibungen allen Eigentümern übermittelt, die unmittelbar von der Straßentrasse betroffen sind.

Zusätzlich gab es eine für die Eigentümer einberufene Informationsveranstaltung. Dort wurden Ausgleichsmöglichkeiten für den Grundstücksverlust und für die unvorteilhafte Zerschneidung von Grundstücken vorgestellt. So bietet die Stadt z. B. einen Flächentausch an, solange sie über geeignete Grundstücke verfügt. Kommt ein Flächentausch nicht infrage, besteht die Möglichkeit eines einfachen Flurbereinigungsverfahrens, mit dem die Zerschneidung von Flächen ausgeglichen werden kann. Für alle Flächen, die am Ende durch die Ortsumfahrung in Anspruch genommen werden, werden dem jeweiligen Eigentümer Entschädigungszahlungen geleistet.

Durchtrennung von vorhandenen landwirtschaftlichen Wegen

Durch die Trassenführung werden einige vorhandene landwirtschaftliche Wege durchtrennt, so dass diese nicht mehr vollumfänglich genutzt werden können. An allen Stellen, an denen es topografisch möglich ist, werden im Umfeld dieser Wege Alternativen in Form von Über- oder Unterquerungsmöglichkeiten für den landwirtschaftlichen Verkehr geschaffen. Diese Alternativen sind in die Planung eingeflossen.

Beeinträchtigungen durch Brückenbauwerke

Um topografische Hürden zu überwinden und um einen Großteil der vorhandenen Wegeverbindungen zu schützen, sind Brückenbauwerke erforderlich. Die Querung der Täler kann zu einer Beeinträchtigung der Landschaftsbildfunktion und der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion führen.

Die Planungen der Brückenbauwerke wurden im Verlauf der Entwurfs- und Genehmigungsplanung seit dem Raumordnungsverfahren den Bedürfnissen der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, Landschaftsbild und naturnahe Erholung, Klima und Luft sowie Wasser und Boden angepasst. So wurden z. B. Widerlager verschoben, Fledermausüberflughilfen eingeplant und Einwirkungen auf das Landschaftsbild vermindert.

Die Details hierzu sind in den Planfeststellungsunterlagen in der Unterlage 19.1 zu finden.

Im westlichen Teil von Hauptendorf führt die Trasse zudem relativ nah an einzelnen Wohnhäusern vorbei. Auch dort ist mit einer optischen Beeinträchtigung zu rechnen.

Eine Lärmbelästigung wird in diesem Fall zwar aufgrund der Berechnungen des Schallschutzgutachtens ausgeschlossen. Die Stadt sieht trotz dieser positiven Berechnungen dennoch zusätzliche Lärmminderungsmaßnahmen vor, z. B. transparente Schallschutzeinrichtungen an der Stelle, an der die Trasse nah an der Wohnbebauung vorbeiführt.

Um die optische Wirkung der geplanten großen Brückenbauwerke darzustellen, wurden professionelle Visualisierungen in Auftrag gegeben:









Allgemeine Flächeninanspruchnahme und Auswirkungen auf die Umwelt

Eine Ortsumfahrung ist meist eine Straße, die neu errichtet wird und daher zusätzliche Flächen an Stellen verbraucht, die vorher noch nicht bebaut waren. Bei der geplanten Südumfahrung werden 8,0 ha dauerhaft für den Bau der Straße versiegelt. Diese Flächeninanspruchnahme als zusammenhängende Bodenversiegelung und Zerschneidungswirkung kann verschiedene Auswirkungen auf die Bodenflora und auf die Lebensräume von Populationen haben.

Darüber hinaus kann sie eine Beeinträchtigung bestimmter ökologisch sensibler Gebiete bedeuten.

Durch die gewählte Trasse wird die Beeinträchtigung in Natur und Landschaft, insbesondere für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt sowie Landschaftsbild und naturnahe

Erholung reduziert. Details zum durchgeführten Variantenvergleich sind der Unterlage 19.2 der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen.

Der Trassenverlauf und die Gradiente wurden insbesondere im Bereich der tiefen Einschnittslage südlich von Galgenhof so optimiert, dass der Eingriff in den westlich der Straße gelegenen Wald minimiert wurde.

Unabhängig davon müssen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG nicht vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft aber ausgeglichen oder ersetzt, also die Funktionen des Naturhaushalts durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege an anderer Stelle wiederhergestellt und der Verlust damit kompensiert werden. Diese Maßnahmen werden bereits in der Planung berücksichtigt und müssen in den Planfeststellungsunterlagen flächengenau dargestellt werden.

So werden z. B. zur Lenkung der Amphibienwanderung und als Querungshilfe für die Tiere (Erdkröten, Grünfrösche, etc.) im Bereich des BN-Biotopes und im Wald westlich der Kläranlage Amphibienleitanlagen beidseits der Straße vorgesehen.

Alle Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen sind in der Unterlage 19.1 und die Umweltverträglichkeitsstudie ist in Unterlage 19.2 des Plangfeststellungsverfahrens nachzulesen.

Würde eine Ortsumfahrung zu immer mehr Individualverkehr führen?

Im Zusammenhang mit Straßenbauprojekten wird oft die Hypothese geäußert, dass neue Straßen den aufkommenden Verkehr noch verstärken bzw. mehr Verkehr anziehen würden. Um diese Aussage überprüfen zu können, muss man die individuellen Gegebenheiten rund um die geplante Maßnahme betrachten. Ein Beispiel in Bezug auf den Pendlerverkehr macht dies deutlich:

Verkehrsgutachter gehen davon aus, dass viele Pendler alternative Verkehrsmittel wie den ÖPNV, nutzen, um zur Arbeit zu kommen, wenn es auf dem Weg zur Arbeit eine schlechte Straßenverbindung gibt, aber eine gute Bahnanbindung. Würde für die Strecke zwischen Wohnort und Arbeitsplatz eine Autobahn oder Schnellstraße gebaut, ist die Wahrscheinlichkeit gegeben, dass der Zugfahrer auf das Auto umsteigt. Er ist mit dem eigenen Pkw flexibler und meist auch schneller. In diesem Fall spricht man zu Recht davon, dass eine neue Straße zu mehr Individualverkehr führen könnte. Die neu gebaute Straße steht in Konkurrenz zu der Bahnverbindung.

Bei der Ortsumfahrung Niederndorf-Neuses sind die Voraussetzungen für eine derartige Wirkung anders. Da die öffentlichen Verkehrsmittel im Raum Herzogenaurach auf denselben Straßen unterwegs sind wie der Individualverkehr, ist es in der aktuellen Situation demnach nicht vorteilhafter, beispielsweise den Bus zu nutzen. Dieser ist im Moment denselben Verkehrsbehinderungen ausgesetzt wie die durch Niederndorf und Neuses fahrenden Pkws, auch in Richtung Stadt und Landkreis Fürth. Die Umgehung hat den Zweck, den bereits vorhandenen Verkehr – also Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr- von der stark belasteten Ortsdurchfahrt raus auf die Umgehungsstraße zu verlegen. Durch den Bau der Ortsumfahrung kann auch der ÖPNV die schnellere und komfortablere Strecke nutzen. Es wäre unwahrscheinlich, dass Verkehrsteilnehmer, die den ÖPNV bereits nutzen auf den Individualverkehr umsteigen.

Es wird laut Gutachten sogar erwartet, dass durch den Bau der Ortsumfahrung mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen würden. Es sind dann völlig neue Verbindungen z. B. zwischen Fürth und Herzogenaurach möglich, die aktuell wegen zu enger Kreuzungen in Niederndorf nicht realisiert werden können. Diese Routen für den öffentlichen Busverkehr können erst durch den Bau der Ortsumfahrung entstehen. Somit kann man sogar davon ausgehen, dass der ÖPNV durch den Bau der Ortsumfahrung attraktiver wird und dadurch bisherige Autofahrer auf den ÖPNV umsteigen. Der Betrieb der Stadt-Umland-Bahn ist dabei übrigens

bereits berücksichtigt.

Das Verkehrsgutachten ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen, die auf der Internetseite der Regierung von Mittelfanken zu finden sind.

Stimmt es, dass die Südumfahrung zu weiteren Bau- und Gewerbegebieten führt?

Kurz geantwortet: Nein.

Ausführlicher: Eine der Befürchtungen, die immer wieder genannt werden, ist, dass durch die Ortsumfahrung im Süden des Gemeindegebiets weitere bauliche Eingriffe wie Bau- und Gewerbegebiete zusätzlich zur Ortsumfahrung entstehen würden. Dies ist unbegründet. Der Flächennutzungsplan von Herzogenaurach stellt neben der bisherigen Bebauung auch alle Flächen dar, die künftig bebaut werden sollen. Der Bereich zwischen der geplanten Südumfahrung und dem bisher bebauten Bereich der Ortsteile wird auch künftig von Bebauung freigehalten.

Eine Gemeinde muss bei der Entwicklung von Bauland viele Vorschriften beachten. Die übergeordneten Gesetze zur Raumentwicklung (Naturschutzgesetz, Raumordnungs- und Landesplanungsgesetz) geben dabei den Rahmen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung vor. Alle wichtigen Grundsätze für die Baulandentwicklung im Bereich Herzogenaurach sind im Regionalplan „Region Nürnberg“ festgelegt. Sie stellen verbindliche Vorgaben dar, die zu beachten sind. Die Flächen im Bereich südlich von Hauptendorf und Niederndorf sind nicht für eine künftige Bebauung vorgesehen. Das legt der Regionalplan „Regionale Grünzüge“ und „Trenngrün“ fest. Das bedeutet, dass in diesen Bereichen keine Baugebietsentwicklung zulässig ist. In diesem Bereich sind lediglich Infrastrukturprojekte möglich, deren Nutzen und Wirksamkeit bereits festgestellt wurde. Im Regionalplan wird die Zulässigkeit der Ortsumfahrung Niederndorf-Neuses explizit erwähnt.

Die Corona-Pandemie hat Veränderungen am Arbeitsplatz wie z. B. Homeoffice mit sich gebracht. Könnte diese Entwicklung dazu führen, dass künftig spürbar weniger Verkehr durch Niederndorf und Neuses fließt?

Während der Corona-Pandemie ist das berufliche Arbeiten in der heimischen Wohnung für viele Arbeitnehmer und Unternehmen das Mittel der Wahl geworden, um Infektionsrisiken zu minimieren. Nach dem Ende des Ausnahmezustands rund um die Pandemie wird die Frage in den Fokus rücken, wie viel Homeoffice dauerhaft bleiben wird. Angesichts dessen, dass zu Stoßzeiten allerdings auch während der Pandemiezeiten dennoch erhebliche Stausituationen in Niederndorf aufgetreten sind – und auftreten – und da zudem beim Übergang vom „Lockdown“ im Frühjahr 2020 zum Sommer 2020 der Verkehr sehr schnell spürbar wieder zugenommen hat, ist kaum von einer dauerhaften Reduzierung auszugehen.

Faktoren wie Unternehmenskultur, individuelle Arbeitsneigungen, Berufsgruppen, Tätigkeitsfelder, Wirtschaftszweige und sozioökonomische Bedingungen spielen hier eine entscheidende Rolle. Sowohl Umfragen der vergangenen Monate unter Arbeitnehmern als auch Aussagen von Firmen deuten für die nähere Zukunft auf hybride Arbeitsmodelle hin. Wo es die Aufgaben zulassen, könnten einzelne Homeoffice-Arbeitstage zunehmen oder die Regel werden. Die neuesten Untersuchungen z. B. vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) zum Thema „Wie verändert Corona unsere Mobilität?“ zeigen aber, dass der Anteil der Personen, die sich vorstellen können, langfristig vermehrt von zu Hause beziehungsweise im Homeoffice zu arbeiten, im Vergleich zum Sommer abgenommen hat (von 70 Prozent im Sommer auf 64 Prozent Anfang Dezember 2020). Das könnte daran liegen, dass Homeoffice kurzfristig als gute Option empfunden wird, langfristig jedoch weniger.

Aufgrund dieser Erkenntnisse ist es derzeit nicht möglich, eine

dauerhafte Verlegung von Arbeitsplätzen in die heimischen vier Wände als pauschales Arbeitsmodell anzunehmen. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt auch in keiner Weise belegt, dass sich neue Arbeitsformen spürbar auf das Verkehrsproblem in Niederndorf und Neuses auswirken.

Informationsquelle zum Thema Homeoffice und Verkehrsentwicklung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR): Verkehrsforschung/dritte Befragung "Wie verändert Corona unsere Mobilität?".

Kontakt

Stadt Herzogenaurach
Bauamt

Frau Stadter
Telefon +49 (0) 9132 / 901-600
E-Mail bauamt@herzogenaurach.de

Links

Überblick Ortsumfahrung

Machbarkeitsstudie aus 2012

Raumordnungsverfahren aus 2015/2016

Planfeststellungsverfahren 2021

Downloads

Landesplanerische Beurteilung aus 2016

Seite drucken
Seite speichern