

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern

Straße / Abschnitt / Station: B25\_530\_3,022 bis B25\_540\_0,298

**B 25, Nördlingen - Donauwörth**

**Dreistreifiger Ausbau Nördlingen – Möttingen, Bauabschnitt 4**

PROJIS-Nr.:

# FESTSTELLUNGSENT- WURF

Erläuterungsbericht

aufgestellt:  
Staatliches Bauamt Augsburg



Kreitmeier, Baudirektor  
Augsburg, den 28.08.2026

## Inhaltsverzeichnis

|       |                                                                               |    |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Darstellung des Vorhabens.....                                                | 6  |
| 1.1   | Planerische Beschreibung .....                                                | 6  |
| 1.2   | Straßenbauliche Beschreibung .....                                            | 8  |
| 1.3   | Streckengestaltung .....                                                      | 10 |
| 2     | Begründung des Vorhabens .....                                                | 11 |
| 2.1   | Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren ..... | 11 |
| 2.2   | Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....                               | 15 |
| 2.3   | Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....           | 15 |
| 2.4   | Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....                | 16 |
| 2.4.1 | Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung .....                | 16 |
| 2.4.2 | Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....                       | 19 |
| 2.4.3 | Verbesserung der Verkehrssicherheit.....                                      | 20 |
| 2.5   | Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....                       | 23 |
| 2.6   | Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses .....              | 23 |
| 3     | Vergleich der Varianten und Wahl der Linie .....                              | 25 |
| 3.1   | Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....                                   | 25 |
| 3.2   | Beschreibung der untersuchten Varianten .....                                 | 27 |
| 3.2.1 | Überführung der DON 7.....                                                    | 27 |
| 3.2.2 | Unterführung.....                                                             | 28 |
| 3.3   | Variantenvergleich.....                                                       | 32 |
| 3.3.1 | Raumstrukturelle Wirkungen.....                                               | 33 |
| 3.3.2 | Verkehrliche Beurteilung.....                                                 | 34 |
| 3.3.3 | Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung.....                          | 34 |
| 3.3.4 | Umweltverträglichkeit.....                                                    | 35 |
| 3.3.5 | Wirtschaftlichkeit.....                                                       | 35 |
| 3.4   | Gewählte Linie .....                                                          | 36 |
| 4     | Technische Gestaltung der Baumaßnahme .....                                   | 37 |

|       |                                                                                  |    |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.1   | Ausbaustandard .....                                                             | 37 |
| 4.1.1 | Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....                                             | 37 |
| 4.1.2 | Vorgesehene Verkehrsqualität .....                                               | 38 |
| 4.1.3 | Gewährleistung der Verkehrssicherheit .....                                      | 38 |
| 4.2   | Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung .....                                 | 38 |
| 4.3   | Linienführung .....                                                              | 42 |
| 4.3.1 | Beschreibung des Trassenverlaufes .....                                          | 42 |
| 4.3.2 | Linienführung im Lageplan .....                                                  | 43 |
| 4.3.3 | Linienführung im Höhenplan .....                                                 | 44 |
| 4.3.4 | Räumliche Linienführung und Sichtweiten .....                                    | 44 |
| 4.4   | Querschnittsgestaltung .....                                                     | 45 |
| 4.4.1 | Querschnittselemente und Querschnittsbemessung .....                             | 45 |
| 4.4.2 | Fahrbahnbefestigungen .....                                                      | 48 |
| 4.4.3 | Böschungsgestaltung .....                                                        | 48 |
| 4.4.4 | Hindernisse in Seitenräumen .....                                                | 48 |
| 4.5   | Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten .....                                  | 48 |
| 4.5.1 | Anordnung von Knotenpunkten .....                                                | 48 |
| 4.5.2 | Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte .....                                  | 49 |
| 4.5.3 | Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten ... | 49 |
| 4.6   | Besondere Anlagen .....                                                          | 49 |
| 4.7   | Ingenieurbauwerke .....                                                          | 50 |
| 4.8   | Lärmschutzanlagen .....                                                          | 50 |
| 4.9   | Öffentliche Verkehrsanlagen .....                                                | 51 |
| 4.10  | Leitungen .....                                                                  | 51 |
| 4.11  | Baugrund/Erdarbeiten .....                                                       | 51 |
| 4.12  | Entwässerung .....                                                               | 52 |
| 4.13  | Straßenausstattung .....                                                         | 52 |
| 5     | Angaben zu den Umweltauswirkungen .....                                          | 53 |

|       |                                                                                                                    |    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 5.1   | Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit .....                                                            | 53 |
| 5.1.1 | Bestand .....                                                                                                      | 53 |
| 5.1.2 | Umweltauswirkungen.....                                                                                            | 54 |
| 5.2   | Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt .....                                                              | 54 |
| 5.2.1 | Bestand .....                                                                                                      | 54 |
| 5.2.2 | Umweltauswirkungen.....                                                                                            | 58 |
| 5.3   | Schutzgut Fläche und Boden .....                                                                                   | 61 |
| 5.3.1 | Bestand .....                                                                                                      | 61 |
| 5.3.2 | Umweltauswirkungen.....                                                                                            | 62 |
| 5.4   | Schutzgut Wasser.....                                                                                              | 63 |
| 5.4.1 | Bestand .....                                                                                                      | 63 |
| 5.4.2 | Umweltauswirkungen.....                                                                                            | 64 |
| 5.5   | Schutzgut Luft und Klima .....                                                                                     | 66 |
| 5.5.1 | Bestand .....                                                                                                      | 66 |
| 5.5.2 | Umweltauswirkungen.....                                                                                            | 66 |
| 5.6   | Schutzgut Landschaft .....                                                                                         | 72 |
| 5.6.1 | Bestand .....                                                                                                      | 72 |
| 5.6.2 | Umweltauswirkungen.....                                                                                            | 72 |
| 5.7   | Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....                                                                 | 73 |
| 5.7.1 | Bestand .....                                                                                                      | 73 |
| 5.7.2 | Umweltauswirkungen.....                                                                                            | 73 |
| 5.8   | Wechselwirkungen.....                                                                                              | 74 |
| 5.9   | Artenschutz.....                                                                                                   | 75 |
| 5.10  | Natura 2000-Gebiete .....                                                                                          | 75 |
| 5.11  | Weitere Schutzgebiete.....                                                                                         | 76 |
| 5.12  | Gesetzliche geschützte Biotope und Landschaftsbestandteile .....                                                   | 76 |
| 6     | Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher<br>Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen..... | 77 |

|       |                                                                |    |
|-------|----------------------------------------------------------------|----|
| 6.1   | Lärmschutzmaßnahmen .....                                      | 77 |
| 6.2   | Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen.....                        | 77 |
| 6.3   | Maßnahmen zum Gewässerschutz.....                              | 77 |
| 6.4   | Landschaftspflegerische Maßnahmen .....                        | 77 |
| 6.4.1 | Naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen (V-Maßnahmen) ..... | 77 |
| 6.4.2 | Maßnahmenkonzept.....                                          | 78 |
| 6.4.3 | Maßnahmenübersicht.....                                        | 80 |
| 6.4.4 | Gesamtbeurteilung des Eingriffs .....                          | 81 |
| 6.4.5 | Abstimmungsergebnisse mit Behörden.....                        | 81 |
| 6.5   | Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete .....              | 82 |
| 6.6   | Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht .....                        | 82 |
| 7     | Kosten .....                                                   | 83 |
| 8     | Verfahren.....                                                 | 83 |
| 9     | Durchführung der Baumaßnahme.....                              | 84 |

# 1 Darstellung des Vorhabens

## 1.1 Planerische Beschreibung

Die Bundesstraße B 25 beginnt an der Anschlussstelle Feuchtwangen Nord der Bundesautobahn A 6 und verläuft in südlicher Richtung über Feuchtwangen, Dinkelsbühl und Nördlingen bis nach Donauwörth, wo sie an die Bundesstraße B 2 anschließt. In Verbindung mit der vierspurigen B 2 (Donauwörth – A 8, Augsburg) sowie der B 16 (Donauwörth – A 9, Ingolstadt) bildet die B 25 eine bedeutende Fernverkehrsachse zwischen den Autobahnen A 6/A 7 und A 8/A 9. Aufgrund ihres überdurchschnittlichen Schwerverkehrsaufkommens erfüllt sie eine zentrale Funktion im überregionalen Straßennetz.

Im Landkreis Donau-Ries (Regierungsbezirk Schwaben) besitzt die B 25 zudem eine hohe strukturelle Bedeutung, da der Landkreis keinen direkten Autobahnanschluss hat. Daher soll die Straße entsprechend ihrer Funktion als wichtige Fernverkehrsachse der Straßenkategorie LS I – Fernstraße – nachhaltig gestärkt werden.

In den vergangenen Jahren wurde zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit die B 25 zwischen Donauwörth und Nördlingen kontinuierlich entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung ausgebaut:

- 2-bahniger Ausbau westlich Donauwörth – Wörnitzstein, 2008-2010
- Aufweitung der Bahnbrücke Wörnitzstein, 2023-2024
- dreistreifiger Ausbau Wörnitzstein – Harburg, 2011-2013
- dreistreifiger Ausbau Harburg – Möttingen, 2005-2007
- dreistreifiger Ausbau Nördlingen BA3, 2023-2024
- dreistreifiger Ausbau Nördlingen – Möttingen BA1 und teilweise BA2, 2020-2022

Der zu genehmigende Bauabschnitt 4 im Abschnitt Nördlingen – Möttingen ist der abschließende Lückenschluss für den Ausbau zwischen Nördlingen und Möttingen.

Zwischen Nördlingen und Donauwörth fehlt nur noch die im BVWP im vordringlichen Bedarf enthaltene Ortsumgehung Möttingen. Dann ist der komplette Straßenzug, der der Verbindungsfunktionsstufe 1 zugeordnet ist, mit Ausnahme der historisch bedingten Engstelle Tunnel Harburg ausgebaut (siehe Bild 1).

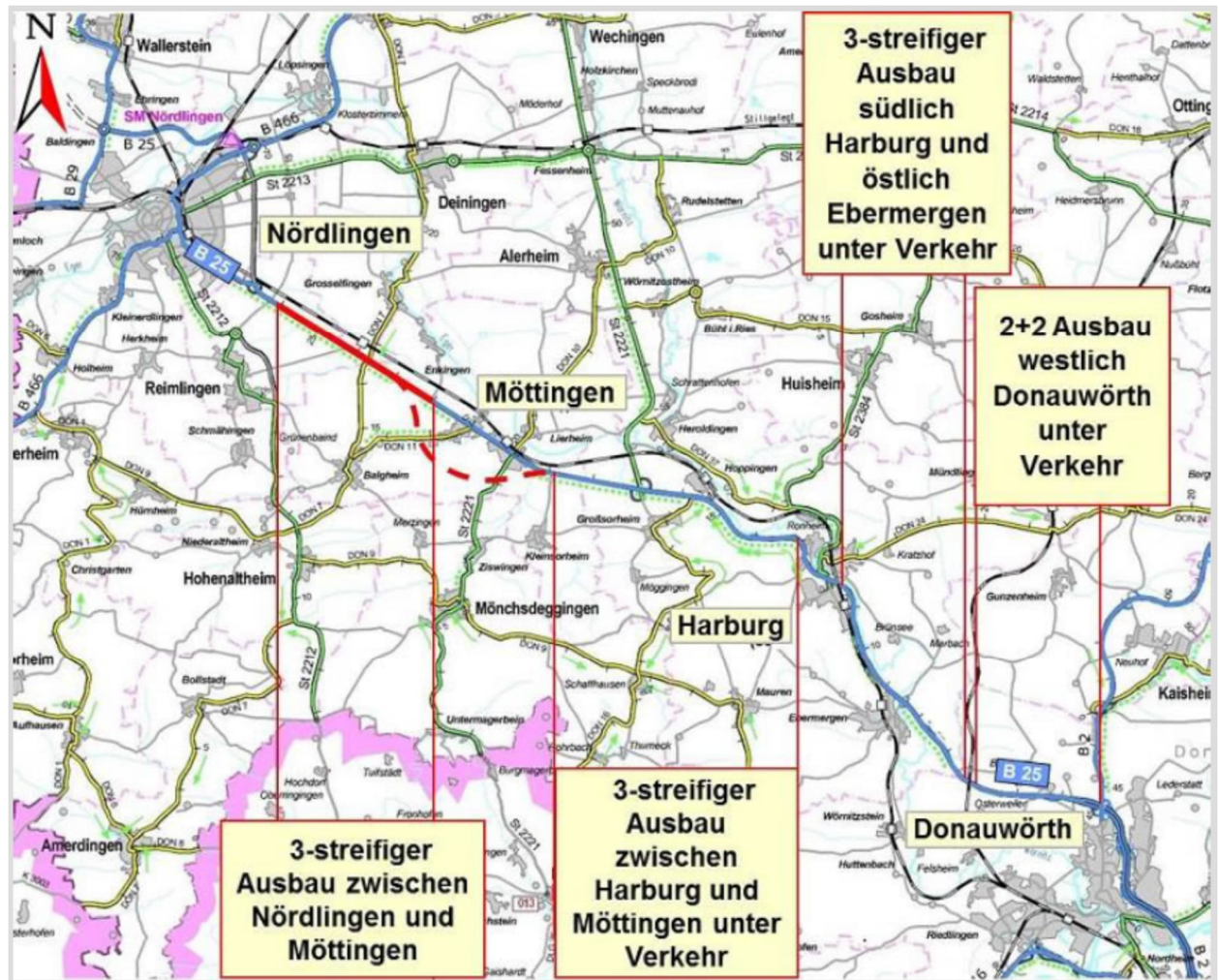


Bild 1: Ausbau der B 25 zwischen Nördlingen und Donauwörth

Der Bereich der geplanten Ausbaumaßnahme B 25 Nördlingen – Möttingen BA 4 liegt in den Gemeinden Möttingen, Reimlingen und Nördlingen.

Der Ausbauabschnitt Nördlingen – Möttingen wurde wie nachfolgend dargestellt in vier Planungs- und Bauabschnitte aufgeteilt (siehe Bild 2):

- Bauabschnitt 1: Dreistreifiger Ausbau (1,889 km) mit dem Umbau der Anschlussstelle Nördlingen Süd ist seit 09.09.2022 für den Verkehr freigegeben.
- Bauabschnitt 2: Ein 500 m langer Teilbereich des Bauabschnitts 2 in Dammlage im Anschluss an den Bauabschnitt 1 wurde bereits mit Bauabschnitt 1 realisiert. Der noch nicht ausgebaute Bereich im Einschnitt kann erst mit dem Bauabschnitt 4 umgesetzt werden, da dieser für die Entwässerung notwendig ist.
- Bauabschnitt 3: Dreistreifiger Ausbau (1,355 km) wurde zum 30.08.2024 für den Verkehr freigegeben.

- Bauabschnitt 4: Der vorliegende Planfeststellungsentwurf umfasst den Umbau der Anschlussstelle Grosselfingen. Dabei wird die DON 7 höhenfrei an die B 25 angebunden. Die neuen Rampen werden an den dreistreifigen Querschnitt des bereits planfestgestellten Abschnitts 2 und des realisierten Abschnitts 3 angeschlossen, wodurch der Lückenschluss für eine durchgehende Dreistreifigkeit zwischen Nördlingen und Möttingen erreicht wird.

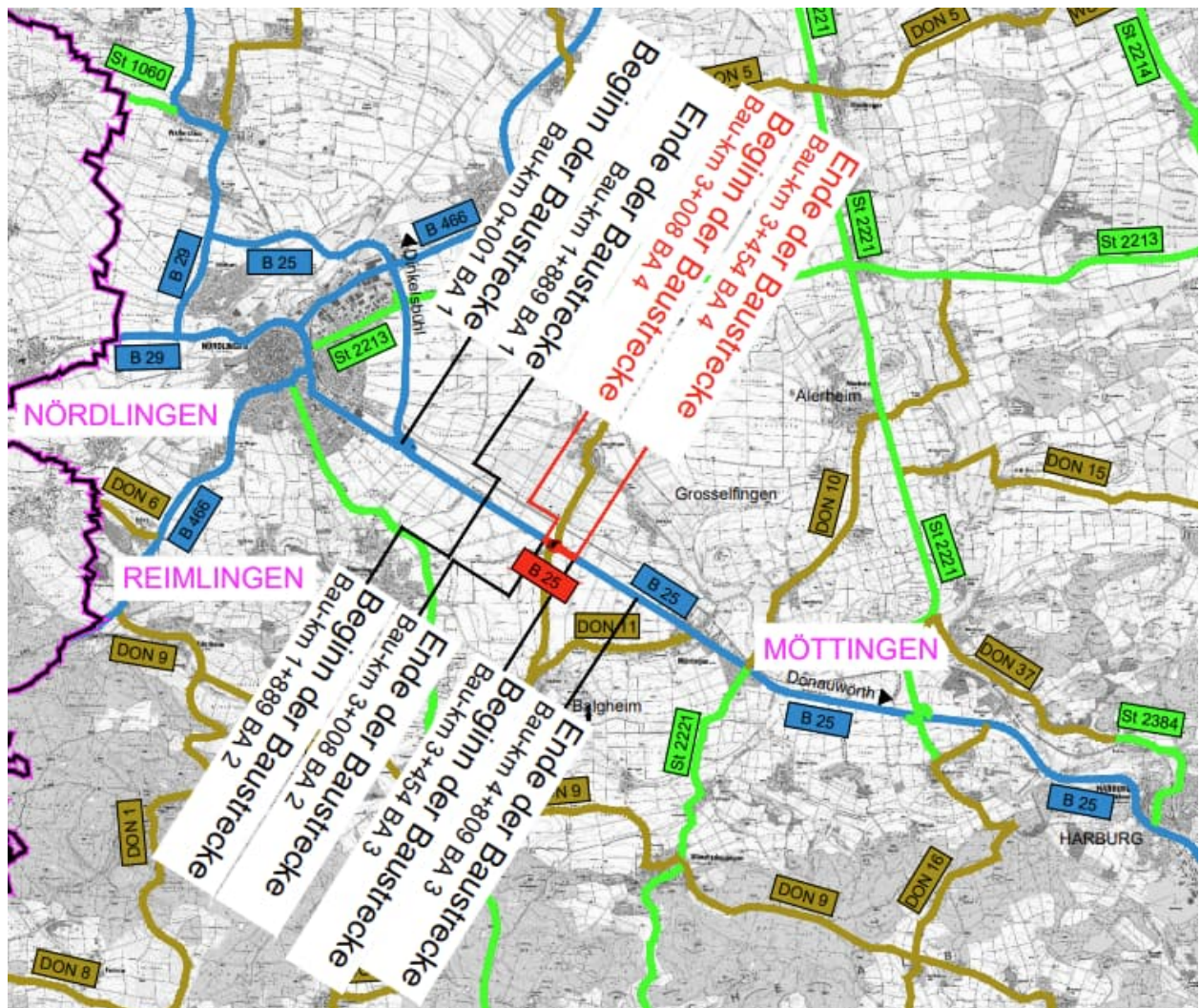


Bild 2: Ausschnitt Übersichtskarte mit den 4 Bauabschnitten

Der Vorhabens- und Baulastträger der B 25 ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Bayern. Die grundsätzliche Straßennetzstruktur der klassifizierten Straßen bleibt durch den Ausbau unverändert.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Bauabschnitt 4 umfasst die Kreuzung der Kreisstraße DON 7 mit der Bundesstraße B 25 bei Station 540\_0,000 (Bau-km 3+165) und erstreckt sich über eine Länge von 446 m.

Derzeit kreuzt die DON 7 die B 25 höhengleich. Die Bundesstraße verfügt in diesem Bereich über Linksabbiegespuren, während in der DON 7 Fahrbahnteiler, Dreiecksinseln sowie Sichtschutzwände als Hinweise auf die Wartepflicht integriert sind. Wird der Kreuzungsbereich mit der DON 7 und der Einmündung des Mittelwegs im Auswertungszeitraum 2021–2023 als Unfalhhäufungspunkt geführt.

Nach dem dreistreifigen Ausbau des Bauabschnitts 3 zum 30.08.2024 wurden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der DON 7 Verkehrszeichen 206 („Halt. Vorfahrt gewähren“) angeordnet. Dennoch ereigneten sich seitdem zwei weitere Unfälle, darunter ein tödlicher. Dies führte zur Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h im Bereich der Kreuzung.

Die Fahrbahnbreite der DON 7 beträgt im Kreuzungsbereich rund 6 m nördlich und weniger als 5,50 m südlich der B 25. Die B 25 verläuft in diesem Abschnitt nahezu geradlinig, während die DON 7 vor und nach der Kreuzung gekrümmt ist und anschließend in eine gerade Strecke übergeht. Beide Straßen weisen nur geringe Längsneigungen auf. Die Entwässerung erfolgt flächenmäßig über die Dammschulter.

Parallel zur Bundesstraße verlaufen auf beiden Seiten Wirtschaftswege. Der südliche Weg ist asphaltiert und als Geh- und Radweg, welcher für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist, beschildert. Der nördliche Weg ist in wassergebundener Bauweise ausgeführt und somit unbefestigt. Beide Wege münden hinter den Fahrbahnteilern in die DON 7.

Im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße 25 ist aufgrund ihrer Einordnung in die Verbindungsfunktionsstufe 1 sowie der daraus resultierenden Planung nach Entwurfsklasse 1 eine dreistreifige Fahrbahn mit höhenfrei ausgebildeten Knotenpunkten erforderlich. Der bestehende höhengleiche Knotenpunkt mit der klassifizierten, durchschnittlich belasteten Kreisstraße DON 7 entspricht diesen Anforderungen nicht und ist daher im Rahmen der Maßnahme höhenfrei umzubauen.

Die verkehrliche Bedeutung der Kreisstraße DON 7 wird im Rahmen der Maßnahme zusätzlich zunehmen, da die etwa 600 Meter nordwestlich gelegene Einmündung des Mittelwegs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der bestehenden Unfalhhäufungsstelle entfallen wird.

Durch die Bündelung der Einmündung Mittelweg und der Kreuzung DON 7 können die Knotenpunkte an der B 25 reduziert werden. Der Knotenpunktstand zwischen der bestehenden Anschlussstelle bei Nördlingen und der neu geplanten Anschlussstelle DON 7 beträgt über drei Kilometer.

Ziel der Maßnahme ist es, die Verkehrssicherheit auf der B 25 durch den dreistreifigen Ausbau mit einer Fahrbahnbreite von 12,00 m (Querschnitt RQ 11,5+) zu erhöhen. Gleichzeitig soll die

Unfallhäufung an der Kreuzung mit der DON 7 und dem Mittelweg durch eine höhenfreie Anbindung der DON 7 in Form einer Unterführung beseitigt werden.

### **1.3 Streckengestaltung**

Die Bundesstraße B 25 wird – wie zuvor beschrieben – zwischen Nördlingen und Möttingen durchgehend in vier Bauabschnitten mit einem Regelquerschnitt RQ 11,5+ ausgebaut. Dabei orientiert sich der Ausbau am geradlinigen Verlauf der bestehenden Trasse. Die Linienführung in Lage und Höhe bleibt unverändert.

Die Kreisstraße DON 7 wird die B 25 höhenfrei queren. Zur Umsetzung dieses Vorhabens wurden verschiedene Varianten geprüft. Zudem wird die Linienführung der DON 7 im Kreuzungsbereich begradigt.

## 2 Begründung des Vorhabens

### 2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

#### Voruntersuchung

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

#### Entwurfsplanung, Planfeststellung

Der Abschnitt Nördlingen – Möttingen wurde zunächst in zwei Planungsabschnitte geteilt.

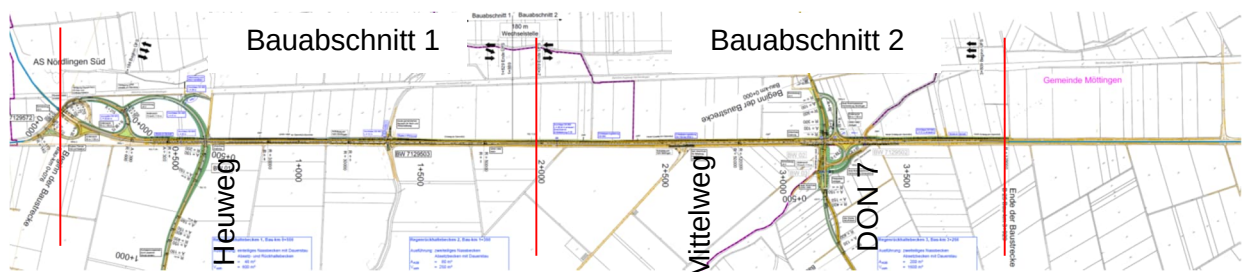


Bild 3: Zu Beginn vorgesehene Ausbaubauabschnitte der B 25 zwischen Nördlingen und Möttingen

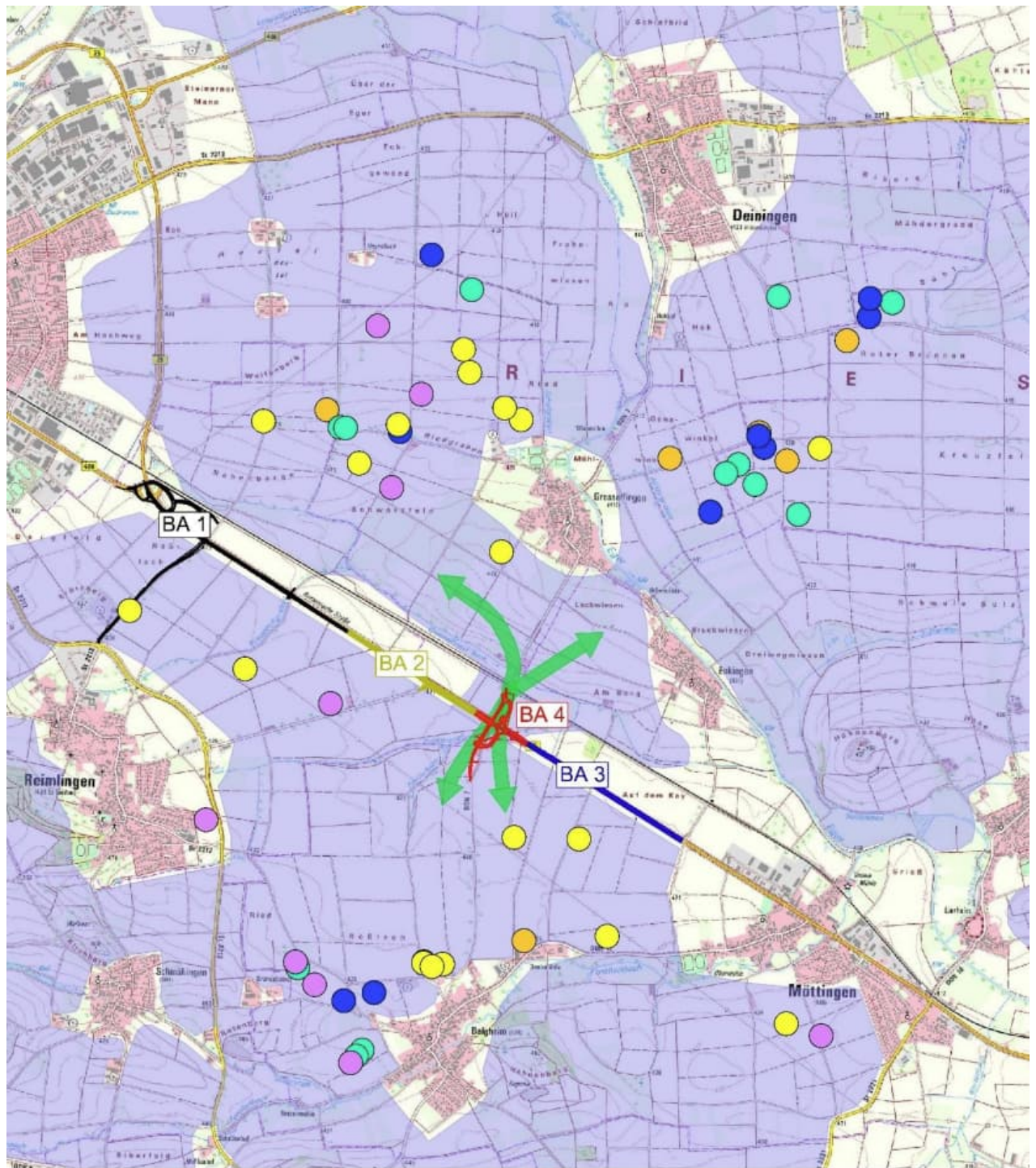
Der erste Bauabschnitt beinhaltet die Anschlussstellen Nördlingen Süd mit Anschluss des Heuwegs auf der Nordseite der B25. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 11.9.2017 erlassen und mittlerweile realisiert.

Der 2. Bauabschnitt sollte direkt östlich des Bauabschnitts 1 beginnen. Er hatte eine Länge von 2,040 km und endete ca. 750 m südöstlich der Anschlussstelle „Nö-Grosselfingen / Balgheim (DON7)“, wo eine künftige Ortsumfahrung von der heutigen Trasse abschwenken sollte. Er beinhaltete den höhenfreien Anschluss der DON 7 mit Überführung der DON 7.

Diese Lösung wurde jedoch aus Gründen des Artenschutzes aufgegeben. Ein Überführungsbauwerk der DON 7 über die B 25 ist aus naturschutzfachlichen und insbesondere artenschutzrechtlichen Gründen äußerst problematisch, weil das Landschaftsbild im flachen Ries gestört wird und insbesondere der Lebensraum der streng geschützten Wiesenweihe beeinträchtigt wird.

Die Wiesenweihe ist ein Greifvogel (Anhang-I-Art nach EU-Vogelschutzrichtlinie 2009/147/EG) von europäischer Bedeutung, für den besondere Schutzmaßnahmen erforderlich sind. Das Donauries stellt darüber hinaus eines der wichtigsten Brutgebiete der Wiesenweihe in Bayern dar, welche innerhalb des Untersuchungsgebietes als Nahrungsgast bzw. Durchzügler nachgewiesen wurde. Die Wiesenweihe nutzt den Straßenverlauf der DON 7 als zentrale Flugschneise zwischen Jagd- und Brutgebiet (siehe Bild 4). Die Errichtung einer 6 m hohen Brücke könnte dazu führen,

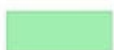
dass essentielle Nahrungshabitate nicht mehr erreicht werden können bzw. die Nahrungsbeschaffung für die Jungenaufzucht stark erschwert wird, da die Wiesenweihe Erhebungen meidet. Die höhere Naturschutzbehörde geht davon aus, dass der Bruterfolg der beidseits der B 25 brütenden Wiesenweihen gefährdet wird bzw. dass diese gar nicht erst zur Brut schreiten. Dies käme einem artenschutzrechtlichen Tatbestand der Schädigung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gleich, da die Brutplätze dann faktisch nicht mehr nutzbar wären.



#### LEGENDE



Jagdgebiete der Wiesenweihe



Flugkorridore zum Erreichen der Nahrungshabitate, sowohl in westlicher, als auch in östlicher Richtung

Wiesenweihen-Bruten der Jahre: 2015 2016 2017 2018 2019

Bild 4: Jagd- und Brutgebiet der Wiesenweihe mit Flugrouten

Die Brutplätze der Wiesenweihe der Jahre 2023 bis 2025 sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

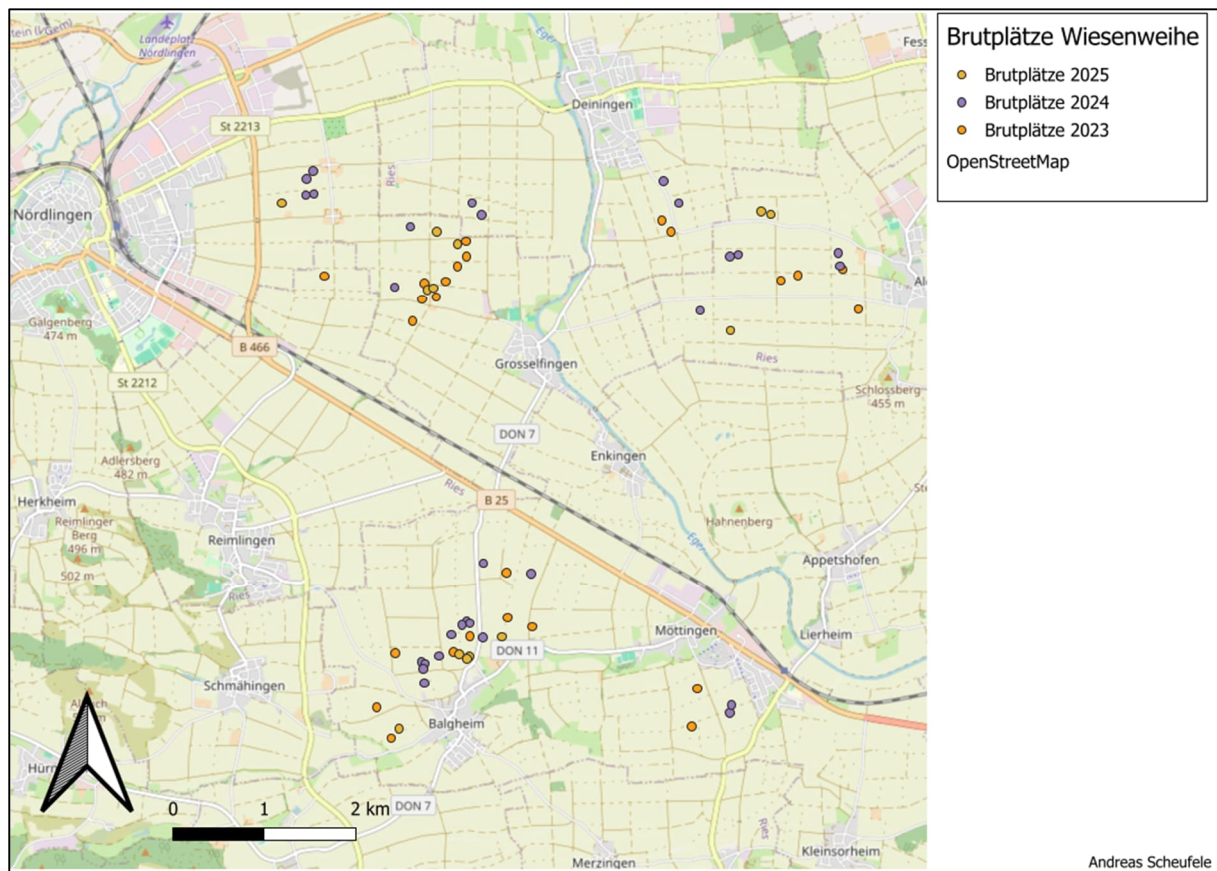


Bild 5: Brutgebiet der Wiesenweihe der Jahre 2023 bis 2025

Die Wiesenweihe ist in Deutschland auf der Roten Liste des Bundesamtes für Naturschutz (RLD) als stark gefährdet und auf der Roten Liste Bayern als „extrem seltene Arten und Arten mit geographischer Restriktion“ eingestuft.

Um doch noch eine Überführung realisieren zu können, wurde ein Ausgleichskonzept erarbeitet. Dieses sah vor, die Jagd und Brutgebiete auf beiden Seiten zu ermöglichen, was ein Überqueren der Bundesstraße nicht mehr nötig gemacht hätte.

Die Umsetzung dieser Vermeidungs- oder vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen hätte eine enorme Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von rund 30 Hektar zur Folge gehabt, so dass eine Umsetzung in dieser Form auf privaten Flächen (hochwertigste Ackerböden) als nicht realisierbar eingestuft wurde.

Um dennoch eine höhenfreie Kreuzung realisieren zu können wurde die Machbarkeit einer Unterführung geprüft. Erste Untersuchungen einer Unterführung der DON 7 haben gezeigt, dass

wegen des Grundwasserstandes und einer möglichen Auflösung des höhengleichen Bahnübergangs der Bahnlinie Augsburg Hbf. – Nördlingen erhebliche Mehrkosten für eine Grundwasserwanne entstehen würden.

Um die Stand Ende 2017 bereits als Unfallhäufung für den Zeitraum 2015-2017 einzustufende Kreuzung dennoch verkehrssicher und der Verbindungsfunktionsstufe gerecht ausgestalten zu können wurde in einem Abstimmungsgespräch zwischen dem Staatlichen Bauamt Augsburg und der Regierung von Schwaben im Dezember 2017 festgelegt, dass der 3-streifige Ausbau der B 25 künftig in vier Bauabschnitten vorangetrieben werden soll:

Bauabschnitt 1 – Bau der 3-streifigen B 25 auf rund 1,9 km mit Anschlussstelle Nördlingen Süd und Ausbau des Heuwegs (bereits realisiert)

Bauabschnitt 2 – Planung eines 3-streifigen Abschnitts der B 25 östlich des Bauabschnitts 1 bis zur DON 7 auf rund 1,3 km Länge (teilweise bereits realisiert)

Bauabschnitt 3 – Planung eines 3-streifigen Abschnitts der B 25 auf rund 1,6 km zwischen der DON 7 und der Einmündung nach Enkingen mit Überholfahrstreifen in Richtung Nördlingen. (bereits realisiert)

Bauabschnitt 4 – Planung einer höhenfreien Kreuzung der B 25 mit der DON 7

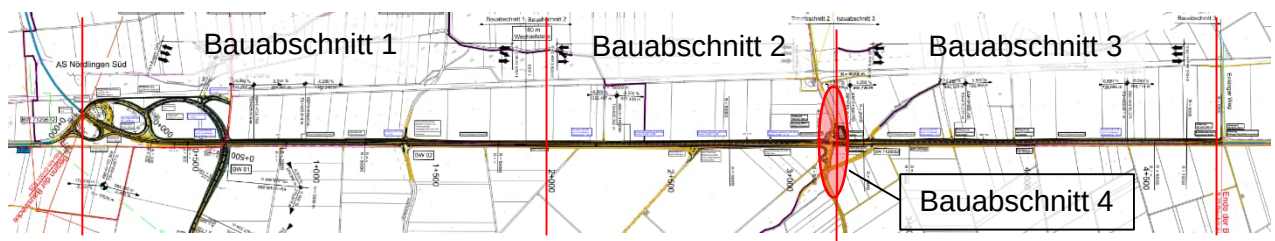


Bild 6: Vorgesehene Ausbauabschnitte der B 25 zwischen Nördlingen und Möttingen

## 2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

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

## 2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Entfällt, da es sich um kein bedarfsplanpflichtiges Projekt handelt.

## 2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

### 2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

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

Nachfolgend ist ein Ausschnitt aus der Strukturkarte des aktuellen Landesentwicklungsplanes (LEP) von Bayern dargestellt.

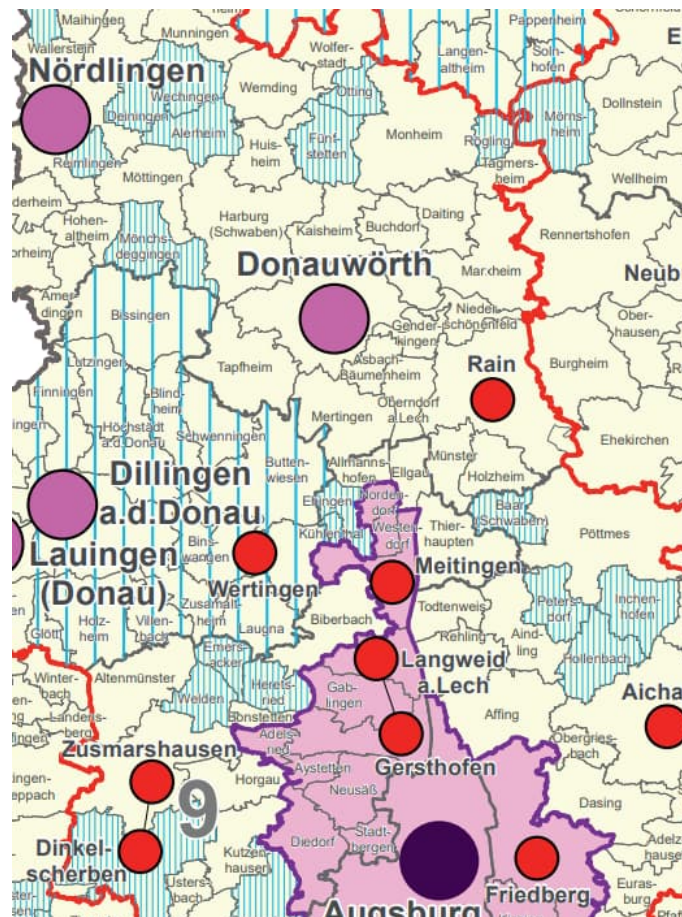


Bild 7: Ausschnitt aus der Strukturkarte des aktuellen Landesentwicklungsplanes Bayern

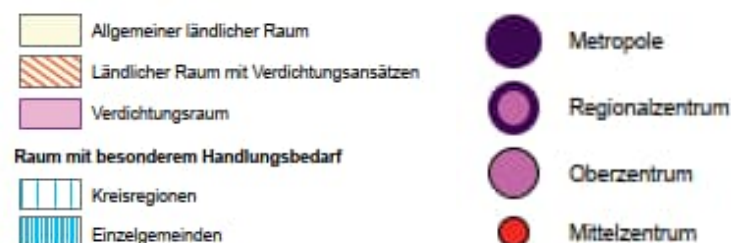


Bild 8: Legende der Strukturkarte des aktuellen Landesentwicklungsplanes Bayern

Die B 25 verbindet die Mittelzentren Feuchtwangen, Dinkelsbühl, Nördlingen und Donauwörth und ist ein wesentlicher Bestandteil der überregionalen Entwicklungsachse Würzburg – Rothenburg o.d.T. – Donauwörth. Zusammen mit der weiterführenden B 2 stellen diese die zentrale Verbindungsachse zwischen den ländlichen Räumen in den Planungsregionen Westmittelfranken und dem Oberzentrum und Verdichtungsraum Augsburg dar. Somit stärkt die B 25 eine räumlich ausgewogene, polyzentrale Entwicklung in der Region. Zusätzlich verbindet die B 25 zusammen mit der B 2 die Bundesautobahnen A 6 und A 7 mit den Bundesautobahnen A 8 und A 9 und stellt damit eine Anbindung an das nationale und transeuropäische Verkehrsnetz sicher. Ebenso dient der 2+1 Ausbau der B 25 folgenden im LEP ausgewiesenen fachlichen Zielen (Z) und Grundsätzen (G):

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

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

In Folge der prognostizierten Verkehrszunahme kann durch den bestandsnahen Ausbau der bestehenden B 25 die verkehrliche Leistungsfähigkeit unter Einsparung von Ressourcen nachhaltig und umweltverträglich gesteigert werden. Die bestehende Fahrbahn der B 25 wird um eine zusätzliche Fahrspur ergänzt. Somit wird der Flächenverbrauch eingeschränkt und durch den Anbau einer Fahrspur an eine bestehende Strecke die Umweltauswirkungen auf ein Minimum reduziert.

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

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

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

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

In der Beschreibung dazu heißt es:

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

Der Ausbau der B 25 trägt zu einer bedarfsgerechten Erweiterung des Straßennetzes im Landkreis Donau-Ries bei. Durch den Ausbau auf bzw. an der bestehenden Trasse wird der Flächenverbrauch und der Eingriff in die Umwelt auf ein Minimum reduziert. Der volkswirtschaftliche Nutzen durch Steigerung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur wird erhöht.

Der geplante Teilabschnitt der B 25 steht im Einklang mit den Zielen des Regionalplans der Region Augsburg (Region 9).

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

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

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

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

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

Die B 25 ist Bestandteil der überregionalen Entwicklungsachse Würzburg – Rothenburg o.d.T. – Donauwörth und für die Anbindung des Mittelbereichs Nördlingen (ländlicher Teilraum, dessen

Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll) an die angrenzende Region 8 (Westmittelfranken) und an Baden-Württemberg von wesentlicher Bedeutung.

## 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die B 25 ist im Abschnitt zwischen Nördlingen und Donauwörth der für Bundesstraßen höchstmöglichen Verbindungsfunktionsstufe I zugeordnet. Diese hohe Bedeutung spiegelt sich auch in der Straßenkategorie LS I und der daraus resultierenden Entwurfsklasse 1 wider.

Der Planung liegt ein Verkehrsgutachten von Gevas Humberg & Partner, Stand: April 2022 zugrunde. Demnach beträgt die heutige Verkehrsbelastung auf der B 25 14.900 Kfz/24h bzw. 14.300 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 24 %. Für das Jahr 2035 ist für den Planfall eine Erhöhung der Verkehrsbelastung auf 15.400 Kfz/24h bzw. 15.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 24 % prognostiziert – siehe nachfolgende Tabellen.

Demnach ist die B 25 zwischen Nördlingen und Möttingen eine deutlich überdurchschnittlich belastete Bundesstraße mit einem sehr hohen Schwerverkehrsanteil. Insbesondere im Berufsverkehr kommt es regelmäßig zu Kolonnenverkehr.

Durch die Auffassung der Einmündung Mittelweg an die B 25 und die damit verbunden geringere Anzahl an Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz tritt eine geringfügige Verkehrsverlagerung auf, welche das durchschnittlich belastete, nachgeordnete Straßennetz aufnehmen kann.

| Straßenabschnitt         | DTV [Kfz / 24 h] | SV [Kfz / 24 h] | Anteil in % |
|--------------------------|------------------|-----------------|-------------|
| B 25; Mittelweg – DON 7  | 14.800           | 3.550           | 24 %        |
| B 25, DON 7 – Am Knie    | 14.600           | 3.500           | 24 %        |
| Mittelweg                | 1.400            | 200             | 14 %        |
| DON 7, südlich der B 25  | 700              | 0               | 0 %         |
| DON 7, nördlich der B 25 | 1.500            | 150             | 10 %        |

Tabelle 1: Bestehende Verkehrsverhältnisse, Analysefall 2021 angepasste Zählwerte

| Straßenabschnitt         | DTV [Kfz / 24 h] | SV [Kfz / 24 h] | Anteil in % |
|--------------------------|------------------|-----------------|-------------|
| B 25, Mittelweg – DON 7  | 16.200           | 3.700           | 23 %        |
| B 25, DON 7 – Am Knie    | 15.400           | 3.650           | 24 %        |
| Mittelweg                | 900              | 100             | 11 %        |
| DON 7, südlich der B 25  | 1.000            | 50              | 5 %         |
| DON 7, nördlich der B 25 | 1.800            | 150             | 8 %         |

Tabelle 2: Prognose-Nullfall 2035, Belastungsplots (I/II)

| Straßenabschnitt         | DTV [Kfz / 24 h] | SV [Kfz / 24 h] | Anteil in % |
|--------------------------|------------------|-----------------|-------------|
| B 25, Mittelweg – DON 7  | 15.400           | 3.650           | 24 %        |
| B 25, DON 7 – Am Knie    | 15.000           | 3.600           | 24 %        |
| Mittelweg (geschlossen)  | 0                | 0               | 0 %         |
| DON 7, südlich der B 25  | 1.000            | 50              | 5 %         |
| DON 7, nördlich der B 25 | 1.700            | 150             | 9 %         |

Tabelle 3: Prognose-Planfall 2035, Belastungsplots (I/II)

### 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die überdurchschnittlich belastete Bundesstraße 25 hat im Ausbaubereich einen geraden Verlauf mit guten Sichtverhältnissen.

Der Bestand weist Gefahrenpunkte auf, welche insbesondere an den außerörtlichen, plangleichen nicht durch Lichtsignale geregelten Einmündungen liegen – wie der nachfolgende Datenauszug des Bayerischen Straßeninformationssystem zeigt.

#### Fachliche Legende

##### Unfallkategorien

- ② Unfall mit Schwerverletzten
- ③ Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Sachschaden

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

Bild 9: Legende Unfalltypenkarte

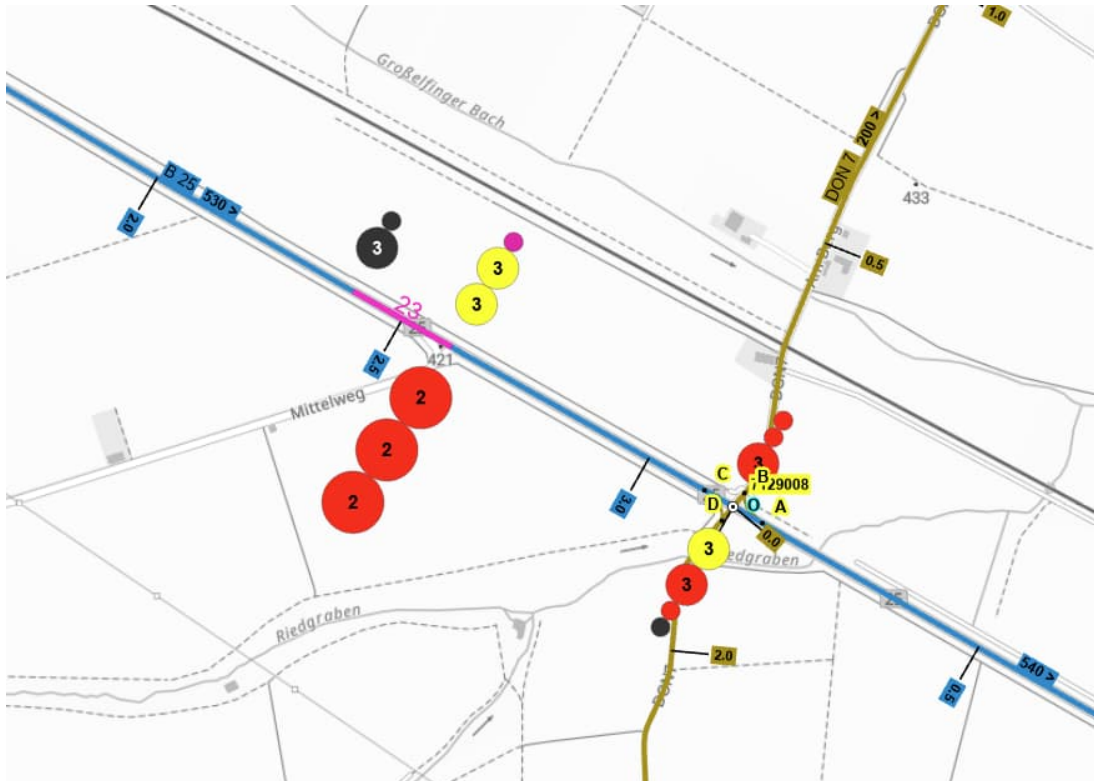


Bild 10: Unfalltypenkarte, Unfallhäufungen Auswertungszeitraum 2015 - 2017

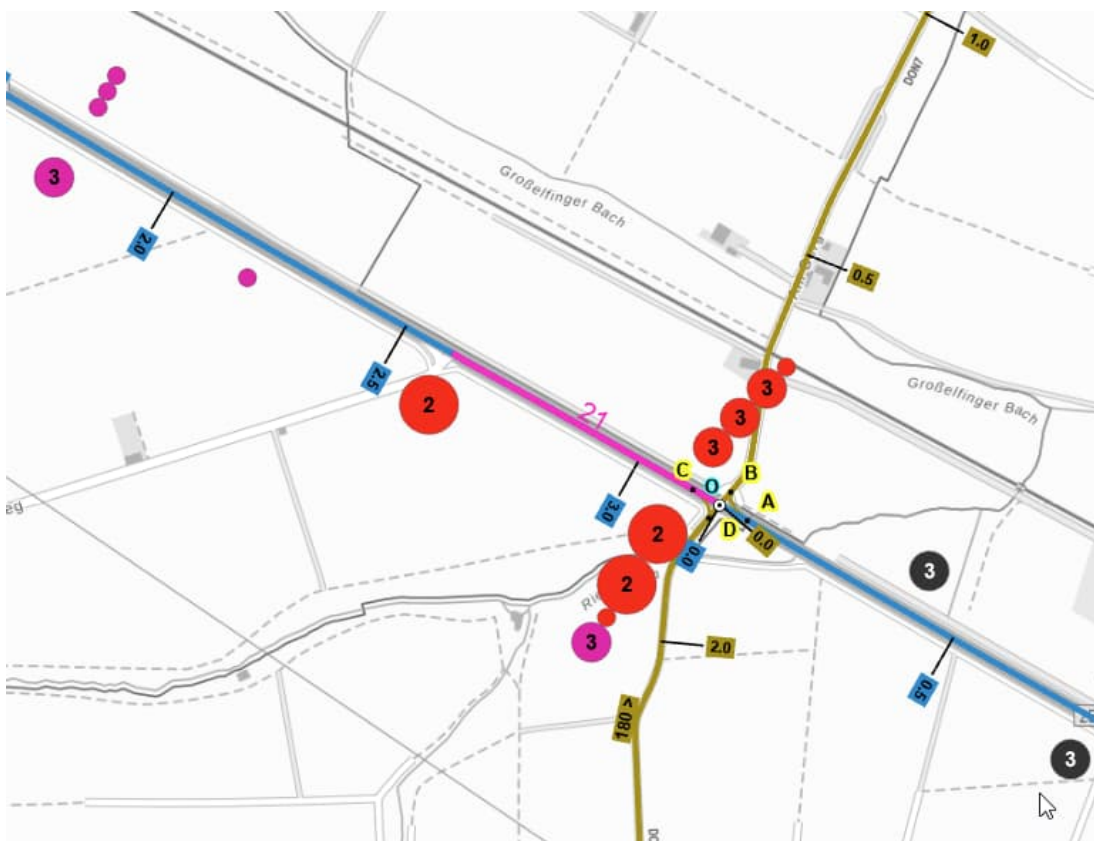


Bild 11: Unfalltypenkarte, Unfallhäufungen Auswertungszeitraum 2021 - 2023

Um die Verkehrssicherheit der bereits mit Dreiecksinseln und großen Fahrbahnteilern versehenen Kreuzung der DON 7 mit der B 25 weiter zu erhöhen, wurden im Jahr 2009 Sichtschutzwände im Zuge der DON 7 errichtet.

Im Auswertungszeitraum 2015-2017 wurde die Einmündung Mittelweg als Unfallhäufungslinie (UH 23) ausgewiesen. Damals ereigneten sich 3 Unfälle mit Schwerverletzten und 3 Unfälle mit Leichtverletzten sowie zusätzlich 3 Unfälle mit Leichtverletzten an der Kreuzung mit der DON 7.

Trotz der bereits ergriffenen Maßnahmen und einer seit Oktober 2022 andauernden Sperrung der Ortsdurchfahrten Deiningen und Grosselfingen im nördlichen Verlauf der DON 7 wurde im Kreuzungsbereich der DON 7 in Verbindung mit der Einmündung des Mittelweges im aktuellen Auswertungszeitraum 2021-2023 eine Unfallhäufungslinie (UH 21) ausgewiesen. Hier ereigneten sich 3 Unfälle mit Schwerverletzten und 4 Unfälle mit Leichtverletzten.

Nach dem dreistreifigen Ausbau der B 25 zwischen Möttingen und der Grosselfinger Kreuzung im Jahr 2024 wurden zusätzlich Stopp-Schilder im Verlauf der DON 7 durch die untere Verkehrsbehörde angeordnet.



Bild 12: Kreuzung der DON 7 mit der B 25, Blick von Süden

Leider kam es am 30. Januar 2025 an der Grosselfinger Kreuzung zu einem schweren Verkehrsunfall mit Todesfolge. Als Ergebnis der Unfallauswertung hat die Unfallkommission neben den bestehenden Sichtschutzwänden und den bereits 2024 aufgestellten Stopp-Schildern für die Kreisstraße im Kreuzungsbereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h auf der B 25 angeordnet.

Die Unfallkommission schlägt vor, den Knotenpunkt höhenfrei umzubauen.

Aufgrund der genannten Defizite ist derzeit eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität zwischen Nördlingen und Möttingen gegeben. Ein verkehrsgerechter Ausbau ist deshalb dringend notwendig. Alle baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Erkennbarkeit und Begreifbarkeit des Knotenpunktes wurden bereits ausgeschöpft. Alle zuvor aufgeführten Unfälle sind auf Abbiegen, Einbiegen und Kreuzen zurückzuführen. Nur der teilplanfreie Ausbau des Kreuzungsbereichs in Verbindung mit der geplanten Schließung des Mittelwegs kann eine dauerhaft verkehrssichere Lösung bieten.

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

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

## **2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Die wiederholten Unfallhäufungen im Kreuzungsbereich der Kreisstraße DON 7 sowie der Einmündung des Mittelwegs verdeutlichen ein erhebliches sicherheitstechnisches Defizit im Streckenverlauf der B 25. Ein verkehrssicherer Ausbau stellt in diesem Zusammenhang ein zwingendes öffentliches Interesse dar, da die Minimierung von Unfallrisiken und die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu den grundlegenden Zielen der Straßenverkehrsplanung zählen. Die Behebung eines nachgewiesenen sicherheitsrelevanten Defizits dient somit unmittelbar dem Schutz von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer und ist im übergeordneten öffentlichen Interesse zu werten.

Die Verkehrsnachfrage wird in den nächsten Jahren auf der B 25 weiter zunehmen, was einen leistungsfähigen Ausbau erfordert, um auch in Zukunft eine hohe Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu gewährleisten.

Die B 25 hat im Ausbaubereich einen weitgehend geraden Linienverlauf mit guten Überholsichtweiten. Trotzdem machen die hohe Verkehrsbelastung und der hohe Schwerverkehrsanteil einen Überholvorgang zu Normal- und Spitzenverkehrszeiten nahezu unmöglich. Der Überholdruck konnte durch die beiden fertiggestellten Bauabschnitte 1 und 3 gemindert werden. Obwohl die zusätzlichen Überholfahrstreifen östlich und westlich der Kreuzung DON 7 frühzeitig mit einem Abstand von mindestens 350 m mit einem langen Sperrgatter eingezogen werden und eine Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h angeordnet ist, sind Missachtungen der Sperrflächen und Geschwindigkeitsübertretungen im Bereich der Enden der Überholabschnitte zu beobachten. Unter diesem Gesichtspunkt und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist der planfreie Ausbau der Kreuzung DON 7 konzeptionell erforderlich.

Nachdem der Kreuzungsbereich DON 7 (Unfallhäufungslinie UH 21) bereits in mehreren Untersuchungszeiträumen der Unfallauswertung auffällig war und als Unfallhäufungsstelle gekennzeichnet wurde, setzt sich die örtliche Unfallkommission aus den Vertretern der Unteren Verkehrsbehörde, Polizei und Straßenbauverwaltung für einen zügigen planfreien Ausbau des Knotenpunktes ein.

Um diese Situationen zu entschärfen, ist die Schaffung von durchgehenden sicheren Überholmöglichkeiten aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend notwendig. Zudem wird durch einen harmonischen Verkehrsfluss ohne Zäsur an der Grosseifinger Kreuzung auch die Qualität des Verkehrsablaufes und die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt signifikant verbessert.

Der geplante Ausbau steht im Einklang mit den Grundsätzen der „Vision Zero“, die das Ziel verfolgt, langfristig keine Verkehrstoten oder Schwerverletzten mehr zu verzeichnen. Dieses Leitbild, das zunehmend auch in der deutschen Verkehrspolitik verankert ist, stellt die Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer in den Mittelpunkt und fordert, dass das Verkehrssystem so gestaltet wird, dass menschliches Fehlverhalten nicht zu schweren oder tödlichen Unfällen führt. Der planfreie Ausbau des unfallträchtigen Knotenpunktes stellt einen konkreten Beitrag zur Umsetzung dieser Zielsetzung dar.

## 3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

### 3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

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

Die Bundesstraße 25 ist Teil der Romantischen Straße.

Der Planungsabschnitt betrifft die DON 7 im Bereich der Kreuzung der B 25 zwischen Grosselfingen im Norden und Balgheim im Süden. Das Untersuchungsgebiet liegt an der Bahnlinie rund 270 m nördlich der B 25 und erstreckt sich bis rund 450 m südlich der B 25.

Die Maßnahme liegt nördlich der Bundesstraße auf dem Gebiet der Stadt Nördlingen, im Südwesten im Gebiet der Gemeinde Reimlingen, und südöstlich im Gemeindegebiet von Möttingen.

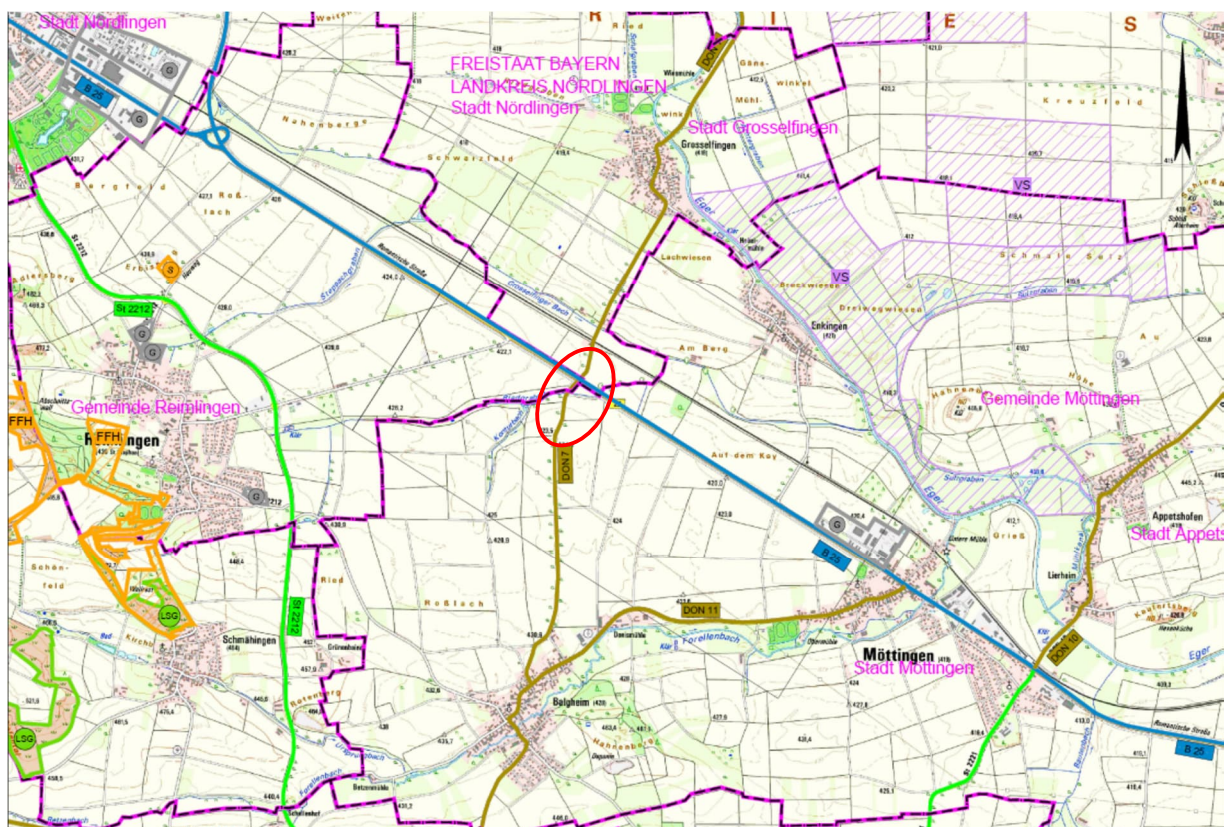


Bild 13: Übersichtskarte aus Bayernatlas – ohne Maßstab, rot eingekreist der Planungsbereich

Das Gelände fällt nach Nordosten ab. Der Riedgraben quert die Trasse im südlichen Abschnitt. Er mündet rund 600 m nach Querung der B 25 und der Bahnlinie in den Grosselfinger Bach. Dieser mündet nordöstlich von Möttingen in die Eger.

Das Nördlinger Ries weist herausragende siedlungsgünstige Bedingungen auf, so dass großflächige Verdachtsflächen für Bodendenkmäler im gesamten Untersuchungsgebiet vorhanden sind. Konkret befinden sich im Plangebiet laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege Bodendenkmäler nördlich der B 25 an der DON 7 und im direkten Verlauf der B 25.

Im Planungsumgriff befinden sich keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung. Die nachfolgenden Gebiete befinden sich in ausreichendem Abstand, werden aber nachrichtlich genannt. Ein Europäisches Vogelschutzgebiet nach § 32 BNatSchG liegt zwischen Grosselfingen und Möttingen nördlich der Eger. FFH- und Landschaftsschutzgebiete befinden sich südlich von Reimlingen.

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

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

## 3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

### 3.2.1 Überführung der DON 7

#### Voruntersuchung

Zunächst war eine Überführung der DON 7 mit Verknüpfung des Mittelweges vorgesehen.

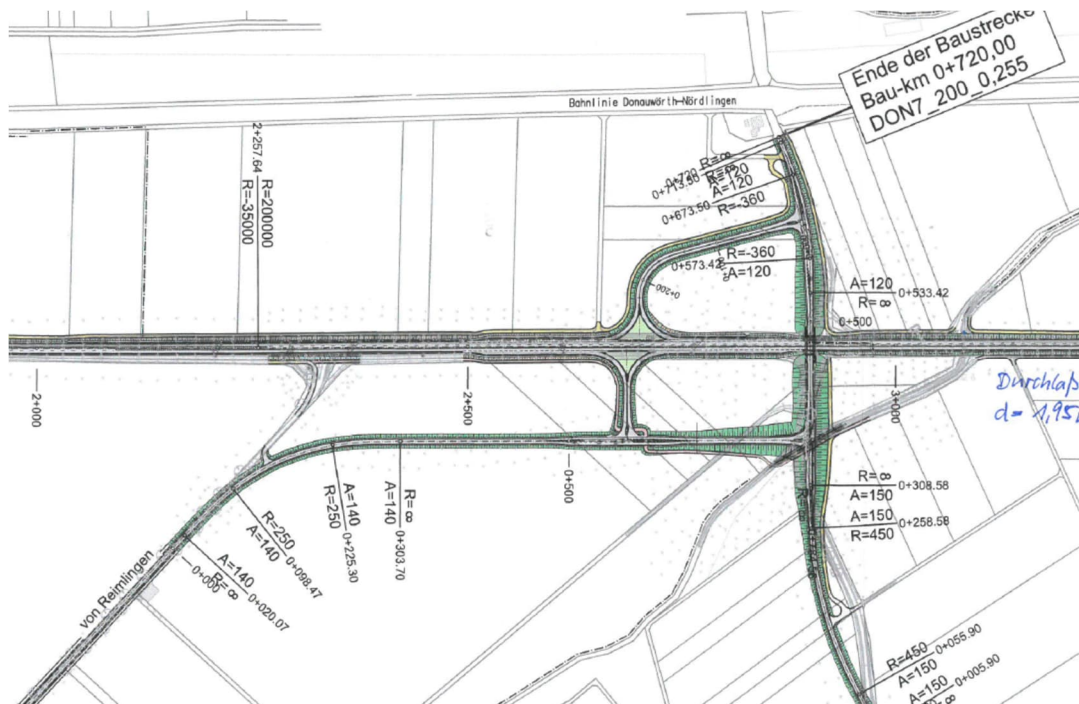
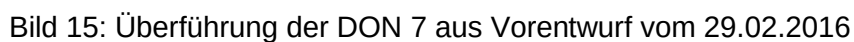


Bild 14: Überführung der DON 7 aus der Voruntersuchung

#### Vorentwurf

In nächsten Schritt wurde versucht den Flächenverbrauch zu reduzieren.

Im Norden wurde die Verbindungsrampe zur Bundesstraße auf die Ostseite der DON 7 gelegt und in kurzem Abstand zur DON 7 bis zur B 25 geführt. Nachdem der Gemeinderat von Reimlingen in seiner öffentlichen Sitzung vom 23.10.2014 für eine Anbindung des Mittelweges ausgesprochen hat, konnte auch die Rampe im Süden auf die Ostseite verlegt und deutlich verkleinert werden. Sie liegt in der Dreiecksfläche zwischen der B 25, DON 7 und dem Riedgraben. Der Landverbrauch und die Grunderwerbsflächen konnten so erheblich vermindert werden. Der in diesem Bereich bisher sehr gerade und kanalisierte Riedgraben wird an den Südrand der neuen Rampe gelegt und naturschutzfachlich aufgewertet.



Im Rahmen der Baugrunderkundung wurde festgestellt, dass das Grundwasser recht hoch ansteht. Daraufhin wurden weitere Bohrungen durchgeführt und 7 Grundwassermessstellen südlich der Bahnlinie entlang der DON 7 hergestellt. Das Grundwasser steht zwischen 0,90 m und rund 3 m unter Geländeoberkante an. Es ist eine Grundwasserwanne als Trogbauwerk erforderlich. Das Oberflächenwasser muss aus dem Tiefpunkt gepumpt werden, da eine freie Entwässerung nicht möglich ist.

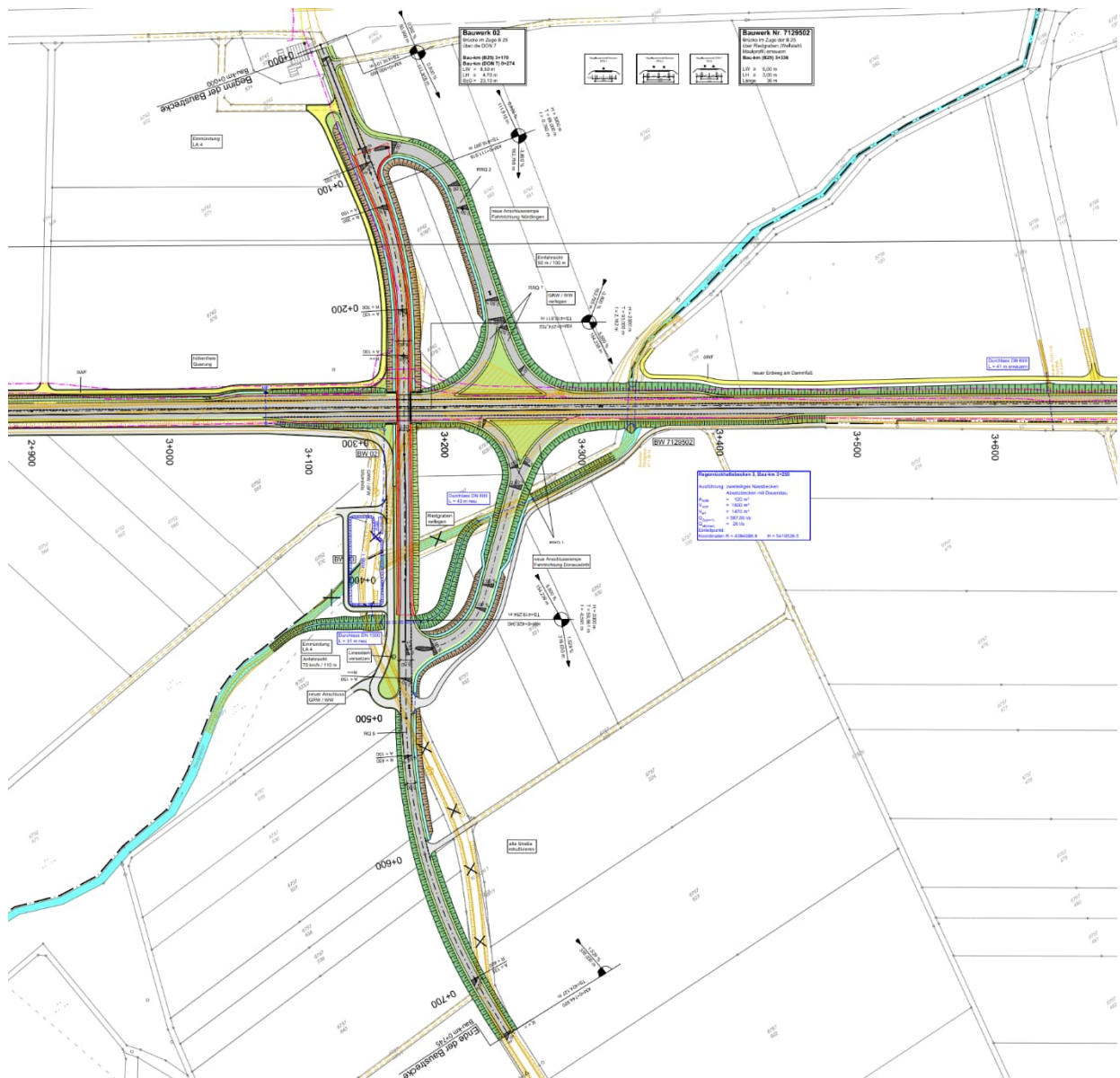


Bild 16: Unterführung der DON 7 mit Grundwasserwanne – rote Fahrbahnrand

Die Einmündung der Nordrampe in die B 25 wurde so verändert, dass das Brückenbauwerk der B 25 über den Trog der DON 7 geradlinig mit parallelen Fahrbahnrandern verläuft. Die Einmündung der Südrampe an der DON 7 wurde nach Süden verschoben, damit sie außerhalb der Grundwasserwanne liegt. Würde die Linie aus dem Vorentwurf mit Überführung der DON 7 beibehalten, müsste die Grundwasserwanne auch in die Rampe weitergeführt werden und die Wände an der DON 7 müssten zur Einhaltung der Sicht zurückgesetzt werden. Dies würde die Baumaßnahme zusätzlich unwirtschaftlicher machen. Es ergibt sich eine Grundwasserwanne von knapp 350 m Länge.



Die Bahnlinie Donauwörth-Nördlingen liegt parallel zur B 25 im Abstand von rund 280 m. Es wurde weiterhin untersucht, ob bzw. wie im Zuge einer Unterführung auch der höhengleiche Bahnübergang aufgelöst und unterführt werden könnte.

Nördlich der Bahnlinie verläuft in 100 m Entfernung der Grosselfinger Bach. Dieser Abstand ist zu gering, um die Kreisstraße aus der Tieflage unter der Bahnlinie auf das bestehende Geländeniveau anzuheben. Die Ausbaustrecke verlängert sich nach Norden. Der Baubeginn liegt rund 170 m nördlich des Grosselfinger Bachs und 190 m nördlich der Bahnlinie.



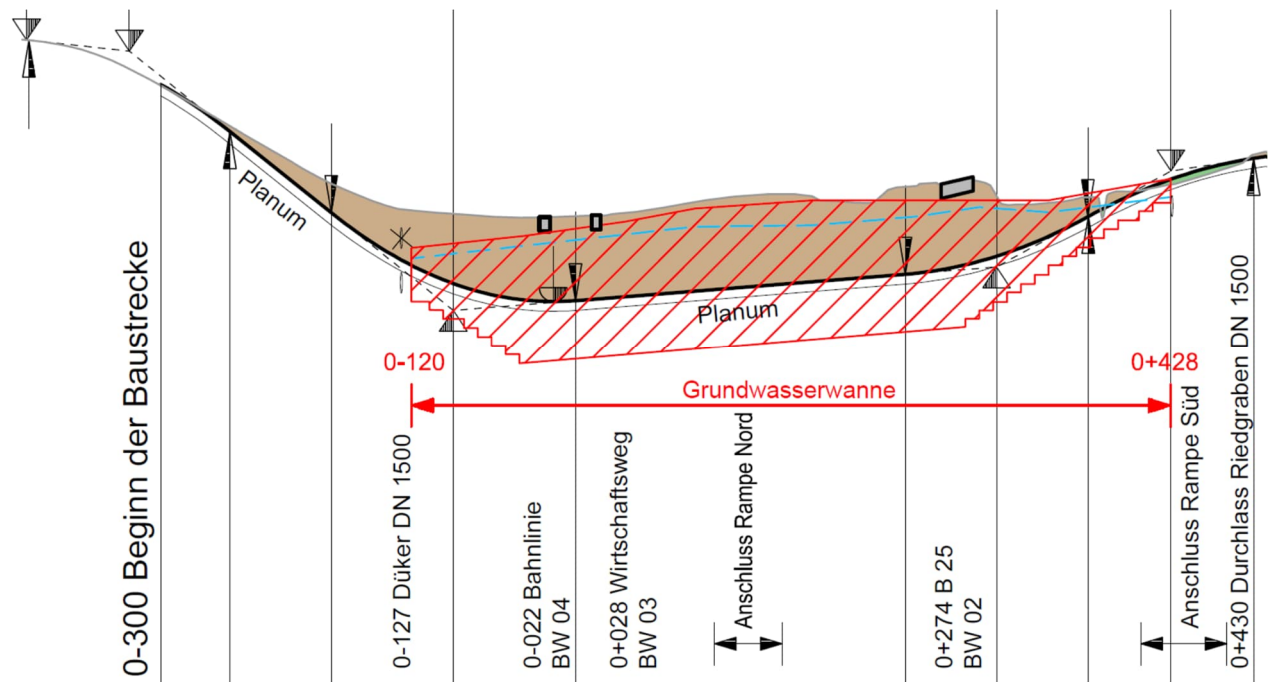


Bild 19: Längsschnitt, Unterführung der DON 7 unter der Bahnlinie und der B 25

Nach Unterquerung der Bahnlinie kann die DON 7 wieder unter Beachtung der Kriterien der Richtlinie (max.  $s = 8\%$ , min  $H_w = 2.000 \text{ m}$ ) ansteigen. Am Grosselfinger Bach liegt die bestehende DON 7 auf einem Damm. Die neue Gradientenlinie liegt knapp 1 m unter der Sohle des Grosselfinger Bachs. Ein Dükern des Grosselfinger Bachs wäre möglich.

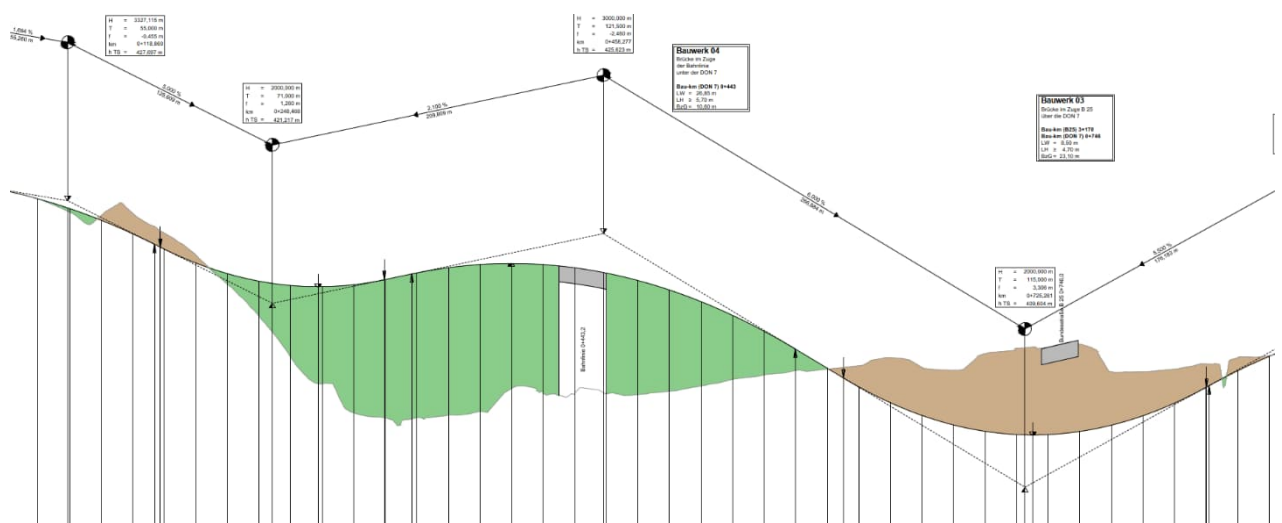
Die Trasse der DON 7 wird nördlich der Bahnlinie auf dem Bestand geführt. An den Zufahrten zu den Anliegern „Am Berg“ östlich der DON 7 liegt die Gradientenlinie weniger als 0,5 m unter dem Bestand. Die Zufahrten können angeglichen werden.

Die Höhendifferenz an der Zufahrt „Am Bach“ für den Anlieger westlich der DON 7 beträgt noch rund 3 m. Er erhält einen Anschluss gegenüber der Zufahrt der Anlieger „Am Berg“ mit Verbindung parallel zur DON 7 auf seinem eigenen Grundstück.

Der Anlieger unmittelbar südöstlich des Bahnübergangs liegt direkt neben der Grundwasserwanne. Der Höhenunterschied zwischen der künftigen Kreisstraße und dem bestehenden Gelände beträgt über 6 m. Er kann nicht mehr an die DON 7 angeschlossen werden. Die nächste Möglichkeit für eine Anbindung an eine öffentliche Straße besteht nach Westen am Heuweg in rd. 2,5 km Entfernung bzw. Am Knie an der Einmündung nach Enkingen in 1,7 km Entfernung.

Die Grundwasserwanne hat eine Länge von rund 550 m. Es ist eine teure Lösung.

Der Bahnübergang selbst liegt nicht mehr in den Flugrouten der Wiesenweihe. Daher wurde untersucht, ob aus der Linie der Unterführung unter der B 25 mit Grundwasserwanne eine Überführung der Bahnlinie möglich wäre.



Die Wannenausrundung unter der B 25 kann nach Norden verlängert werden, bis eine Neigung von 6 % erreicht wird. Die Gradiente steigt an und erreicht über der Bahnlinie eine Höhe von über 7,50 m über dem Gleis, wodurch eine Brücke über die Bahnlinie errichtet werden kann. Eine kürzere und damit günstigere Grundwasserwanne kann errichtet werden.

Die Varianten mit einer Überführung der DON 7 über die B 25 werden hier nicht mehr betrachtet, weil eine Überführung wegen der oben beschriebenen erheblichen Beeinträchtigung des Lebensraums der streng geschützten Wiesenweihe nicht in Frage kommt.

1. DON 7 unter der B 25

32 / 85

2. DON 7 unter der B 25 und unter der Bahnlinie

Mögliche Weiterführung nach Norden mit Unterquerung der Bahnlinie

3. DON 7 unter der B 25 und über der Bahnlinie

Mögliche Weiterführung nach Norden mit Überführung der Bahnlinie

Die Varianten 2 und 3 bauen auf der Variante 1 auf. Sie betrachten die Möglichkeit einer Fortsetzung der DON 7 bei einer Auflösung des höhengleichen Bahnübergangs. Die Auflösung des Bahnübergangs ist nicht Gegenstand der Anschlussstelle Grosselfingen. Zugleich gewährleisten diese Untersuchungen, dass mit der Variante 1 eine künftige Weiterführung nach Norden möglich ist.

### **3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen**

Siedlungsentwicklungen, Vorrang- und Vorbehaltsgebiete

werden in allen 3 Varianten nicht berührt.

#### **Land- und Forstwirtschaftliche Flächen**

Beidseits der B 25 und der DON 7 liegen landwirtschaftliche Flächen. Diese werden für die Anlage der Anschlussstelle benötigt. Bei der Planung der Variante 1 südlich der Bahnlinie wurde versucht durch eine enganliegende Rampe im Norden und eine Rampe im Süden im ungünstigen Dreiecksgrundstück zwischen der B 25, der DON 7 und dem Riedgraben den Flächenbedarf zu minimieren.

In den weiterführenden Varianten 2 und 3 werden weitere landwirtschaftliche Flächen beansprucht. Dabei benötigt die Variante 2 mit der Grundwasserwanne weniger Flächen als die Variante 3 mit den Dammböschungen.

#### **Infrastruktureinrichtungen**

Das Fernmeldekabel auf der Südseite der B 25 ist außer Betrieb.

Das Fernmeldekabel in 4 Leerrohren auf der Nordseite der B 25 muss im Bereich der Ein- bzw. Ausfädelungstreifen und im Querungsbereich der Grundwasserwanne umverlegt werden. Im Frühjahr 2020 wurde ein Lichtwellenleiterkabel auf der Nordseite der B 25 verlegt. Es ist in gleicher Weise betroffen.

Eine Wasserversorgungsleitung liegt in der DON 7 ab ca. Bau-km 0+450 nach Norden. Sie muss an den neuen Rand der DON 7 verlegt werden. Bei der Variante 2 – weiterführende Grundwasserwanne – ist eine Verlegung auch nördlich der Bahnlinie erforderlich. Bei der Variante 3 wird die Leitung durch den Damm überschüttet.

## **Eigentumsverhältnisse**

In der Variante 1 werden die Eigentumsverhältnisse – ohne Betrachtung von Grunderwerb – nicht verändert. Das Anwesen südöstlich des Bahnübergangs ist nicht betroffen.

In der Variante 2 bei Weiterführung der Grundwasserwanne kann dieser Anlieger nicht mehr an die DON 7 angeschlossen werden. Zufahrten wären nur noch über Feldwege zum Heuweg bzw. über „Am Knie“ möglich. Das Anwesen ist abzulösen. Die Zufahrten zu den Anwesen nördlich der Bahnlinie „Am Berg“ bzw. „Am Bach“ müssen angepasst werden.

In der Variante 3 kann der Anlieger südöstlich des Bahnübergangs gegenüber der Rampe Nord im Übergang vom Einschnitt und Damm an die DON 7 angeschlossen werden. Die Zufahrten zu den Anwesen nördlich der Bahnlinie „Am Berg“ bzw. „Am Bach“ müssen, wie in der Variante 2 angepasst werden.

## **Wertung**

In der Variante 1 sind landwirtschaftliche Flächen für den Grunderwerb betroffen, sowie Leitungstrassen entlang der B25 und in der DON 7. Eigentumsverhältnisse sind nicht betroffen.

In der verlängerten Variante 2 werden mehr landwirtschaftliche Flächen benötigt und die Wasserleitung in der DON 7 ist entsprechend länger umzulegen. Massiv betroffen ist der Anlieger am Bahnübergang, weil kein Anschluss an die DON 7 mehr möglich ist.

Die verlängerte Variante 3 mit Überführung der Bahnlinie benötigt mehr landwirtschaftliche Flächen als Variante 2 mit einer Unterführung der Bahnlinie. Jedoch ist ein Anschluss des Anliegers an der Bahnlinie an die DON 7 möglich.

Die oben genannten Gründe sprechen für die Variante 1. Eine spätere höhenfreie Querung der Bahnlinie ist möglich.

### **3.3.2 Verkehrliche Beurteilung**

In verkehrlicher Hinsicht sind alle 3 Varianten gleich zu beurteilen. Bei der Anschlussstelle Grosselfingen geht es um eine sichere Anbindung der DON 7 an die B 25. Dies ist in allen Varianten gleich. In Verbindung mit der Variante 3 (Überführung der Bahnlinie) kann die Variante 1 mit Unterführung der B 25 als erster verkehrswirksamer Abschnitt betrachtet werden.

### **3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung**

Die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung fällt bei allen 3 Varianten gleich aus. Die Kriterien der Trassierung nach Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) in Lage und Höhe werden eingehalten.

### 3.3.4 Umweltverträglichkeit

Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit gibt es nur geringe Unterschiede in den Varianten. Alle Varianten beachten den Artenschutz und stören nicht den Lebensraum der streng geschützten Wiesenweihe, eines seltenen Greifvogels von europäischer Bedeutung. FFH-Gebiete und Biotope sind bei den Varianten nicht betroffen.

Entsprechend der längeren Ausbaustrecke haben die beiden Varianten 2 und 3 größere Eingriffsflächen in Ackerland. Diese sind in der Variante 3 durch die Dämme größer als eine Grundwasserwanne in Variante 2.

### 3.3.5 Wirtschaftlichkeit

Investitionskosten

Das Grundwasser steht hoch an. Eine Unterführung der DON 7 unter der B 25 hat den Bau einer Grundwasserwanne zur Folge. Sie ist der entscheidende Kostenfaktor.

Die Kosten der kurzen Brücke im Zuge der B 25 über die Grundwasserwanne von weniger als 10 m lichter Weite sind dagegen gering. Sie wird in allen 3 Varianten benötigt und wird beim Vergleich nicht weiter genannt.

In der Variante 1 ist die Grundwasserwanne auf die Unterführung der B 25 begrenzt. Sie hat eine Länge von rund 300 m.

In der Variante 2 wird die Grundwasserwanne nach Norden über die Bahnlinie verlängert. Die Länge beträgt rund 550 m. Hinzu kommen die Kosten für die Brücken der Bahnlinie und der Wirtschaftswege über die Grundwasserwanne.

In der Variante 3 mit Überführung der Bahnlinie ist die Grundwasserwanne entsprechend der Variante 1 auf die Unterführung der B 25 begrenzt. Zur Überführung der Bahnlinie ist eine weitere Brücke im Zuge der DON 7 erforderlich, welche auch die parallelen Wirtschaftswege überspannt.

Laufende Kosten

Bei einer Grundwasserwanne muss anfallendes Oberflächenwasser am Tiefpunkt gepumpt werden. Es fallen laufende Kosten für den Betrieb der Pumpen und für die Wartung an.

#### Wertung

Die Variante 1 beschränkt sich auf die notwendigen Anlagen für die Anschlussstelle Grosselfingen. Die kostenintensive Grundwasserwanne ist auf die Unterführung der B 25 begrenzt.

Das gleiche trifft in den weiterführenden Varianten auf die Variante 3 mit der Überführung der Bahnlinie zu. Sie ist der Variante 2 vorzuziehen, welche eine fast doppelt so lange Grundwasserwanne benötigt. Entsprechend sind die laufenden Kosten auch höher.

### **3.4 Gewählte Linie**

Wie bereits mehrfach erwähnt ist eine Überführung der Kreisstraße DON 7 über die Bundesstraße 25 aus Gründen des Artenschutzes nicht möglich.

Die Unterführung der DON 7 unter der B 25 beschränkt sich in der Variante 1 auf die erforderlichen Anlagen einer teilplanfreien Anschlussstelle. Die kostenintensive Grundwasserwanne wird auf den Bereich der Unterführung der B 25 begrenzt.

In einer möglichen nördlichen Weiterführung bei einer späteren Auflösung des schienengleichen Bahnübergangs bietet die Variante 3 mit Überführung der Bahnlinie eine Fortsetzung ohne größere bauliche Umgestaltung der Anschlussstelle der Variante 1.

## 4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1 Ausbaustandard

#### 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die B 25 wurde zwischen Möttingen und Donauwörth in den vergangenen Jahren bereits auf 3 Fahrstreifen nach dem RQ 11,5+ ausgebaut. Zwischen Nördlingen und Möttingen wird dieser 3-streifige Querschnitt in 4 Bauabschnitten fortgesetzt.

Zu Beginn der Planungen für den dreistreifigen Ausbau Nördlingen – Möttingen war die B 25 noch in die Verbindungsfunktionsstufe 2 eingestuft, so dass den Planungen entsprechend die Entwurfsklasse 2 zugrunde gelegt wurde. Die EKL 2 sieht für dreistreifige Straßenabschnitte den Regelquerschnitt RQ 11,5+ mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 12 m vor.

Nachdem die Antragsunterlagen für den Bauabschnitt 1 des Streckenabschnitts Nördlingen – Möttingen damals weitgehend fertiggestellt waren und der Querschnitt auch den früher gebauten Querschnitten zwischen Möttingen und Donauwörth entspricht, wurde trotz der Einstufung der B 25 in die Verbindungsfunktionsstufe 1 und somit auch in die Entwurfsklasse 1 der RQ 11,5+ beibehalten.

Eine Änderung des Querschnittes in einem rund 450 m langen Bereich im Vergleich zu einem nahezu homogenen Ausbauzustand auf 20 km zwischen Wörnitzstein und Nördlingen würde eine für den Verkehrsteilnehmer unverständliche Änderung der Streckencharakteristik bewirken. Deswegen wurde auch für die vorliegende Planung der flächensparendere Querschnitt 11,5+ gewählt.

An der bestehenden Kreuzung der DON 7 konnte eine höhenfreie Anschlussstelle mit einer Überführung wegen des Konfliktes mit der Flugroute der geschützten Wiesenweihe zunächst nicht realisiert werden. Mit dem Bauabschnitt 4 wurde eine Möglichkeit gefunden, in der die klassifizierte Kreisstraße DON 7 mit einer Grundwasserwanne unterhalb der B25 mit der Entwurfsklasse 1 geführt und mit Hilfe eines teilplanfreien Knotenpunkts in Form eines symmetrischen halben Kleeblatts angeschlossen wird.

Die DON 7 erhält einen Regelquerschnitt RQ 9 mit 6,00 m befestigter Fahrbahn. In den Einmündungen wird die Fahrbahnbreite auf 8,50 m Breite entsprechend dem Linksabbiegetyp LA 4 aufgeweitet. Im Bereich der Grundwasserwanne beträgt die Fahrbahnbreite 6,50 m mit parallel geführtem Radweg von 3,00 m. Die Rampen erhalten den zweispurigen Regelquerschnitt RRQ 2 mit 8,00 m Fahrbahnbreite bzw. in den Zu- und Abfahrten den einstreifigen Regelquerschnitt RRQ 1 mit 6,00 m breiter Fahrbahn. Die Ein- und Ausfädelstreifen an der B 25 haben eine Breite

von 3,50 m. Damit werden die Aspekte des unterhaltungsfreundlichen Bauens aus Sicht des Betriebsdienstes berücksichtigt.

#### **4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität**

Durch die Erweiterung des Querschnitts der B 25 auf drei Fahrspuren und dem Anschluss der DON 7 als teilplanfreier Knotenpunkt wird eine ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt.

Der Geh- und Radwegverkehr wird zukünftig auf dem landwirtschaftlichen Weg abgewickelt. Im Verlauf der DON 7 wird im Bereich der Grundwasserwanne eine neue Radwegunterführung unter der B 25 realisiert. Der nördliche parallele unbefestigte landwirtschaftliche Weg wird nördlich der Verbindungsrampe an die DON 7 angeschlossen.

#### **4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit**

Durch den geplanten Ausbau werden die Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllt. Die Vorgaben der einschlägigen Richtlinien werden in Bezug auf Trassierung der DON 7 und der Rampen in Lage und Höhe eingehalten.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der DON 7 wird im Bereich der Anschlussstelle inkl. der Grundwasserwanne auf 70 km/h beschränkt. Die Einmündungen sind gut zu erkennen. Die erforderlichen Halte- und Anfahrtsichtweiten werden im gesamten Streckenabschnitt eingehalten, mit Ausnahme der Anschlussrampe Nord. Hier werden die erforderlichen Anfahrtsichtweiten lediglich für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h eingehalten, bedingt durch die Bahnlinie.

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen ist an Knotenpunkten, an denen das Anfahrtsichtfeld aufgrund örtlicher Zwangsbedingungen nicht freigehalten werden kann, die Prüfung einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Die Lage der Bahnlinie stellt hierbei einen unveränderlichen Zwangspunkt dar. Der bautechnische Aufwand und die Kosten für eine Verschiebung der Rampe in südlicher Richtung ist aufgrund der Grundwasserwanne nicht vertretbar. Aus diesem Grund wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der DON 7 im Bereich der Anschlussstelle inkl. der Grundwasserwanne auf 70 km/h beschränkt.“

#### **4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung**

Die Netzgestaltung wird durch den Umbau der Anschlussstelle nicht verändert.

## **Widmung/Umstufung/Einziehung**

### **Bundesstraße**

Die B 25 wird zwischen Station 530\_3,022 und Station 540\_0,298 einschließlich der Kreuzung mit der DON 7 dreistreifig ausgebaut.

Die hinzukommenden Straßenteile sowie die Anschlussrampen an die Kreisstraße werden zur Bundesstraße gewidmet.

### **Kreisstraße**

Die Kreisstraße wird den neuen Gegebenheiten angepasst und verlegt. Die neu verlegte Straße wird zur Kreisstraße gewidmet.

Die zurückgebauten Bereiche werden entwidmet und den angrenzenden Flurstücken zugeschrieben.

### **Öffentliche Feld und Waldwege**

Die bundesstraßenbegleitenden Feld- und Waldwege werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Diese verlaufen von Norden aus kommend entlang der Bundesstraße und werden am Ende der Grundwasserwanne an die Kreisstraße angeschlossen. Im weiteren Verlauf führt dieser Entlang der südlichen Rampe zurück auf den bestehenden Wirtschaftsweg.

### **Geh- und Radweg**

Der Geh- und Radweg Nördlingen – Möttingen verläuft wie im Bestand auf der Westseite der B25 zusammen mit dem Feld- und Waldweg. Eine zusätzliche Verbindung in Richtung Osten wird entlang der Kreisstraße innerhalb der Unterführung der B25 (Grundwasserwanne) hergestellt.

Tabellarische Übersicht kreuzender bzw. einmündender Straßen und Wege im Lauf der Kreisstraße DON 7:

|                                                                                       |                                         |                  |                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Bahnlinie</b><br>Bau-km 0+086                                                      | vorhanden                               | geplant          | Bemerkung                                                  |
| Art                                                                                   | eingleisige elektrifizierte Bahnstrecke |                  | höhengleicher Bahnübergang liegt außerhalb der Bau-strecke |
| <b>Wirtschaftsweg</b><br>Bau-km 0+103 West                                            | vorhanden                               | geplant          | Bemerkung                                                  |
| Art                                                                                   | Wirtschaftsweg ohne Bindemittel         |                  | wird im Einmündungsbereich asphaltiert                     |
| Fahrbahnbreite                                                                        | 3,00 m                                  |                  |                                                            |
| Knotenpunkt                                                                           | Einmündung                              |                  |                                                            |
| <b>Wirtschaftsweg</b><br>Bau-km 0+130 Ost                                             | vorhanden                               | geplant          | Bemerkung                                                  |
| Art                                                                                   | Wirtschaftsweg ohne Bindemittel         |                  | wird im Einmündungsbereich asphaltiert                     |
| Fahrbahnbreite                                                                        | 3,00 m                                  |                  |                                                            |
| Knotenpunkt                                                                           | Einmündung                              |                  |                                                            |
| <b>Wirtschaftsweg</b><br>Bau-km 0+158 West<br>Parallelweg B 25<br>verlegter Anschluss | vorhanden                               | geplant          | Bemerkung                                                  |
| Art                                                                                   | Erdweg                                  | Wirtschaftsweg   | wird im Einmündungsbereich asphaltiert                     |
| Fahrbahnbreite                                                                        | 3,00 m                                  |                  |                                                            |
| Knotenpunkt                                                                           | Einmündung                              |                  |                                                            |
| <b>Rampe Nord zur B25</b><br>Bau-km 0+190 Ost                                         | vorhanden                               | geplant          | Bemerkung                                                  |
| Straßenkategorie                                                                      |                                         | RRQ 2, RRQ 1     | Verbindungsrampe                                           |
| Fahrbahnbreite                                                                        |                                         | 8.00 bzw. 6,00 m | Aufweitung im Knoten                                       |
| Belastungsklasse                                                                      |                                         | 1,0              |                                                            |
| Knotenpunkt                                                                           |                                         | Einmündung       | mit Tropfen                                                |
| <b>Radweg</b><br>Bau-km 0+280 West                                                    |                                         | geplant          | Verlauf in GWW parallel zu DON 7                           |

|                                                                                       |                                    |                              |                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Bundesstraße 25</b><br>Bau-km 0+386                                                | vorhanden                          | geplant                      | Bemerkung                           |
| Straßenkategorie                                                                      | EKL 1                              |                              |                                     |
| Fahrbahnbreite                                                                        | 12,00 m                            | 19,00 m                      | mit Ein-/Ausfahrten                 |
| Belastungsklasse<br>Brückenklasse                                                     | 32                                 | 60/30                        | für Fahrbahn<br>für Bauwerk         |
| Knotenpunkt                                                                           |                                    | Höhenfreie Querung           |                                     |
| <b>Radweg</b><br>Bau-km 0+460 West                                                    |                                    | geplant                      | Verlauf in GWW<br>parallel zu DON 7 |
| <b>Rampe Süd zur B25</b><br>Bau-km 0+570 Ost                                          | vorhanden                          | geplant                      | Bemerkung                           |
| Straßenkategorie                                                                      |                                    | RRQ 2, RRQ 1                 | Verbindungsrampe                    |
| Fahrbahnbreite                                                                        |                                    | 8.00 bzw. 6,00 m             | Aufweitung im Knoten                |
| Belastungsklasse                                                                      |                                    | 1,0                          |                                     |
| Knotenpunkt                                                                           |                                    | Einmündung                   | mit Tropfen                         |
| <b>Wirtschaftsweg</b><br>Bau-km 0+599 West<br>Parallelweg B 25<br>verlegter Anschluss | vorhanden                          | geplant                      | Bemerkung                           |
| Art                                                                                   | Wirtschaftsweg<br>bituminös        | Wirtschaftsweg<br>bituminös  |                                     |
| Fahrbahnbreite                                                                        | 4,50 m                             | 4,50 m                       |                                     |
| Knotenpunkt                                                                           |                                    | Einmündung                   |                                     |
| <b>Wirtschaftsweg</b><br>Bau-km 0+600 Ost<br>Parallelweg B 25<br>verlegter Anschluss  | vorhanden                          | geplant                      | Bemerkung                           |
| Art                                                                                   | Wirtschaftsweg<br>bituminös        | Wirtschaftsweg<br>bituminös  |                                     |
| Fahrbahnbreite                                                                        | 3,00 m                             | 3,00 m                       |                                     |
| Knotenpunkt                                                                           |                                    | Einmündung                   |                                     |
| <b>Wirtschaftswege</b><br>Bau-km 0+717 Ost                                            | vorhanden                          | geplant                      | Bemerkung                           |
| Art                                                                                   | Wirtschaftsweg<br>ohne Bindemittel | Wirtschaftsweg<br>Schotter   | Bituminös vor Einmündung            |
|                                                                                       | 2,00 m                             | 4,00 m im Einmündungsbereich |                                     |
| Knotenpunkt                                                                           |                                    | Einmündung                   |                                     |

Tabelle 4: Einmündungen

## **4.3 Linienführung**

### **4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufes**

Die Planung der Anschlussstelle geht von einer 3-streifigen Trasse der B 25 entsprechend dem planfestgestellten Abschnitt 2 (Bauabschnitt 1 bis DON 7) und Abschnitt 3 (DON 7 bis Einmündung nach Enkingen „Am Knie“) aus. Die Ein- und Ausfädelstreifen der Verbindungsrampen mit einer Breite von 3,50 m werden an die Fahrbahn der B 25 angebaut.

Die DON 7, welche im Bereich der Kreuzung mit der B 25 einen kurvigen Verlauf hat wird begradigt. Die Gerade wird im Wesentlichen durch die Grundwasserwanne bestimmt. Damit kann die Wanne in einem günstigen Bauverfahren hergestellt werden. Sie ist komplett einsehbar. Die Einmündungen liegen zwischen 40 und 50 m vor bzw. hinter der Grundwasserwanne. Die Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich sind gut.

Der Baubeginn liegt südlich des Bahnübergangs an der Grundstücksgrenze des Bahngrundstückes bei Bau-km 0+103. Die Trasse der DON 7 schwenkt mit Radien von 200 m in die Gerade ein. Im Gegenbogen liegt bei Bau-km 0+190 die Einmündung der Nordrampe. Die B 25 wird in der Geraden bei Bau-km 0+386 unterquert. Die Einmündung der Rampe Süd ist am Ende der Gerade bei Bau-km 0+570. Südlich davon schwenkt die DON 7 mit einem langgezogenen Radius von 400 m in den Bestand wieder ein. Das Bauende liegt bei Bau-km 0+860.

Die Gerade der DON 7 liegt größten Teils westlich der bestehenden DON 7. Die Verbindungsrampen wurden auf der Ostseite angelegt. Dort liegen kleingliedrige und ungünstiger zu bewirtschaftende Grundstücke.

## Zwangspunkte

Folgende Zwangspunkte bestimmen die Linie in Grund- und Aufriss im Bauabschnitt 4:

| <b>DON 7</b> |                                                           |
|--------------|-----------------------------------------------------------|
| Bau-km       | Zwangspunkt                                               |
| 0+086        | Bahnübergang, Lage der Gleise                             |
| 0+103        | Grundstücksgrenze Bahn, Baubeginn                         |
| 0+230        | Beginn Grundwasserwanne – Lage ca. am Beginn der Geraden  |
| 0+386        | Unterführung der B 25                                     |
| 0+497        | Querung Riedgraben, muss außerhalb der GWW verlegt werden |
| 0+520        | Ende Grundwasserwanne – Lage am Ende der Geraden          |

Tabelle 5: Zwangspunkte

### 4.3.2 Linienführung im Lageplan

| <b>DON 7</b>                                              |                       |                 |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|
| Trassierungselemente                                      | gewählt               | Grenzwert (RAL) |
| Höchstlänge der Gerade                                    | 291 m                 | 400 m           |
| Mindestlänge der Gerade, bei gleicher Krümmung von Radien | -                     | 400 m           |
| Kurvenmindestradius, min R                                | 200 m                 | 200 m           |
| Mindestlänge Kreisbogen                                   | 65 m<br>(39 m vor BÜ) | 40 m            |
| Klothoidenparameter, min A                                | 70 m                  | 67 m            |

Tabelle 6: Trassierungselemente der DON 7

| <b>Rampen, teilplanfreier Knoten</b>                              |                      |                        |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------|
| Trassierungselemente                                              | gewählt              | Grenzwert (RAL)        |
| Kurvenmindestradius, min R, direkt (NO, SO)<br>indirekt (NW, SW)) | 50 bzw. 70 m<br>50 m | 50 - 80 m<br>30 - 50 m |
| Klothoidenparameter, min A                                        | 30 m                 | 10 - 27 m              |

Tabelle 7: Trassierungselemente der Rampen

#### 4.3.3 Linienführung im Höhenplan

| <b>DON 7</b>                                                         |         |                    |
|----------------------------------------------------------------------|---------|--------------------|
| Trassierungselemente                                                 | gewählt | Grenzwert (RAL)    |
| Höchstlängsneigung, max s                                            | 6,0 %   | 8,0 %              |
| Längsneigung in Verwindungsstrecken, min s                           | 1,3 %   | 1,0 %              |
| Anrampungsmindestneigung, min s, wenn $q \leq 2,5\%$                 | 0,3 %   | 0,3 %              |
| Anrampungshöchstneigung, max s                                       | 0,9 %   | 1,5 %              |
| Kuppenmindesthalbmesser, min HK bei 15 % Minderung – Minimierung GWW | 2.550 m | 3.000 m<br>2.550 m |
| Wannenmindesthalbmesser, min HW bei 15 % Minderung – Minimierung GWW | 1.700 m | 2.000 m<br>1.700 m |
| Mindesttangentiallänge, min T                                        | 64 m    | 55 m               |

Tabelle 8: Trassierungselemente der DON 7

| <b>Rampen</b>                                         |                    |                                 |
|-------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------|
| Trassierungselemente                                  | gewählt            | Grenzwert (RAL)                 |
| Höchstlängsneigung, max s                             | 2,0 %<br>2,0 %     | 6,0 % Steigung<br>7,0 % Gefälle |
| Anrampungsmindestneigung, min s, wenn $q \leq 2,5\%$  | 1,0 %              | 0,4 %                           |
| Anrampungshöchstneigung, max s                        | 1,7 %              | 2,0 %                           |
| Kuppenmindesthalbmesser, min HK, R = 50 m<br>R = 70 m | 1.500 m<br>2.000 m | 1.500 m<br>1.875 m              |
| Wannenmindesthalbmesser, min HW, R = 50 m<br>R = 70 m | 1.500 m<br>2.000 m | 750 m<br>925 m                  |
| Höchstquerneigung, max q                              | 6,0 %              | 6,0 %                           |

Tabelle 9: Trassierungselemente der Rampen

#### 4.3.4 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die Anforderungen an die räumliche Linienführung und die Haltesichtweiten werden eingehalten. Die Einmündungen der Rampen in die DON 7, sowie die Grundwasserwanne ist von allen Seiten gut zu erkennen. Im Bereich der Knotenpunkte sind die erforderlichen Anfahrtsichtweiten vorhanden. Die Wände der Grundwasserwanne befinden sich außerhalb des Sichtstrahles.

## 4.4 Querschnittsgestaltung

### 4.4.1 Querschnitselemente und Querschnittsbemessung

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

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

Tabelle 10: Gliederung Querschnitt der B 25

Der Erdweg auf der Nordseite erhält eine Breite von 3,00 m wie im Bestand

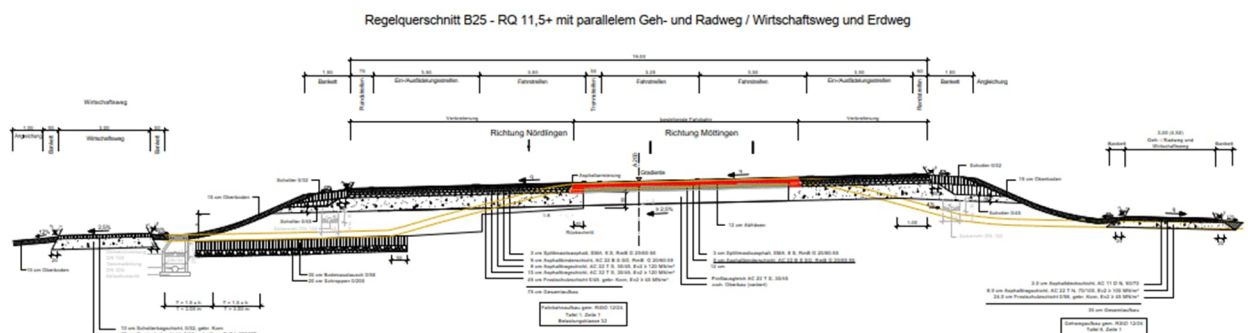


Bild 21: Querschnitt der B 25

Die DON 7 erhält einen einbahnigen Querschnitt RQ 9 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,00 m. Dieser gliedert sich in:

|        |         |
|--------|---------|
| 1,50 m | Bankett |
|--------|---------|

|        |              |
|--------|--------------|
| 0,50 m | Randstreifen |
| 5,00 m | Fahrbahn     |
| 0,50 m | Randstreifen |
| 1,50 m | Bankett      |

Tabelle 11: Gliederung Querschnitt der DON 7

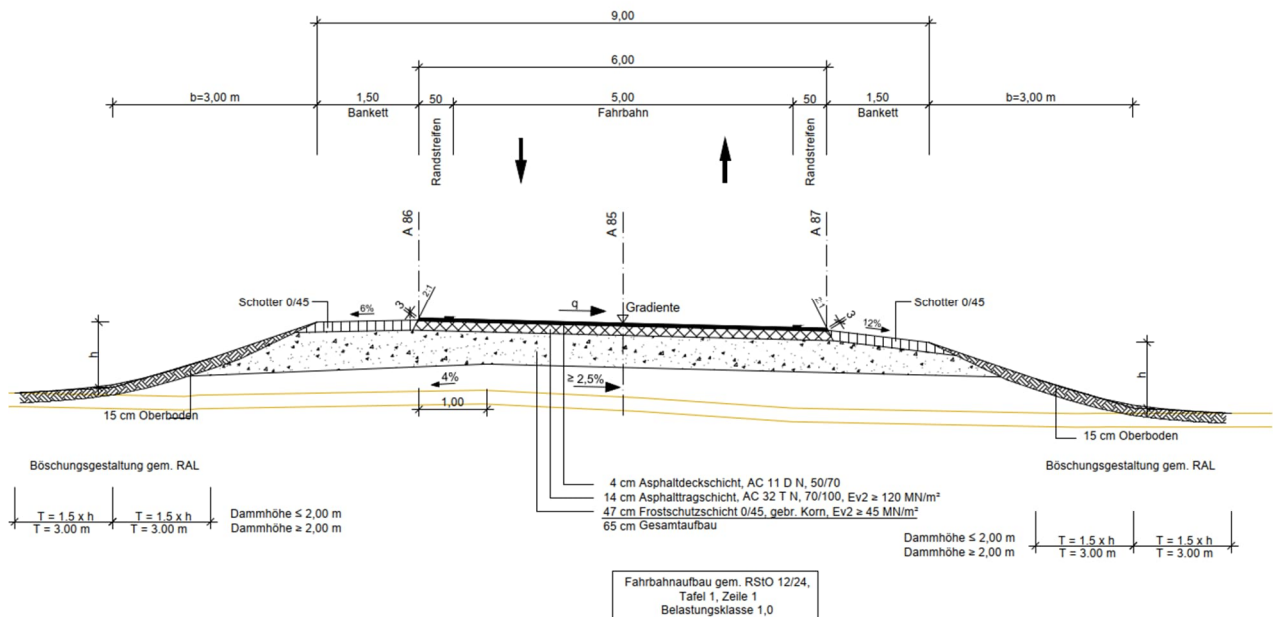


Bild 22: Querschnitt der DON 7

Im Einmündungsbereich der Rampen ist eine Fahrbahnbreite von 8,50 m geplant, um auf der Seite aus der abgelenkt wird eine Fahrspurbreite von 4,75 m entsprechen dem Abbiegetyp LA4 zu erhalten. Der Fahrstreifen der Gegenrichtung beträgt 2,75 m.

In der Grundwasserwanne wird die Fahrbahn um 0,25 m beidseitig auf 6,50 m aufgeweitet. Auf beiden Seiten werden Notgehwege von 1,00 m Breite angelegt.

Die Rampen werden mit Gegenverkehr als RRQ 2-Querschnitt mit einer 8,00 m breiten Fahrbahn geplant, welche in den unmittelbaren Zu- und Abfahrten sich in einspurige RRQ 1-Querschnitte mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,00 m aufteilen. Die Querschnitte gliedern sich in:

RRQ 2, zweistreifig

|        |              |
|--------|--------------|
| 1,50 m | Bankett      |
| 0,50 m | Randstreifen |

RRQ 1, einstreifig

|        |              |
|--------|--------------|
| 1,50 m | Bankett      |
| 0,75 m | Randstreifen |

|        |              |
|--------|--------------|
| 4,50 m | Fahrbahn     |
| 0,75 m | Randstreifen |
| 1,50 m | Bankett      |

The drawing illustrates a cross-section of a road structure. At the top, horizontal dimensions define the layout: a variable slope of  $\geq 2.0\%$  on both sides, followed by a 1.50m bank, 50cm side drains, 3.25m traffic lanes, 50cm center drains, another 3.25m traffic lane, 50cm side drains, another 1.50m bank, and a final variable slope of  $\geq 2.0\%$ . The total width of the central section is 8.00m, labeled 'Fahrbahn'. Below this, a detailed cross-section shows the road surface layers: 4 cm asphalt surface (AC 11 D S), 6 cm asphalt binder (AC 16 B S), 12 cm asphalt base (AC 32 T S), and 53 cm frost protection (53 F). Below the surface is a 75 cm total construction depth. Drainage is shown with side drains (Sickerrohr DN 150) and a central drain (A 30). Slopes are indicated as 1:1.5. A box at the bottom right specifies 'Fahrbahnaufbau gem. RStO 12/24, Tafel 1, Zeile 1, Belastungsklasse 3.2'.

The drawing shows a cross-section of a road construction with the following layers and dimensions from top to bottom:

- Top Layer:** 4 cm Asphaltdeckschicht, AC 11 D S
- Second Layer:** 6 cm Asphaltbinderschicht, AC 16 B S
- Third Layer:** 12 cm Asphalttragschicht, AC 32 T S
- Fourth Layer:** 53 cm Frostschuttschicht 0/56
- Total Thickness:** 75 cm Gesamtaufbau

**Dimensions and Features:**

- Horizontal Dimensions:**
  - Left side: b variabel Böschung  $\geq 2,0m$ , 1,50 Bankett, 75 Randstreifen.
  - Center: 4,50 Fahrbahn.
  - Right side: 75 Randstreifen, 1,50 Bankett, b variabel Böschung  $\geq 2,0m$ .
- Vertical Dimensions:**
  - Left side: 20 cm for the top layer, 15 cm Oberboden.
  - Right side: 20 cm for the top layer, 15 cm Oberboden.
- Materials and Details:**
  - Scotter 0/32 (top layer material)
  - Scotter 0/45 (middle layer material)
  - Sickerrohr DN 150 (drainage pipe)
  - 4% and  $\geq 2,6\%$  slopes
  - min. 30 cm and min. 35 cm dimensions for drainage details

**Reference:** Fahrbahnaufbau gem. RStO 12/24, Tafel 1, Zeile 1, Belastungskategorie 3.2

47 / 85

#### **4.4.2 Fahrbahnbefestigungen**

Die Ermittlung der Belastungsklassen ist in der Unterlage 14.1 beigelegt. Sie wurden entsprechend der „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen – RStO 12/24“ ermittelt.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert für die DON 7 eine Ausführung in der Belastungsklasse Bk1,0 nach RStO 12/24 mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag (Lärminderungswert ( $D_{\text{Stro}}$ ) von -2 dB(A)). Für die Rampen wurde die gleiche Belastungsklasse Bk1,0 ermittelt. Nach RStO 12/24 ist für Fahrstreifen in Anschlussstellen mindestens eine Belastungsklasse 3,2 zu wählen. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt für die DON 7 und die Rampen 75 cm.

#### **4.4.3 Böschungsgestaltung**

Die Damm- und Einschnittsböschungen werden in der Regelböschungsneigung von 1:1,5 hergestellt und nach landschaftspflegerischen Grundsätzen begrünt. Die Böschungsausrundungen werden richtlinienkonform mit einer Tangentenlänge von 3,00 m ausgeführt.

#### **4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen**

Hindernisse in den Seitenräumen sind nicht vorhanden. Die DON 7 wird von Bau-km 0+230 bis 0+520 in einer Grundwasserwanne mit beidseitigen Notgehwegen liegen. Die Fahrbahn wird an den Rändern um 0,25 m verbreitert. Die Geschwindigkeit soll im gesamten Abschnitt der Anschlussstelle und der Grundwasserwanne auf 70 km/h beschränkt werden.

Die erforderlichen Halte- und Anfahrtsichtweiten werden im gesamten Streckenabschnitt eingehalten, mit Ausnahme der Anschlussrampe Nord. Hier werden die erforderlichen Anfahrtsichtweiten lediglich für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h eingehalten, bedingt durch die Bahnlinie.

Bei der Querung des Riedgrabens werden passive Schutzeinrichtungen zur Absturzsicherung erforderlich. Diese werden parallel zu den Fahrbahnrandern der B 25 (Ein- Ausfädelungstreifen), der DON 7 und der Rampe Süd im Bankett eingebaut. An den Wirtschaftswegen, westlich der DON 7 werden parallel zur Grundwasserwanne ebenfalls passive Schutzeinrichtungen als Absturzsicherung vorgesehen.

### **4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten**

#### **4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten**

Entlang des 860 m Ausbauabschnitts der DON 7 gibt es – abgesehen von Feldwegzufahrten – die beiden Einmündungen der Rampe Nord und Süd als Zufahrt zur B 25. Sie liegen im Abstand von 380 m bei Bau-km 0+190 und 0+570.

Die Einmündungen sind gut zu erkennen. Sie werden wegen der geringen Verkehrsbelastung als Einmündung nach Linksabbiegetyp LA 4 der RAL gestaltet.

#### 4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die Einmündungen erhalten einen Tropfen in der untergeordneten Straße und einen aufgeweiteten Fahrstreifen für die Linksabbieger in der Vorfahrtsstraße.

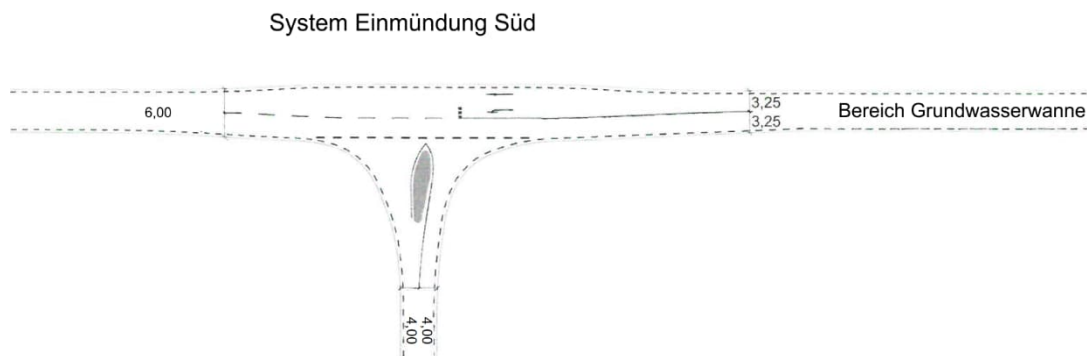


Bild 25: Aus RAL 2012 - System einer Einmündung, Typ LA 4

In Bild 24 wurde die Einmündung Süd dargestellt. Die Einmündung Nord ist identisch, jedoch spiegelverkehrt mit der Grundwasserwanne links.

Die erforderlichen freizuhaltenden Sichtfelder für die untergeordneten Knotenpunktzufahrten sind vorhanden.

Die Knotenpunktbelastung ist gering.

#### 4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Der landwirtschaftliche Verkehr wird auf gesonderten Wegen geführt. Er quert die Anschlussstellen nicht. Zufahrten von Wirtschaftswegen wurden nicht gegenüber den Einmündungen der Zufahrtsrampen, sondern versetzt angeordnet, um ein Falschfahren zu verhindern.

Der parallele Weg am südlichen Rand der Bundesstraße wird auch als Radweg genutzt. Die Kreuzung der DON 7 liegt 30 m südlich der Einmündung der Verbindungsrampe. Eine Radwegverbindung entlang der DON 7 mit höhenfreier Querung der B 25 wird zukünftig in Form der Unterführung geschaffen.

#### 4.6 Besondere Anlagen

Entfällt

## 4.7 Ingenieurbauwerke

Im Bauabschnitt befinden sich die nachfolgend genannten Ingenieurbauwerke:

| BW-Nr. | Bauwerks-bezeichnung                                        | Bau-km                                  | Lichte Weite/<br>Lichte Höhe | Kr.-winkel<br>Br. zw. Gel. | Bemerkung |
|--------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------------|-----------|
| 03     | Brücke i. Z. der B 25 über die DON 7                        | 3+150<br>(B 25)<br><br>0+386<br>(DON 7) | 11,85 m<br>≥4,50 m           | 100 gon<br>23,10 m         |           |
| 04     | Brücke i. Z. der B 25 über den Riedgraben                   | 3+337<br>(B 25)                         | 4,00 m<br>≥1,80 m            | 97 gon<br>25,10 m          |           |
| 05     | Brücke i. Z. der DON 7 und WW über den Riedgraben           | 0+530<br>(B 25)                         | 4,00 m<br>≥1,80 m            | 102 gon<br>17,10 m         |           |
| 06     | Brücke i. Z. der Verbindungsrampe (Süd) über den Riedgraben | 0+149<br>(Rampe)                        | 4,00 m<br>≥1,80 m            | 130 gon<br>11,60 m         |           |
| 07     | Trogbauwerk im Zuge der DON 7 (Grundwasserwanne)            | 0+234 bis<br>0+513<br>(DON 7)           | ≥11,85 m<br>Länge<br>279 m   |                            |           |

Tabelle 13: Ingenieurbauwerke

## 4.8 Lärmschutzanlagen

Die nächsten Gemeinden sind im Norden Grosselfingen, im Osten Enkingen und im Süden Balgheim. Sie haben eine Entfernung von über einem Kilometer. Am Baubeginn, südlich des Bahnübergangs liegt ein Einzelgebäude im Außenbereich. Die Anlage der Anschlussstelle stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Die Voraussetzung einer wesentlichen Änderung nach nach §1 Abs. 2 der 16. wird nicht erfüllt. Die größte Schallimmissionsbelastung kommt aus der Bundesstraße. Die DON 7 hat durch den geringen Verkehr eine untergeordnete Rolle. Sie wird auf 70 km/h beschränkt und durch die Unterführung unter der B 25 abgesenkt.

An dem Anwesen „Am Bach 2“ erhöhen sich die Beurteilungspegel aufgrund des dreistreifigen Ausbaus der B 25 am Bauabschnitt 4 (BA 4) nicht. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht ist somit nicht gegeben.

Durch die Baumaßnahme ergeben sich Reduzierungen der Beurteilungspegel um bis zu -0,2 dB(A) Tag/Nacht. Dadurch werden die Kriterien einer wesentlichen Änderung nicht erfüllt. Ein Anspruch auf zusätzliche Schallschutzmaßnahmen entsteht nicht. Es sind keine Lärmschutzanlagen erforderlich.

Im Übrigen wird auf Unterlage 17 verwiesen.

#### 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Im Kreuzungsbereich vorhandene Bushaltestellen werden nicht mehr angedient und werden im Zuge der Maßnahme rückgebaut.

#### 4.10 Leitungen

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

| Nr. | DON 7<br>von km | bis km | Leitung                                     | Eigentümer                       | Vorgesehene Maßnahme                                |
|-----|-----------------|--------|---------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 1   | 0+103           | 0+440  | Wasserleitung<br>PE 280                     | Bayerische Ries-wasserversorgung | Leitung an neuen westlichen Rand der DON 7 verlegen |
| 2   | 0+103           | 0+370  | Fernmeldekabel                              | Deutsche Telekom                 | Kabel an neuen westlichen Rand der DON 7 verlegen   |
| 3   | 0+372           |        | LWL-Kabel in Spülrohr verlegt               | DSL mobil                        | Leitung ist nicht betroffen                         |
| 4   | 0+374           |        | Fernmeldekabelpaket entlang B 25, Nordseite | Deutsche Telekom                 | Verlegung im Bereich der GWW und an Nordrampe       |
| 5   | 0+394           |        | Fernmeldekabel entlang B 25, Südseite       | Deutsche Telekom                 | Kabel stillgelegt                                   |

Tabelle 14: Leitungen

#### 4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Für die Maßnahme wurden Baugrunduntersuchungen durchgeführt.

Bei den unterhalb des Mutterbodens anstehenden Schichten handelt es sich meist um steife und halbfeste sandige Schluffe. Sie haben eine Mächtigkeit von bis zu 2,50 m und sind der Frostempfindlichkeitsklasse F 3 zuzuordnen. Darunter liegen Schluffe bzw. schluffige Tone. Lokal sind kiesige Schluffe vorhanden.

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

Für die Unterführung der DON 7 ist der Bau einer Grundwasserwanne mit Begrenzungsdrainage erforderlich.

Das Bauvorhaben liegt in der Erdbebenzone 1.

#### **4.12 Entwässerung**

Der Streckenabschnitt befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten.

Im Dammbereich erfolgt die Oberflächenentwässerung des anfallenden Niederschlagswassers breitflächig über begrünte Böschungen. Im Bereich der Grundwasserwanne wird das anfallende Oberflächenwasser am Bord über Straßeneinläufe gesammelt und am Tiefpunkt in das Regenrückhaltebecken gepumpt.

Das Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken zur Sedimentation und Rückhaltung für das im Einschnitt aus dem Bauabschnitt 2 (Bau-km 2+290 bis 3+080 der B 25) gefassten Oberflächenwassers muss in der Lage und Größe angepasst werden. Die Zuleitung wird um das nördliche Ende der Grundwasserwanne herumgeführt.

#### **4.13 Straßenausstattung**

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

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

Entlang der Strecke werden bei schutzbedürftigen Bereichen (Querung des Riedgrabens und an Wirtschaftswegen entlang der Grundwasserwanne) entsprechende Schutzsysteme gemäß den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS, Ausgabe 2009) vorgesehen. Die Ausführung erfolgt in der Regel mit Stahlschutzplanken unter Einhaltung der erforderlichen Aufhaltestufe nach RPS.

## 5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

### 5.1 Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

#### 5.1.1 Bestand

##### Wohnen und Wohnumfeld

Innerhalb des Untersuchungsgebietes (UG), d.h. im näheren Umfeld des Vorhabens bis zu 300 m Entfernung von den Fahrbahnrandern der B 25 und der DON 7, befindet sich nur ein Wohngebäude. Dabei handelt es sich um das Anwesen „Am Bach 2“, das alte Bahnwärterhaus unmittelbar westlich des Beginns der Baustrecke an der DON 7. Weitere Wohngebäude stehen nördlich der Bahnlinie in etwa 200 m Entfernung vom Vorhaben, die Anwesen „Am Bach 1“ und „Am Berg 1“. Die nächstgelegenen zusammenhängenden Siedlungsstrukturen liegen in Grosselfingen und Enkingen, gut 1 km vom Vorhaben entfernt.

Für die o.g. Anwesen stellt sich hier das Wohnumfeld als ländlich geprägter Außenbereich dar. Das ehemalige Bahnwärterhaus steht unmittelbar neben den Bahngleisen und der DON 7 sowie etwa 230 m nördlich der B 25, wodurch eine gewisse Vorbelastung durch Lärm und andere Straßenemissionen wie Abgase gegeben ist.

##### Landschaftsbezogene Erholung

Das im weiteren Umfeld des Vorhabengebietes bzw. im Nördlinger Ries vorhandene Wanderwegenetz konzentriert sich vor allem auf den Bereich des Kraterrandes. Innerhalb des Vorhabengebietes zum BA 4 befinden sich keine örtlich oder überörtlich bedeutenden Wanderwege. Nordöstlich von Möttingen verläuft ein Wanderweg der Region „Geopark Ries - 7-Hügel-Weg“. Westlich von Reimlingen sind darüber hinaus die Fernwanderwege „Main-Donau-Weg“ (Tauber-Wörnitz-Linie; Wege-ID: 3267), „Romantische Straße“ (Wege-ID: 11041), „Jakobusweg“ (Nürnberg-Ulm-Konstanz; Wege-ID: 516), „Via Romea Germanica“ (Wege-ID: 20138), „Jerusalemweg der Könige“ (Wege-ID: 27201) und „Jerusalem der Apostel“ (Wege-ID: 27202) sowie weitere Wanderwege der Regionen Bayerisch Schwaben und Ferienland Donau-Ries vorhanden.

Unmittelbar südlich der B 25 durchquert ein asphaltierter Radwanderweg des Landkreises Donau-Ries (Wege-ID: 14313) das UG. Dieser verläuft parallel der Bundesstraße von Nördlingen nach Möttingen. Überregional bedeutsame Radwanderwege liegen außerhalb des Vorhabengebietes.

Das UG ist vorwiegend durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Großflächige natürliche bzw. naturnahe Biotopkomplexe, welche ein attraktives Umfeld für die naturbezogene Erholung bieten würden, sind im UG nicht vorhanden. Südlich entlang der B 25 verläuft zwar der o.g. Radweg, die Attraktivität des Gebietes selbst sowie deren Bedeutung für die naturbezogene

Erholung sind allerdings auch für die lokale Bevölkerung als gering zu bezeichnen, insbesondere in Anbetracht des hohen Verkehrsaufkommens auf der B 25.

Damit ist die Bedeutung des näheren Umfeldes der B 25 – bis etwa 300 m beidseits der Straßen – im Bereich des BA 4 für das Schutzgut Mensch insgesamt als gering zu bezeichnen.

### **5.1.2 Umweltauswirkungen**

Erhebliche Negativauswirkungen wie etwa eine unzulässige Lärmbelastung ergeben sich für das o.g. alte Bahnwärterhaus oder andere Wohngebäude gemäß Lärmgutachten nicht. Bei der B 25 verändern sich weder die Lage noch die Gradienten und auch das Verkehrsaufkommen erhöht sich gegenüber dem Prognose-Nullfall nicht. Die DON 7 wird begradigt. Eine Verkehrserhöhung wird auf der Kreisstraße nicht prognostiziert. Erhebliche zusätzliche Belastungen des Wohnumfeldes oder von potenziell für die Erholung geeigneten Flächen durch Emissionen wie Lärm etc. sind nicht zu erwarten.

Derzeit stellt die B 25 an der plangleichen Kreuzung mit der DON 7 für Erholungssuchende, welche die Bundesstraße queren möchten, eine gefährliche Barriere dar. Da in der Unterführung ein parallel zur DON 7 verlaufender Geh- und Radweg vorgesehen ist, der an die bestehenden Geh- und Radwege bzw. Feldwege im Norden und Süden angeschlossen ist, wird sich die Situation für Fußgänger und Radfahrer, die die B 25 entlang der DON 7 queren möchten, deutlich verbessern. Der südlich der B 25 verlaufende Radweg wird südlich der Grundwasserwanne und der neuen Brücke über den Riedgraben wieder beidseitig an den Bestand angeschlossen.

Das Vorhaben führt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Wohnumfeldes oder der Erholungsfunktion, da das Gebiet grundsätzlich bezüglich dieser Aspekte des Schutzgutes Mensch eine geringe Bedeutung aufweist und die Erholungsfunktionen (Radwegeverbindungen etc.) erhalten bleiben bzw. verbessert werden. Insgesamt überwiegen für das Schutzgut Mensch vielmehr die Positivwirkungen des Vorhabens, da sich durch die Unterführung der DON 7 die Verkehrssicherheit, auch für Fußgänger und Radfahrer, wesentlich erhöht und sich der Verkehrsfluss verbessert.

## **5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt**

### **5.2.1 Bestand**

#### Realnutzung und Biotoptypen, Flora

Basierend auf den Kartierungen aus dem Jahr 2014 wurde im UG des BA 4 im April 2021 eine flächendeckende Kartierung der Biotop- und Realnutzungstypen nach der „Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV)“ (=BNT) durchgeführt. Insbesondere der Eingriffsbereich war im Jahr 2014 bereits auf Vorkommen artenschutzrechtlich

relevanter Pflanzenarten abgesucht worden. Die erneute Kartierung 2021 zeigte, dass sich die Biotopausstattung nicht wesentlich verändert hat und nach wie vor keine Standorte vorhanden sind, die sich als Lebensraum artenschutzrechtlich relevanter Pflanzenarten eignen. Deren Vorkommen im UG zum BA 4 kann somit trotz des frühen Kartierzeitpunktes 2021 ausgeschlossen werden. Es konnte lediglich eine ausschließlich national besonders geschützte Pflanzenart festgestellt werden, die Gelbe Schwertlilie (*Iris pseudacorus*) am Riedgraben. Im Zuge einer Übersichtsbegehung wurden die Biotop- und Realnutzungstypen im Juni 2026 erneut untersucht und die Ergebnisse aus 2021 plausibilisiert. Auch die Untersuchungen im Jahr 2026 zeigten keine wesentlichen Veränderungen der Biotopausstattung.

Der Großteil des UG wird von landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen, vor allem Äckern (BNT A11) und kleinflächig Intensivgrünland (G11) mit allgemein geringem Biotopwert eingenommen. Erschlossen sind die landwirtschaftlichen Fluren durch asphaltierte oder befestigte Wirtschaftswege (V31, V32), z.T. auch durch Grünwege (V332). Die Straßenböschungen der B 25 und DON 7 weisen neben typischen verkehrsbegleitenden artenarmen bis mäßig artenreichen Gras- und Krautbeständen (V51) mit geringer Wertigkeit auch mittelwertige BNT wie strukturarme straßenbegleitende Hecken (B112) mit Einzelbäumen (B312) und mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren trocken-warmer bzw. magerer Standorte (K121) auf.

Der Riedgraben ist begradigt. Insbesondere im Bereich zwischen der DON 7 und der B 25 ist er strukturarm, stark eingetieft und an den Ufern teilweise verbaut und daher als stark verändertes Fließgewässer (F12) einzustufen. Die Ufer sind zumeist von nitrophytischen Staudenfluren (K11) und nur vereinzelt von mäßig artenreichen Säumen (K122, K123) bewachsen. Vorhandene Gehölzsäume sind sehr jung bzw. werden regelmäßig kurzgehalten (B311, B211-WN00BK). Auch eine einzelne Kopfweide ist kurz geschnitten (B333). Dieser Bachabschnitt hat nur geringen bis mittleren Biotopwert.

Westlich der DON 7 und nördlich der B 25 hat sich am Riedgraben infolge der Aktivität des Bibers ein gewisser Strukturreichtum mit unterschiedlichen Breiten und Tiefen des Bachbettes und Sonderstrukturen entwickelt (Biotoptyp F13). Die Ufer sind dort von lückigen Gehölzsäumen (B211-WN00BK, B212-WN00BK, B13) und Baumreihen (überw. B312) mit einigen z.T. sehr alten Kopfbäumen (B332, B333) bestanden. In der artenarmen nitrophytischen Ausprägung der Ufersäume (K11, K123, sehr vereinzelt Großseggenriede des Typs R322-VC00BK) zeigen sich die Negativwirkungen der Nährstoffeinträge aus den angrenzenden intensiven Ackernutzungen. Im äußersten nördlichen Bereich sind am Ufer Schilf-Röhrichte (R121-VH00BK) vorzufinden. Insgesamt haben diese Abschnitte des Riedgrabens mit Begleitvegetation überwiegend mittleren Biotopwert, die alten Kopfweiden, die Großseggenriede und Schilf-Röhrichte haben hohen Biotopwert.

Am Südwestende des UG, außerhalb des Eingriffsbereiches wurde im Einmündungsbereich des Konturbaches in den Riedgraben ein Altarm-ähnliches Biotop angelegt. Der Biotopkomplex aus Fließgewässer (F13), Stillgewässer (S132-SU00BK, im Jahr 2021 trockengefallen), Krautsäumen (K11, K123, K123-GH6430), umgebenden jüngeren Hecken und Gehölzen (B211-WN00BK, B212-WN00BK, B112-WH00BK, B112-WX00BK) und mäßig artenreichen Wiesen (G211, G221) hat mittleren Biotopwert. Kleinflächig wachsen dort auch Rohrglanzgras-Röhricht (R123-VH00BK) und zwei alte Schwarz-Erlen (B213-WN00BK) mit hohem Biotopwert.

Insgesamt wird das UG um den BA 4 zu 93 % von geringwertigen BNT, d.h. mit einem Biotopwert von 1 bis 5 Wertpunkten (=WP) eingenommen. 3 % des UG stellen versiegelte Flächen ohne jeglichen Biotopwert dar (0 WP). Nur knapp 4 % der Flächen im UG haben mittleren oder hohen Biotopwert (6-12 WP), wobei hochwertige Biotope wie Röhrichte oder alte Laubbäume nur einen sehr geringen Anteil von 0,2 % einnehmen.

Der Untersuchungsraum ist als sehr intensiv landwirtschaftlich genutztes Gebiet mit sehr geringem Biotopanteil zu bezeichnen.

### Tiere

Trotz des überwiegend geringen Biotopwertes nach dem Biotopwertverfahren zur BayKompV stellen die Flächen des UG zum Teil Lebensräume für verschiedene naturschutzfachlich und -rechtlich bedeutsame Tierarten dar.

Die Böschungen der B 25 zwischen Nördlingen und Möttingen zeigen streckenweise magere, mäßig artenreiche Säume trocken-warmer Standorte. Hier wurde im Rahmen der Untersuchungen im Jahr 2014 an acht Stellen, überwiegend auf der Südseite der Straße, Teilpopulationen der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) nachgewiesen. Diese befanden sich allerdings außerhalb des UG zum BA 4. Die Populationen gehören zu einer größeren Metapopulation, die i. W. die geeigneten Standorte auf den besonnten Böschungen der B 25 im gesamten Ausbaubereich besiedelt. Im Jahr 2021 wurden die Straßenböschungen erneut auf Vorkommen der Zauneidechse untersucht. Bei den erneuten Kartierungen konnten fünf Individuen nachgewiesen werden, vier davon auf den südexponierten Böschungen der B 25 östlich der DON 7, eines auf der nordexponierten Böschung der B 25 östlich des Riedgrabens. Da sich das Habitatpotenzial bis in das Jahr 2026 nicht geändert hat ist davon auszugehen, dass einzelne (wandernde) Tiere wohl überall an den Straßenböschungen angetroffen werden können. Die Siedlungsdichte ist gering.

Die im Umfeld des BA 4 vorhandenen Gehölzbestände an Straßen und am Riedgraben sind überwiegend jung. Als Bäume mit potenziellen Quartierstrukturen wurden 2014 im UG zum BA 4 nur zwei Hänge-Birken identifiziert. Im Jahr 2021 wurde im UG erneut eine Kartierung von Habitat- und Horstbäumen durchgeführt. Dabei wurden sowohl die bereits 2014 festgestellten Bäume mit möglichen Quartierstrukturen, als auch alle anderen Bäume erneut untersucht. Von den beiden im Jahr 2014 identifizierten Quartierbäumen wurde eine Hänge-Birke nicht mehr vorgefunden. Die Höhlenansätze in der im Jahr 2021 noch vorhandenen Birke waren wenig tief und nicht als Quartier für Fledermäuse geeignet. Bei einer erneuten Begehung im Jahr 2025 wurde festgestellt, dass auch diese Birke zwischenzeitlich vom Eigentümer gefällt wurde. Am Riedgraben konnten im Jahr 2021 zwei Höhlenbäume festgestellt werden. Dabei handelt es sich um mächtige alte Silberweiden, die aber weit außerhalb des Eingriffsbereiches stehen.

Bei der erneuten Kontrolle der Bäume im Eingriffsbereich im Jahr 2025 konnten keine potenziellen Quartierstrukturen für Fledermäuse festgestellt werden.

Eine Flugleitlinie für Fledermäuse ist im UG des BA 4 entlang des Riedgrabens und seiner Gehölzsäume anzunehmen. Es bestehen derzeit zwei Querungen durch Straßen, an der B 25 sowie der DON 7. In beiden Bereichen sind aktuell beidseits der Straßen keine straßennahen großen Bäume vorhanden, die als Überflughilfe (Hop-over-Bäume) fungieren könnten.

Im Jahr 2025 konnten keine Höhlen- und Horstbäume im Eingriffsbereich erfasst werden (vgl. Fledermäuse). Ein zuvor regelmäßig besetzter Nistkasten an einer Birke an der DON 7 (2014: Feldsperling (*Passer montanus*), 2021: Star (*Sturnus vulgaris*)) wurde 2025 nicht mehr vorgefunden, da die Birke zwischenzeitlich vom Eigentümer gefällt wurde.

Die übrigen Gehölze haben derzeit Funktion als Bruthabitat für frei in Gehölzen brütende Vogelarten wie die Dorngrasmücke (*Sylvia communis*), Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*) und Stieglitz (*Carduelis carduelis*). Im Jahr 2021 wurden jedoch keine Revierzentren im Eingriffsbereich festgestellt. Am Riedgraben wurden zudem zwei Bäume mit Krähenestern gefunden. Diese befinden sich außerhalb des Eingriffsbereiches.

Im Rahmen der faunistischen Erhebungen im Jahr 2021 konnten im Wirkraum um den BA 4 Brutpaare der Feldlerche (*Alauda arvensis*, 8 Brutpaare) und der Wiesenschafstelze (*Motacilla flava*, 4 BP) beidseits der B 25 lokalisiert werden.

Das Nördlinger Ries stellt darüber hinaus eines der wichtigsten Brutgebiete des Wiesenweihe (*Circus pygargus*) in Bayern dar, welche innerhalb des UG als Nahrungsgast bzw. Durchzügler nachgewiesen wurden. Insbesondere im Kreuzungsbereich der DON 7 mit der B 25 befindet sich eine bedeutsame Flugroute zwischen den Brutplätzen und den Nahrungshabitaten beidseits der Bundesstraße.

Im Zuge der Übersichtsbegehung im Juni 2026 konnte festgestellt werden, dass sich das Habitatpotenzial für die Avifauna im UG nicht wesentlich verändert hat. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Untersuchungsergebnisse aus 2021 weiterhin Bestand haben.

Der Riedgraben wird intensiv vom Biber (*Castor fiber*) genutzt. Es konnten bei den Kartierungen im März 2021 sowie im Juni 2026 im UG des BA 4 jedoch keine Biberburg gefunden werden. Zahlreich vorhanden sind Biber-Fluchthöhlen also kleine Höhlen im Bereich von Biberstauen, wohin sich der Biber, wenn er weitab seiner Burg unterwegs ist, bei Störungen zurückzieht. Bestehende und abgebaute Biberdämme, Ausstiege, Rutschen und Fraßspuren an Bäumen sind überall am Riedgraben vorhanden.

### Gesamtbewertung

Die Bedeutung des UG für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt ist damit im Bereich des BA 4 als mittelwertig zu bezeichnen. Durch die Störwirkungen der B 25 und der DON 7 sowie die intensive landwirtschaftliche Nutzung sind insbesondere die Lebensräume der Feldvögel auf den Ackerfluren vorbelastet. Aufgrund des räumlich begrenzten Lebensraumes der Wiesenweihe, der auf Teile des Nördlinger Rieses beschränkt sind, ist die Bedeutung des UG wegen der Rolle als Vernetzungskorridor zwischen Brutplätzen und essenziellen Nahrungshabitaten als hoch einzustufen.

## **5.2.2 Umweltauswirkungen**

### Biotopfunktion

Erhebliche Beeinträchtigungen von Flächen in ihrer Funktion als Biotope entstehen durch die dauerhafte Überbauung (v.a. durch Versiegelung, z. T. auch durch Umwandlung in Straßennebenflächen) von Biotop- und Nutzungstypen geringer Wertigkeit (1 bis 5 WP; gem. Biotopwertliste zur BayKompV). Betroffen sind intensiv genutzte Ackerflächen (A11), regelmäßig gepflegtes Straßenbegleitgrün (V51), ein stark veränderter Abschnitt des Riedgrabens (F12) mit artenarmen Krautsäumen (K11) und Wiesenstreifen (G11), begrünte Wirtschaftswege (V332), ein Hausgarten (P21), ein planfestgestelltes Regenrückhaltebecken (S22) sowie junge gewässerbegleitende Gehölze (B13, B211-WN00BK) und mäßig artenreiche Säume (K122) in der Vorbelastungszone der B 25 und DON 7 in einem Umfang von ca. 2,23 ha.

Auch Biotope mittlerer Wertigkeit (> 5 bis 10 WP; gem. Biotopwertliste), wie eine straßenbegleitende strukturarme Hecke (B112), einzelne Bäume mittleren Alters (B312), deutlich veränderte Abschnitte des Riedgrabens (F13) mit gewässerbegleitenden Gehölzsäumen (B13, B211-WN00BK, B212-WN00BK) sowie mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren (K121, K122, K123) werden vorhabenbedingt in einem Umfang von ca. 0,24 ha überbaut oder versiegelt.

Am Riedgraben müssen zudem zwei alte Kopfbäume (B333) mit hohem Biotopwert gefällt werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen durch ausschließlich bauzeitliche Inanspruchnahmen ergeben sich für BNT mit 4-10 WP auf 0,13 ha Fläche. Betroffen ist der Riedgraben (F12, F13) mit Gehölzen (B211-WN00BK, B212-WN00BK) und Krautsäumen (K11, K122, K123).

Im Wesentlichen können die ausschließlich bauzeitlich in Anspruch genommenen Biotop- und Nutzungstypen kurz bis mittelfristig wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden (Gestaltungsmaßnahme 11 G, siehe Kap. 6.4). Biotope wie die straßenbegleitende Hecke werden möglichst im selben Umfang auf den ehemaligen Baufeldern und im neuen Straßenbegleitgrün wieder angepflanzt (Gestaltungsmaßnahme 10 G, siehe Kap. 6.4).

Der Ausgleichsbedarf für die Biotopfunktion beträgt 50.273 WP und kann auf den artenschutzrechtlich erforderlichen CEF-Maßnahmenflächen 8 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>CEF</sub> (siehe Kap. 6.4) im Umfeld von ca. 1 km um die Baumaßnahme erbracht werden: Mit der Maßnahme 9 A<sub>CEF</sub> wird auf dem Grundstück Flurnr. 318, Gemeinde Nördlingen, Gemarkung Grosselfingen, artenarmes Intensivgrünland in artenreiches Extensivgrünland umgewandelt. Auf der Maßnahmenfläche 8 A<sub>CEF</sub>, Flurnr. 130, Gemeinde Möttingen, Gemarkung Enkingen, entstehen auf einer mit Gras angesäten Lagerfläche artenreiche magere Säume, Frischwiesenstreifen und Rohbodenbiotope. Die Ausgleichsflächen umfassen zusammen ca. 1,23 ha.

#### Habitatfunktion

Infolge des Vorhabens kommt es zur Überbauung von Lebensräumen der Zauneidechse. Aufgrund der örtlichen Situation ist ein Ausweichen in benachbarte Lebensräume kaum möglich und die Population muss in ein vorgezogen herzustellendes Ersatzhabitat umgesiedelt werden (siehe Kap. 6.4, Vermeidungsmaßnahme 6 V und Ausgleichsmaßnahme 8 A<sub>CEF</sub>).

Die Ausgleichsfläche 8 A<sub>CEF</sub> hat eine Größe von etwa 0,23 ha und entspricht damit dem Umfang der verloren gehenden Zauneidechsen-Lebensräume. Sie wird mind. 3 Jahre vor Baubeginn hergestellt und liegt in ca. 300 bis 700 m Entfernung von den betroffenen Lebensräumen, jedoch unmittelbar angrenzend an der Bahnlinie Augsburg – Nördlingen als Vernetzungsachse für die Populationen der Zauneidechse im Raum.

Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich überdies durch Überbauung von Revierflächen für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze auf Äckern sowie durch Minderung der Habitategnung infolge der Störwirkungen auf solche Flächen im Umfeld der neuen und veränderten Straßen. Es gehen rein rechnerisch nutzbare Flächen für ein Revier dieser Arten verloren. Ein neues optimal geeignetes Bruthabitat für ein Brutpaar ist vorgezogen zu schaffen. Hierzu wird die 1,00 ha große

Ausgleichsfläche 9 A<sub>CEF</sub> vor Baubeginn hergestellt. Sie liegt gut 1 km vom Vorhaben entfernt in einem nachweislichen Brutgebiet der betroffenen Arten.

Die baubedingt zu beseitigenden Gebüsche, Hecken und Bäume stellen mögliche Lebensräume für in Gehölzen brütende Vogelarten dar. Daher finden Gehölzbeseitigungen bzw. Baumfällungen nur außerhalb der Vogelbrutzeit statt (Maßnahme 7 V) und an das Baufeld angrenzenden Gehölze werden während der Bauzeit durch stabile Schutzzäune geschützt (1 V). Unter Berücksichtigung dieser Vermeidungsmaßnahmen kommt es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen planungsrelevanter Arten, zumal im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen 10 G und 11 G sowie der Vermeidungsmaßnahme 12 V ortsnah wieder Gehölze angepflanzt werden. Habitatbäume mit Quartierstrukturen für Vögel und Fledermäuse sind nach Datenstand Dezember 2025 vom Eingriff nicht betroffen.

Die Querungssituation für Fledermäuse an der B 25 und der DON 7 wird sich durch das Vorhaben nicht verschlechtern. Dennoch werden im Zuge der Vermeidungsmaßnahme 12 V (s. Kap. 6.4) höchstvorsorglich Maßnahmen ergriffen, um die bestehende möglicherweise ungünstige Überflugsituation an diesen Stellen zu verbessern. Dazu werden beidseits der Fahrbahnen möglichst nah am Fahrbahnrand große, schnellwüchsige Bäume gepflanzt, um eine günstige Überflugsituation zu schaffen.

Weiterhin ist mit dem Riedgraben ein Lebensraum des Bibers betroffen. Erhebliche Habitatverluste für die Art sowie die Tötung von Individuen können durch die Vermeidungsmaßnahmen 3 V, 4 V und 5 V (siehe Kap. 6.4) verhindert werden, so dass für den Biber keine Kompensation erforderlich wird.

### Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen 1 V, 3 V, 4 V, 5 V, 6 V, 7 V und 12 V sowie nach Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen 8 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>CEF</sub> sowie der Maßnahmen 10 G und 11 G zur Rekultivierung der Baufelder und zur Begrünung der Straßennebenflächen werden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zurückbleiben.

## 5.3 Schutzgut Fläche und Boden

### 5.3.1 Bestand

#### Boden

Im Bereich der bestehenden Straßen- und Gleiskörper, der landwirtschaftlichen Wege und auch des Anwesens am ehemaligen Bahnwärterhaus „Am Bach 2“ ist auf einem Großteil der Flächen die Bodenfunktion infolge von Versiegelung bzw. Befestigung gänzlich verloren. Aber auch auf den begrünten Verkehrsbegleitflächen wurde der gewachsene Boden durch Straßen- und Bahndämme, Entwässerungsmulden etc. ersetzt, so dass die natürlichen Bodenfunktionen hier stark beeinträchtigt sind. Das Schutzgut Boden hat somit in diesen Bereichen nur mehr geringe Wertigkeit.

Natürlicherweise kommen gemäß Übersichtsbodenkarte M 1:25.000 im UG folgende Bodentypen vor:

- 4a – Überwiegend Parabraunerde und verbreitet Braunerde aus Schluff bis Schluffton (Lösslehm) über Carbonatschluff (Löss)  
Es handelt es sich maßgeblich um Braunerden aus Lösslehm sowie Bodenkomplexe mit Rendzinen, Braunerden, Terrae fuscae und Pseudogleye aus Riesauswurfmassen, welche unter anderem durch quartäre Lösslehm und Lehme (Lösslehm, Verwitterungslehm) mit standörtlich stark variierender Durchlässigkeit sowie unterschiedlich ausgeprägtem Filtervermögen charakterisiert sind. Sie liegen außerhalb der wassersensiblen Bereiche.
- 71 – Bodenkomplex: Gleye, kalkhaltige Gleye und andere grundwasserbeeinflusste Böden mit weitem Bodenartenspektrum (Talsediment), verbreitet skelettführend; im Untergrund carbonathaltig  
Die Böden sind durch geringe bis mittlerer Durchlässigkeit sowie im allgemeinen geringes Filtervermögen charakterisiert. Sie befinden sich in den wassersensiblen Bereichen entlang der Fließgewässer Riedgraben, Konturbach und Grosselfinger Bach.

Bis auf schmale Streifen von wenigen Metern Breite entlang der Fließgewässer werden die Böden ausnahmslos intensiv landwirtschaftlich genutzt. Aufgrund der ackerbaulichen Nutzung ist der Bodenaufbau, zumindest bis zur Bearbeitungstiefe, gestört. Darüber hinaus kommt es infolge des Dünge- und Pflanzenschutzmitteleinsatzes zu Veränderungen im Bodenchemismus. Die vorliegenden Standorte besitzen mittlere Bedeutung für die natürlichen Bodenfunktionen (Filter-, Puffer-, Regler- und Speicherfunktion) und hohe Bedeutung für die landwirtschaftliche Produktion infolge der hohen Bodenfruchtbarkeit. Im straßennahen Bereich sind diese Funktionen durch die Emissionen der B 25 und DON 7, v.a. Stoffeinträge wie Salz, Reifenabrieb, Rußpartikel, polyzyklische Verbindungen etc., belastet.

## Fläche

Als bereits verbraucht im Hinblick auf das Schutzgut Fläche sind die Fahrbahnen und begrünten Straßenkörper der Verkehrswege B 25 und DON 7 sowie der Gleisbereich und die Böschungen der Bahnlinie Augsburg – Nördlingen, sonstige versiegelte und befestigte (Wirtschafts-)Wege und Flächen sowie das Gebäude des ehem. Bahnwärterhauses zu bezeichnen. Sie haben einen Anteil von etwa 7 % am UG. 88 % der Flächen im UG werden für die landwirtschaftliche Produktion genutzt, vor allem zum Ackerbau. Die übrigen 5 % des UG stellen Gewässer und mehr oder weniger ungenutzte Kleinflächen, z.B. am Gewässerrand bzw. Gehölze dar.

### **5.3.2 Umweltauswirkungen**

Erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen entstehen durch die Neuversiegelung von ca. 2,20 ha bisher unversiegelter Böden. Bei den betroffenen Flächen handelt es sich größtenteils um landwirtschaftlich intensiv genutzte Böden oder um anthropogen entstandene Böden im Straßenbegleitgrün. Im Gegenzug werden durch Entsiegelung und Rekultivierung von Fahrbahnflächen insg. ca. 0,43 ha Böden wiederhergestellt. Die Netto-Neuversiegelung beträgt somit 1,77 ha.

Zur Kompensation werden auf Teilen der Ausgleichsmaßnahmen 8 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>CEF</sub> (siehe Kap. 6.4) die Bodenfunktionen verbessert: Anstelle von intensiver Nutzung und Düngung des Grünlandes wird auf der Maßnahmenfläche 9 A<sub>CEF</sub> zukünftig bodenschonende Extensivnutzung ohne Düngung durchgeführt. Insbesondere der Bodenchemismus und die Bodenfauna werden sich dadurch regenerieren.

Auf der ehemaligen Lagerfläche 8 A<sub>CEF</sub>, die von Verdichtung und wiederkehrender partieller Beseitigung der Vegetation durch Lagergüter geprägt war, werden neben den Rohbodenstrukturen für die Eidechsen, die selbst keine Aufwertung für den Boden darstellen, auch Extensivnutzungen wie magere Krautsäume mit Gehölzen und ein Frischwiesenstreifen etabliert. Hier werden sich durch die Beseitigung von Verdichtungen im Zuge der Herstellung des Biotopes sowie durch den dauerhaften Bewuchs ohne Düngemittel- oder Pestizideinsatz langfristig die Bodenfunktionen regenerieren.

Die nicht versiegelten Flächen des Straßenkörpers werden nach Bauende mit dem vor Ort lagernden Oberboden aus dem Baustellenbereich wieder angedeckt und im Zuge der Gestaltungsmaßnahme 10 G (siehe Kap. 6.4) durch Ansaaten und einzelne Gehölzpflanzungen begrünt. Dadurch werden auf diesen Flächen die Filter-, Speicher- und Reglerfunktionen zumindest partiell wiederhergestellt.

Ausschließlich bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen außerhalb des (künftigen) Straßengrundstückes werden nach Bauende wieder mit dem zuvor aus diesen Flächen abgetragenen

und bauzeitlich fachgerecht gelagerten Oberboden angedeckt und entsprechend dem vorherigen Zustand bepflanzt bzw. wieder an die Landwirte zur weiteren Nutzung übergeben (Maßnahme 11 G, siehe Kap. 6.4).

### Ergebnis

Nach Begrünung der Straßennebenflächen (Gestaltungsmaßnahme 10 G), Rekultivierung der Baufelder (11 G) und Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen 8 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>CEF</sub> werden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden und Fläche zurückbleiben.

## **5.4 Schutzgut Wasser**

### **5.4.1 Bestand**

Innerhalb des UG sind keine Überschwemmungsgebiete gem. § 75 WHG gemeldet.

Die an den Riedgraben, Konturbach und Großelfinger Bach beidseits angrenzenden Flächen sind gem. Bayerischen Landesamt für Umwelt als wassersensible Bereiche eingestuft. Dies lässt sich auf die Lage in einer leichten Senke (Talraum des Grabens) sowie die verringerte Wasserdurchlässigkeit des Bodens aufgrund eines örtlich erhöhten Löss-/ Lehmannteils zurückführen.

### Oberflächengewässer

In der historischen Karte sind der Riedgraben, der Konturbach und der Großelfinger Bach mit schwach gewundenem Verlauf dargestellt. Demnach stellen sie Fließgewässer natürlichen Ursprungs dar, auch wenn sie heute weitgehend begradigt sind.

Der Großelfinger Bach wurde bei der Gewässerstrukturkartierung im Zuge der Bestandsaufnahme nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL; Bewertung für den 2. Bewirtschaftungsplan: Datenstand Dezember 2015) als deutlich verändertes Fließgewässer kartiert (Gewässerstrukturgüteklasse 4). Gemäß Bestandsaufnahme von 2021 wird der ökologische Zustand als „unbefriedigend“ (Z4), der chemische Zustand als „nicht gut“ beschrieben, wobei ausschlaggebend für letzteres die Belastung mit ubiquitären Stoffen sowie mit Quecksilber und Quecksilberverbindungen ist.

Der Riedgraben und Konturbach werden im Bewirtschaftungsplan nach WRRL nicht erfasst. Im Zuge der eigenen Kartierungen in den Jahren 2014, 2021 und 2026 zeigten sie sich in der Gewässerstruktur als deutlich verändert (Konturbach, Riedgraben südlich der DON 7 und nördlich der B 25) bzw. stark verändert (Riedgraben zwischen DON 7 und B 25, Großelfinger Bach). Ausreichend breite Uferstreifen mit extensiver Bewirtschaftung, d.h. ohne Düngung und Pestizideinsatz fehlen weitgehend. Fast überall wird ab einem Abstand von 5 bis 10 m vom Bachlauf Ackernutzung betrieben. In ihrer Funktion als Oberflächengewässer werden die Bäche aufgrund ihrer strukturellen Beeinträchtigungen als mittel bewertet.

## Grundwasser

In den wassersensiblen Bereichen stand das Grundwasser ursprünglich zumindest zeitweise relativ oberflächennah an. Davon zeugen die dort vorliegenden wasserbeeinflussten Böden wie Gleye. Entlang des Riedgrabens ist außerdem ggf. von kleinflächigen bachnahen Überschwemmungen auszugehen. Grundsätzlich ist das Schutzgut Wasser hier somit wertgebend. Die Auefunktion in der Talmulde des Riedgrabens ist jedoch durch die Ackernutzung bis an den Bach hin beeinträchtigt. Auch die Grundwasserstände sind durch die Eintiefung der Fließgewässer und durch Drainagen abgesenkt. Zudem sind die Wasserfunktionen dieser grundsätzlich grundwassernahen Standorte im intensiv landwirtschaftlich genutzten Bereich durch die Ausbringung von Dünger und Pestiziden gefährdet. Im straßennahen Bereich kommen Einträge durch die Emissionen der B 25 und der DON 7 hinzu wie z.B. Schadstoffe aus Abgasen, Reifenabrieb und Streusalz.

### **5.4.2 Umweltauswirkungen**

Vorhabenbedingt kommt es zu einer Überbauung und temporären Inanspruchnahme eines ca. 315 m langen Abschnittes des Riedgrabens. Hier werden drei Brücken mit je einer lichten Weite / lichten Höhe von 4,00 m /  $\geq 1,80$  m errichtet, wobei die Brücken im Zuge der B 25 und DON 7 über den Riedgraben bestehende Durchlässe mit deutlich kleinerem Durchschnitt ersetzen:

- **BW 04, Brücke im Zuge der B 25 über den Riedgraben**  
Breite zw. den Geländern: 25,10 m, gesamte verbaute Gewässerstrecke inkl. Verschneidungsbereiche der Widerlager mit den Böschungen: 35,40 m.  
Hier besteht bereits ein Durchlass mit einer lichten Weite / lichten Höhe von 1,95 m / 1,30 m bei einer Länge von ca. 20 m. Allerdings ist mit dem planfestgestellten BA 3 eine Brücke mit einer lichten Weite / lichten Höhe von 5,0 m / 3,0 m und einer Länge (inkl. Widerlager) von 26 m vorgesehen.  
Die verbaute Gewässerstrecke verlängert sich hier demnach gegenüber dem zulässigen Planzustand des BA 3 um 9,4 m, während sich der Querschnitt beidseits um ca. 1 m verringert. Gegenüber dem Status-quo vergrößert sich der Querschnitt jedoch um ca. 2,00 m / 0,50 m bei einer Verlängerung der verbauten Gewässerstrecke um ca. 15,4 m.
- **BW 05, Brücke im Zuge der DON 7 und Wirtschaftsweg über den Riedgraben**  
Breite zw. den Geländern: 17,10 m, gesamte verbaute Gewässerstrecke inkl. Verschneidungsbereiche der Widerlager mit den Böschungen: 20,50 m.  
Auch hier besteht aktuell ein Durchlass mit einer lichten Weite / lichten Höhe von 2,00 m / 1,30 m bei einer Länge von ca. 15 m. Der Querschnitt des Bauwerkes wird demnach um 2,00 m / 0,50 m vergrößert, während sich die über- bzw. verbaute Gewässerstrecke um 5,5 m verlängert.
- **BW 06, Brücke im Zuge der Verbindungsrampe über den Riedgraben**  
Neue Brücke mit einer Breite zw. den Geländern: 11,60 m, gesamte verbaute Gewässerstrecke inkl. Verschneidungsbereiche der Widerlager mit den Böschungen: 25,60 m.

Unter den Brücken wird ein Normalwassergerinne ausgebildet, dessen Sohle mit natürlichem Substrat überschüttet ist. Die Ufer- und Sohlbefestigung sollte möglichst mit offenem Lückensystem, d.h. z.B. durch Einbau von Wasserbausteinen erfolgen. Beidseits des Normalwassergerinnes sind mind. 1 m breite Trockenbermen auszubilden. Die Laufflächen der Bermen sind aus unterschiedlichen Materialien wie Wasserbausteinen, Schotter und Kies herzustellen um Versteckmöglichkeiten für Kleintiere (Kleinsäuger, Amphibien, Insekten) bereitzustellen. Durch die ausreichend große Dimensionierung der Brückenquerschnitte und die beschriebene Bachbettgestaltung im Brückenbereich ist gewährleistet, dass die ökologische Durchgängigkeit des Fließgewässers erhalten bleibt und die Gewässerstruktur so wenig wie möglich beeinträchtigt wird (Maßnahme 4 V, siehe Kap. 6.4).

Zwischen der DON 7 und der B 25 muss der Riedgraben teilweise verlegt sowie bauzeitlich verrohrt werden. Der neue bzw. wiederhergestellte Bachabschnitt wird so gestaltet, dass Biber ihn möglichst zügig durchschwimmen, sich aber nicht länger dort aufhalten, z.B. zur Nahrungssuche. Hierzu werden die Ufer unverbaut, aber strukturarm ausgebildet und nicht mit Bäumen, allenfalls mit vereinzelt Sträuchern bepflanzt (Maßnahme 4 V).

Dies entspricht in etwa dem jetzigen Zustand des Riedgrabens zwischen DON 7 und B 25, so dass es durch die strukturarme Ausgestaltung nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Gewässerstruktur kommt.

Die Unterführung der DON 7 wird in den Bereich des Grundwasserhorizontes eindringen, daher wird der Bau einer Grundwasserwanne notwendig. Hierfür werden abschnittsweise Spundwandkästen erstellt, die zunächst abgepumpt werden. Das abgepumpte Wasser wird in Absetzcontainern gereinigt und in den Riedgraben als Vorfluter geleitet. Aufgrund der anstehenden schluffigen und tonigen Schichten wird nur mit sehr langsamen Nachsickern des Grundwassers gerechnet. Das während des Baubetriebs abgepumpte nachgesickerte Grundwasser und ggf. in die Baugrube gelaufene Regenwasser wird ebenfalls über Absetzcontainer gereinigt und in den Riedgraben eingeleitet.

Verunreinigungen des Fließgewässers und des Grundwassers infolge der Bautätigkeit werden durch die bauzeitliche Verrohrung des Riedgrabens im Baubereich sowie weitere Vorgaben zum Gewässerschutz (Maßnahme 2 V, siehe Kap. 6.4) vermieden. Zudem werden am Baufeldrand im Bereich der Gewässer und ihrer Uferstrukturen während der Bauzeit stabile Schutzzäune aufgestellt, um versehentliche zusätzliche Inanspruchnahmen im Bereich des Gewässers auszuschließen (Maßnahme 1 V). Bauzeitlich beanspruchte Bereiche des Gewässerbettes und der Ufer werden im Zuge der Maßnahme 11 G naturnah wiederhergestellt und bepflanzt, so dass auch in diesen Bereichen keine erheblichen Beeinträchtigungen zurückbleiben.

### Ergebnis:

Bei Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen 1 V, 2 V und 4 V und nach Umsetzung der Gestaltungsmaßnahme 11 G werden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser zurückbleiben.

## **5.5 Schutzgut Luft und Klima**

### **5.5.1 Bestand**

Etwa 84 % des nahezu ebenen UG werden von intensiv ackerbaulich genutzten Flächen eingenommen. Lufthygienische oder lokalklimatische Ausgleichsfunktionen wie Filterung oder Kaltluftentstehung sind hier nicht gegeben. Im Bereich bestehender Straßen, der Bahnanlage und des Anwesens „Am Bach 2“ sind die Klimafunktionen aufgrund des hohen Anteils an versiegelten oder vegetationslosen Flächen (knapp 5 % des UG) und der damit verbundenen verstärkten Aufwärmung der Luft sowie – bei Straßen – der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen besonders schlecht ausgeprägt bzw. es gehen von diesen Strukturen eher Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima und Luft aus.

Nur ca. 6 % des UG werden von Gehölzbeständen, Krautsäumen (außerhalb von Straßenböschungen) und Grünlandstreifen sowie den Fließgewässern eingenommen. Durch die Verdunstung aus der dauerhaft dichten Vegetation kühlt sich die Luft über diesen Flächen ab. Zudem können Gehölzbestände durch den hohen Blattflächenindex Filterwirkungen übernehmen.

Da die klimatisch wirksamen Flächen nur einen sehr geringen Anteil am UG haben und durch die bestehende B 25 und DON 7 erhebliche Vorbelastungen der lokalen lufthygienischen Situation bestehen, hat das Schutzgut Klima und Luft im Wirkraum des Vorhabens nur geringe Bedeutung.

### **5.5.2 Umweltauswirkungen**

#### Netto-Neuversiegelung

Infolge des Vorhabens kommt es zu einer Neuversiegelung von 2,20 ha, überwiegend sind Ackerflächen sowie straßenbegleitende Krautfluren betroffen (zusammen ca. 1,97 ha). Im Gegenzug werden rund 0,43 ha bisher versiegelte Fahrbahnflächen entsiegelt. Negativwirkungen entstehen demnach durch die Netto-Neuversiegelung von 1,77 ha. Da kaum Flächen mit bedeutenden Klimafunktionen betroffen sind, ergeben sich dadurch keine erheblichen spezifischen Negativwirkungen für das Lokalklima.

### Auswirkungen auf die lufthygienische Situation

Negativwirkungen auf die örtliche lufthygienische Situation sind nicht zu erwarten, da die Verkehrsbelastung im lokalen Straßennetz sich vorhabenbedingt insgesamt nicht erhöht (siehe Kap. 2.4.2).

### Ergebnis für das Lokalklima und die Lufthygiene

Für das Lokalklima und die lufthygienische Situation vor Ort ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben.

### Auswirkungen auf das globale Klima

Das Bundesklimaschutzgesetz aus 2019 bezweckt, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das „globale Klima“ sind gem. § 13 des Klimaschutzgesetzes des Bundes (KSG) vom 18.12.2019 sowie nach den Vorgaben des Bayerischen Klimaschutzgesetzes (BayKlimaG) vom 23.11.2020 zu prüfen.

Die zu erwartenden Treibhausgasemissionen (THG) sind getrennt für die Sektoren Industrie, Verkehr und Landnutzungsänderungen zu ermitteln.

### **Sektor Industrie**

Die Herstellung und künftige Unterhaltung neuer Bausubstanz führt zu Emissionen von Treibhausgasen, die im weiteren Sinne dem Sektor Industrie nach § 4 KSG zuzuordnen sind. Dabei werden neben den rein baubedingten Emissionen explizit auch unterhaltungsbedingte Anteile berücksichtigt und beides zu den sog. „Lebenszyklusemissionen“ zusammengefasst. Die spezifischen THG-Emissionen neu zu verarbeitender Bausubstanz werden im „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 17.11.2022 bekannt gegeben. Für das gegenständliche Bauvorhaben sind, gemäß dem oben genannten Methodenpapier, für das CO<sub>2</sub>-Äquivalent (CO<sub>2</sub>-eq / a) der Lebenszyklusemissionen die folgenden THG-Faktoren in Ansatz zu bringen:

| <b>Straßenkategorie</b>                               | <b>Gesamtfläche [m²]<br/>Versiegelung inkl. bereits versiegelte Fläche - Entsiegelung</b> | <b>Spezifische THG-Emissionen je m² Straßenoberfläche [m²/a]</b> | <b>kg CO<sub>2</sub>-eq / Jahr</b> |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Bundes- oder Staatsstraße<br>(ohne Brücke und Tunnel) | 28.573<br>(- Entsiegelung: 4.278)<br><u>24.295</u>                                        | 4,6                                                              | 111.757                            |
| Brückenabschnitte                                     | <u>3.807</u>                                                                              | 17,2 (Aufschlag 12,6)                                            | 65.480                             |
| Tunnelabschnitte                                      | --                                                                                        | 31,7 (Aufschlag 27,1)                                            | --                                 |
| <b>Gesamtsumme CO<sub>2</sub>-eq / m² / a</b>         |                                                                                           |                                                                  | <b>177.237</b>                     |

Tabelle 15: Sektor Industrie

### Sektor Verkehr

Nach der Verkehrsprognose von Gevas Humberg & Partner, Stand Januar 2026 (vgl. Kap. 2.4.2) kommt es zu keiner Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Prognose-Planfall gegenüber des Prognose-Nullfalls. Die Erhöhung der Verkehrsbelastung im betroffenen Straßenabschnitt von derzeit 14.800 Kfz/24h bzw. 14.600 Kfz/24h (B 25) steigert sich auf bis zu 15.400 Kfz/24h bzw. 15.000 Kfz/24h (B 25) im Prognosejahr 2035. Diese Zunahme ist jedoch nicht projektbedingt, weshalb hier keine zusätzlichen Emissionen durch den Sektor Verkehr anzusetzen sind.

### Sektor Landnutzungsänderung

In diesem Sektor werden die dauerhaften, d. h. in diesem Fall die anlagebedingten Auswirkungen auf die Nutzungen von Flächen und damit auf Biotopstrukturen und Böden betrachtet. Böden und Pflanzen sind bedeutende Kohlenstoffspeicher. Der Inanspruchnahme von für den Klimaschutz bedeutenden Biotopen und Böden sind Kompensationsmaßnahmen, die zur Verbesserung von Kohlenstoffspeicherfunktionen oder der Reaktivierung von Kohlenstoffsinken beitragen, gegenübergestellt.

| <b>Landnutzung</b>                                                                                                                                 | <b>Flächenumfang der Eingriffe (dauerhafte Flächeninanspruchnahme)</b><br>ha                                | <b>Kompensation (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)</b><br>ha |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <b><u>Böden</u></b><br><br>Inanspruchnahme von Gleyen, kalkhaltigen Gleyen und anderen grundwasserbeeinflussten Talsedimentböden (Bodentyp 71)     | Neuversiegelung<br><u>0,41</u><br><br>Überbauung ohne Versiegelung<br><u>0,18</u><br><br>Summe: <u>0,59</u> |                                                             |
| Entsiegelung von Böden und anschließende Begrünung im Zuge von Gestaltungsmaßnahmen                                                                |                                                                                                             | Maßnahme 10 G<br><u>0,19</u>                                |
| Entsiegelung von Böden und anschließende Umwandlung in Acker oder begrünte Straßennebenflächen                                                     |                                                                                                             | (ohne Maßnahme)<br><u>0,24</u>                              |
| <b><u>Gehölze</u></b><br><br>Hecken, Gewässerbegleitgehölze und Einzelbäume                                                                        | Dauerhafter Verlust durch Versiegelung und Überbauung:<br><u>0,14</u>                                       |                                                             |
| Pflanzung von Hecken und Einzelbäumen                                                                                                              |                                                                                                             | Maßnahme 10 G<br><u>0,03</u><br><b><u>5 Einzelbäume</u></b> |
|                                                                                                                                                    |                                                                                                             | Maßnahme 11 G<br><u>0,04</u><br><b><u>1 Einzelbaum</u></b>  |
|                                                                                                                                                    |                                                                                                             | Maßnahme 12 V<br><b><u>7 Einzelbäume</u></b>                |
| <b><u>Grünland</u></b><br><br>Intensivgrünland (außerhalb der begrünten Straßennebenflächen)<br><br>Extensivgrünland                               | Dauerhafter Verlust durch Versiegelung und Überbauung:<br><u>0,01</u><br><br>=                              |                                                             |
| Anlage von extensiv gepflegtem Grünland (BNT G212) auf größeren Inselflächen zwischen den Auffahrtrampen, der B 25, der DON 7 sowie dem Riedgraben |                                                                                                             | Maßnahme 10 G<br><br><b>1,78</b>                            |

| <b>Landnutzung</b>                                                                  | <b>Flächenumfang der Eingriffe (dauerhafte Flächeninanspruchnahme)</b><br><b>ha</b> | <b>Kompensation (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)</b><br><b>ha</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Entwicklung von Intensivgrünland zu Extensivgrünland                                |                                                                                     | Maßnahme 8 A <sub>CEF</sub><br><b><u>0,08</u></b>                  |
|                                                                                     |                                                                                     | Maßnahme 9 A <sub>CEF</sub><br><b><u>1,00</u></b>                  |
| <b>Sonstige extensiv oder ungenutzte Flächen</b><br><br>Staudenfluren und Ufersäume | Dauerhafter Verlust durch Versiegelung und Überbauung:<br><b><u>0,09</u></b>        |                                                                    |
| Anlage von extensiv gepflegten Säumen und Staudenfluren                             |                                                                                     | Maßnahme 8 A <sub>CEF</sub><br><b><u>0,13</u></b>                  |
| <b>Gesamtsumme Boden</b>                                                            | <b><u>0,59</u></b>                                                                  | <b><u>0,43</u></b>                                                 |
| <b>Gesamtsumme Vegetation</b>                                                       | <b><u>0,24</u></b>                                                                  | <b><u>3,06</u></b><br><b><u>13 Einzelbäume</u></b>                 |

Tabelle 16: Sektor Landnutzungsänderung

## Gesamtbilanz der vorhabenbedingten THG-Emissionen

## Lebenszyklusemissionen

177.237 kg CO<sub>2</sub>-eq / a

## Verkehrsemissionen (vorhabenbedingte Zusatzbelastung)

0,0 kg CO<sub>2</sub>-eq / a

## Inanspruchnahme

## Kompensationsmaßnahmen

## Inanspruchnahme von Böden mit klimaschutzrelevanten Funktionen

Entsiegelung bisher versiegelter Flächen im Rahmen der Maßnahme 10 G sowie mit Umwandlung in Ackerflächen und begrünte Straßennebenflächen

**0,59 ha**

**0,43 ha**

## Inanspruchnahme von klimaschutzrelevanten Biotopen / Vegetationskomplexen

**Maßnahme 10 G:**  
Anlage von extensiv gepflegtem Grünland (BNT G212) auf größeren Inselflächen zwischen den Auffahrtrampen, der B 25, der DON 7 sowie dem Riedgraben; Pflanzung von fünf Hochstämmen

Maßnahme 11 G:  
Pflanzung von Gewässerbegleitgehölz  
am Riedgraben; Pflanzung von einem  
Hochstamm

Maßnahme 12 V:  
Pflanzung von sieben Hochstämmen

**Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub>:**  
**Extensivierung von Intensivgrünland**  
**und Anlage von extensiv gepflegten**  
**Säumen**

Maßnahme 9 A<sub>CEF</sub>:  
Entwicklung von Intensivgrünland zu  
Extensivgrünland

**0,24 ha**

**3,06 ha**  
**13 Einzelbäume**

71 / 85

## **5.6 Schutzgut Landschaft**

### **5.6.1 Bestand**

Die aufgeräumte Feldflur, in der markante bzw. landschaftsbildprägende Strukturelemente selten sind, hat keine besondere Bedeutung für das Landschaftsbild. Als landschaftsfremdes anthropogenes Bauwerk durchschneidet die Bundesstraße den Raum. Ehemals naturnahe Elemente wie der Riedgraben mit seiner Niederung sind heute begradigt und die Ackernutzung reicht bis nahe ans Bachufer heran, so dass die Aue optisch kaum abgrenzbar ist.

Jedoch wird der Riedgraben abschnittsweise von einer landschaftsbildprägenden Baumreihe begleitet. Auch im Südwesten des UG sind an der Einmündung des Konturbaches in den Riedgraben und dem dort angelegten Altwasser landschaftsbildprägende Gehölzbestände vorhanden. Diese sowie auch die Hecken und Bäume an der B 25, der DON 7 und im Garten des ehemaligen Bahnwärterhauses strukturieren den Landschaftsausschnitt. Die Bahnlinie der Riesbahn grenzt die ebene Ackerlandschaft beidseits der B 25 von den nördlich gelegenen flachen Hügeln jenseits des Großelfinger Baches ab. Im Bereich des BA 4 ist der Bahndamm jedoch kaum von Gehölzen bestanden, so dass der Blick in diese flache Hügellandschaft frei bleibt.

### **5.6.2 Umweltauswirkungen**

Mit dem Umbau der Kreuzung B 25 – DON 7 zum höhenfreien Anschluss werden freie Ackerfluren in zusätzliche Verkehrswege, i. W. die Verbindungsrampen, umgewandelt. Die Innenflächen werden zwar als Extensivgrünland angelegt, werden von außen aber als Bestandteil des Verkehrsknotens wahrgenommen werden. Durch die gegenüber einer Überführung technisch aufwendigere Lösung der Unterführung der DON 7 unter der B 25 wird jedoch eine Höhenentwicklung des Anschlussbauwerkes über das Niveau der bisherigen B 25 hinaus weitgehend vermieden. Eine Fernwirkung des Verkehrsknotens oder optische Barrierewirkungen auf Sichtbeziehungen sind deshalb nicht zu befürchten.

Darüber hinaus müssen baubedingt eine verkehrsbegleitende Hecke, einige Bäume sowie gewässerbegleitende Gehölze am Riedgraben beseitigt werden. Insgesamt gehen 880 m<sup>2</sup> landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen verloren. Im Zuge der Gestaltungsmaßnahmen 10 G und 11 G sowie der Vermeidungsmaßnahme 12 V werden unter der Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vorgaben wieder Gehölze angepflanzt.

Insgesamt kommt es nach Umsetzung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

## 5.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

### 5.7.1 Bestand

#### Kulturgüter

Im Umfeld der B 25 sowie der umgebenen landwirtschaftlichen Flur befinden sich zahlreiche Bodendenkmäler. Das UG zum Vorhaben BA 4 überschneidet sich mit folgenden Bodendenkmälern:

- D-7-7129-0112 und -0113: Direkt im Trassenbereich der B 25 verläuft eine „Straße der römischen Kaiserzeit“. Im Abschnitt des geplanten 3-streifigen Ausbaus liegt die bestehende Bundesstraße in vollem Umfang auf dem Bodendenkmal. Mit dem Anbau der Einfädelseifen in die Verbindungsrampe und dem Bau der Grundwasserwanne ist es sehr wahrscheinlich auch vom BA 4 betroffen.
- D-7-7129-0083: Nördlich der B 25 liegt im Bereich der intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen ein Bodendenkmal in Form einer „Siedlung der Urnenfelderzeit“. Das Bodendenkmal wird bereits durch die DON 7 überlagert und überschneidet sich großflächig mit dem BA 4.
- D-7-7129-0133: Nördlich der B 25 und südlich des Riedgrabens liegt eine „Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung“. Das Bodendenkmal ist vom BA 4 nicht betroffen.
- D-7-7129-0117: „Grabhügel vorgeschichtlicher Zeitstellung, Siedlung der Urnenfelderzeit, der Hallstattzeit und Villa rustica der römischen Kaiserzeit.“ Das Bodendenkmal liegt südwestlich des Bauendes der DON 7 und wird vom Vorhaben nicht berührt.

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

#### Sachgüter

Vorhandene Sachgüter im Baubereich des BA 4 sind zunächst die bestehenden Infrastruktureinrichtungen wie die B 25, die Kreisstraße DON 7, der begleitende Rad- und Gehweg, sonstige Feldwege und diverse unterirdische Leitungen. Darüber hinaus befinden sich weitere Sachgüter wie die Bahnanlage der Riesbahn sowie Gebäude, Gartenanlagen und sonstige bauliche Anlagen auf dem Grundstück des Anwesens „Am Bach 2“ im UG.

### 5.7.2 Umweltauswirkungen

#### Kulturgüter

Die bestehenden Bodendenkmäler sind bereits zum Teil von der vorhandenen Bundesstraße sowie den sonstigen Verkehrswegen überbaut. Durch die Planung kommt es in verschiedenen Abschnitten zu einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme in ausgewiesene Bodendenkmäler.

Bodendenkmäler werden als Hinterlassenschaften von Menschen verstanden, die Zeugnisse der bayerischen Landesgeschichte darstellen. Neben Funden wie Werkzeuge, Behältnisse und Schmuck dienen auch anthropogen induzierte Veränderungen des Bodens durch die historische Siedlungsdynamik (Gruben, Gräber, Mauern etc.) dazu, Rückschlüsse auf Gesellschaftsformen, Bestattungsbräuche etc. zu ziehen. So verursacht auch das oberflächige Entnehmen von Oberboden den Verlust des Denkmals. Beeinträchtigungen entstehen daher sowohl bau- als auch anlagebedingt. Der Erhalt des archäologischen Erbes ist, unabhängig davon, ob es bekannt ist oder erst während der Baumaßnahme entdeckt wird, unter dem Aspekt der Zumutbarkeit durch Umplanungen, Überdeckungen, aber auch, falls keine andere das Bodendenkmal erhaltende Alternative umsetzbar ist, durch eine fachgerechte, durch den Maßnahmenträger zu finanzierende Ausgrabung umzusetzen.

Zur Berücksichtigung der denkmalfachlichen Belange wurden vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (=BLfD) bereits Auflagen und Hinweise festgesetzt, welche Voraussetzung für die Erlaubniserteilung seitens des BLfD zur Ausführung von Erdarbeiten im Vorhabengebiet darstellen (vgl. Stellungnahme BLfD, 2015).

#### Sachgüter

Die im Zuge des BA 4 betroffenen Verkehrswege erfahren durch den Ausbau eine Aufwertung. Vorhandene Leitungen bleiben erhalten oder werden, sofern erforderlich, entsprechend verlegt. Die Bahnlinie und das Anwesen im Norden des UG werden vom Vorhaben nicht berührt. Negativwirkungen auf Sachgüter sind damit ausgeschlossen.

### **5.8 Wechselwirkungen**

Aufgrund der Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern des Naturhaushaltes wirken sich die Eingriffe in den Boden- und/oder Wasserhaushalt sowie das Klima grundsätzlich auch mittelbar auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt oder auf den Menschen aus.

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

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

## 5.9 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Tatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG können für Fledermäuse und den Biber durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen **1 V, 3 V, 4 V, 5 V, 7 V und 12 V** abgewendet werden.

Für die Zauneidechse und die europäischen Vogelarten Feldlerche und Wiesenschafstelze werden die CEF-Maßnahmen **8 A<sub>CEF</sub>** und **9 A<sub>CEF</sub>** notwendig, um die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen und zeitlichen Zusammenhang zu gewährleisten und das Eintreten der Schädigung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu verhindern.

Tatbestände der Tötung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. der Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG werden für die Zauneidechse mit den Maßnahmen **1 V** und **6 V**, für europäische Vogelarten bei Umsetzung der Maßnahmen **1 V** und **7 V** vermieden.

Bei Umsetzung der genannten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen wird eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung nicht erforderlich.

Eine ausführliche Darlegung der artenschutzrechtlichen Belange enthält die Unterlage 19.1.3, Naturschutzfachliche Aussagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP).

## 5.10 Natura 2000-Gebiete

Das UG überschneidet sich nicht mit Natura 2000-Gebieten.

Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Trockenverbund am Rand des Nördlinger Rieses“ (FFH DE 7128-371) befindet sich in einem Abstand von ca. 2,7 km südwestlich des UG bei Reimlingen.

In einer Entfernung von ca. 1,0 km nordöstlich des UG befindet sich östlich der Eger das Vogelschutzgebiet „Nördlinger Ries und Wörnitztal“ (SPA DE 7130-471).

Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes und des Vogelschutzgebietes können ausgeschlossen werden (vgl. Unterlage 19.1.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil).

### 5.11 Weitere Schutzgebiete

Das UG überschneidet sich auch nicht mit nationalen Schutzgebieten. Im weiteren Umfeld befinden sich folgende nationale Schutzgebiete:

- Naturpark Altmühltal: Östlich des UG in einer Entfernung von ca. 6 km,
- Landschaftsschutzgebiet „Marienhöhe und Stoffelsberg“: Westlich des UG in ca. 3,9 km Entfernung,
- Landschaftsschutzgebiet „Schmähingen Nord“: Südwestlich des UG in einer Entfernung von ca. 2,8 km.

Aufgrund der Entfernungen sind Negativwirkungen durch das Vorhaben auf die Schutzgebiete nicht zu erwarten.

### 5.12 Gesetzliche geschützte Biotope und Landschaftsbestandteile

Ganz im Nordosten des UG befindet sich folgende Biotopfläche gemäß amtlicher Biotopkartierung Bayern:

- Vegetation am Grosselfinger Bach westlich und südwestlich von Grosselfingen (Biotop-ID: 7129-1103 mit der Teilfläche 05), vorgefundener Biotoptyp 2026: R121-VH00BK

Darüber hinaus befinden sich folgende nach § 30 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützte Biotope innerhalb des UG, die bei den Bestandsaufnahmen in den Jahren 2014 und 2021 sowie im Rahmen einer Übersichtsbegehung zur Plausibilisierung im Jahr 2026 nur am Riedgraben und am Grosselfinger Bach festgestellt wurden:

- R121-VH00BK: Großröhrichte / Kein LRT – Schilfröhricht am Bachufer,
- R123-VH00BK: Großröhrichte / Kein LRT – Rohrglanzgras-Röhricht am Bachufer und im Bereich eines angelegten Altwassers am Riedgraben,
- R322-VC00BK: Großseggenriede der Verlandungszone / Kein LRT – Großseggenried am Bachufer,
- S132-SU00BK: Vegetationsfreie Wasserflächen in geschützten Stillgewässern / Kein LRT – Eutrophes Stillgewässer (Altwasser),
- K123-GH6430: Feuchte und nasse Hochstaudenfluren, planar bis montan / LRT 6430 – feuchte Hochstaudenfluren im Bereich eines angelegten Altwassers an der Einmündung des Konturbaches in den Riedgraben.

Die gesetzlich geschützten Biotopflächen sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Die Einzelbäume, Hecken und gewässerbegleitenden Gehölze im UG stellen nach § 39 Abs. 5 BNatSchG geschützte Lebensstätten und/oder Art. 16 BayNatSchG Landschaftsbestandteile dar.

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

### 6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Entfällt

### 6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Entfällt

### 6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Zum Schutz des Riedgrabens als Fließgewässer 3. Ordnung sowie des Grundwassers sind bei den Bautätigkeiten die in der Vermeidungsmaßnahme 2 V des LBP (vgl. Unterlage 9.3, Maßnahmenblätter) formulierten Vorgaben einzuhalten. Sie beinhalten u. a. die bauzeitliche Verrohrung des Riedgrabens im Baustellenbereich sowie weitere den Bauablauf und die Verwendung von Materialien und Maschinen betreffende Regelungen, um Einträge in das Oberflächengewässer und das Grundwasser zu vermeiden.

### 6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

#### 6.4.1 Naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen (V-Maßnahmen)

Die landschaftspflegerischen Vermeidungsmaßnahmen sind in den Maßnahmenblättern, siehe Unterlage 9.3, ausführlich beschrieben und im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) dargestellt. Nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen:

| Maßnahmennr. | Kurzbeschreibung der Maßnahme                                                                                                   | Dimension, Umfang     | artenschutzrechtlich erforderlich |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| 1 V          | Schutzmaßnahmen für zu erhaltende, baufeldnahe Lebensräume während der Bauzeit (stabiler, fest im Boden verankerter Schutzzaun) | 292 lfm               | x                                 |
| 2 V          | Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers und des Oberflächengewässers vor Einträgen während der Bauzeit                            | nicht quantifizierbar | --                                |
| 3 V          | Maßnahmen zum Schutz des Bibers während der Bauzeit                                                                             | nicht quantifizierbar | x                                 |

| Maßnahmennr. | Kurzbeschreibung der Maßnahme                                                                                                                                                                           | Dimension, Umfang              | artenschutzrechtlich erforderlich |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 4 V          | Für den Biber durchgängige Gestaltung der neuen Brückenbauwerke sowie unattraktive Gestaltung des Riedgrabens zwischen DON 7 und B 25                                                                   | ca. 0,10 ha<br>Uferböschungen  | x                                 |
| 5 V          | Verzicht auf Bauarbeiten während der Nacht und der Dämmerungsstunden                                                                                                                                    | nicht quantifizierbar          | x                                 |
| 6 V          | Maßnahmen zum Schutz von Zauneidechsen während der Bauzeit:<br><br>Umsiedlung der betroffenen Zauneidechsen in ein Ersatzhabitat und Vergrämung sowie<br><br>Reptiliensichere Abzäunung des Baubereichs | ca. 0,39 ha;<br><br>ca. 75 lfm | x                                 |
| 7 V          | Zeitliche Terminierung der Baufeldräumung und der Gehölzbeseitigungen                                                                                                                                   | nicht quantifizierbar          | x                                 |
| 12 V         | Pflanzung von Hop-over-Bäumen als Überflughilfen für Fledermäuse                                                                                                                                        | 7 Bäume                        | x                                 |
| 13 V         | Einrichtung einer ökologischen Baubegleitung (ÖBB)                                                                                                                                                      | nicht quantifizierbar          | --                                |

Tabelle 18: Auflistung der naturschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen

## 6.4.2 Maßnahmenkonzept

### Gestaltungsmaßnahmen

Durch das Vorhaben BA 4 wird gegenüber der derzeitigen Kreuzungssituation ein deutlich raumgreifender Straßenknoten mit zwei Verbindungsrampen, Regenrückhaltebecken und streckenweiser Verlegung des Riedgrabens errichtet. Neben den neuen Verkehrswegen werden auch großflächige Straßenbegleitgrünflächen, insbesondere auf Inselflächen entstehen, die zu begrünen sind.

Durch den Umbau der Anschlussstelle wird das Landschaftsbild aufgrund des Verlustes verkehrsbegleitender Gehölzbestände bzw. landschaftsbildprägender Strukturelemente zunächst verändert und erheblich beeinträchtigt. Zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes sind entsprechende Rekultivierungs- bzw. Gestaltungsmaßnahmen entlang der B 25 und der DON 7 erforderlich.

Die **Maßnahmen 10 G und 11 G** dienen der Wiederherstellung bauzeitlich in Anspruch genom-  
mener Gehölzbiotope und Krautsäume. Die Maßnahmen dienen dem Ausgleich für die Beein-  
trächtigung des Landschaftsbildes und sind daher als Gestaltungsmaßnahmen zu charakterisie-  
ren.

Ziele der vorhabennahen Gestaltungsmaßnahmen 10 G und 11 G sind:

- Freihalten der entlang der bisherigen Kreuzungsflächen bestehenden Flugroute der Wie-  
senweihe von Gehölzpflanzungen, die als Flugbarriere für die Vogelart wirken könnten.
- Auf Inselflächen Verzicht auf die Anlage von Biotopstrukturen, die als Anziehungspunkt für  
kollisionsgefährdete Tierarten wie Vögel oder den Biber wirken könnten. So soll auch der  
Riedgraben im Abschnitt zwischen der DON 7 und der B 25 ohne geschlossene Gehölz-  
säume und mit geradem Verlauf ohne Aufweitungen angelegt werden.
- Wiederanpflanzung von Einzelbäumen und Gehölzen auf Straßenbegleitgrünflächen au-  
ßerhalb der o.g. Flugroute der Wiesenweihe.
- Begrünung der Böschungen und Inselflächen durch gebietseigene arten- und blütenreiche  
Ansaaten und Entwicklung zu extensivem Grünland und Krautsäumen.
- Wiederherstellung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Gehölzbiotope und Kraut-  
säume am Riedgraben.

Bei Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen 10 G und 11 G in Kombination mit der Vermeidungs-  
maßnahme 12 V (Pflanzung von Einzelbäumen) werden die Eingriffe in das Landschaftsbild kom-  
pensiert und der Vorhabenbereich landschaftsgerecht neugestaltet.

#### Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt

Prioritäres Ziel der Ausgleichsmaßnahmen ist die Vermeidung artenschutzrechtlicher Tatbe-  
stände der Schädigung durch Maßnahmen zur Sicherung der dauerhaften Funktion von Fort-  
pflanzungs- und Ruhestätten (CEF-Maßnahmen).

So muss für die Zauneidechse ein Ersatzhabitat für den Verlust von 0,224 ha Lebensräumen  
geschaffen werden, in das die vom Bau betroffenen Individuen der Art vor Baubeginn umgesie-  
delt werden können. Dies erfolgt mit der **Ausgleichsmaßnahme 8 A<sub>CEF</sub>** auf dem Grundstück  
Flurnr. 130, Gemeinde Möttingen, Gemarkung Engkingen in etwa 320 bis 680 m Entfernung von  
den betroffenen Lebensräumen. Die Maßnahmenfläche umfasst 0,227 ha und grenzt an die Ries-  
Bahnlinie (Bahnlinie Augsburg – Nördlingen) an, die als Vernetzungsachse für die Populationen  
der Art im Raum dient und zahlreiche Lebensraumstrukturen beinhaltet.

Neben ihrer Funktion als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme nach Artenschutzrecht dient die  
Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub> auch der Kompensation der Eingriffe in die Biotopfunktionen nach dem Bio-  
topwertverfahren. Diese werden auf der ehemaligen Lagerfläche durch die Anlage der Biotop-  
strukturen um 12.943 Wertpunkte aufgewertet.

Mit dem Bau der Unterführung der DON 7 unter der B 25 und insbesondere durch die erforderlichen Verbindungsrampen kommt es zu erheblichen Eingriffen in Revierflächen der Feldvögel Feldlerche und Wiesenschafstelze. Um Tatbestände der Schädigung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu verhindern, muss auch hierfür eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme in nicht mehr als 2 km Entfernung vom Vorhaben bereitgestellt werden. Daher wird im Rahmen der **Ausgleichsmaßnahme 9 A<sub>CEF</sub>** auf einer 1,00 ha großen Teilfläche des Grundstückes Flurnummer 318, Stadt Nördlingen, Gemarkung Grosselfingen vor Baubeginn ein optimales Bruthabitat für die Arten angelegt. Hierzu wird auf der derzeit sehr dicht- und starkwüchsigen Intensivgrünlandfläche eine langgezogene flache Geländemulde angelegt und als schütteres schwachwüchsiges Extensivgrünland entwickelt. Die umgebenden Restflächen werden ausgehagert und extensiviert.

Die Kompensationsleistung der Maßnahmenfläche nach dem Biotopwertverfahren beträgt 49.850 Wertpunkte.

Die beiden Ausgleichsmaßnahmen 8 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>CEF</sub> dienen somit als CEF-Maßnahmen nach Artenschutzrecht und kompensieren gleichzeitig die Eingriffe in Biotope nach dem Biotopwertverfahren in Wertpunkten. Darüber hinaus decken sie den Kompensationsbedarf für die Eingriffe in die Bodenfunktion.

### 6.4.3 Maßnahmenübersicht

Neben den in Kapitel 6.4.1, Tabelle 18 gelisteten naturschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sind folgende landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen:

| Maßnahmennr.       | Kurzbeschreibung der Maßnahme                                                                                 | Dimension, Umfang      | Kompensationsleistung |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|
| 8 A <sub>CEF</sub> | Vorgezogene Herstellung eines Ersatzlebensraumes für Zauneidechsen                                            | 0,23 ha                | 12.943 WP             |
| 9 A <sub>CEF</sub> | Vorgezogenes Schaffen eines optimalen Bruthabitats für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze               | 1,00 ha                | 49.850 WP             |
| 10 G               | Gestaltung zukünftiger Straßenbegleitgrün- und Inselflächen                                                   | ca. 3,89 ha<br>5 Bäume | --                    |
| 11 G               | Wiederherstellung ausschließlich bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen außerhalb des Straßenbegleitgrüns | ca. 0,14 ha<br>1 Baum  | --                    |
| Summe              |                                                                                                               |                        | 62.793 WP             |

Tabelle 19: Auflistung der naturschutzrechtlichen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen

#### **6.4.4 Gesamtbeurteilung des Eingriffs**

Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen) werden die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Naturhaushalts so weit wie möglich vermieden und überwiegend gleichartig ausgeglichen. Im Rahmen des Biotopwertverfahrens entsteht durch die Planung ein Kompensationsbedarf von 50.273 WP.

Die beiden vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nach Artenschutzrecht (CEF-Maßnahmen) 8 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>CEF</sub> erbringen eine Kompensationsleistung von insgesamt 62.793 WP. Es verbleibt ein Wertpunkte-Überschuss von 12.520 WP. Daneben gleichen die beiden Ausgleichsmaßnahmen alle Eingriffe in die Habitatfunktionen aus. Auch die Eingriffe in die Bodenfunktionen sind durch sie abgedeckt. Sie kompensieren somit alle erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts.

Erhebliche Eingriffe in die Schutzgüter Klima und Wasser entstehen unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen nicht.

Das Landschaftsbild wird vorhabenbedingt durch die Beseitigung straßen- und bachbegleitender Gehölzbestände, welche als landschaftsbildprägende Strukturelemente fungieren, beeinträchtigt. Mittelfristig werden die Gehölzbestände auf den neuen Straßennebenflächen und den wiederhergestellten Baufeldern teilweise wiederhergestellt. Darüber hinaus werden die Straßennebenflächen als blütenreiche Wiesen und Krautsäume begrünt, so dass keine Eingriffe in das Landschaftsbild zurückbleiben werden.

Ein Ausgleichsdefizit im Sinne von § 15 BNatSchG verbleibt damit nicht.

#### **6.4.5 Abstimmungsergebnisse mit Behörden**

Im Laufe des Jahres 2021 wurden einzelne umweltfachliche Belange z.B. der Umgang mit den Beeinträchtigungen der Zauneidechse, in Einzelgesprächen und E-Mails zwischen dem Auftraggeber und der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Schwaben vorabgestimmt.

Darüber hinaus wurden in die Fassung des LBP zum Feststellungsantrag die Einwendungen und Anregungen der höheren Naturschutzbehörde, die Fr. Naomi Pauli zum Vorentwurf (Vorausmappe vom 20.06.2022) mit Schreiben vom 08. November 2023 vorgebracht hatte, eingearbeitet.

Zudem wurden in die Fassung des LBP die Einwendungen und Anregungen der höheren Naturschutzbehörde, Hr. Andreas Scheufele, zur Mustermappe vom 23.04.2026 mit Schreiben vom 21.05.2026, eingearbeitet.

## **6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete**

Entfällt

## **6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht**

Entfällt

## 7 Kosten

Die Gesamtkosten für den vorliegenden Planungsabschnitt betragen ca. 24,20 Mio. Euro.

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

Die Vereinbarung über die Kostentragung und den Unterhalt befindet sich aktuell in Abstimmung mit dem Landkreis Donau-Ries.

Nachdem es sich bei der geplanten Maßnahme um die Änderung einer höhengleichen Kreuzung handelt, sind die dadurch entstehenden Kosten gemäß § 12 Abs. 3a FStrG aufzuteilen. Demnach haben die Träger der Straßenbaulast (Straßenbauverwaltung – B 25, Landkreis – DON 7) die Kosten der Kreuzung im Verhältnis der Fahrbahnbreiten nach der Änderung der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste zu tragen.

Beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf einem der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste nicht mehr als 20 v. H. des Verkehrs auf anderen beteiligten Straßenästen, so haben die Träger der Straßenbaulast der verkehrsstärkeren Straßenäste im Verhältnis der Fahrbahnbreiten den Anteil der Änderungskosten mitzutragen, der auf den Träger der Straßenbaulast des verkehrsschwächeren Straßenastes entfallen würde.

Auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung beträgt die durchschnittliche Verkehrsmenge auf den Bundesstraßenästen im Analysefall mindestens 14.600 Kfz/24h. Der DTV auf der Kreisstraße DON 7 beträgt auf dem stärker belasteten nördlichen Ast 1.500 Kfz/24h.

Die Bagatellgrenze von 20 % wird von der DON 7 nicht überschritten.

Die Kosten der Maßnahme trägt demnach die Straßenbauverwaltung, außer die Mehrkosten, die wegen der Anlage des neuen straßenbegleitenden Radweges entlang der DON 7 entstehen.

## 8 Verfahren

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

## 9 Durchführung der Baumaßnahme

### Ausbaustufen

Die Durchführung der Baumaßnahme des Bauabschnittes 4 erfolgt unter Verkehr auf der B 25. Die DON 7 wird für den Verkehr während der Bauzeit gesperrt. Die Bauzeit beträgt 1 1/2 Jahre.

### Grunderwerb

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

### Erschließung der Baustelle

Die Erschließung des Baufeldes erfolgt über das vorhandene Straßen- und Wegenetz. Die Baustelleneinrichtungsfläche kann im nordwestlichen Quadranten innerhalb des Flurstücks 570 realisiert werden.

### Kampfmittel

Vor Beginn der Arbeiten wird das Baufeld hinsichtlich Kampfmittel auf Grundlage von alliierterm Bildmaterial und Befragungen (historisch) überprüft.

### Verkehrsregelung während der Bauzeit

Der Bau der Anschlussstelle erfolgt in vier Phasen.

#### 1. Baufeld räumen

Bäume an DON 7 fällen, Umsiedelung von Eidechsen

Bau der Leitung um Grundwasserwanne bis zum Riedgraben

und Bau des Regenrückhaltebeckens

Umschluss und Abbruch der vorhandenen Leitung an der B 25 zum Riedgraben

Umlegung von Leitungen im Baubereich

– Wasserleitung und Telekommunikationsleitung entlang der DON 7

– Telekommunikationsleitung nördlich der B 25

Umlegung Riedgraben mit Bau der Brückenbauwerke für die DON 7 und Rampe Süd

#### 2. Bau einer Umfahrung für den Verkehr der B 25 auf Südseite zum Bau

– Grundwasserwanne und Brücke B 25 über DON 7

– Neubau des Durchlasses B 25 über den Riedgraben

In den Riedgraben wird an der Querungsstelle ein Stahlrohr DN 1.500 eingelegt

Umlegung des Verkehrs der B 25 auf die Umfahrung

3. Bauarbeiten im Bereich der B 25

- Grundwasserwanne einschließlich Pumpwerk und Leitung zum Rückhaltebecken
- Brücke der B 25 über die DON 7
- Riedgrabendurchlass
- Verbreiterung der B 25 einschließlich Aus- und Einfädelstreifen, Deckenverstärkung

Verkehrsumlegung auf B 25 und Rückbau der Umfahrung

4. Bau der Rampen, DON 7 und Wege

- Grundwasserwanne nördlich und südlich der B 25
- Bau der Rampen
- Bau der DON 7 nördlich und südlich der Grundwasserwanne
- Bau der parallelen Wege
- Rückbau alter Teile der DON 7
- landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen

Anschließend kann die Verkehrsfreigabe erfolgen.