

Spalt, 21.10.2014  
PN 12-041  
kl/ga

**Ortsumfahrung Hilpoltstein, Stadt Hilpoltstein  
hier: Machbarkeitsstudie**

**KURZE ERLÄUTERUNG DER BISHERIGEN UNTERSUCHUNGEN**

**1. Allgemeines**

Das Ingenieurbüro Klos ist mit der Untersuchung zur Realisierung einer Umgehungstrasse beauftragt. Die mögliche Trasse ist bereits im gültigen Flächennutzungsplan grob vorgezeichnet. Sie verläuft, beginnend an der Allersberger Straße, nördlich am Wohnbaugebiet „Über dem Rothsee“ vorbei zur Rother Straße. Ab dort beschreibt die Trasse einen Bogen in südwestlicher Richtung, vorbei an der in Bau befindlichen und bestehenden Wohnbebauung. Westlich an Hilpoltstein vorbei führt die Trasse dann über die Bahnlinie, quert dann zwischen dem Sportplatz Hofstetten und der Trocknungs-genossenschaft das Gänsbachtal um dann durch das Gewerbegebiet „Kränzleinsberg“ wieder auf die Heidecker Straße zu treffen.

Die Gesamtlänge der Umfahrung beträgt einschließlich der Anschlussäste in der Heidecker Straße etwa 3,70 km. Davon entfallen etwa 700 auf die „Ortsdurchfahrt“ im Gewerbegebiet und etwa 3,00 km auf die freie Strecke.

Das Höhenprofil der Trasse weist eine maximale Höhendifferenz vom Gänsbachtal zur Heidecker Straße von etwa 40 m auf. In nördlicher Richtung vom Gänsbachtal zur Höhe am neuen Wohnbaugebiet beträgt die Höhendifferenz etwa 35 m.

Nach der Verkehrszählung des Jahres 2010 weisen die Staatsstraßen in Hilpoltstein, die Allersberger -, Rother - und Heidecker Straße, etwa die gleichen Verkehrsbelastungen von ca. 7.500 Kfz/Tag auf. Auf der künftigen Umgehungstrasse wird mit einer Verkehrsbelastung von etwa 5.000 Kfz/Tag gerechnet. Vor allem der Schwerlastverkehr wird die Umfahrungstrasse nutzen, um schnell das Gewerbegebiet zu erreichen.

Lt. einer von der Stadt Hilpoltstein beauftragten Verkehrsprognose wird durch die Verkehrsverlagerung auf die Umfahrungsstrecke der Altstadttring Hilpoltstein um ca. 5000 Kfz/Tag entlastet.

## 2. Verkehrstechnische Planungskriterien

Da die Umgehungsstraße nach Fertigstellung in die Bau- und Unterhaltslast des Freistaates Bayern übergeht, muss die Trasse sowohl gewissen Planungsparametern, besonders in sicherheitsrelevanten Aspekten, als auch verkehrsrechtlichen Anforderungen genügen.

Vorgeschrieben sind bestimmte Kurvenradien, Längsneigungen oder Kuppen- und Wannenhalmesser. Grundsätzlich wird die Umfahrung im Bereich der freien Strecke auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt.

Planungsparameter sind ebenfalls die Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte und Brückenbauwerke.

Ebenso sind die Führung des Fußgänger und Radverkehrs in die angrenzenden Naherholungsgebiete sowie des landwirtschaftlichen Verkehrs zu beachten.

In dieser Hinsicht haben bereits Abstimmungen mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg und der Regierung von Mittelfranken stattgefunden.

## 3. Kriterien des Umweltschutzes

Zu berücksichtigen sind gemäß des „Gesetzes über Umweltverträglichkeitsprüfungen“ auch die Auswirkungen auf die Schutzgüter

- Mensch, Tiere, Pflanzen
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Die vorgenannten Schutzgüter wurden vom Büro Ermisch und Partner bereits untersucht.

Zu beachten ist der Lärmschutz für die angrenzenden Wohnbaugebiete. Die hierzu erforderlichen Untersuchungen wurden vom Büro Schwarz und Messinger ebenfalls bereits durchgeführt.

Durch den Eingriff in den Talraum des Gänsbaches ist auch der Hochwasserschutz in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt zu beachten.

Bei der Trassenfindung wurde versucht, diese Belange bereits weitgehend zu berücksichtigen. Trotzdem werden im Zuge einer Entwurfsplanung nochmals genauere Erhebungen und Berechnungen erfolgen um die erforderlichen Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen genauer zu definieren und mit den beteiligten Behörden abzustimmen.

## 4. Beschreibung der Trassenführung

Im Folgenden beschreibe ich die Trassenführung aufgeteilt in vier Abschnitten mit ihren Zwangspunkten.

### Abschnitt 1, zwischen Allersberger Straße und Rother Straße

Dieser Streckenabschnitt verbindet die Allersberger Straße und die Rother Straße. Der Anschluss an beide Staatsstraßen erfolgt jeweils mit einem Kreisverkehrsplatz.

Die Trasse kommt hier durchweg auf einem Damm zu liegen. Die Höhe des vorhandenen Straßendamms der Allersberger Straße wird hier genutzt, um den vorhandenen Wirtschaftsweg kreuzungsfrei unter der neuen Trasse hindurch zu führen. Neue Wirtschaftswege führen dann jeweils nördlich und südlich entlang der geplanten Trasse.

Diese Wirtschaftswege können gleichzeitig als Geh- und Radweg genutzt werden.

Der etwa in der Mitte des Trassenabschnittes kreuzende Wirtschaftsweg in Richtung Weiherhaus/Haimpfarrich könnte dabei ebenfalls, zumindest für den Fußgänger- und Radverkehr kreu-

zungsfrei ausgeführt werden. Eine Unterführung für den landwirtschaftlichen Verkehr scheint auf Grund der erforderlichen lichten Höhe von 4,50 m einen zu großen Einschnitt darzustellen.

Der Kreisverkehrsplatz an der Rother Straße berücksichtigt bereits einen künftig geplanten Geh- und Radweg in Richtung Roth. Die Querung der Umgehungsstraße erfolgt dabei über den Fahr- bahnteiler der Kreisverkehrszufahrt.

Der Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung beträgt hier mindestens 280 m, so dass hier keine immissionsschutzrechtlichen Probleme auftreten.

### Abschnitt 2, Rother Straße bis Mühlenweg

Die geplante Trasse durchschneidet hier den im Landschaftsschutzgebiet liegenden Staatswald. Aufgrund der geforderten Planungsparameter (Längsneigung < 6 %, Kuppenhalbmesser) liegt die Trasse an diesem Geländehochpunkt in einem etwa fünf Meter tiefen Einschnitt. Für die danach folgende Querung der Bahnlinie Roth – Hilpoltstein ist die Aufschüttung eines Dammes erforderlich. Dafür kann, bei entsprechender Eignung, das aus dem Einschnitt gewonnene Material verwendet werden. Die Bahnlinie selbst wird mit einer Brücke überquert. Bis zur Bahnlinie dient der vorhandene Wald als natürlicher Sicht- und Lärmschutz für die angrenzenden Baugebiete. Südlich der Bahnlinie verläuft der neue Straßendamm über landwirtschaftlich genutztes Gelände. Hier wäre es denkbar, mit einer Waldbepflanzung ebenfalls für einen natürlichen Schutz zu sorgen.

Der Anschluss des Mühlenwegs / Bahnhofstraße erfolgt mittels einer höhengleichen Kreuzung (Abbiegespur). Dieser Anschluss wird künftig wohl als Hauptzufahrt zum Wohngebiet südlich der Bahnlinie genutzt werden.

Angedacht ist, den hier doch stark auftretenden Fußgänger- und Radverkehr mittels einer Unterführung unter der Umgehungsstraße hindurch zu führen.

Der Abstand zur Wohnbebauung beträgt hier etwa 150 m. Auch hier werden die Grenzwerte des Lärmschutzes eingehalten.

### Abschnitt 3, Querung Gänsbachtal

Dieser Abschnitt stellt den in planerischer Hinsicht, aber auch im Hinblick auf die Auswirkungen der Schutzgüter, problematischsten Streckenbereich dar.

Hier wurden auch Alternativtrassen untersucht, letztlich stellte sich aber die hier vorgestellte Trasse als die Vorzugslösung heraus, weil die anderen Varianten einen noch größeren Eingriff in den Talraum darstellen bzw. näher an die Ortschaft Hofstetten heranrücken würden.

Zwangspunkte stellen die Sportanlage Hofstetten sowie die Trocknungsanlage dar. Weiterhin liegt der Anschluss an die Hofstettener Straße durch die vorgegebene Trasse im Gewerbegebiet bereits fest, so dass zwischen diesen Zwangspunkten eine möglichst schonend durch den Talraum führende Trasse gefunden werden muss.

Die Trasse durchschneidet zunächst den Waldstreifen zwischen Mühlenweg und Gänsbachtal um danach im tiefsten Punkt der Trasse den Gänsbach mit einem Brückenbauwerk zu überqueren. Anschließend durchschneidet die Trasse die Weiherkette. Dies ist notwendig, um zum Sportplatz Hofstetten einen Abstand von etwa 60 m einzuhalten. Möglich wäre auch hier eine Schutzpflanzung zwischen den Sportanlagen und der Umgehungsstraße.

In einem Abstand von etwa 30 m führt die Trasse dann vorbei an der Trocknungsanlage. In einem Schwenk nach Südosten wird die Trasse dann in geschwungener Linienführung mit einem Gegenbogen zum geplanten Kreisverkehrsplatz in der Hofstettener Straße geführt.

Die Trassierungselemente sind so gewählt, dass in einer so genannten Relations-trassierung zum Kreisverkehr hingeführt wird. Diese Trassierung soll im Vorfeld des Kreisverkehrs zu einer automatischen Reduzierung der Geschwindigkeit führen.

Der Abstand zur Ortschaft Hofstetten beträgt dabei mindestens 250 m, so dass auch hier keine Lärmprobleme für die Anwohner zu erwarten sind.

Die im Bereich der Trocknungsanlage stehende Umspannstation der N-Ergie muss verlegt werden. Die Trocknungsanlage selbst wird verkehrstechnisch über die Industriestraße aus Richtung Hilpoltstein angeschlossen.

Die Geh- und Radwegverbindung zwischen Sportanlage Hofstetten und der Bahnhofstraße wird auf der alten Trasse geführt. Der Weg wird dabei mittels einer Unterführung unter der Fahrbahn hindurch geführt.

#### Abschnitt 4, Gewerbegebiet

Dieser letzte Abschnitt der Umfahrung beginnt an der Hofstettener Straße mit einem Kreisverkehrsplatz und endet ebenfalls mit einem Kreisverkehr an der Heidecker Straße.

Der Trassenverlauf ist dabei durch die vorhandene Vermarkung und durch den Bebauungsplan zur Erweiterung des Gewerbegebietes bereits vorgegeben.

Der Kreisverkehrsplatz in der Hofstettener Straße stellt dabei den Übergang von der freien Strecke zur Ortsdurchfahrt im Gewerbegebiet dar. Der vorhandene Geh- und Radweg wird mittels Querungshilfen über die neue Straße geführt und an den neuen Geh- und Radweg entlang der Umgehungstrasse innerhalb des Gewerbegebietes angebunden.

Etwa hundert Meter südlich des Kreisverkehrs kreuzt die Umgehungstrasse den stark frequentierten Radweg auf der ehemaligen Gredl-Bahntrasse.

Hier gibt es zwei Möglichkeiten:

Einmal eine höhenfreie Querung der Umgehungstrasse mittels einer Unterführung für den Geh- und Radweg. Zum anderen die Verbindung zum Geh- und Radweg an der Hofstettener Straße mit einem Umweg von rund 200 m und höhengleicher Kreuzung am Kreisverkehr. Die höhenfreie Unterquerung wäre jedoch eine bautechnisch aufwändige Lösung aufgrund der beengten Platzverhältnisse für die erforderlichen Auffahrtsrampen des kreuzenden Geh- und Radweges entlang der Umgehungstrasse.

Die Kreuzungen Siemensstraße / Boschring sowie die Anbindung der Erweiterung des Gewerbegebietes erfolgen jeweils mit Linksabbiegespuren.

Das Ende der Umgehung stellt dann der Kreisverkehrsplatz in der Heidecker Straße dar, der bereits im Bebauungsplan zur Erweiterung des Gewerbegebietes „Kränzleinsberg“ dargestellt ist. Der Geh- und Radweg wird ebenfalls bis zum Kreisverkehr geführt, entsprechende Anschlüsse in Richtung Ortsmitte Hilpoltstein und in Richtung Heideck sind vorgesehen.

#### **6. Kosten**

Die Gesamtkosten der Umfahrung einschl. Kosten für ökol. Ausgleichsmaßnahmen, Grunderwerb und Baunebenkosten werden nach derzeitigem Preisstand im Tiefbau auf ca. 13 Mio. Euro geschätzt.

Spalt, 21.10.2014

**KLOS** GmbH & Co. KG  
 Ingenieurbüro für Tiefbauwesen  
 und Städteplanung  
 Alte Rathausgasse 6  
 91174 Spalt  
 M. Klos, Dipl.-Ing.