

GROSSE KREISSTADT NÖRDLINGEN

Bebauungsplan Nr. 162 „Wemdinger Tunnel“

- Begründung -



INHALTSVERZEICHNIS		Seite
1.	Lage, Größe und Abgrenzung des Plangebietes	2
2.	Erfordernis zur Aufstellung des Bebauungsplanes	2
3.	Bestehende Rechtsverhältnisse / Bisherige Planungen	4
4.	Durchführung des Bebauungsplanverfahrens nach § 13a BauGB	5
5.	Planinhalte	6
5.1	Bauliche Nutzung	6
5.2	Höhenlage der baulichen Anlagen	6
6.	Verkehrsbelastung	7
7.	Verkehrsanlagen	9
7.1	Bauwerke der Eisenbahn	9
7.2	Bauwerke des Straßenverkehrs	9
8.	Wasser- und Stromversorgung	10
9.	Umweltbericht – Artenschutz	11
9.1	Umweltbericht	11
9.2	Artenschutz	11
10.	Bodenschutz	13
11.	Hydrogeologie	14
12.	Lärmemissionen	15
13.	Erschütterungsmessungen	17
14.	Kampfmittel	18
15.	Abwägung	18
16.	Angaben zur Planverwirklichung	18
16.1	Bodenordnung	18
16.2	Zeitliche Umsetzung	19

Anlagen:

- Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung „Bebauungsplan Eisenbahnüberführung Wemdinger Tunnel“ vom 19.01.2015, Dr.Brenner Ingenieurgesellschaft mbH
- Schalltechnische Untersuchung „Stadt Nördlingen – Erneuerung der Wemdinger Unterführung“, Stand 01/15, em plan
- Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung (saP) „Bebauungsplan Wemdinger Tunnel“ vom 8.12.2014, Bilanum Dr.W.Schmidt

Aufgestellt:

Ausgefertigt:

Ellwangen, den 18.11.2014 /
24.03.2015

Nördlingen, den

GRIMM ■ INGENIEURE

STADT NÖRDLINGEN

Dipl.-Ing. Claus-P. Grimm

HANS-GEORG SIGEL
Stadtbaumeister

PHILIPP WETTEMANN
SG61-Stadtplanung

1. Lage, Größe und Abgrenzung des Plangebietes

Das Bebauungsplangebiet befindet sich im Osten des historischen Stadtkerns der Stadt Nördlingen in mittelbarer Nähe zum Bahnhof. Das Plangebiet grenzt im Westen an die historische Altstadt an und erstreckt sich im Osten bis an den westlichen Rand des Wemdinger Viertels.

Folgende Flurstücke liegen ganz oder teilweise innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes: 1394, 1394/1, 1398, 1398/15, 1227/51, 1227, 1227/48, 1227/58, 1227/32, 1221/10, 1221/5, 1221/11, 1227/6, 2277/4, 1227/77, 1221/4, 1398/14, 1227/96, 1280/11, 1227/52, 1280/14, 1280/13 und 1280/15.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes wurde entsprechend dem Planungsziel auf die geplanten Verkehrsanlagen begrenzt und umfasst im Wesentlichen die Wemdinger Straße (Staatsstraße 2213), die angrenzenden Eisenbahnflächen sowie den Knotenpunkt Wemdinger Straße / Bürgermeister-Reiger-Straße / Lerchenstraße.

Das Plangebiet beinhaltet eine Fläche von ca. 1,1 ha. Die Längenausdehnung beträgt in Ost-West-Richtung ca. 270 m und in Nord-Süd-Richtung maximal ca. 120 m. Die exakte räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist im Lageplan des Bebauungsplanes dargestellt.

2. Erfordernis zur Aufstellung des Bebauungsplanes

Die Stadt Nördlingen hat in den vergangenen Jahren bereits umfangreiche konzeptionelle Untersuchungen hinsichtlich ihrer strukturellen Entwicklung durchgeführt. Insbesondere mit dem „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Nördlingen -

Dialog 2020“ vom September 2009 und mit den „vorbereitenden Untersuchungen Innenstadt Ost – Bahnhofsbereich“ aus dem Jahr 2012 wurden grundsätzliche Weichenstellungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung des für das Bebauungsplangebiet relevanten Planungsraumes geschaffen.

Bereits in den v.g. Ausarbeitungen wird die Bedeutung einer besseren verkehrlichen Anbindung des Wemdinger Viertels an die Innenstadt und an den Bahnhofsbereich hervorgehoben. Dabei sollen die Verkehrswege sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den öffentlichen Personennahverkehr und insbesondere für den Fußgänger- und Radfahrverkehr strukturell verbessert werden.

Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanes ist nunmehr die Herstellung von Ingenieurbauwerken und Verkehrsanlagen, um die Anbindung des Wemdinger Viertels zu verbessern und die trennende Wirkung der Eisenbahn zwischen Innenstadt und Wemdinger Viertel nachhaltig und dauerhaft zu brechen. Damit greift die vorliegende Planung eine wesentliche Forderung der städtebaulichen Voruntersuchungen aus den Jahren 2009 und 2012 auf.

Die Verbesserung der Anbindung des Wemdinger Viertels für Fußgänger, Radfahrer, Individual- und öffentlichem Personennahverkehr soll durch eine „Öffnung“ der Wemdinger Straße unter den Gleisanlagen erfolgen. Der bestehende Tunnel soll durch zwei Eisenbahnbrücken ersetzt und die Wemdinger Straße um ca. 2,3 m abgesenkt werden. Vorgesehen ist das Lichtraumprofil - von derzeit 2,70 m - auf mindestens 4,50 m zu erhöhen, um die Durchfahrt für Normfahrzeuge nach der Straßenverkehrsordnung zu ermöglichen. Gleichzeitig ist ein beidseitig angebauter Rad- und Gehweg in Richtungen Innenstadt und in Richtung Wemdinger Viertel geplant. Der Kreuzungsbereich Wemdinger Straße / Lerchenstraße / Bürgermeister-Reiger-Straße soll von einer

derzeitigen 4-armigen-Kreuzung zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Die entsprechend ingenieurtechnischen und straßenbautechnischen Planungen liegen weitgehend vor.

Ziel und Zweck des hier gegenständlichen Bebauungsplanes ist es, die Rechtskraft für die oben dargestellten Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen herzustellen. Da der Bebauungsplan lediglich für die Straßenverkehrsanlagen eine planfeststellungersetzende Funktion hat, wird zum rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 162 „Wemdinger Tunnel“ noch ein Planfeststellungsverfahren für die Änderung der Eisenbahnanlagen hinzutreten. Im Bebauungsplanverfahren werden sowohl die Öffentlichkeit als auch die Träger öffentlicher Belange zu den plangegegenständlichen Maßnahmen gehört und deren Anregungen und Stellungnahmen untereinander und gegeneinander abgewogen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen ist im Sinne des Baugesetzbuches bestmöglich gewährleistet.

3. Bestehende Rechtsverhältnisse / Bisherige Planungen

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Nördlingen ist das Plangebiet im Wesentlichen als Bahn- und Verkehrsfläche enthalten (siehe Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan auf dem Lageplan).

Bereits im Jahr 1994 wurde von der Stadt Nördlingen das Bebauungsplanverfahren „Wemdinger Tunnel“ angestoßen. Aus verschiedenen Gründen jedoch wurde das Bebauungsplanverfahren nicht zu Ende betrieben und der Bebauungsplan nicht zur Rechtskraft gebracht. Über einen längeren Zeitraum ruhten dann die diesbezüglichen Planungen. Erst mit dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2009 und der vorbereitenden Untersuchung für die Innenstadt Ost / Bahnhofsbereich aus dem Jahr 2012

wurden die Überlegungen bzgl. der Verbreiterung und Tieferlegung der Wemdinger Straße unter der Eisenbahnlinie wieder aufgegriffen. Seit 2012 wurden intensive Gespräche mit der Bahn AG geführt und die straßenbautechnischen Planungen zur Verbreiterung und Tieferlegung der Wemdinger Straße durchgeführt.

Die Fachplanungen für die Infrastrukturanlagen sind nunmehr soweit fortgeschritten, dass die Maßnahmen konkret geplant und kostenmäßig erfasst werden konnten. Die Finanzierung der Maßnahme für die kommenden Jahre ist gesichert. Vor diesem Hintergrund hat sich die Stadt Nördlingen entschlossen, den Bebauungsplan „Wemdinger Tunnel“ wieder aufzugreifen und in der hier vorliegenden Form zur Rechtskraft zu führen.

4. Durchführung des Bebauungsplanverfahrens nach § 13a BauGB

Der Bebauungsplan „Wemdinger Tunnel“ umfasst ein Plangebiet, das nach § 34 BauGB zu charakterisieren ist. Gleichzeitig wird durch den Bebauungsplan die vorhandene Eigenart des Plangebietes – hier: Verkehrsanlagen des Straßen- und des Schienenverkehrs – nicht wesentlich geändert. Plangegegenständlich ist lediglich der Umbau von vorhandenen Verkehrsanlagen. Darüber hinaus besteht aufgrund der Größe und der Eigenart des Plangebietes keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und es liegen keine Anhaltspunkte vor, die eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs.6 Nr.7 b BauGB genannten Schutzgüter (Stichwort: Natura 2000) vermuten lassen. Da es sich beim Bebauungsplan „Wemdinger Tunnel“ um keine BImSch-pflichtige Maßnahme handelt, die Schutzgüter gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB nicht betroffen sind und nach dem UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, Anlage 1 Nr. 14) keine Prüfung notwendig ist, kann das Verfahren des

Bebauungsplanes gem. § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) durchgeführt werden.

Im Ergebnis fällt der Bebauungsplan „Wemdinger Tunnel“ damit in § 13a BauGB (Beschleunigtes Verfahren).

Die Stadt Nördlingen wird dementsprechend das Bebauungsplanverfahren im Beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchführen und auf eine frühzeitige Unterrichtung und Erörterung der Träger Öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit absehen. Zudem wird gemäß §13 Abs.3 BauGB von einer Umweltprüfung, von der Erstellung eines Umweltberichts von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie auf die Ausarbeitung eines Grünordnungsplanes im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens abgesehen.

5. Planinhalte

5.1 Bauliche Nutzung

Eine bauliche Nutzung des Plangebietes ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanes. Dem Ziel und Zweck des Bebauungsplanes entsprechend umfasst der Bebauungsplan ausschließlich diejenigen Flächen, die für die Herstellung der geplanten Ingenieurbauwerke, Straßen, Rad- und Gehwege, Eisenbahnanlagen einschl. der jeweils angrenzenden Verkehrsgrünbereiche notwendig sind.

5.2 Höhenlage der baulichen Anlagen

Die im Bebauungsplan enthaltene Planung sieht vor, die Eisenbahnlinie auf ihrem Höhenniveau unverändert gegenüber dem Bestand zu belassen. Im Gegensatz hierzu wird die kreuzende Wemdinger Straße (Staatsstraße 2213) in ihrem Niveau wesentlich abgesenkt (Absenkung des Fahrbahnniveaus um maximal ca. 2,3 m), so dass auch LKW

bis zu einer Höhe von 4,50 m die Schienenanlagen über die Wemdinger Straße zukünftig unterqueren können. Der beidseitig der Wemdinger Straße angebaute Rad- und Gehweg wird gegenüber dem Straßenniveau angehoben und höher gelegt. Damit wird für die Fußgänger und Radfahrer eine relativ ebene Verbindung zwischen Wemdinger Viertel und Innenstadt geschaffen und unnötige Steigungen vermieden. Das erforderliche Lichtraumprofil im Bereich der Rad- und Gehwege von 2,50 m Höhe wird dabei in jedem Punkt berücksichtigt.

6. Verkehrsbelastung

Durch die Tieferlegung (und Verbreiterung) der Wemdinger Straße wird das Lichtraumprofil vergrößert und zukünftig ein Befahren mit LKW, Bussen und dgl. ermöglicht. Zudem werden die verbesserte Straßenqualität und der geplante Kreisverkehr (anstatt der signalisierte Kreuzung) die Attraktivität der Wemdinger Straße für den Individualverkehr erhöhen. Andererseits wird allgemein davon ausgegangen, dass die Bevölkerung und die Mobilität (Fahrleistung je PKW) im Planungsraum zurückgehen werden, was im Ergebnis wiederum auch die zukünftige Verkehrsbelastung auf der Wemdinger Straße und auf der Bgm-Reiger-Straße beeinflussen wird.

Die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Verkehrsbelastung wurden durch das Gutachterbüro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH mit Datum vom 19.01.2015 ermittelt (siehe Anlage). Hierzu wurden vom Gutachter zunächst Verkehrserhebungen (Verkehrszählungen, Kennzeichenverfolgungen, etc.) durchgeführt. Auf dieser Datenbasis wurde dann - unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie der Verkehrsverlagerungen – die Verkehrsbelastung der Straßen innerhalb des Plangebietes für den Planungshorizont 2030

prognostiziert. Dabei wurde sowohl der Nullfall (ohne Ausbau des Wemdinger Tunnels) als auch der Planfall (mit Ausbau des Wemdinger Tunnels) betrachtet.

Im Wesentlichen wurden im beiliegendem Gutachten folgende, für das Plangebiet maßgebende Verkehrsdaten ermittelt:

DTV *	2014	2030	
	Ist-Zustand	Nullfall	Planfall
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
Wemdinger Straße	11.440	10.053	10.083
Bgm-Reiger Straße	11.320	9.974	9.974

*) Durchschnittlich Täglicher Verkehr

SV **	2014	2030	
	Ist-Zustand	Nullfall	Planfall
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
Wemdinger Straße	198	176	208
Bgm-Reiger Straße	544	483	483

**) Schwerverkehr >3,5to

Zusammenfassend kommt das Verkehrsgutachten damit zum Ergebnis, dass sich die prognostizierten Verkehrsmengen im Zieljahr 2030 durch die geplanten Maßnahmen gegenüber dem Nullfall nur geringfügig ändern werden. Lediglich beim Schwerverkehr in der Wemdinger Straße ist bei Realisierung der Maßnahmen mit einem Anstieg von ca. 18 % zu rechnen.

7. Verkehrsanlagen

7.1 Bauwerke der Eisenbahn

Die Eisenbahnüberführung über die Wemdinger Straße wird von der Deutschen Bahn AG projektiert und realisiert. Vorgesehen ist, die bestehende Tunnelröhre durch zwei Eisenbahnüberführungsbauwerke zu ersetzen. Die beiden Überführungen überspannen die Wemdinger Straße als Einfeldbauwerke und weisen jeweils eine lichte Weite von ca. 15 m auf. Zwischen den beiden Brücken entsteht ein lichter Abstand von ca. 15 m, wobei die Brücken auf die parallel zur Wemdinger Straße verlaufenden Widerlager aufgelegt werden. Zukünftig kann also schwerlich von einem „Wemdinger Tunnel“ gesprochen werden, da die derzeitige ca. 80 m lange Tunnelröhre „geöffnet“ und durch zwei Brücken ersetzt wird. Die bautechnischen und eisenbahnspezifischen Belange der Brückenbauwerke incl. des Gleisbaues, der Oberleitung, der Fernmelde- und Signalverbindungen etc. werden von der Bahn AG detailliert geplant und vom Eisenbahnbundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde geprüft.

7.2 Bauwerke des Straßenverkehrs

Die Wemdinger Straße wird auf einer Länge von 200 m mit folgendem Regelquerschnitt neu realisiert:

Fahrbahnbreite:	6,00 m
Rad- und Gehweg:	2 x 2,50 m
Randstreifen, Schrammbord	3,60 m

Regelbreite des Straßenraumes	14,60 m

Da der Rad- und Gehweg gegenüber der Fahrbahn höhenversetzt hergestellt wird, entsteht beidseitig der Wemdinger Straße ein Stützbauwerk, das im Abstand von mindestens 50 cm (Schrammbord) zum jeweiligen Fahrbahnrand errichtet wird.

Der derzeitige Kreuzungsbereich Wemdinger Straße / Lerchenstraße / Bürgermeister-Reiger-Straße wird von einem 4-armigen, lichtsignalgeregelten Knotenpunkt zu einem 4-armigen Kreisverkehr umgebaut. Dabei werden in allen Kreiszufahrten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer geschaffen. Der Kreisverkehr wird einen Durchmesser von 30 m aufweisen. Die Ein- und Ausfahrradien sind so trassiert, dass die Durchfahrt mit Größtfahrzeugen nach Straßenverkehrsordnung in jeder Fahrtbeziehung möglich ist. Die Fahrtbeziehung von der Wemdinger Straße in die Lerchenstraße kann aus fahrgeometrischen Gründen nicht über den Kreisverkehr erfolgen, deshalb wird ein Bypass mit zugehöriger Einfädelspur für diese Fahrtrichtung vorgesehen.

Durch Tieferlegung der Wemdinger Straße greift das Verkehrsbauwerk in grundwasserführende Schichten ein. Zur Gewährleistung der Dauerhaftigkeit der Straße ist deshalb die Herstellung einer Grundwasserwanne notwendig. Die Grundwasserwanne weist eine Länge von ca. 200 m auf.

Zur Entwässerung des Regenwassers, das im Bereich der Straße und Rad- und Gehwege der Grundwasserwanne niedergeht und abgeleitet wird, muss ein Pumpwerk errichtet werden. Eine Ableitung des Niederschlagswassers im freien Gefälle ist aufgrund der Höhenlage der bestehenden Kanäle nicht möglich. Das Straßenwasser wird in die öffentliche Mischwasserkanalisation abgeleitet und einer ordnungsgemäßen Reinigung zugeführt.

8. Wasser- und Stromversorgung

Im Zuge des Neubaus der Wemdinger Straße werden im Plangebiet von den jeweiligen Versorgungsträgern verschiedene Leitungen (z.B. Wasserleitung, Stromleitungen,

Telekommunikationsleitungen, Leerrohre, etc.) verlegt werden, um damit insgesamt die Versorgungssicherheit innerhalb des östlichen Stadtgebietes von Nördlingen wesentlich und nachhaltig zu verbessern. Dabei werden vom Wasserversorgungsunternehmen u.a. auch die Belange der Löschwasserversorgung berücksichtigt. Die Stadt Nördlingen wird sich rechtzeitig vor Planrealisierung mit den Leitungsträgern abstimmen und die geplanten Baumaßnahmen koordinieren.

9. Umweltbericht – Artenschutz

9.1 Umweltbericht

Gemäß § 13a BauGB wird auf die Erstellung einer Umweltprüfung und eines Umweltberichts sowie von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, verzichtet (siehe oben).

9.2 Artenschutz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist darüber hinaus zu prüfen, ob besonders oder streng geschützte Arten, insbesondere im Sinne des § 30 BNatSchG betroffen sein könnten. Im Auftrag der Stadt Nördlingen wurde eine Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (SaP) vom Gutachterbüro Bilanum, Wemding, mit Datum vom 8.12.2014 erstellt, die den Bebauungsplanunterlagen vollumfänglich beigelegt ist (siehe Anlage).

Darin wird vom Gutachter angemerkt, dass „...es sich bei dem geplanten Vorhaben im Wesentlichen um die Änderung einer Bahnanlage handelt und dass die Planung und der Umbau des Tunnels der DB Projektbau GmbH obliegen. Von der DB Projektbau GmbH wurde ebenfalls eine SaP sowie ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) beauftragt. Im

Rahmen einer Ortsbegehung am 03.09.2014 durch die DB ProjektBau GmbH wurde festgelegt, dass im Jahr 2015 Kartierungen gem. EBA-Leitfaden durchgeführt und ggf. vorhandene Vorkommen von Reptilien im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages abgehandelt werden. Die Beschreibung der Wirkungen beschränkt sich in vorliegender SaP daher auf die von der Stadt Nördlingen vorgesehenen und durchzuführenden Straßenbauarbeiten, Aussagen zu Bahnanlagen sind nachrichtlich.“

In der Zusammenfassung der SaP wird genannt, dass „...aufgrund der Ausprägung des Vorhabengebietes v.a. die Tierartengruppen Reptilien und Vögel (hier: Hecken-/Gehölzbrüter) als relevant angesehen werden. Besonders geschützte Pflanzenvorkommen sind nicht vorhanden. Das vorhandene Tunnelbauwerk weist keine offenen Spalten oder andere, aktuell besiedelten Hohlräume auf, so dass das Vorhandensein von Fledermäusen bzw. deren Betroffenheit durch das Vorhaben ausgeschlossen werden kann.....“.

Folgende Maßnahmen sind gemäß der SaP durchzuführen, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten oder Störungen von Individuen zu vermeiden oder zu mindern:

- Bauzeitenbeschränkungen
- bei noch festzustellendem Vorkommen von Zauneidechsen im Gleisbereich sind diese vor Baubeginn abzufangen und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) Ersatzhabitate zu schaffen (räumliche und zeitliche Festlegungen s. SaP zum DB-Vorhaben).

Im Ergebnis stellt die SaP fest, dass „...unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen und da die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Flächen im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt, keine Verbotstatbestände ausgelöst werden.“ Die o.g.

artenschutzspezifischen Maßnahmen (Bauzeitbeschränkung und CEF-Maßnahmen) werden im Zuge der Genehmigung des DB-Vorhabens konkretisiert und bei der Bauausführung entsprechend beachtet und umgesetzt werden.

10. Bodenschutz

Bei Realisierung des Bebauungsplanes wird insbesondere bei der Herstellung der Grundwasserwanne und den Ingenieurbauwerken für die Eisenbahnüberführungen erheblich in den Untergrund eingegriffen. Es ist mit einem nennenswerten Erdmassenüberschuss zu rechnen. Im Auftrag der Bahn AG wurde ein detailliertes Bodengutachten erstellt. Das Bodengutachten liegt bei der Stadt Nördlingen und der Bahn AG zur Einsicht vor.

Im Bereich des Bahnkörpers wurden durch das Bodengutachten bis zu einer Tiefe von ca. 5,0 m unter Schienenoberkante (SO) sandig kiesige Schluffe von weicher bis steifer Konsistenz erkundet. Dieses Material wurde wahrscheinlich bei der Herstellung der Eisenbahnlinie künstlich eingebaut. Unter dem Niveau von 5 m unter SO wurden grundwasserführende Kiesschichten („Egerkiese“) angetroffen. Unterhalb dieser Schicht wiederum wurden Seetonablagerungen in steifer bis halbfester Zustandsform aufgeschlossen.

Der durch die Bauwerke und durch die Wiederverfüllung der Arbeitsräume verdrängte Erdaushub wird im Zuge der Baumaßnahme ordnungsgemäß entsorgt und die entsprechenden Entsorgungsnachweise geführt werden.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Donauwörth genannte Altablagerung auf Flurstück 1398 befindet außerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes, bzw.

berührt den Geltungsbereich nur unwesentlich. Es ist nicht davon auszugehen, dass bei den plangegegenständlichen Baumaßnahmen die genannte Altablagerung tangiert wird.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG wurden die Bahnflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Wemdinger Tunnel“ bereits seitens der Deutschen Bahn AG auf Altlasten hin untersucht. Es wurden keine Altlastenbefunde festgestellt. Auf den städtischen Flächen innerhalb des Bebauungsplanbereiches werden vor Baubeginn abschließende Altlastenuntersuchungen durchgeführt. Das Landratsamt Donau-Ries wird beteiligt.

Bei den o.g. Untersuchungen bzgl. der Altlast / Altlastenverdachtsflächen wird das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth frühzeitig involviert. Die Bau- und Gestaltungsmaßnahmen werden erst begonnen, wenn die diesbezüglichen Untersuchungen entweder abgeschlossen sind oder diese uneingeschränkt durchgeführt werden können.

Sofern bei den Bauarbeiten weitere künstliche Auffüllungen, Altablagerungen o.ä. angetroffen werden, wird das Landratsamt Donau-Ries umgehend informiert und die weiteren Schritte abgestimmt. Bei den Erkundungsarbeiten i.Z.d. Baugrundgutachtens wurde kein organoleptisches Bodenmaterial angetroffen. Sollte sich dennoch bei den Erdarbeiten eine Veränderung von Geruch, Konsistenz und/oder Farbe des Erdmaterials zeigen, werden umgehend der beauftragte Fachgutachter sowie das Landratsamt hinzugezogen und das weitere Vorgehen abgestimmt werden.

11. Hydrogeologie

Durch das Absenken der Wemdinger Straße um ca. 2,30 m gegenüber dem Bestand wird in den Untergrund und in die

grundwasserführenden Schichten eingegriffen. Im Zuge des Baugrundgutachtens (siehe oben), wurde bei zwei Bohrungen der Grundwasserspiegel bei 424,4 müNN bzw. bei 424,5 müNN angetroffen. Damit lag am Erkundungstag der Grundwasserspiegel ca. 1,0 m über dem geplanten Straßenniveau im Bereich der Eisenbahnüberführungen.

Der Eingriff in den Grundwasserleiter ist somit sowohl im Endzustand (Grundwasserwanne, Widerlager der Brücken) als auch während des Bauzustandes gegeben. Um die Auswirkungen für den Aquifer abzuschätzen und damit die erforderlichen bautechnischen und die für den Unterhalt notwendigen Maßnahmen festzulegen, wird das Baugrundgutachten bzgl. der hydrogeologischen Belange ergänzt und konkretisiert. Die diesbezüglichen Untersuchungen werden im Rahmen der ingenieurtechnischen Planung der Eisenbahnbrücken und der Grundwasserwanne von der Deutschen Bahn AG (oder von einem beauftragten Dritten) in enger Abstimmung mit den zuständigen Aufsichtsbehörden durchgeführt. Es ist beabsichtigt, im Vorfeld der Genehmigung für die Eisenbahnbauwerke und für die Grundwasserwanne durch das Eisenbahnbundeamt (Planfeststellung) ein separates Wasserrechtsverfahren durchzuführen und den diesbezüglichen Genehmigungsbescheid dann den Planfeststellungsunterlagen beizufügen. Antragsteller des Wasserrechtsverfahrens (und des Planfeststellungsverfahrens) wird die Deutsche Bahn AG sein.

12. Lärmemissionen

Wie unter Ziffer 5 genannt, wird sich die Verkehrsbelastung auf der Wemdinger Straße bei Planrealisierung geringfügig ändern (siehe Ziffer 6). Auf Basis der gutachterlich prognostizierten Verkehrszahlen wurde vom Büro emplan ein schalltechnisches Gutachten (Stand 01/2015) zur Ermittlung der

Lärmimmissionen im Nullfall (ohne Ausbau des Wemdinger Tunnels) und im Planfall (mit Realisierung der im Bebauungsplan enthaltenen Baumaßnahmen) erstellt (siehe Anlage). Planungshorizont für die Gegenüberstellung der jeweiligen Lärmberechnungen ist das Jahr 2030.

Die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Schienenlärms werden in einem gesonderten nachgelagerten Verfahren behandelt und sind deshalb im beiliegenden Gutachten nicht berücksichtigt. Ebenfalls nicht im vorliegenden schalltechnischen Gutachten enthalten sind Lärmemissionen, die durch den Bau der Gleise, der Brücken, der Grundwasserwanne sowie durch die ggf. erforderlichen Nacharbeiten, etc. verursacht werden. Auch diese Lärmbetrachtungen werden im Rahmen der Genehmigung der Bahnbauserke außerhalb des Bebauungsplanverfahrens durchgeführt und im nachgelagerten Verfahren genehmigt werden.

Dahingegen berücksichtigt das Fachbüro emplan in seinen Lärmberechnungen den „im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung relevanten Umfang der Baumaßnahme, bestehend aus:

- der Absenkung der Wemdinger Straße im Bereich der Unterführung und der Anpassung an den östlich gelegenen Straßenraum,
- und den Bau des Kreisverkehrs in Verbindung mit der Anpassung der einmündenden Wemdinger Straße, der Lerchenstraße und der Bgm.-Reiger-Straße als Ersatz für den im Bestand durch eine Signalanlage geregelten Knoten.“

Das Gutachterbüro emplan „... kommt zum Ergebnis, dass als Folge der Baumaßnahme an den Immissionsorten im Bereich des neuen Kreisverkehrs bzw. im Einwirkungsbereich der bestehenden Lichtsignalanlage Pegelminderungen von bis zu 3

dB(A) eintreten.“ Die Pegelminderungen sind auf die im Planfall entfallende Signalanlage und auf das teilweise Abrücken der Straßen von der Bebauung zurückzuführen.

Dahingegen werden vom Büro emplan östlich der Unterführung geringe Pegelzunahmen von bis zu 0,7 dB(A) ermittelt. Dies wird im Wesentlichen durch die im Planfall geringfügig erhöhten Verkehrsmengen in der Wemdinger Straße und durch die erhöhte Steigung (Steigungszuschlag) an der Unterführung begründet.

Zusammenfassend wird vom Gutachter ausgeführt, dass „...eine wesentliche Änderung in Verbindung mit einer Grenzwertüberschreitung an keinem der Immissionsorte festgestellt wurde, da an keinem Immissionsort eine Pegelerhöhung um 3 dB(A) in Verbindung mit einer Grenzwertüberschreitung eintritt. Damit ist zugleich nachgewiesen, dass an den Berechnungspunkten außerhalb des baulichen Eingriffs kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen gegeben ist.“

Im Ergebnis sind innerhalb des Plangebietes keine baulichen passiven oder aktiven Lärmschutzmaßnahmen notwendig und somit im Bebauungsplan keine Festsetzungen zum Schallschutz erforderlich.

13. Erschütterungsmessungen

Die Arbeiten werden unter Einsatz von bautechnischem Großgerät ausgeführt. Dabei ist vor allem bei den Tiefbau- und Spezialtiefbauarbeiten mit Erschütterungen zu rechnen. Ggf. sind diese Erschütterungen im näheren Umfeld der Baumaßnahme erkenn- und spürbar. Dementsprechend wird ein Erschütterungsgutachten im Vorfeld erstellt und die gesamte Baumaßnahme durch ein Fachbüro begleitet. Dabei

wird vorgesehen, entsprechende Messpunkte im Umfeld der Baustelle zu installieren und diese während der gesamten Bauarbeiten zu überwachen und zu protokollieren.

14. Kampfmittel

Es ist bekannt, dass das Plangebiet im Zweiten Weltkrieg Bombardierungen ausgesetzt war. Deshalb ist bereits seitens der Bahn ein Kampfmittelbeseitigungsdienst mit den Voruntersuchungen und den baubegleitenden Arbeiten zur Kampfmittelerkundung und -beseitigung beauftragt.

15. Abwägung

Es hat bislang eine intensive Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander stattgefunden. Dabei wurden bei Beratungen der kommunalen Gremien sowie in Gesprächen zwischen der Stadt Nördlingen, der Regierung von Schwaben und der Bahn AG die im Bebauungsplan enthaltenen Maßnahmen ergebnisoffen und sachorientiert diskutiert.

Die Abwägung wird fortgesetzt, wenn Bedenken und Anregungen im Zuge des Bebauungsplanverfahrens dies erforderlich machen sollten.

16. Angaben zur Planverwirklichung

16.1 Bodenordnung

Die im Geltungsbereich befindlichen Grundstücke sind im Eigentum der Stadt Nördlingen und der Bahn AG bzw. eines ihrer Tochterunternehmen. Zur Realisierung des Bebauungsplanes sind deshalb „nur“ Grundstücksgeschäfte zwischen den beiden vor genannten Eigentümern erforderlich.

Darüber hinaus gehende Maßnahmen zur Bodenordnung, wie z.B. eine Baulandumlegung, der Aufkauf von Grundstücken Dritter oder dergl. sind nicht notwendig.

16.2 Zeitliche Umsetzung

Es ist beabsichtigt das Bebauungsplanverfahren im ersten Halbjahr 2015 abzuschließen. Für die fachliche Prüfung der eisenbahnspezifischen Planungen durch das Eisenbahnbundesamt wird mit einem Zeitraum von insgesamt ca. zwölf Monaten gerechnet. Unter Berücksichtigung der für die Vergabe von Bauleistungen notwendigen Verfahrensschritte ist mit einem Baubeginn der plangegegenständlichen Maßnahmen ab Anfang 2017 zu rechnen. Die Bauzeit wird nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 1,5 Jahre betragen, so dass mit einer Fertigstellung der Baumaßnahme ab Ende 2018 gerechnet wird.

H:\Auftrag\2014\14-068 BPlan Wemdinger Tunnel Nördlingen\Bericht\2015-03-24 Wemdinger Tunnel Begründung Entwurf Altlasten überarbeitet.doc