



## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Kerstin Celina BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 19.02.2016

### Ausbau St 2270 Segnitz-Sulzfeld

Angesichts der Tatsache, dass der Gemeinderat der Gemeinde Sulzfeld den vorgesehenen Ausbau der St 2270 ablehnt, frage ich die Staatsregierung:

- 1.1 Wie erfolgte bisher die Beteiligung der Gemeinden und Bevölkerung an dem geplanten Ausbau der St 2270 (bitte auf Datum, Form, Adressat und Ergebnis der Beteiligung eingehen)?
- 1.2 Welche weitere Form der Beteiligung ist noch geplant?
- 1.3 Wie wirkt sich der ablehnende Beschluss der Gemeinde Sulzfeld auf die Umsetzung der Planung aus?
- 2.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Forderungen der Gemeinde Sulzfeld nach einer maximalen Ausbaubreite von 5,5 Metern?
- 2.2 Sind den beteiligten Gemeinden und Gemeinderäten diese Überlegungen bekannt gemacht worden (bitte Datum, Form und Ergebnis der Bekanntmachung angeben)?
- 2.3 In welchem Stadium der Planung befindet sich die Ausbaumaßnahme St 2270 Segnitz-Sulzfeld?
- 3.1 In welcher Form bezieht die Staatsregierung in ihre Überlegung mit ein, dass die Gemeinde Sulzfeld sich gegen diese Straßenplanung, die ihren Ort direkt betrifft, ausgesprochen hat?
- 3.2 Wie plant die Staatsregierung die Gemeinde bei der weiteren Planung mit einzubeziehen?
- 3.3 Was passiert, wenn die Gemeinde an den Gründen für ihre Ablehnung festhält (bitte auch den genauen Zeitrahmen darstellen)?
- 4.1 Wie hat sich der Verkehr in den letzten 20 Jahren auf der St 2270, insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Sulzfeld und Segnitz entwickelt?
- 4.2 Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet die Staatsregierung bezüglich der St 2270 auf dem betroffenen Streckenabschnitt zukünftig?
- 4.3 Wie erfolgte die Erstellung der Verkehrsprognosen (bitte auf Datengrundlage, Zeitraum und durchführende Organisation eingehen)?
- 5.1 Welche Gutachten wurden zur Klärung der Fragen, die für die Planung der Straße wichtig sind, erstellt und den betroffenen Gemeinden und Gemeinderäten zur Verfügung gestellt (bitte mit Datum und Form der Zurverfügungstellung)?
- 5.2 Welche der Staatsregierung bekannten Unterlagen, die für die Entscheidungsfindung wichtig sein könnten, wurden den Gemeinden (noch) nicht zur Verfügung gestellt?
6. Wurde überprüft, ob der ebenfalls vorgesehene Radwegelückenschluss auch ohne den Ausbau der St 2270 durchführbar ist (bitte auf Zeitpunkt, Form, Datengrundlage und Ergebnis der Überprüfung eingehen)?
- 7.1 Ist der geplante Ausbau der St 2270 aus Gründen des Trinkwasserschutzes unumgänglich?
- 7.2 Falls ja, inwieweit wurden noch andere Maßnahmen, um den Trinkwasserschutz sicherzustellen, überprüft (bitte Art der Maßnahmen darstellen sowie das Ergebnis der Prüfung der Maßnahme in Abwägung mit den anderen möglichen Maßnahmen darstellen)?
- 7.3 Ist der Trinkwasserschutz durch ein Befahrungsverbot mit Fahrzeugen, die wassergefährdende Stoffe transportieren, zu gewährleisten?
- 8.1 Wie werden die erheblichen Eingriffe in das typische Landschaftsbild zwischen der Weinlage Maustal und der Mainlände durch den geplanten Ausbau und die Begradigung kompensiert?
- 8.2 Welche Auflagen für Landschafts-, Natur- und Artenschutz müssen erfüllt werden?
- 8.3 Sollten schon Untersuchungen bezüglich Landschafts-, Natur- und Artenschutz stattgefunden haben, zu welchen Ergebnissen kommen diese?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 28.03.2016

### 1.1 Wie erfolgte bisher die Beteiligung der Gemeinden und Bevölkerung an dem geplanten Ausbau der St 2270 (bitte auf Datum, Form, Adressat und Ergebnis der Beteiligung eingehen)?

Die Planung wurde 1989 ins Flurbereinigungsverfahren Sulzfeld eingebracht und abgestimmt. Dabei wurden die für den Ausbau erforderlichen Flächen in der Gemarkung Sulzfeld ins Eigentum des Freistaates Bayern übertragen.

Am 9. September 2009 initiierte der Bürgermeister von Segnitz wegen der bestehenden Radwegelücke eine Besprechung im Gemeindebereich mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg und dem Landkreis Kitzingen. Es wurde festgelegt, zunächst eine Variantenuntersuchung zu erstellen. In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde wurde eine Vorzugsvariante ausgewählt, die bei einem Termin im Dezember 2010 in der Örtlichkeit abgesteckt wurde, um den voraussichtlichen Eingriff besser abzuschätzen und ggf. minimieren zu können.

Im Sommer 2012 wurde die zur Vorzugsvariante durchgeführte Machbarkeitsstudie bei einer Besprechung am Landratsamt Kitzingen den Bürgermeistern von Sulzfeld und Segnitz vorgestellt und erläutert.

Im März 2013 stellte das Staatliche Bauamt Würzburg die zwischenzeitlich ausgearbeitete Entwurfsplanung den Gemeinderäten von Segnitz (4. März 2013) und Sulzfeld (12. März 2013) jeweils in öffentlichen Sitzungen vor. Während die Gemeinde Segnitz der Planung in der öffentlichen Sitzung vom 15. April 2013 zustimmte, lehnte die Gemeinde Sulzfeld die Planung in der Sitzung vom 14. Mai 2013 ab und legte einen Forderungskatalog vor. Die sich daraus ergebenden weiteren Untersuchungen und Abstimmungsergebnisse stellte das Staatliche Bauamt Würzburg am 8. Oktober 2013 dem Gemeinderat Sulzfeld sowie am 10. Dezember 2013 einer Bürgerversammlung vor. Der Gemeinderat Sulzfeld lehnte die vorgelegte Straßenplanung in der Gemeinderatssitzung vom 28. Januar 2014 weiterhin ab.

Wegen der zwischenzeitlich stattgefundenen Kommunalwahlen hat die Gemeinde Segnitz gewünscht, im neu zusammengesetzten Gemeinderat über den zustimmenden Beschluss zum Vorentwurf neu zu beschließen. Das Staatliche Bauamt Würzburg stellte daher die Planungen am 20. Juli 2015 erneut dem Gemeinderat Segnitz vor. Dabei stellte sich heraus, dass nunmehr auch in Segnitz Gegenstimmen und Forderungen im Raum standen, die die Planung grundsätzlich in Frage stellten. Auf Wunsch des Gemeinderats wurde daher am 21. Oktober 2015 der Ausbauabschnitt im Bereich der Gemarkung Segnitz gemeinsam abgegangen. Hierzu hat das Staatliche Bauamt Würzburg die dem Main zugewandte Baugrenze alle 20 Meter in der Örtlichkeit kenntlich gemacht. Weiterhin fand am 18. November 2015 eine Besprechung des Staatlichen Bauamts Würzburg mit dem Gemeinderat von Segnitz statt. Mit Beschluss vom 15. Dezember 2015 stimmte der Gemeinderat von Segnitz der Planung erneut grundsätzlich zu.

### 1.2 Welche weitere Form der Beteiligung ist noch geplant?

Es ist ein Planfeststellungsverfahren mit entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen.

Zunächst wird das Staatliche Bauamt Würzburg jedoch ausloten, ob auch außerhalb eines Planfeststellungsverfahrens die Zustimmung der betroffenen Träger öffentlicher Belange beschafft und die noch benötigten Grundstücke (Gemarkung Segnitz) freihändig erworben werden können.

### 1.3 Wie wirkt sich der ablehnende Beschluss der Gemeinde Sulzfeld auf die Umsetzung der Planung aus?

Aufgrund des ablehnenden Gemeinderatsbeschlusses verständigte man sich bei einer Besprechung mit der Gemeinde Sulzfeld am 24. Oktober 2014 darauf, zunächst nur für den südlichen Abschnitt (mit Neubau des Radweges), der überwiegend auf Segnitzer Flur liegt, Baurecht zu schaffen und den nördlichen Abschnitt zunächst zurückzustellen.

### 2.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Forderungen der Gemeinde Sulzfeld nach einer maximalen Ausbaubreite von 5,5 Metern?

Als zukünftige Ausbaubreite wurde den bisherigen Planungen ein Regelquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 Metern und beidseitigen Banketten von 1,5 Metern zugrunde gelegt. Dadurch soll vor allem im Wasserschutzgebiet für den Begegnungsfall Lkw – Lkw bzw. Bus – Lkw eine ausreichende Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Im Engstellenbereich zwischen Maintalhang und Main (Gemarkung Segnitz) wurde die Fahrbahnbreite jedoch bereits auf 6,25 Meter (bei einseitiger Spitzrinne) bzw. auf 6,0 Meter (bei beidseitiger Spitzrinne) reduziert. Das Staatliche Bauamt Würzburg prüft derzeit, ob eine durchgehende Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,0 Meter möglich ist. Eine Fahrbahnbreite von nur 5,5 Metern wird aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt.

### 2.2 Sind den beteiligten Gemeinden und Gemeinderäten diese Überlegungen bekannt gemacht worden (bitte Datum, Form und Ergebnis der Bekanntmachung angeben)?

Die Überlegungen wurden den Gemeinden im Rahmen der unter Frage 1.1 aufgeführten Gemeinderatssitzungen, Ortsbegehungen und Bürgerversammlungen bekannt gemacht.

### 2.3 In welchem Stadium der Planung befindet sich die Ausbaumaßnahme St 2270 Segnitz-Sulzfeld?

Die Entwurfsplanung wurde mit der Genehmigung des Vorentwurfs durch die Regierung von Unterfranken am 16. Dezember 2014 abgeschlossen. Derzeit läuft die Genehmigungsplanung.

### 3.1 In welcher Form bezieht die Staatsregierung in ihre Überlegung mit ein, dass die Gemeinde Sulzfeld sich gegen diese Straßenplanung, die ihren Ort direkt betrifft, ausgesprochen hat?

Es wird auf die Ausführungen zu Frage 1.3 verwiesen.

### 3.2 Wie plant die Staatsregierung die Gemeinde bei der weiteren Planung mit einzubeziehen?

Es wird auf die Ausführungen zu Frage 1.2 verwiesen.

### 3.3 Was passiert, wenn die Gemeinde an den Gründen für ihre Ablehnung festhält (bitte auch den genauen Zeitrahmen darstellen)?

Sofern die Gemeinde Sulzfeld auch nach Realisierung des südlichen Abschnitts an ihrer Ablehnung festhält, soll im

nördlichen Abschnitt nur eine Instandsetzung der Fahrbahn im Bestand erfolgen.

#### 4.1 Wie hat sich der Verkehr in den letzten 20 Jahren auf der St 2270, insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Sulzfeld und Segnitz entwickelt?

Für den Streckenabschnitt der Staatsstraße 2270 zwischen Segnitz (St 2273) und Kitzingen wird im Rahmen der im fünfjährigen Turnus stattfindenden allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) an der Zählstelle 62269401 südlich von Kitzingen erfasst (siehe Tabelle).

Zählstelle 62269401 Jahr der SVZ	DTV Gesamtverkehr [Kfz/24 h]	DTV Schwerverkehr [Kfz/24 h]
2010	3.734	130
2005	3.779	55
2000	3.561	67
1995	4.102	99

Für die Ortsdurchfahrten und den Streckenabschnitt zwischen Segnitz und Sulzfeld liegen keine konkreten Zählwerten aus der allgemeinen Straßenverkehrszählung vor. Bei einer im Jahr 2013 durchgeführten Sonderzählung wurde für den Streckenabschnitt zwischen Segnitz und Sulzfeld eine Verkehrsbelastung von 1.678 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 68 Kfz/24 h ermittelt.

#### 4.2 Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet die Staatsregierung bezüglich der St 2270 auf dem betroffenen Streckenabschnitt zukünftig?

#### 4.3 Wie erfolgte die Erstellung der Verkehrsprognosen (bitte auf Datengrundlage, Zeitraum und durchführende Organisation eingehen)?

Die Staatsstraße 2270 hat zwischen Ochsenfurt und Kitzingen aufgrund der Höhenbeschränkung in der Ortsdurchfahrt Frickenhausen für den überregionalen Verkehr nur eine eingeschränkte Verkehrsbedeutung. Auch nach Fertigstellung der neuen Mainbrücke mit Ortsumgehung von Segnitz im Zuge der Staatsstraße 2273 konnte auf der Staatsstraße 2270 zwischen Segnitz und Sulzfeld keine deutliche Verkehrszunahme festgestellt werden. Die gut ausgebaute linksmainisch verlaufende Staatsstraße 2271 wird auch weiterhin den überregionalen Verkehr überwiegend abwickeln. Eine Verkehrsverlagerung von der linksmainischen Staatsstraße 2271 auf die rechtsmainische Staatsstraße 2270 wird aller Voraussicht nach nicht stattfinden.

Das Staatliche Bauamt Würzburg hat daher entsprechend den Vorgaben des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) und auf Grundlage der durchgeführten Verkehrszählung für das Prognosejahr 2030 eine Verkehrsbelastung von etwa 1.900 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil etwa 5%) ermittelt und den Planungen zugrunde gelegt.

#### 5.1 Welche Gutachten wurden zur Klärung der Fragen, die für die Planung der Straße wichtig sind, erstellt und den betroffenen Gemeinden und Gemeinderäten zur Verfügung gestellt (bitte mit Datum und Form der Zurverfügungstellung)?

#### 5.2 Welche der Staatsregierung bekannten Unterlagen, die für die Entscheidungsfindung wichtig sein könnten, wurden den Gemeinden (noch) nicht zur Verfügung gestellt?

Die Planung wurde im Wesentlichen als Eigenplanung des Staatlichen Bauamts Würzburg ausgearbeitet. Dazu

ergänzend wurden Fachbeiträge wie landschaftspflegerische Begleitplanung, Baugrundgutachten oder Standsicherheitsnachweise bei Ingenieurbüros in Auftrag gegeben.

Das Staatliche Bauamt Würzburg informierte die Gemeinden anhand der ausgearbeiteten Planunterlagen bei den unter Frage 1.1 aufgeführten Gemeinderatssitzungen, Ortsbegehungen und Bürgerversammlungen. Die hierbei verwendeten Unterlagen wurden den Gemeinden zur Verfügung gestellt.

#### 6. Wurde überprüft, ob der ebenfalls vorgesehene Radwegelückenschluss auch ohne den Ausbau der St 2270 durchführbar ist (bitte auf Zeitpunkt, Form, Datengrundlage und Ergebnis der Überprüfung eingehen)?

Bereits im Rahmen der Vorplanung wurde wegen der beengten örtlichen Verhältnisse und insbesondere aus naturschutzfachlichen Aspekten frühzeitig festgelegt, den Neubau des Radwegs und den Ausbau der Staatsstraße 2270 gemeinsam zu betrachten. Nur dadurch wird gewährleistet, dass die Eingriffe in den angrenzenden Maintalhang und den Mainufferrandstreifen möglichst gering sind.

#### 7.1 Ist der geplante Ausbau der St 2270 aus Gründen des Trinkwasserschutzes unumgänglich?

Die Staatsstraße 2270 verläuft in der Gemarkung Sulzfeld auf einer Länge von etwa 1,6 Kilometern in der weiteren Schutzzone und davon etwa 1,2 Kilometer am Rand der engeren Schutzzone der Wassergewinnungsanlage Sulzfeld/Marktsteft. Schutzeinrichtungen nach den Richtlinien für Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) sind im Bestand derzeit nicht vorhanden. Die nicht ausgebaute Staatsstraße stellt daher für die Wassergewinnungsanlage Sulzfeld/Marktsteft der Fernwasserversorgung Franken mit einer Wasserentnahme von 6,5 Mio. Kubikmeter pro Jahr und einem Versorgungsgebiet von mehr als 100.000 Einwohnern ein latentes Gefahrenpotenzial dar. Eine Verpflichtung zum Ausbau mit technischen Maßnahmen zum erweiterten Schutz der Wassergewinnungsanlagen besteht für den Straßenbaulastträger derzeit nicht.

#### 7.2 Falls ja, inwieweit wurden noch andere Maßnahmen, um den Trinkwasserschutz sicherzustellen, überprüft (bitte Art der Maßnahmen darstellen sowie das Ergebnis der Prüfung der Maßnahme in Abwägung mit den anderen möglichen Maßnahmen darstellen)?

#### 7.3 Ist der Trinkwasserschutz durch ein Befahrungsverbot mit Fahrzeugen, die wassergefährdende Stoffe transportieren, zu gewährleisten?

Die untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Kitzingen hat den Antrag auf Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung begründet abgelehnt.

Ungeachtet dessen könnte auch ein derartiges Verbot den Trinkwasserschutz nicht ausreichend sicherstellen. Nur ein Ausbau entsprechend den technischen Standards für Straßen in Wasserschutzgebieten gewährleistet, dass auch die von anderen Fahrzeugen ausgehenden Gefahren für das Trinkwasserschutzgebiet ausreichend unterbunden werden. Zu nennen sind hier beispielsweise Unfälle, bei denen wassergefährdende Stoffe (z. B. Kraftstoffe, verunreinigtes Löschwasser, Löschmittel) austreten.

**8.1 Wie werden die erheblichen Eingriffe in das typische Landschaftsbild zwischen der Weinlage Maintal und der Mainländer durch den geplanten Ausbau und die Begrünung kompensiert?**

Die landschaftspflegerische Begleitplanung sieht vor, die Besonderheiten des Maintals durch ein landschaftspflegerisches Gestaltungskonzept zu erhalten. Vorgesehen ist eine abwechslungsreiche und erlebniswirksame Gestaltung des Straßenbegleitgrüns, welches den offenen Charakter des Landschaftsraums unterstreicht. Es sind Pflanzungen standortheimischer Bäume und Sträucher sowie arten- und blütenreicher Kraut- bzw. Staudenmischungen auf Straßenebenenflächen vorgesehen.

**8.2 Welche Auflagen für Landschafts-, Natur- und Artenschutz müssen erfüllt werden?**

**8.3 Sollten schon Untersuchungen bezüglich Landschafts-, Natur- und Artenschutz stattgefunden haben, zu welchen Ergebnissen kommen diese?**

Die landschaftspflegerische Begleitplanung, die im Rahmen der Entwurfsplanung erstellt und mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken abgestimmt wurde, sieht Maßnahmen zur Eingriffsminimierung (z. B. Vermeidung bauzeitlicher Störungen, Biotop- und Gehölzschutz), zum Eingriffsausgleich (z. B. Entwicklung sandiger Offenlandbiotope) und zur Gestaltung (z. B. Aufwertung des Straßenraums) vor. Die Belange des Artenschutzes werden in einer eigenen Unterlage, der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, dargestellt. Unter Berücksichtigung von funktionserhaltenden Maßnahmen und Vermeidungsstrategien kann für alle Arten die Erfüllung eines Verbotstatbestands ausgeschlossen werden.

Bei der derzeit laufenden Genehmigungsplanung wird auch die landschaftspflegerische Begleitplanung auf Basis der Entwurfsplanung fortgeschrieben. Erst im Zuge der daran anschließenden Plangenehmigung werden dann die Auflagen für Landschafts-, Natur- und Artenschutz abschließend festgelegt.