



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 21.09.2016

B 13 Uffenheim

Der Freistaat Bayern hat unter der Projektnummer B013-G030BY für den Bundesverkehrswegeplan das Teilprojekt Ortsumgehung (OU) Gollhofen/Uffenheim und OU Rudolzhofen zum Ausbau der B 13 angemeldet. Dieses Projekt wurde im vom Bundeskabinett am 03.08.2016 beschlossenen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) in die Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ eingeordnet. Anstelle einer Ortsumfahrung Uffenheim der B 13 hat die Stadt Uffenheim bereits im Jahr 2014 eine andere Führung des Verkehrs der B 13 zur A 7 vorgeschlagen, und zwar ab Neuherberg über die jetzige Kreisstraße NEA 49 zur AS Uffenheim-Langensteinach.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Mit welchen Angaben wird dieses Projekt zum Ausbau der B 13 begründet?
b) Welche konkreten Alternativen innerhalb des Verkehrsträgers wurden für dieses Projekt geprüft?
c) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen?
2. a) Welche konkrete Linienführung und konkreten Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz sind für dieses Projekt geplant (Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lage und Höhenplans)?
b) Mit welchem Querschnitt wird geplant?
c) Welche großen Ingenieurbauwerke werden geplant (Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lageplans für die einzelnen Teilprojekte)?
3. a) Welche Planungskosten sind bisher angefallen?
b) Welche Gesamtkosten werden für dieses Projekt veranschlagt?
c) Wann ist frühestens mit der Realisierung dieses Projekts zu rechnen?
4. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren auf der B 13 entwickelt (Angaben bitte für die Bereiche B 13 zwischen Anschlussstelle (AS) Gollhofen (A 7) und Uffenheim und B 13 zwischen Uffenheim und Neuherberg getrennt. Angaben bitte in Fünfjahresschritten)?
b) Wie hoch wird im Falle einer Realisierung dieses Projekts die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf den einzelnen Abschnitten der Umgehungsstraße sein?
c) Wie hoch ist der Ziel- und Quellverkehr in der Ortsdurchfahrt Uffenheim, die durch eine Ortsumgehung entlastet werden soll?
5. a) Wie hoch wäre der Flächenverbrauch im Falle einer Realisierung dieses Projekts (Angaben bitte unter Angabe der betroffenen Gemeinden und jeweils unterteilt in Wald und landwirtschaftliche Fläche)?
b) In welchem Umfang würden bei der Realisierung dieses Projekts Schutzgebiete betroffen sein (Angaben bitte nach Flächenumfang und unterteilt in FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotop, Wasserschutzgebiete und Überschwemmungsgebiete)?
c) Ist für dieses Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig? (Liegt diese bereits vor, bitte Verfasser und Datum der Fertigstellung angeben.)
6. a) Warum hat die Staatsregierung für den BWVP 2030 nicht den Vorschlag der Stadt Uffenheim aufgegriffen und die Umwidmung der Kreisstraße NEA 49 zwischen Neuherberg und der AS Uffenheim-Langensteinach der A 7 angemeldet, welche in diesem Abschnitt durch keine Ortschaft führt?
b) Welche Ertüchtigungsmaßnahmen sind für die jetzige NEA 49 im genannten Abschnitt von 6,3 Kilometern notwendig, um als Bundesstraße den prognostizierten Verkehr abwickeln zu können?
c) In welcher Höhe würden dafür Kosten anfallen im Vergleich zu den Kosten für das Projekt B013G030BY?
7. a) Wie hoch wäre der Flächenverbrauch im Falle einer Realisierung der Ertüchtigung der NEA 49?
b) Um wie viel Hektar wäre der Flächenverbrauch im Falle einer Realisierung dieses Projekts geringer gegenüber einer Realisierung des Projekts B013-G030BY?
c) Wie hoch ist der Fahrzeitvorteil zwischen Neuherberg und der AS Gollhofen (A 7) über die Kreisstraße NEA 49 im jetzigen Zustand sowie nach einer möglichen Ertüchtigung gegenüber der Fahrt auf der jetzigen B 13 über Uffenheim?
8. a) Ist die Staatsregierung bereit, die Straßenbauverwaltung mit der notwendigen Planung für eine Ertüchtigung der Kreisstraße NEA 49 zu beauftragen und ein Umwidmungskonzept zu erstellen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 21.11.2016

1. a) Mit welchen Angaben wird dieses Projekt zum Ausbau der B 13 begründet?

Die Ortsumgehung Uffenheim beinhaltet auch Umgehungen von Gollhofen und Rudolzhofen. Mit der Realisierung des Projektes wird die Bundesstraße 13 zwischen der A 7 (Anschlussstelle Gollhofen) und Ansbach ortsdurchfahrtenfrei. Durch den Wegfall der Ortsdurchfahrten können Sicherheitsdefizite und Nutzungskonflikte beseitigt, die Verkehrsqualität auf der B 13 verbessert und Fahrzeitgewinne erzielt werden. Alle drei Ortsdurchfahrten können vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

b) Welche konkreten Alternativen innerhalb des Verkehrsträgers wurden für dieses Projekt geprüft?

Alternativ zur angemeldeten Linie wurde eine Westumfahrung der drei Ortschaften geprüft.

c) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen?

Eine Ortsumgehung im Westen der Ortschaften scheidet aus naturschutzfachlichen Gründen (FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Wasserschutzgebiet) und aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung aus. Zudem wäre sie nur mit einem deutlich höheren Kostenaufwand realisierbar.

2. a) Welche konkrete Linienführung und konkreten Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz sind für dieses Projekt geplant (Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lage- und Höhenplans)?

Die Linienführung und die Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz sind aus den beiliegenden Plänen (Lage- und Höhenplan aus der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans) ersichtlich. Sieben plangleiche Knotenpunkte werden zur Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes vorgesehen: Dabei handelt es sich um die Staatsstraßen 2419 Seinsheim – Gollhofen und 2256 Uffenheim – Langenfeld, die Kreisstraßen NEA 41 Gollhofen – Geckenheim und NEA 43 Reusch – Uffenheim, den Ortsanschluss von Uttenhofen und den Ortsanschluss von Rudolzhofen über die bestehende B 13.

b) Mit welchem Querschnitt wird geplant?

Bei der Ortsumgehung von Uffenheim, Rudolzhofen und Gollhofen soll der Querschnitt RQ 11 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) mit einer Kronenbreite von 11,00 m und einer befestigten Fahrbahn von 8,00 m zum Einsatz kommen.

c) Welche großen Ingenieurbauwerke werden geplant (Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lageplans für die einzelnen Teilprojekte)?

Größere Ingenieurbauwerke sind nicht vorgesehen.

3. a) Welche Planungskosten sind bisher angefallen?

Bisher sind keine Planungskosten angefallen. Die für die Fortschreibung des BVWP erforderlichen Unterlagen wurden durch eigenes Personal erbracht. Die dabei aufgewendeten Stunden können nicht separat beziffert werden, weil diese bei der Arbeitszeitaufschreibung auf das bayernweite

Sammelprojekt „Fortschreibung Bundesverkehrswegeplan“ gebucht und entsprechend in der Kosten- und Leistungsrechnung der Bayerischen Staatsbauverwaltung erfasst wurden. Dies war so vorgegeben, um den Aufwand im Zuge der Anmeldung für die Bundesverkehrswegeplanfortschreibung ermitteln zu können. Eine projektbezogene Auswertung der Personalkosten ist nicht möglich.

b) Welche Gesamtkosten werden für dieses Projekt veranschlagt?

Für die Realisierung der Maßnahme wird von Gesamtkosten von rund 27,0 Mio. Euro ausgegangen.

c) Wann ist frühestens mit der Realisierung dieses Projekts zu rechnen?

Im vom Bundeskabinett beschlossenen BVWP 2030 ist das Projekt im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) enthalten. Sofern es im Gesetzgebungsverfahren für die Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes dabei bleibt, ist eine Realisierung erst nach 2030 vorgesehen.

4. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren auf der B 13 entwickelt (Angaben bitte für die Bereiche B 13 zwischen Anschlussstelle (AS) Gollhofen (A 7) und Uffenheim und B 13 zwischen Uffenheim und Neuherberg getrennt. Angaben bitte in Fünfjahresschritten)?

Die Verkehrsentwicklung in den letzten 20 Jahren ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Aufgeführt sind die Zahlen der bundesweit einheitlichen Straßenverkehrszählungen (SVZ) von 1995 bis 2010, die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 liegen noch nicht vor. Aufgeführt ist jeweils das Verkehrsaufkommen insgesamt (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr, DTV) und der Schwerverkehrsanteil (SV).

	AS Gollhofen (A 7) – Uffenheim		Uffenheim – Neuherberg	
	DTV (Kfz/24 h)	davon SV (Kfz/24 h)	DTV (Kfz/24 h)	davon SV (Kfz/24 h)
1995	6.209	482	5.298	410
2000	5.905	499	5.290	419
2005	6.914	570	5.712	474
2010	6.300	496	6.188	406

b) Wie hoch wird im Falle einer Realisierung dieses Projekts die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf den einzelnen Abschnitten der Umgehungsstraße sein?

Der Bund hat bei seiner Bewertung der Projekte zur Fortschreibung des BVWP ein eigenes Verkehrsmodell zugrunde gelegt. Dabei handelt es sich bei den vom Bund veröffentlichten Zahlen um werktägliche Verkehrsbelastungen (DTV_w), die keinen unmittelbaren Vergleich mit DTV-Werten zulassen. Im Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) werden für den Abschnitt AS Gollhofen (A 7) bis zur Staatsstraße 2419 rd. 4.000 Kfz/24 h prognostiziert, für den Abschnitt St 2419 bis zur Kreisstraße NEA 41 rd. 6.000 Kfz/24 h und in den Abschnitten von der NEA 41 bis Rudolzhofen 7.000 Kfz/24 h.

c) Wie hoch ist der Ziel- und Quellverkehr in der Ortsdurchfahrt Uffenheim, die durch eine Ortsumgehung entlastet werden soll?

Ein Verkehrsgutachten mit Aussagen zum Ziel- und Quellverkehr wird erst in Auftrag gegeben, wenn mit der Planung

begonnen wird. Zum jetzigen Zeitpunkt können hierzu noch keine Aussagen getroffen werden.

5. a) Wie hoch wäre der Flächenverbrauch im Falle einer Realisierung dieses Projekts (Angaben bitte unter Angabe der betroffenen Gemeinden und jeweils unterteilt in Wald und landwirtschaftliche Fläche)?

Genaue Angaben zum Flächenverbrauch sind zum jetzigen Planungsstand noch nicht möglich. Im Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) wird zwar eine Flächeninanspruchnahme von 29,3 ha aufgeführt, bei der Bedarfsplananmeldung wurden jedoch noch keine flächenrelevanten Betrachtungen z. B. des Begleitwegenetzes, für Knotenpunkte, für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Entwässerungsanlagen, Seitenentnahmen usw. angestellt.

b) In welchem Umfang würden bei der Realisierung dieses Projekts Schutzgebiete betroffen sein (Angaben bitte nach Flächenumfang und unterteilt in FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotop, Wasserschutzgebiete und Überschwemmungsgebiete)?

Die Trasse verläuft auf nahezu gesamter Länge im Vogelschutzgebiet Nr. 6426-471.03 (Brutgebiet der Wiesenweihe).

c) Ist für dieses Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig? (Liegt diese bereits vor, bitte Verfasser und Datum der Fertigstellung angeben.)

Ob für das Projekt die Durchführung einer UVP erforderlich ist, wurde noch nicht geprüft. Die Feststellung der UVP-Pflicht nach § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G) wird zu gegebener Zeit erfolgen.

6. a) Warum hat die Staatsregierung für den BVWP 2030 nicht den Vorschlag der Stadt Uffenheim aufgegriffen und die Umwidmung der Kreisstraße NEA 49 zwischen Neuherberg und der AS Uffenheim-Langensteinach der A 7 angemeldet, welche in diesem Abschnitt durch keine Ortschaft führt?

Bei der projektspezifischen Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Vorhaben, die großräumig wirksam sind sowie eine wesentliche kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten. Neuordnungen des Straßennetzes oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie z. B. Umwidmungen waren nicht Gegenstand der Bewertung bzw. sind nicht Gegenstand des BVWP.

b) Welche Ertüchtigungsmaßnahmen sind für die jetzige NEA 49 im genannten Abschnitt von 6,3 Kilometern notwendig, um als Bundesstraße den prognostizierten Verkehr abwickeln zu können?

Eine Aussage darüber, welche Ertüchtigungsmaßnahmen an der Kreisstraße NEA 49 erforderlich wären, um den Verkehr der Bundesstraße aufnehmen zu können, kann nicht getroffen werden, da entsprechende Untersuchungen nicht durchgeführt wurden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sowohl Trassierung, Fahrbahnbreite und Fahrbahnaufbau, als auch die Ausgestaltung der Knotenpunkte im jetzigen Zustand nicht den Erfordernissen einer Bundesstraße entsprechen. Größere bauliche Maßnahmen würden vor allem an der Verknüpfung der Kreisstraße mit der B 13 bei Neuherberg notwendig sowie auch an der Anbindung der Kreisstraße an die Staatsstraße 2419 östlich der Anschlussstelle Uffenheim/Langensteinach an der A 7.

c) In welcher Höhe würden dafür Kosten anfallen im Vergleich zu den Kosten für das Projekt B013-G030-BY?

7. a) Wie hoch wäre der Flächenverbrauch im Falle einer Realisierung der Ertüchtigung der NEA 49?

b) Um wie viel Hektar wäre der Flächenverbrauch im Falle einer Realisierung dieses Projekts geringer gegenüber einer Realisierung des Projekts B013-G030-BY?

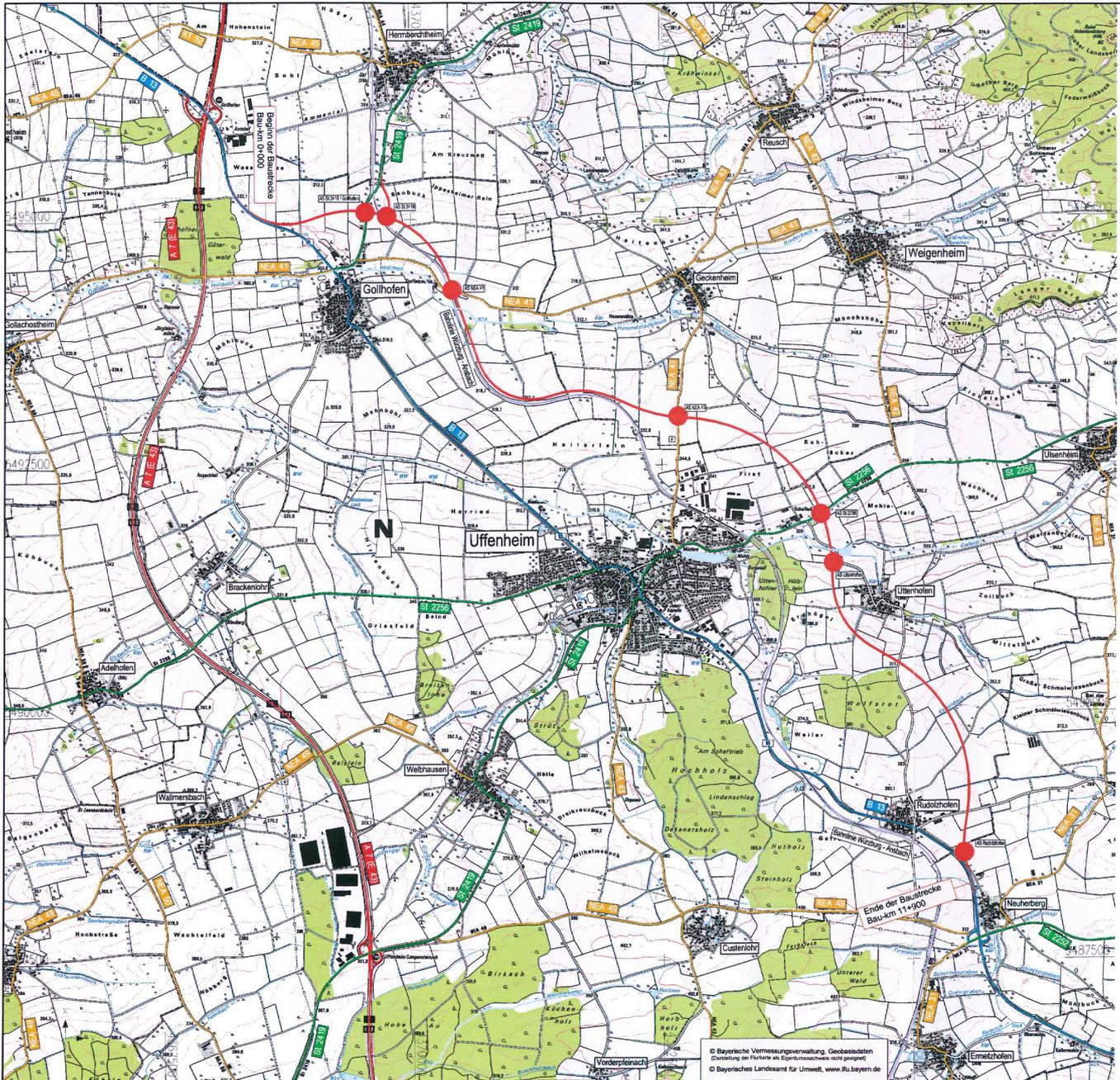
c) Wie hoch ist der Fahrzeitvorteil zwischen Neuherberg und der AS Gollhofen (A7) über die Kreisstraße NEA 49 im jetzigen Zustand sowie nach einer möglichen Ertüchtigung gegenüber der Fahrt auf der jetzigen B 13 über Uffenheim?

Die Fragen 6 c bis 7 c können nicht beantwortet werden, da keine entsprechende Untersuchung oder Planung für die Ertüchtigung der Kreisstraße NEA 49 vorliegt.

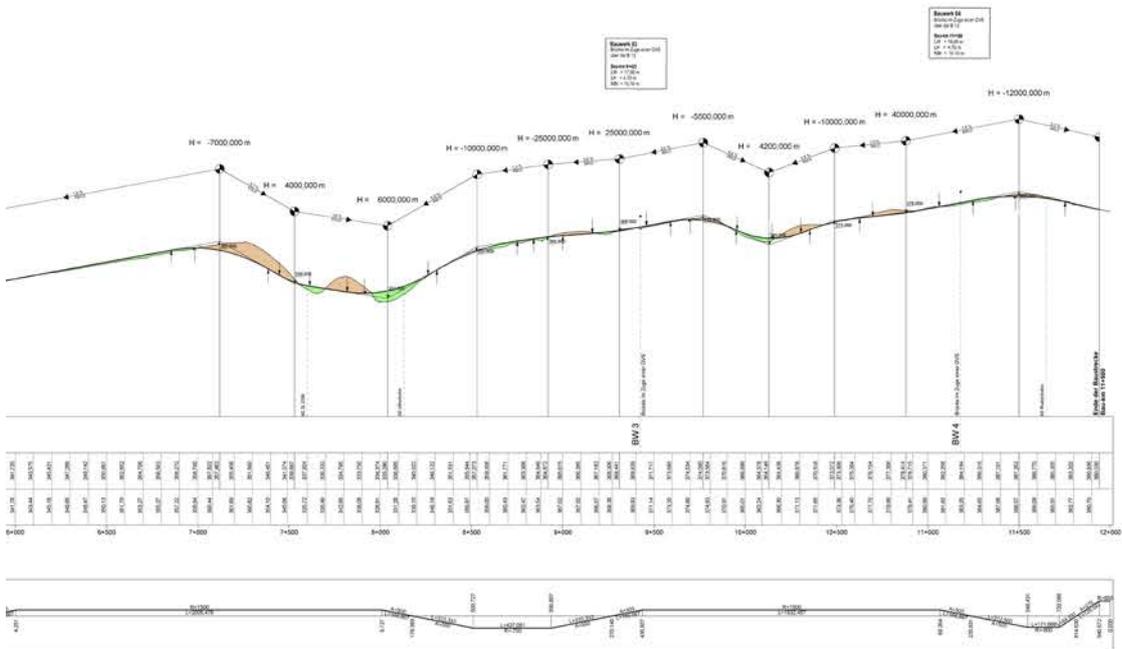
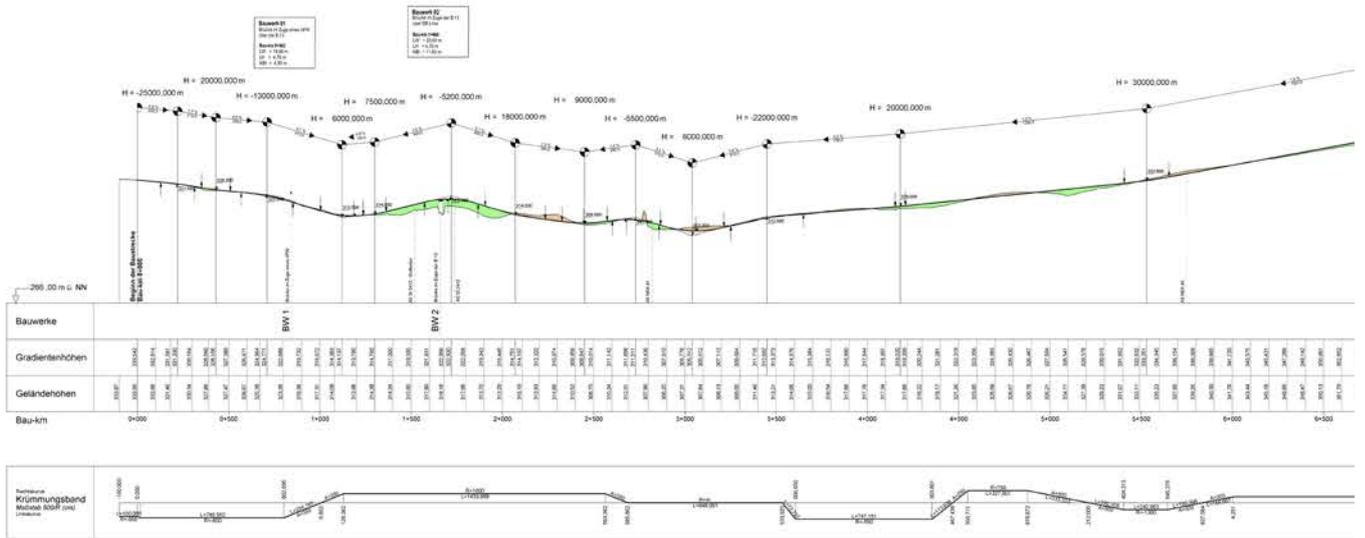
8. a) Ist die Staatsregierung bereit, die Straßenbauverwaltung mit der notwendigen Planung für eine Ertüchtigung der Kreisstraße NEA 49 zu beauftragen und ein Umwidmungskonzept zu erstellen?

Das Projekt „B 13 OU Gollhofen/Uffenheim – und OU Rudolzshofen“ ist im BVWP 2030 lediglich im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) enthalten. Ein dringender Handlungsbedarf ist damit zwar nicht gegeben, jedoch wird durch die Einstufung in WB* ein grundsätzlicher Bedarf bestätigt. Erst im Verlauf künftiger Planungsschritte (insbesondere im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens) werden alle denkbaren Alternativen einer Prüfung unterzogen. Ein Auftrag der Staatsregierung in Hinblick auf eine Umwidmung ist zum jetzigen Zeitpunkt daher nicht sinnvoll.

Anlage 1



Anlage 2



Zeichenerklärung

- Gradientenpunkt
- Gradientenpunkt mit Angabe von Anstiegs- und Abfallwerten
- Anstiegs- und Abfallwerte
- Damm
- Erneuert

Staatliches Bauamt Ansbach
 Würzburger Landstraße 22
 91522 Ansbach
 Tel. 09361 990-0 Fax 09361 990-110 E-Mail bauamt@stb-anb.de

Projektanmeldung BVWP 2015

Staatliches Bauamt Ansbach

B 13, A 7 (AS Golhofen) - Ansbach
 OU Golhofen und Offenheim / Rudolzhofen

Projekt Nr. 815 522/07

Städt. Bauamt Ansbach
 Ansbach, den 18.08.2015