



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 07.06.2017

Ausbau der Staatsstraße 2245 – Ortsumfahrung Vincenzenbronn I

Der Freistaat plant im Zuge der Staatsstraße 2245 eine Ortsumfahrung (OU) im Bereich Vincenzenbronn. Derzeit wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Vor Ort ist dieses Straßenbauprojekt sehr umstritten.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren auf der Staatsstraße 2245 in den einzelnen Bereichen zwischen Großhabersdorf – Vincenzenbronn, Vincenzenbronn – Ammerndorf und Ammerndorf – Oberasbach entwickelt (Angaben bitte in Fünfjahresschritten nach Gesamtzahl und Anteil von Kfz und Lkw unterteilt)?
b) Welche Gesamtkosten werden für das Projekt veranschlagt (differenziert nach den einzelnen Varianten und Angabe mit Kostendifferenzierung nach Baugruppen und unterteilt nach Neubau- und Erhaltungsanteilen)?
c) Wie wird die überregionale Bedeutung des Ausbaus der Staatsstraße 2245 begründet?
2. Welche zusätzliche Verkehrsbelastung (induzierter Verkehr) würde die Realisierung der Ortsumgehung Vincenzenbronn verursachen (Angaben bitte hierzu gesamt, Kfz und Lkw)?
3. a) Wie hoch ist in Vincenzenbronn der Durchgangsverkehr auf der St 2245?
b) Wie hoch ist in der Ortsdurchfahrt Vincenzenbronn der Ziel- und Quellverkehr?
c) Mit welcher Verkehrsentlastung wäre durch den Bau der Ortsumfahrung zu rechnen?
4. a) Welche konkreten Alternativen innerhalb des Verkehrsträgers (Trassenführung) wurden geprüft (Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lage- und Höhenplans im Mindestmaßstab 1:25.000)?
b) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen insbesondere im Hinblick auf die umweltpolitische Bewertung?
c) Mit welcher Trassenführung soll das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden (Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lage- und Höhenplans im Mindestmaßstab 1:25.000)?
5. a) Wann ist der Beginn des Planfeststellungsverfahrens und des Auslegungszeitraums für die OU Vincenzenbronn vorgesehen bzw. mit seiner Beendigung zu rechnen?
b) Mit Gesamtkosten in welcher Höhe wird gerechnet?
6. a) Wie hoch ist der Flächenbedarf für die Ortsumfahrung (Angaben bitte unterteilt in Flächenbedarf für den Bau und Ausgleichsflächen)?
b) Welche konkreten für die Ortsumgehung Vincenzenbronn benötigten Flächen befinden sich bereits im Besitz des Freistaates (Angaben bitte mit jeweiligem Flächenumfang in Hektar)?
c) Wie viele Flächen müssten erst erworben werden?
7. a) Welche besonders geschützten Arten wären von dem Eingriff betroffen?
b) Welche Schutzgebiete wie gesetzlich geschützte Biotope wären von dem Eingriff betroffen?
c) Wie ist der Eingriff in den Retentionsraum der Biber hinsichtlich des Hochwasserschutzes zu bewerten?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 17.07.2017

1. a) **Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren auf der Staatsstraße 2245 in den einzelnen Bereichen zwischen Großhabersdorf – Vincenzenbronn, Vincenzenbronn – Ammerndorf und Ammerndorf – Oberasbach entwickelt (Angaben bitte in Fünfjahresschritten nach Gesamtzahl und Anteil von Kfz und Lkw unterteilt)?**

Für die angefragten Streckenabschnitte im Zuge der Staatsstraße 2245 wurden im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrszählungen (Turnus: 5-jährig; Ergebnisse für 2015 liegen noch nicht vor) folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) ermittelt:

Straße	Von	Bis	Jahr	Kfz	Lkw
St 2245	Großhabersdorf (L 2246)	Ammerndorf (L 2409)	2010	8.231	370
			2005	8.791	465
			2000	8.040	432
			1995	8.044	376
St 2245	Ammerndorf (L 2409)	Weinzierlein (L 2409)	2010	7.932	390
			2005	8.544	431
			2010	12.792	555
St 2245	Weinzierlein (L 2409)	Leichendorf (K FÜ 19)	2005	13.045	616
			2000	11.872	462

Straße	Von	Bis	Jahr	Kfz	Lkw
			1995	13.237	498
St 2245	Leichendorf (K FÜ 19)	Zirndorf (L 2242)	2010	20.734	631
			2005	19.189	726
			2000	17.090	680
			1995	17.092	654
St 2245	Zirndorf (L 2242)	Oberasbach (K FÜ 6)	2010	27.750	926
			2005	35.680	1.212
			2000	35.234	1.187
			1995	34.220	1.248

b) Welche Gesamtkosten werden für das Projekt veranschlagt (differenziert nach den einzelnen Varianten und Angabe mit Kostendifferenzierung nach Baugruppen und unterteilt nach Neubau- und Erhaltungsanteilen)?

Die Kosten für die drei Varianten in der engeren Auswahl verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Hauptgruppen. Diese Kosten sind komplett dem Neubaubereich zuzuordnen.

	Vorzugsvariante Süd 4 [Mio. Euro]	Variante Süd 1 [Mio. Euro]	Variante Nord 3 [Mio. Euro]
Grunderwerb	0,4	0,4	0,4
Untergrund/ Unterbau	1,4	2,2	2,8
Oberbau	1,7	1,7	1,8

Ingenieur- und Wasserbauwerke	0,4	1,4	3,1
Ausstattung	0,4	0,3	0,3
Sonstige besondere Anlagen und Kosten inkl. Kleinleistungen	2,6	2,4	1,5
Gesamtkosten	ca. 7,0	ca. 8,5	ca. 10,0

c) Wie wird die überregionale Bedeutung des Ausbaus der Staatsstraße 2245 begründet?

Die St 2245 ist in Verbindung mit der St 2246 neben der Bundesstraße 14 eine wichtige Straßenverbindung zwischen dem Regierungssitz in Ansbach und der Stadt Nürnberg. Sie stellt für den südwestlichen Landkreis Fürth und den nordöstlichen Landkreis Ansbach eine direkte Anbindung an den Ballungsraum Nürnberg – Fürth – Erlangen sicher und dient als Entlastungs- und Ausweichstrecke für die Bundesstraße 14. Die Ortsdurchfahrt Vincenzenbronn ist die letzte Ortsdurchfahrt im Zuge der St 2245 im Landkreis Fürth.

2. Welche zusätzliche Verkehrsbelastung (induzierter Verkehr) würde die Realisierung der Ortsumgehung Vincenzenbronn verursachen (Angaben bitte hierzu gesamt, Kfz und Lkw)?

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Ortsumgehung zu veranschaulichen, werden exemplarisch zwei Straßenquerschnitte ausgewählt. Die Lage dieser Querschnitte zeigt die



		2030		
		Nullfall	Planfall	Differenz
		[Kfz (SV) / 24 h]	[Kfz (SV) / 24 h]	[Kfz (SV) / 24 h]
Querschnitt A	Ortsdurchfahrt	9.340 (350)	110 (10)	-9.230 (-340)
	Umfahrungsstraße	0 (0)	9.920 (340)	+9.920 (+340)
Querschnitt B	Ortsdurchfahrt	10.060 (370)	380 (30)	-9.680 (-340)
	Umfahrungsstraße	0 (0)	10.630 (370)	+10.630 (+370)

DTV im Vergleich zwischen dem Nullfall 2030 und Planfall 2030 an zwei exemplarischen Straßenquerschnitten

folgende Abbildung (siehe Anlage 1).

Die Verkehrsbelastung stellt sich wie folgt dar:

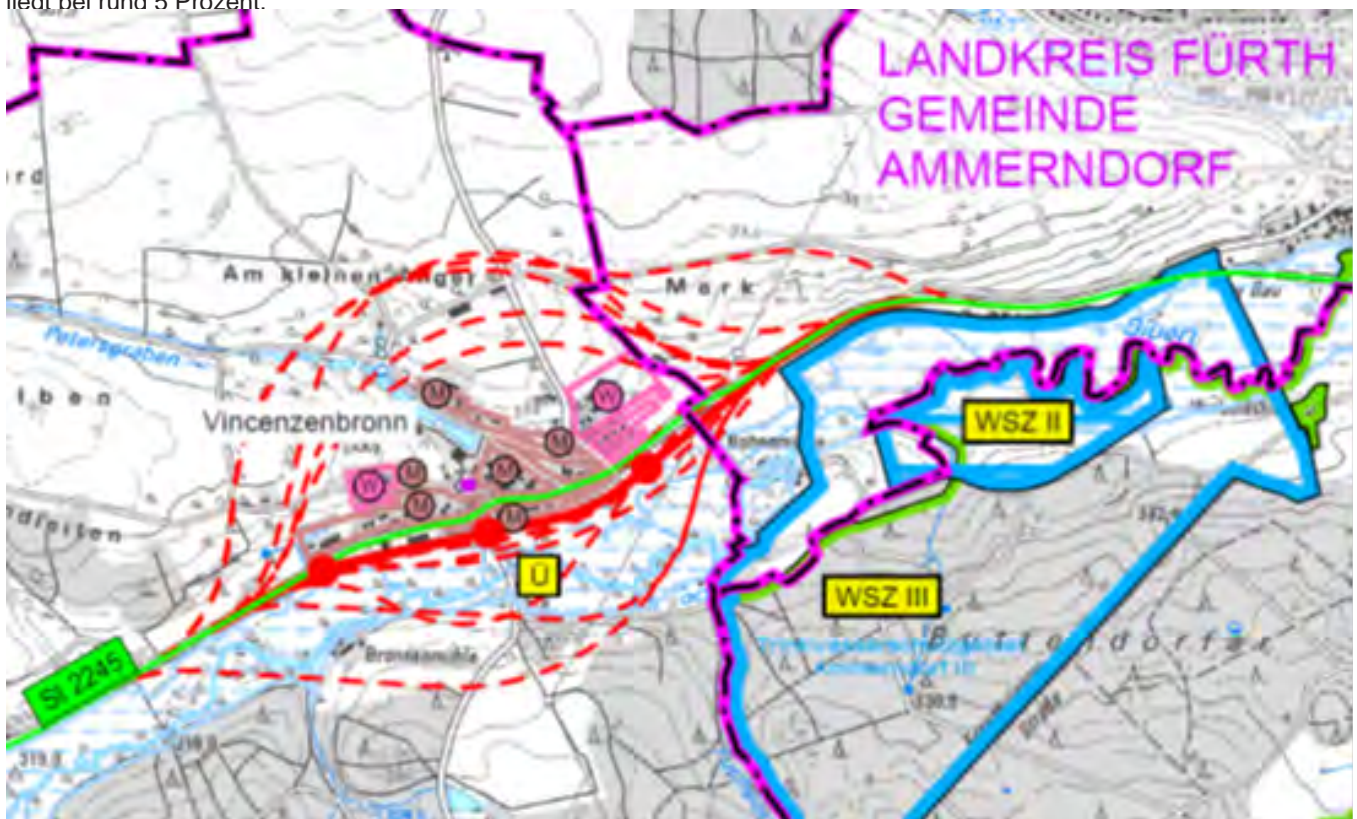
Der Nullfall 2030 stellt die verkehrliche Entwicklung für das Jahr 2030 ohne die geplante Maßnahme dar. Der Planfall 2030 stellt die verkehrliche Entwicklung für das Jahr 2030 mit der geplanten Maßnahme dar.

3. a) Wie hoch ist in Vincenzenbronn der Durchgangsverkehr auf der St 2245?

Der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr liegt bei rund 95 Prozent.

b) Wie hoch ist in der Ortsdurchfahrt Vincenzenbronn der Ziel- und Quellverkehr?

Der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs am Gesamtverkehr liegt bei rund 5 Prozent.



Die Vorzugsvariante Süd 4 ist im Übersichtslageplan als durchgehende rote Linie dargestellt.

b) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen insbesondere im Hinblick auf die umweltpolitische Bewertung?

Im Rahmen der umweltfachlichen Variantenabwägung wurden folgende Bereiche untersucht und bewertet:

- Beeinträchtigung des Schutzguts Mensch: Wohnen, Naherholung
- Beeinträchtigung des Schutzguts Tiere und Pflanzen: Vegetation schutzwürdig
- Artenbetroffenheit, Ausnahmebeantragung
- Beeinträchtigung des Schutzguts Wasser: Wasserschutzgebiet, Retentionsraumverlust
- Beeinträchtigung des Schutzguts Landschaft: Landschaftsbild

Das Ergebnis dieser umweltfachlichen Variantenabwägung kann der Internetseite des Bauamts www.stban.bayern.de entnommen werden.

c) Mit welcher Verkehrsentslastung wäre durch den Bau der Ortsumfahrung zu rechnen?

Die Entlastungswirkung der Ortsumgehung für die Vincenzenbronner Hauptstraße liegt bei über 95 Prozent.

4. a) Welche konkreten Alternativen innerhalb des Verkehrsträgers (Trassenführung) wurden geprüft (Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lage- und Höhenplans im Mindestmaßstab 1:25.000)?

Bei der Voruntersuchung zur OU Vincenzenbronn wurden von insgesamt dreizehn untersuchten Linien (6 Nord- und 7 Südvarianten) drei in die engere Auswahl genommen, davon zwei Varianten südlich und eine nördlich des Ortes.

Wir weisen darauf hin, dass die Umweltverträglichkeit bei der Wahl der Vorzugsvariante nur einer von mehreren zu berücksichtigenden Aspekten ist.

c) Mit welcher Trassenführung soll das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden (Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lage- und Höhenplans im Mindestmaßstab 1:25.000)?

Als Ergebnis der Voruntersuchung ging die Variante Süd 4 (ortsnah mit Überbauung des Bibertal-Radweges) als Vorzugsvariante hervor. Für diese Variante wird nach gegenwärtigem Sachstand die Planfeststellung beantragt. Ein aktueller Lage- und Höhenplanausschnitt folgt auf der nächsten Seite.

5. a) Wann ist der Beginn des Planfeststellungsverfahrens und des Auslegungszeitraums für die OU Vin-

enzenbronn vorgesehen bzw. mit seiner Beendigung zu rechnen?

Nach gegenwärtigem Planungsstand soll Ende 2017 mit der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen begonnen werden.

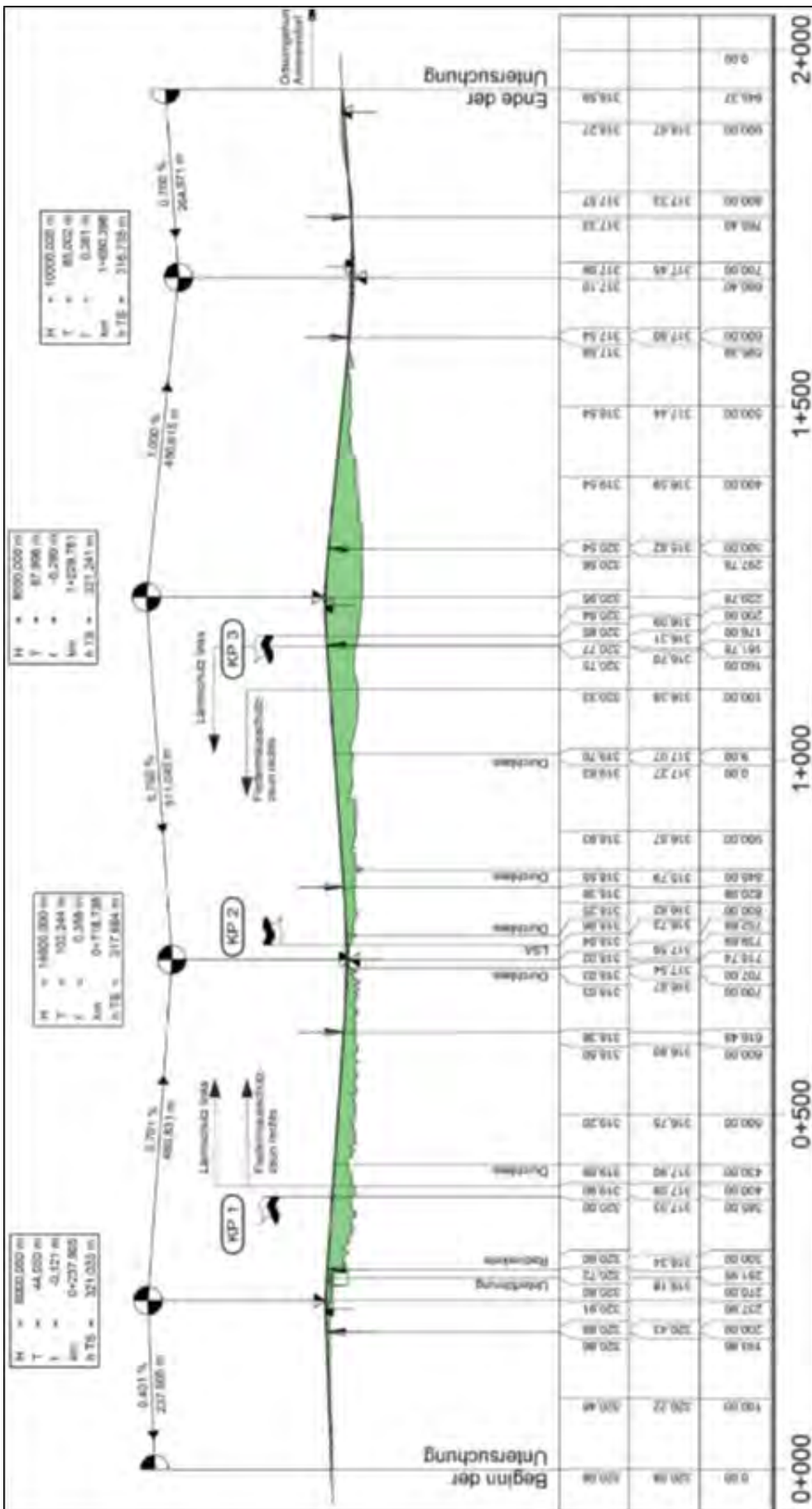
Die Beantragung des Planfeststellungsverfahrens ist für Ende 2018 geplant.

b) Mit Gesamtkosten in welcher Höhe wird gerechnet?

Im Rahmen der Voruntersuchung ist lediglich eine Kostenschätzung (Stand 1. Quartal 2015) enthalten (siehe Antwort zu Frage 1 b). Die Vorzugsvariante ist darin mit knapp 7 Mio. Euro veranschlagt. Im Rahmen der Entwurfsplanung wird eine sog. Kostenberechnung erstellt. Hier fließen die Ergebnisse der detaillierteren Planung sowie weiterer Untersuchungen (Umwelt-, Bodengutachten, Hydraulisches Hochwasser- und Abflussgutachten etc.) ein. Eine Kostenberechnung liegt bis dato nicht vor.



Lageplanausschnitt der ortsnahen Vorzugsvariante Süd 4



Höhenplanausschnitt der ortsnahen Vorzugsvariante Süd 4

6. a) Wie hoch ist der Flächenbedarf für die Ortsumfahrung (Angaben bitte unterteilt in Flächenbedarf für den Bau und Ausgleichsflächen)?

Der Flächenbedarf für den Bau der Vorzugslösung liegt nach der Vorplanung bei rund 8,6 ha, der Bedarf an vorübergehender Inanspruchnahme von Flächen bei ca. 4,2 ha. Der Bedarf an Flächen für Ausgleichsmaßnahmen liegt zum gegenwärtigen Planungsstand noch nicht vor.

b) Welche konkreten für die Ortsumgehung Vincenzenbronn benötigten Flächen befinden sich bereits im Besitz des Freistaates (Angaben bitte mit jeweiligem Flächenumfang in Hektar)?

Hierzu können derzeit noch keine Angaben gemacht werden. Die Unterlagen für den Grunderwerb werden erst als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen erstellt.

c) Wie viele Flächen müssten erst erworben werden?

Siehe Antwort zu Frage 6 b.

7. a) Welche besonders geschützten Arten wären von dem Eingriff betroffen?

Durch die Variante Süd 4 (ortsnah mit Überbauung des Biberttal-Radweges) als Vorzugsvariante wären einzig Zauneidechsen im Bereich des bestehenden Biberttal-Radweg-Damms direkt betroffen. In Trassennähe wurde außerdem der Feldsperling erfasst. Zudem wurden noch folgende Fledermausarten bei der faunistischen Erhebung 2013 vorgefunden:

- Bartfledermäuse (Große und Kleine Bartfledermaus)
- Wasserfledermaus
- Zwergfledermaus
- Flughautfledermaus
- Mückenfledermaus
- Großer Abendsegler

Folgende Fledermausarten wurden 2013 nicht mehr vorgefunden, sind aber sehr wahrscheinlich im Gebiet vorhanden:

- Fransenfledermaus
- Braunes Langohr

b) Welche Schutzgebiete wie gesetzlich geschützte Biotope wären von dem Eingriff betroffen?

Bei der Vorzugsvariante sind keine Schutzgebiete betroffen. Flächige Biotope (Nasswiesen/Brachen) werden ebenfalls nicht tangiert, lediglich Auengraben sind punktuell betroffen.

c) Wie ist der Eingriff in den Retentionsraum der Biber hinsichtlich des Hochwasserschutzes zu bewerten?

Im Rahmen der aktuell laufenden Entwurfsplanung wurde im Mai 2017 das Büro STADT-LAND-FLUSS Ingenieurdienste mit der Hydraulischen Wasserstands- und Abflussberechnung zur Bewertung der Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung auf den Hochwasserabfluss im Talgebiet der Bibert beauftragt. Ergebnisse liegen bisher nicht vor.