



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 25.06.2014

Ortsumgehung Stein

Der Freistaat Bayern hat unter der Projektnummer B014-01 das Teilprojekt Ortsumgehung Stein für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Wie Medien berichten, (NN vom 22.02.14) ist geplant, den Verkehr der B 14 kurz vor Stein in Richtung Reichelsdorf und weiter durch einen Tunnel unterhalb des Rednitztales bis zur Kreuzung Wiener Straße/Vorjurastraße zu lenken. Offensichtlich war die Stadt Nürnberg in die Planung nicht eingebunden. Nach Bekanntwerden der Planungen zeigten sich Vertreter aller Fraktionen im Nürnberger Stadtrat empört über dieses geplante Projekt.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Mit welchen Angaben wird das Projekt begründet?
b) Welche konkreten Alternativen innerhalb des Verkehrsträgers wurden geprüft?
c) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen?
2. a) Welche Planungskosten sind bis jetzt angefallen?
b) Wie viele Arbeitskräfte waren bisher wie viele Arbeitsstunden mit diesem Projekt beschäftigt? Angaben bitte nach Besoldungsstufen der Arbeitskräfte aufschlüsseln.
c) Welche Gesamtkosten werden für das Projekt veranschlagt? Angabe mit Kostendifferenzierung nach Baugruppen und unterteilt nach Neubau- und Erhaltungsanteilen.
3. a) Welche konkreten Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz sind geplant? Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lage- und Höhenplans im Mindestmaßstab 1:25.000.
b) Mit welchem Querschnitt wird geplant?
c) Welche großen Ingenieurbauwerke werden geplant?
4. a) Wurden die betroffenen Kommunen Nürnberg und Stein vom Staatlichen Bauamt in diese Planung mit einbezogen?
b) Wenn nein, weshalb nicht?
c) Wenn ja, welche Stellungnahmen bzw. Aktenvermerke der betroffenen Kommunen zu dieser Planung liegen dem Staatlichen Bauamt vor?
5. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren entwickelt? Angaben bitte für den südwestlichen Ortsbeginn von Stein und für den Bereich Stadtgrenze zwischen Stein und Nürnberg sowie nach Gesamtzahl und Anteil von Kfz und LKW unterteilt.
b) Wie hoch war demnach in Stein der Durchgangsverkehr auf der B 14 und wie hoch ist der Anteil von Ziel- und Quellverkehr? Angaben bitte in Gesamt, Kfz und LKW.
c) Wie hoch wäre der Verlagerungseffekt durch die geplante Ortsumgehung?
6. a) Welche zusätzliche Verkehrsbelastung würde die geplante Ortsumgehung im nachgelagerten Straßennetz verursachen? Angaben bitte hierzu in Gesamt, KFZ und LKW unterteilt für die Bereiche Frankenschnellweg zwischen Hafen und Anschlussstelle A 73, für den Bereich Frankenschnellweg zwischen Anschlussstelle A 73 und Otto-Brenner-Brücke, und für den Bereich Frankenschnellweg Otto-Brenner-Brücke und An den Rampen.
b) Welche zusätzliche Verkehrsbelastung würde die geplante Ortsumgehung im nachgelagerten Straßennetz im Bereich Katzwang und Reichelsdorf verursachen?
7. a) Welche konkreten Auswirkungen auf die städtebaulichen Potenziale würden sich durch die Realisierung ergeben?
b) Wie wurden diese ermittelt?
c) Ist die Staatsregierung bereit, dieses Projekt aus der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan zurückzuziehen, sofern eine betroffene Kommune dieses Projekt ablehnt?
8. a) Auf wen würde die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt in Stein übergehen, wenn die Ortsumgehung Stein realisiert werden würde?
b) Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltskosten für die Ortsdurchfahrt der B 14 in Stein?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 01.08.2014

- 1. a) Mit welchen Angaben wird das Projekt begründet?**
Das Projekt ist mit folgender Begründung zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet worden:
- Stärkung einer leistungsfähigen Verbindungssachse zwischen Ansbach und Nürnberg durch Beseitigung der Ortsdurchfahrten Katterbach, Wicklesgreuth, Großweismannsdorf, Buchschwabach und Stein;
 - Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und der Leistungsfähigkeit durch Beseitigung der Ortsdurchfahrt Stein (starke Leistungsfähigkeitsdefizite in der Ortsdurchfahrt durch Knotenpunkte mit Qualitätsstufe F);

- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der B 14 und in den Ortsdurchfahrten von Stein und Eibach, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer;
- Entlastung der Ortsdurchfahrten von Stein, die derzeit eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung von 30.613 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil: 1.945 Kfz/24 h) aufweist, und Eibach (Verkehrsbelastung ermittelt von der Stadt Nürnberg an der Zählstelle Eibacher Hauptstraße 146 aus 2010: 18.417 Kfz/24 h);
- Verbesserung der Anbindung des trimodalen Güterverkehrszentrum Nürnberg-Hafen aus Richtung Westen.

b) Welche konkreten Alternativen innerhalb des Verkehrsträgers wurden geprüft?

c) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen?

Die Fragen 1 b und 1 c werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungsüberlegungen beruhen auf der Erkenntnis, dass wegen der beengten Platzverhältnisse ein verkehrsgerechter Ausbau der Ortsdurchfahrt Stein nicht möglich ist. Folgende verschiedene Alternativen wurden betrachtet:

- Eine Ortsumgehung im Norden von Stein konnte ausgeschlossen werden, da kein geeigneter Anknüpfungspunkt an das vorhandene Bundesfernstraßennetz vorhanden ist, sich verkehrliche Teilziele nicht erreichen lassen und die Trasse ein FFH-Gebiet (Sandheiden im Mittelfränkischen Becken) sowie mehrere Siedlungsgebiete stark beeinträchtigen würde.
- Eine Untertunnelung der Ortsdurchfahrt wurde bereits im Rahmen einer früheren Machbarkeitsstudie geprüft und aus technischen, wirtschaftlichen sowie städtebaulichen Gründen verworfen. Zudem müsste das verkehrliche Teilziel „Entlastung der Ortsdurchfahrt Eibach“ aufgegeben werden.
- Für eine südliche Umgehung wurden drei weitere Varianten betrachtet. Die für die Bedarfsanmeldung gewählte Trasse drängt sich aufgrund der Wirtschaftlichkeit (kürzeste Tunnellänge), der Möglichkeit des Anschlusses der B 2 in Reichelsdorf und der konfliktfreien Unterfahrung von Siedlungsflächen sowie der Vermeidung von Eingriffen in das FFH-Gebiet „Rednitztal in Nürnberg“, in das Landschaftsschutzgebiet „Rednitztal“ sowie in das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Rednitz auf.

2. a) Welche Planungskosten sind bis jetzt angefallen?

b) Wie viele Arbeitskräfte waren bisher wie viele Arbeitsstunden mit diesem Projekt beschäftigt? Angaben bitte nach Besoldungsstufen der Arbeitskräfte aufschlüsseln.

Die Fragen 2 a und 2 b werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungsleistungen wurden intern erbracht. Die 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 von der Obersten Baubehörde so vorgegeben, um den Aufwand im Zuge der Anmeldung für die Bundesverkehrswegeplanfortschreibung ermitteln zu können. Eine projektbezogene Auswertung ist hier nicht möglich.

Im Bauamt waren mit den Projektanmeldungen ein tech-

nischer Beamter der 4. Qualifizierungsebene und eine angestellte Technikerin befasst.

c) Welche Gesamtkosten werden für das Projekt veranschlagt? Angabe mit Kostendifferenzierung nach Baugruppen und unterteilt nach Neubau- und Erhaltungsanteilen.

Die Ortsumgehung wurde mit Gesamtkosten von 131,8 Mio. Euro angemeldet. Die Kosten sind komplett dem Neubaubereich zuzuordnen, Erhaltungsanteile wurden von daher nicht angesetzt. Die Kosten verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Hauptgruppen:

Grunderwerb:	0,5 Mio. €
Baustelleneinrichtung:	6,1 Mio. €
Verkehrssicherung:	0,2 Mio. €
Erdbau:	0,8 Mio. €
Oberbau:	2,3 Mio. €
Brückenbau:	3,8 Mio. €
Tunnelbau:	110,8 Mio. €
Landschaftspflege:	0,4 Mio. €
Straßenausstattung:	0,6 Mio. €
Sonstige Anlagen:	6,3 Mio. €

3. a) Welche konkreten Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz sind geplant? Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lage- und Höhenplans im Mindestmaßstab 1:25.000.

Die vorgesehenen Verknüpfungen und die der Kostenermittlung zugrunde gelegten Knotenpunktformen sind aus den beigefügten Übersichtshöhen- und Lageplänen ersichtlich. Dabei ist zu beachten, dass wegen der Topografie am Anschluss Reichelsdorf nur Richtung Hafen in den Tunnel eingefahren bzw. von dort ausgefahren werden kann. Somit ist eine Fahrbeziehung Schwabach – Stein und umgekehrt über die Umgehung nicht möglich.

Zu den beigefügten Plänen ist Folgendes anzumerken:

Der Verlauf des Projektes stellt eine Lösungsmöglichkeit zur Erreichung der in der Antwort auf Frage 1 a genannten Projektziele dar. Dieser Verlauf wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung zugrunde gelegt. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird das BMVI gegebenenfalls eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchführen.

b) Mit welchem Querschnitt wird geplant?

Nach den derzeit geltenden Richtlinien für die Anlage von Landstraßen ergibt sich für die Ortsumgehung die Entwurfsklasse 1 mit dem Regelquerschnitt RQ 15,5 (3-streifig) für die freie Strecke bzw. RQ 11T (2-streifig) für den Tunnel.

c) Welche großen Ingenieurbauwerke werden geplant?

Zentraler Teil des angemeldeten Projekts ist der rund 1.900 m lange Rednitztunnel mit Rampentrögen im Vor- und Nachlauf.

4. a) Wurden die betroffenen Kommunen Nürnberg und Stein vom Staatlichen Bauamt in diese Planung mit einbezogen?

b) Wenn nein, weshalb nicht?

Die Fragen 4 a und 4 b werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vom Staatlichen Bauamt vorgeschlagene Ortsumgehung ist die einzige heute noch realistische Trasse für eine Ortsumgehung Stein, da seit der letztmaligen Bundesverkehrswegeplanfortschreibung die möglichen Korridore in Oberasbach, Fürth und auf Stadtgebiet Nürnberg inzwischen bebaut sind bzw. aus Naturschutzgründen nicht zur Verfügung stehen. Die jetzige Projektanmeldung sieht deshalb einen rd. 1,9 km langen Tunnel südlich von Eibach vor, weswegen der Projektname auf „B 14, OU Stein/Eibach (Tunnel)“ erweitert wurde. Eine Abstimmung der bisherigen Überlegungen hat weder mit der Stadt Nürnberg noch mit der Stadt Stein stattgefunden. Aufgrund der sehr frühen Planungsphase war eine Diskussion von Planungsdetails auch noch nicht geboten. Dies ist den weiteren Planungsphasen vorbehalten, sofern das Projekt im neuen Bedarfsplan vorrangig eingestuft wird. Hierfür muss erst geklärt werden, ob der Bund als Baulastträger überhaupt Bedarf für eine Ortsumgehung Stein im Zuge der B 14 sieht.

c) Wenn ja, welche Stellungnahmen bzw. Aktenvermerke der betroffenen Kommunen zu dieser Planung liegen dem Staatlichen Bauamt vor?

Im Rahmen einer Pressekonferenz am 16. November 2012 wurde die Öffentlichkeit von Herrn Staatsminister Herrmann über die zur Aufnahme in die Anmelde-Liste für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans erwogenen Projekte informiert und zur Stellungnahme aufgerufen. Die Stellungnahmen konnten – auch per E-Mail – bis 14. Dezember 2012 abgegeben werden. Dabei ging es um die grundsätzliche Frage, ob auch dieses Projekt vom Freistaat Bayern zur Bewertung angemeldet werden soll. Die Stadt Stein hat sich schriftlich geäußert und das Projekt B 14, OU Stein-Eibach (Tunnel) befürwortet. Die Stadt Nürnberg hat bis dato keine schriftliche Stellungnahme zur geplanten Anmeldung abgegeben.

Unmittelbar nachdem die Projektunterlagen für die Bewertung von der Bayerischen Straßenbauverwaltung abschließend erstellt und an den Bund übermittelt worden sind, wurden die beiden Städte vom Bauamt über die Planung informiert (Verkehrsausschuss Stadt Stein am 20. Februar 2014 und Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg am 27. Februar 2014). Dabei wurde auch die kritische Haltung der Stadt Nürnberg zu der Maßnahme deutlich.

5. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren entwickelt? Angaben bitte für den südwestlichen Ortsbeginn von Stein und für den Bereich Stadtgrenze zwischen Stein und Nürnberg sowie nach Gesamtzahl und Anteil von Kfz und LKW unterteilt.

Für die angefragten Streckenabschnitte im Zuge der B 14 wurden im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrszählungen (5-jähriger Turnus) folgende durchschnittlichen, täglichen Verkehrsbelastungen (SV = Schwerverkehr) ermittelt:

	Lage der Zählstelle Zählstellennummer	
	Südlich/westlich Mühlohweg 65329142	Zwischen Einmündung Felsenstraße/Castellstraße und Stadtgrenze Nürnberg 65329143
1990	10.366 Kfz/24 h davon 531 Kfz/24 h SV	37.381 Kfz/24 h davon 1.183 Kfz/24 h SV

	Lage der Zählstelle Zählstellennummer	
1995	11.780 Kfz/24 h davon 659 Kfz/24 h SV	32.634 Kfz/24 h davon 1.356 Kfz/24 h SV
2000	11.030 Kfz/24 h davon 573 Kfz/24 h SV	31.628 Kfz/24 h davon 1.184 Kfz/24 h SV
2005	11.628 Kfz/24 h davon 735 Kfz/24 h SV	32.699 Kfz/24 h davon 1.424 Kfz/24 h SV
2010	12.098 Kfz/24 h davon 982 Kfz/24 h SV	28.323 Kfz/24 h davon 1.521 Kfz/24 h SV

b) Wie hoch war demnach in Stein der Durchgangsverkehr auf der B 14 und wie hoch ist der Anteil von Ziel- und Quellverkehr? Angaben bitte in Gesamt, Kfz und LKW.

Die Verteilung zwischen Durchgangs-, Quell- und Ziel- sowie Binnenverkehr auf der B 14 in Stein ist nicht bekannt. In jüngerer Zeit wurde hierzu auch keine Verkehrsuntersuchung erstellt.

c) Wie hoch wäre der Verlagerungseffekt durch die geplante Ortsumgehung?

6. a) Welche zusätzliche Verkehrsbelastung würde die geplante Ortsumgehung im nachgelagerten Straßennetz verursachen? Angaben bitte hierzu in Gesamt, Kfz und LKW unterteilt für die Bereiche Frankenschnellweg zwischen Hafen und Anschlussstelle A73, für den Bereich Frankenschnellweg zwischen Anschlussstelle A73 und Otto-Brenner Brücke, und für den Bereich Frankenschnellweg Otto Brenner Brücke und An den Rampen.

b) Welche zusätzliche Verkehrsbelastung würde die geplante Ortsumgehung im nachgelagerten Straßennetz im Bereich Katzwang und Reichelsdorf verursachen?

Die Fragen 5 c, 6 a und 6 b werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Projektanmeldung waren dem Bund im Wesentlichen formalisierte Projektdaten, ein standardisierter Übersichtslageplan und die vorgeschlagene Trasse in elektronischer Form zu übermitteln. Darüber hinaus waren keine gesonderten bzw. vertiefenden Planungsleistungen wie eine Vorplanung oder eine Verkehrsuntersuchung gefordert. Die Verkehrsbelastungen und Verlagerungseffekte, die sich ergeben, wenn das Projekt realisiert wird, werden vom Bund im Rahmen des Bewertungsverfahrens zum Bundesverkehrswegeplan prognostiziert. Die Ergebnisse sollen voraussichtlich im 2. Halbjahr 2015 vorliegen.

7. a) Welche konkreten Auswirkungen auf die städtebaulichen Potentiale würden sich durch die Realisierung ergeben?

Die Realisierung der Ortsumgehung Stein–Eibach könnte folgende Verbesserungen für das städtische Umfeld bringen:

- Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Bereich der Ortsdurchfahrten von Stein und Eibach durch Reduzierung der Verkehrsmenge,
- Verbesserung der Lärm- und Abgassituation;
- Aufwertung der Ortskerne, dadurch Verbesserung des Wohnumfeldes;

- Herstellung der fehlenden Aufenthaltsfunktion.
- In der OD Stein steht mit dem Forum Stein ein großes städtebauliches Projekt (Konversion einer Gewerbebrauerei mit einem Einkaufszentrum mit ca. 14.000 m² Verkaufsfläche) an. Die Erschließung des Einkaufszentrums von der B 14 führt ohne Entlastung zu einer weiteren Verschlechterung des Verkehrsablaufs.

b) Wie wurden diese ermittelt?

Die potenziellen Auswirkungen beruhen auf Erfahrungswerten. Es wurde keine städtebauliche Studie o. Ä. erstellt, um konkrete Auswirkungen zu ermitteln.

c) Ist die Staatsregierung bereit, dieses Projekt aus der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan zurückzuziehen, sofern eine betroffene Kommune dieses Projekt ablehnt?

Die Auswirkung und Bedeutung der Ortsumgehung Stein – Eibach gehen weit über die Grenzen einer einzelnen Kommune hinaus. Die Ablehnung einer einzelnen Kommune kann deshalb nicht alleine ausschlaggebend für die Anmeldung des Projekts zum Bundesverkehrswegeplan sein.

Flächenmäßig direkt von dem Projekt betroffen sind die Städte Nürnberg und Stein. Nürnberg lehnt das Projekt ab, Stein befürwortet es. Es ist daher sinnvoll, die Verkehrswirksamkeit und Wirtschaftlichkeit dieses Projekts im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans durch den Bund untersuchen zu lassen. Die angemeldeten Projekte werden durch das BMVI einer umfassenden Bewertung nach bundesweit einheitlichen Maßstäben unterzogen. Hierbei werden die Projekte wirtschaftlich, umwelt- und

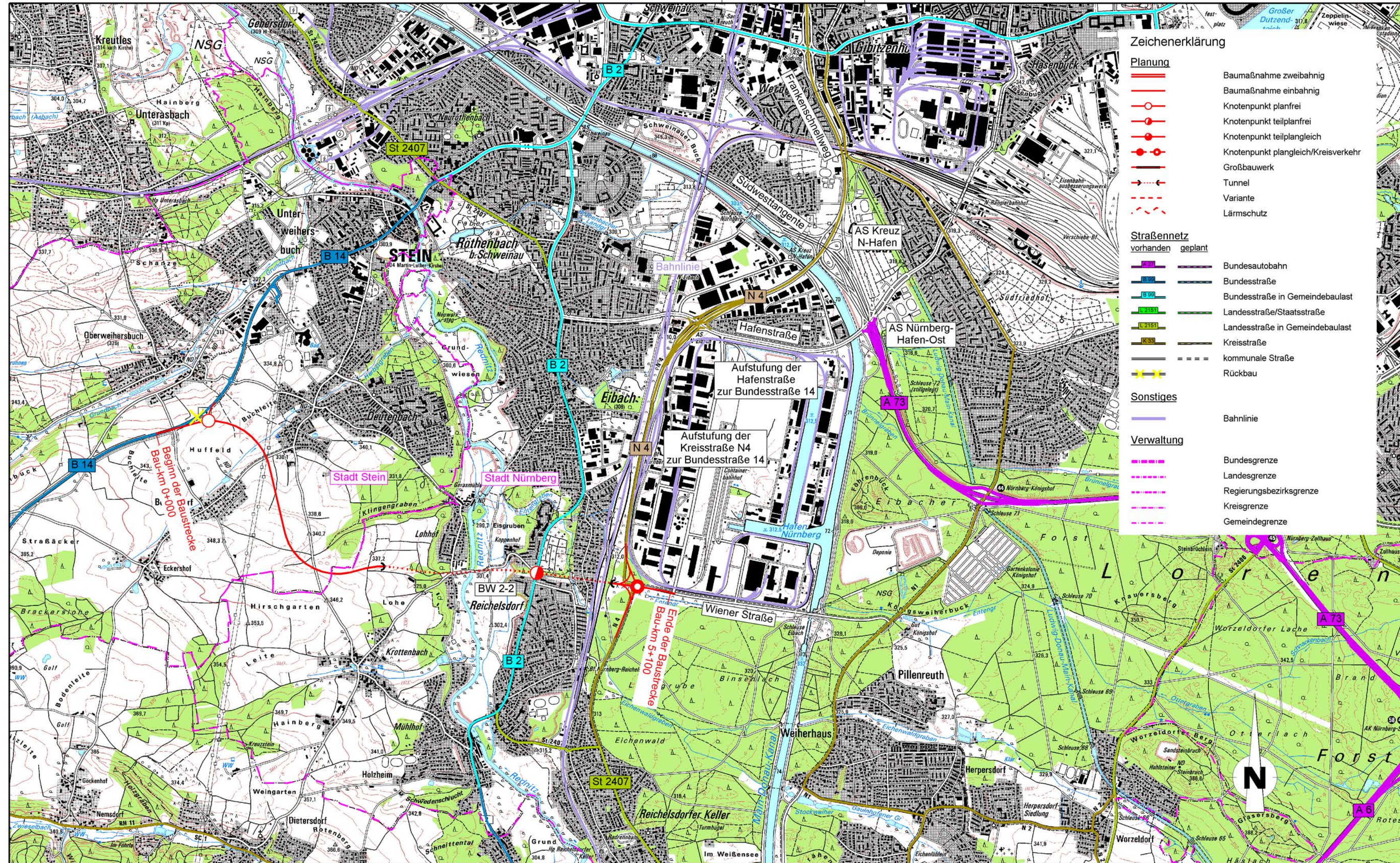
naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Dieses für die Projekte anstehende objektive Bewertungsverfahren stellt eine ideale Plattform für sinnvolle und tragfähige Entscheidungen für die weitere Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes dar. Das Bewertungsergebnis ist deshalb von wesentlicher Bedeutung für die weitere Realisierung der Ortsumgehung Stein – Eibach.

8. a) Auf wen würde die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt in Stein übergehen, wenn die Ortsumgehung Stein realisiert werden würde?

Ein detailliertes Umstufungskonzept liegt noch nicht vor. Dieses wird erst im weiteren Planungsverlauf aufgestellt und abgestimmt. Die Widmungen werden im Planfeststellungsverfahren geregelt. Insofern können noch keine abschließenden Aussagen zur Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt Stein im Falle der Realisierung der Ortsumgehung Stein getroffen werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Ortsdurchfahrt Stein als Bundesstraße abgestuft wird und in kommunale Baulast übergeht.

b) Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltskosten für die Ortsdurchfahrt der B 14 in Stein?

Mit einem durchschnittlichen Ansatz von 2,00 Euro/m² Fahrbahnfläche und Jahr sowie 11 Euro/m² Brückenfläche und Jahr ergeben sich für die Ortsdurchfahrt der B 14 in Stein theoretisch jährliche Unterhaltungskosten in Höhe von rund 80.000 Euro. Aktuell liegen die tatsächlich aufgewendeten Unterhaltskosten unter diesem Ansatz, da die Ortsdurchfahrt in den letzten Jahren erst umfassend ausgebaut bzw. erneuert wurde.



Zeichenerklärung

- Planung**
- Baumaßnahme zweibahnig
 - Baumaßnahme einbahnig
 - Knotenpunkt planfrei
 - Knotenpunkt teilplanfrei
 - Knotenpunkt teilplangleich
 - Knotenpunkt plangleich/Kreisverkehr
 - Großbauwerk
 - Tunnel
 - Variante
 - Lärmschutz

Straßennetz

- | vorhanden | geplant | |
|-----------|---------|---------------------------------|
| | | Bundesautobahn |
| | | Bundesstraße |
| | | Bundesstraße in Gemeindebaulast |
| | | Landesstraße/Staatsstraße |
| | | Landesstraße in Gemeindebaulast |
| | | Kreisstraße |
| | | kommunale Straße |
| | | Rückbau |

Sonstiges

- Bahnlinie

Verwaltung

- Bundesgrenze
- Landesgrenze
- Regierungsbezirksgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

Staatliches Bauamt Nürnberg  Flaschenhofstraße 53 90402 Nürnberg Tel.: 0911/24294-0, Fax: 0911/24294-499, E-Mail: poststelle@stban.bayern.de	bearbeitet:	Juni 2013	Feindt
	gezeichnet:	Juni 2013	Feindt
	geprüft:	Juni 2013	Peetz
	PSP Nr.: B53S.ABBA0011.00.E0.01		
Projekt: Bedarfsplan Bundesfernstraßen			

Projektanmeldung BVWP 2015

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern		Unterlage / Blatt-Nr.: 3 / 1
Staatliches Bauamt Nürnberg		Übersichtslageplan
Projekt-Nr.: B014-G010-BY	Teilprojekt-Nr.: B014-G010-BY-T05-BY	Maßstab: 1 : 25 000

**B 14, Ansbach - Nürnberg
OU Stein / Eibach (Tunnel)**

aufgestellt:
 Staatliches Bauamt Nürnberg

 Rainer Popp, Baudirektor
 Nürnberg, den 25.09.2013

Bauwerk 0-1
Überführung Anschluss B14alt über die B14
Bau-km 0+450
LW = 30,00 m
LH >= 4,70 m
BzG. = 10,60 m

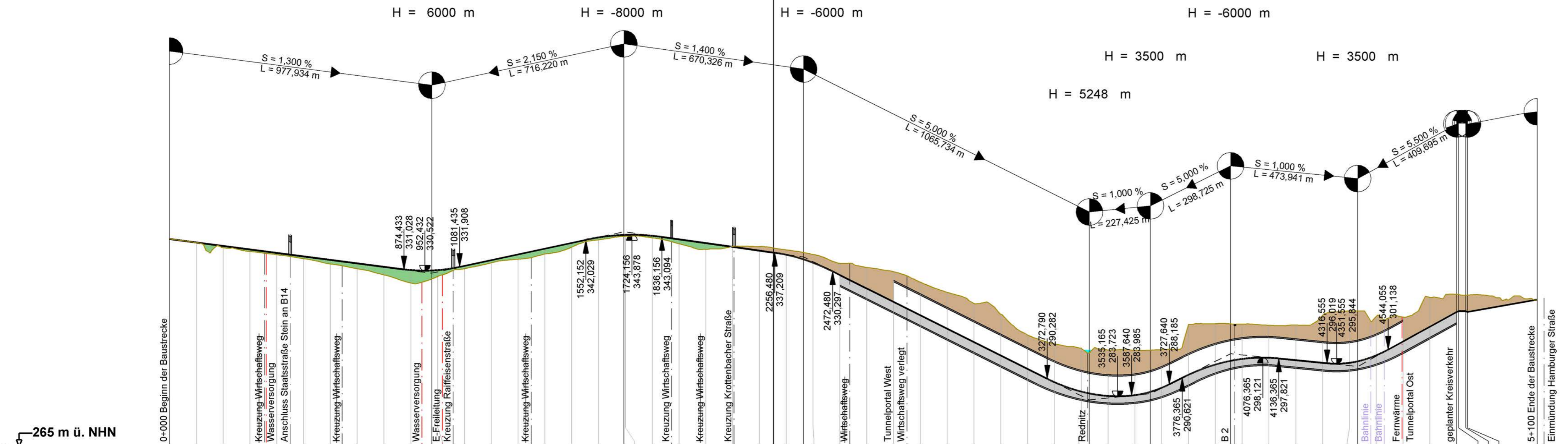
Bauwerk 1-1
Überführung der Raiffeisenstr. über die B14
Bau-km 1+058
LW = 30,00 m
LH >= 4,70 m
BzG. = 12,30 m

Bauwerk 2-1
Überführung der Krottenb. Str. über die B14
Bau-km 2+105
LW = 43,00 m
LH >= 4,70 m
BzG. = 10,60 m

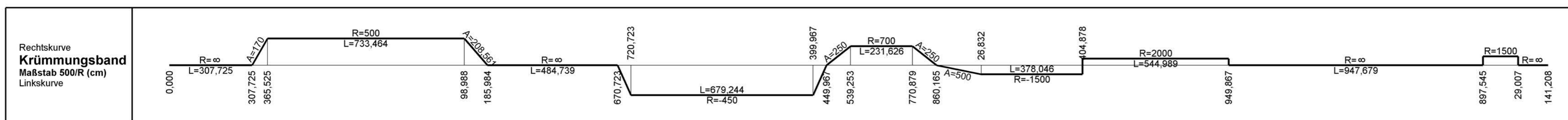
Bauwerk 2-2
Tunnel Reichelsdorf
Bau-km 2+700 - 4+600
LW = 9,70 m
LH = 4,80 m
Länge = 1900 m

Bauwerk 1-2
Überführung eines WW über die B14
Bau-km 1+873
LW = 38,00 m
LH >= 4,70 m
BzG. = 6,00 m

Lkr. Fürth, Gde. Stein | Lkr. Nürnberg Stadt, Gde. Nürnberg



Km	0+000	1+000	2+000	3+000	4+000	5+000
Gradiente	342,396	341,096	339,796	338,496	337,196	335,896
Längsprofil	342,451	340,879	339,102	337,690	336,507	335,026
Station	0,000	100,000	200,000	300,000	400,000	500,000



Zeichenerklärung

- Gradiente mit Anfang und Ende der Ausrundung
- Höhenlinie des Geländes in der Fahrbahnachse als Bezugslinie
- Neigungsbrechpunkt mit Angabe von Gefälle (-) und Steigung (+) in Prozent, Länge der Gefälle- (Steigungs-) strecke und Halbmesser
- Werte der Kuppen- und Wannenausrundung
- Hochpunkt einer Kuppenausrundung
- Tiefpunkt einer Wannenausrundung
- Stationierung der Trasse (km + m)
- | | |
|-----------|--------------|
| Gradiente | 12,01/22,820 |
| Gelände | 21,56/22,870 |

 NN-Höhen für die Gradiente, das Gelände, ggf. auch für Rohrleitungen und Gräben
- Bezugshöhe für die zeichnerische Darstellung
- Einschnittsbereich (Abtrag)
- Dammbereich (Auftrag)

Staatliches Bauamt Nürnberg

Flaschenhofstraße 53
90402 Nürnberg

Tel.: 0911/24294-0, Fax: 0911/24294-499, E-Mail: poststelle@stban.bayern.de

bearbeitet:	Juni 2013	Feindt
gezeichnet:	Juni 2013	Feindt
geprüft:	Juni 2013	Peetz
PSP Nr.:	B538 M0080015.00.00.01	
Projekt:	Bedarfsplan Bundesfernstraßen	

Projektanmeldung BVWP 2015

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern

Staatliches Bauamt Nürnberg

Projekt-Nr.: B014-G010-BY Teilprojekt-Nr.: B014-G010-BY-T05-BY

Unterlage / Blatt-Nr.: 4 / 1
Übersichtshöhenplan

Maßstab: 1 : 10 000 / 1 000

B 14, Ansbach - Nürnberg OU Stein / Eibach (Tunnel)

aufgestellt:
Staatliches Bauamt Nürnberg

Rainer Popp
Rainer Popp, Baudirektor
Nürnberg, den 25.09.2013