



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 21.10.2014

B 470

Der Freistaat Bayern hat laut „Übersicht der laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben – Bundesfernstraßen“ mehrere Teilprojekte zum Ausbau der B 470 (Ifd. Nr. Land BY 320 bis 331) angemeldet.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Mit welchen Angaben werden die einzelnen Teilprojekte zum Ausbau der B 470 begründet?
b) Welche konkreten Alternativen innerhalb des Verkehrsträgers wurden für die einzelnen Teilprojekte geprüft?
c) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen?
2. a) Welche konkrete Linienführung und konkreten Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz sind für die einzelnen Projekte 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 bis jetzt angefallen?
b) Welche Gesamtkosten werden für die einzelnen Teilprojekte veranschlagt?
c) Wann rechnet die Staatsregierung mit der Realisierung der einzelnen Teilprojekte?
4. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren auf der B 470 entwickelt? Angaben bitte für die Bereiche B 470 zwischen Ebermannstadt und Forchheim zwischen A 73 und A 3, Gremsdorf – Uehlfeld, Uehlfeld – Neustadt/Aisch, Neustadt/Aisch – Bad Windsheim, Bad Windsheim – Anschlussstelle A 7 getrennt. Angaben bitte in Fünfjahresschritten.
b) Wie hoch wird die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf den einzelnen Umgehungsstraßen sein im Falle einer Realisierung der Teilprojekte der B 470? Angaben bitte unter der Benennung der Prognose, des Verfassers und des Jahres, wann die Prognose erstellt wurde.
c) Wie hoch ist der Ziel- und Quellverkehr in den einzelnen Ortsdurchfahrten, die durch eine Ortsumgehung entlastet werden sollten?
- d) Welcher Verkehr würde durch die Realisierung der Projekte neu induziert werden, da dadurch Abkürzungen zwischen A 3 und A 9 sowie zwischen A 7 und A 3 entstehen?
5. a) Wie hoch wäre der Flächenverbrauch im Falle einer Realisierung aller Teilprojekte? Angaben bitte für die einzelnen Teilprojekte unter Angabe der betroffenen Gemeinden und jeweils unterteilt in Wald und landwirtschaftliche Fläche.
b) In welchem Umfang würden bei der Realisierung der Teilprojekte Schutzgebiete betroffen sein? Angaben bitte für die einzelnen Teilprojekte nach Flächenumfang und unterteilt in FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotopie, Wasserschutzgebiete und Überschwemmungsgebiete.
c) Für welche einzelnen Teilprojekte ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig? Für welche liegt diese bereits vor (Angaben bitte mit Verfasser und Datum der Fertigstellung)?
d) Für welche Projekte wurde eine UVP bereits in Auftrag gegeben und bis wann werden diese abgeschlossen sein? Angaben bitte unter Nennung der Auftragnehmer.

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 28.11.2014

Vorbemerkung:

Die Bundesstraße 470 durchläuft Bayern in Ost-West-Richtung, beginnend in Weiden in der Oberpfalz über Auerbach, Forchheim und Neustadt an der Aisch bis zur Anschlussstelle Bad Windsheim an der A 7. Im Rahmen der aktuell laufenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) sind für die Streckenabschnitte in Mittel- und Oberfranken eine Reihe von Ortsumgehungen beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen angemeldet worden.

1. a) Mit welchen Angaben werden die einzelnen Teilprojekte zum Ausbau der B 470 begründet?

Bereich Mittelfranken:

Mit dem geplanten Ausbau der B 470 soll die Region Westmittelfranken (Region 8) besser an den großräumigen und überörtlichen Verkehr angebunden und die bestehenden Ortsdurchfahrten entlastet werden. Hierzu soll ein Großteil

der im Zuge der B 470 bestehenden Ortsdurchfahrten zwischen der A 7 (AS Rothenburg) und der A 3 (AS Höchstadt-Ost) beseitigt werden. Im Einzelnen werden mit dem Ausbau der B 470 folgende Ziele verfolgt:

- Stärkung der überregionalen, raumerschließenden Funktion der B 470
- Verbesserung der Verkehrsqualität der Verbindung zwischen A 3 und A 7 durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Reisegeschwindigkeit und Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Anbindung des Mittelzentrums Neustadt an der Aisch an die BAB A 3 und den Wirtschaftsraum Erlangen/Nürnberg sowie an die BAB A 7. Zwischen B 13 und der BAB A 7 dient die B 470 auch noch der Anbindung des Oberzentrums Ansbach an die Autobahn bzw. zum Oberzentrum Würzburg.
- Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten durch Herausnahme des dominierenden Durchgangsverkehrs und somit Verbesserung der Verkehrssicherheit innerorts sowie der Wohn- und Aufenthaltssituation.

Das Projekt „B 470“ unterteilt sich in folgende acht Teilprojekte:

- B 470, Ortsumgehung Steinach bei Rothenburg
- B 470, Ortsumgehung Lenkersheim
- B 470, Ortsumgehung Oberndorf/Ipsheim/Dottenheim
- B 470, Ortsumgehung Birkenfeld
- B 470, Ortsumgehung Uehlfeld/Demantsfürth
- B 470, Ortsumgehung Mailach
- B 470, Ortsumgehung Gremsdorf (Süd/Nord)

Bereich Oberfranken

Mit dem geplanten Ausbau der B 470 in Oberfranken wird frei von Ortsdurchfahrten die Verkehrsqualität des Streckenzugs zwischen den Bundesautobahnen A 3 und A 73 für den großräumigen Verkehr verbessert. Im Streckenzug der B 470 zwischen den Bundesautobahnen A 9 und A 73 werden ebenfalls Verbesserungen für die Erschließung der Fränkischen Schweiz und ihrer Anbindung an das Autobahnnetz erzielt.

Das Projekt „B 470“ unterteilt sich in folgende vier Teilprojekte:

- B 470, Ortsumgehung Oesdorf
- B 470, Ortsumgehung Wimmelbach
- B 470, Ost-Ortsumgehung Forchheim
- B 470, Ortsumgehung Ebermannstadt

b) Welche konkreten Alternativen innerhalb des Verkehrsträgers wurden für die einzelnen Teilprojekte geprüft?

c) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen?

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

Bereich Mittelfranken

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Steinach bei Rothenburg ist ein alternativer Trassenverlauf aufgrund der im Norden bestehenden Bebauung nicht möglich. Wegen der beengten Verhältnisse ist ein verkehrsgerechter Ausbau der Ortsdurchfahrt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ebenfalls nicht zielführend.

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Lenkersheim führt eine Umfahrung im Norden zu einer Beeinträchtigung des Über-

schwemmungsgebietes der Aisch. Ferner ist die verkehrlich erforderliche Anbindung der St 2252 nicht mehr möglich. Aus diesen Gründen wurde eine südlich verlaufende Trasse gewählt, an welche die St 2252 Richtung Langenzenn angebunden werden kann.

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Oberndorf/Ipsheim/Dottenheim führt eine Umfahrung im Norden zu einer Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes der Aisch. Deshalb stellt die gewählte südlich verlaufende Trasse die bessere Lösung dar.

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Birkenfeld führt eine Umfahrung im Norden zu einer Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes der Aisch. Deshalb stellt die südlich verlaufende Trasse die bessere Lösung dar.

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Uehlfeld/Demantsfürth wurden wegen der wasserwirtschaftlich und umweltfachlich starken Betroffenheit insgesamt vier Wahllinien untersucht. Davon wurde die weiträumige Umgehung im Osten aus wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Gründen als insgesamt vertretbarste Lösung zur Bewertung angemeldet. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist ein verkehrsgerechter Ausbau der Ortsdurchfahrt oder ein Umbau der bestehenden Knotenpunkte zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht möglich.

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Mailach wurde eine nördliche Umgehungsvariante für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 angemeldet. Dies war Ergebnis einer groben Variantenbetrachtung. Ein verkehrsgerechter Ausbau der Ortsdurchfahrt Mailach ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich und eine Trasse südlich von Mailach führt zu erheblichen Beeinträchtigungen des europäischen Vogelschutzgebietes 6331-471 – Aischgrund – und zu einer weitreichenden Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes der Aisch. Mit der vorgeschlagenen Trasse liegt eine zumutbare Alternative im Norden vor, wodurch eine Südumgehung im Aischgrund aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht zulässig wäre.

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Gremsdorf wurden zwei Alternativen, eine Südumgehung und eine Nordumgehung, zur Bewertung angemeldet. Grund hierfür war eine im Vorfeld der Anmeldung durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Gemeinden Gremsdorf, Höchstadt an der Aisch und Lonnerstadt unter Beteiligung von Bürgerinitiativen. Die Gemeinde Gremsdorf fordert seit Jahren eine Ortsumgehung, favorisiert jedoch eine nördliche Umgehung. Es bestehen jedoch erhebliche fachliche Zweifel, dass die Nordumfahrung genehmigungsfähig wäre, da sie zu erheblichen Eingriffen in das Natura-2000-Gebiet 6331-471 – Aischgrund – sowie zu einer weitreichenden Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes der Aisch führen würde und mit der Südumfahrung eine zumutbare Trasse vorliegt. Mit der Anmeldung beider Alternativen soll im Rahmen des Bewertungsverfahrens geprüft werden, welche Variante in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange vorzugswürdig ist. Auch in Gremsdorf ist ein verkehrsgerechter Ausbau der Ortsdurchfahrt aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich.

Bereich Oberfranken

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Oesdorf ist nur eine südliche Führung der Trasse möglich, da die Wohnsiedlungen an den Südhanglagen nördlich von Oesdorf bis zur Waldrandlage weit ausgedehnt sind. Zudem sind aufgrund der Topographie (mit rund 40 m Höhenunterschied von West nach Ost)

die Randbedingungen sehr ungünstig. Mit einer südlichen Führung werden außerdem Eingriffe in die unzerschnittenen Funktionsräume nordöstlich von Oesdorf vermieden.

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Wimmelbach ist nur eine südliche Führung der Trasse möglich, da die Wohnsiedlungen an den Südhanglagen nördlich von Wimmelbach bis zur Waldrandlage weit ausgedehnt sind. Zudem sind aufgrund der Topographie (mit rund 40 m Höhenunterschied von West nach Ost) die Randbedingungen sehr ungünstig. Mit einer südlichen Führung werden außerdem Eingriffe in die unzerschnittenen Funktionsräume nordöstlich von Wimmelbach vermieden.

Für die Ermittlung der Anmeldetrasse für das Teilprojekt Ost-Ortsumgehung Forchheim wurde zunächst unter Abwägung naturschutzfachlicher und wasserwirtschaftlicher Belange und unter Berücksichtigung kommunaler Wünsche sowie verkehrlicher Belange ein „Korridor“ ermittelt, innerhalb dessen die Umgehungstrasse konkretisiert wurde. In weiteren Abstimmungsschritten mit den Kommunen, dem Landratsamt, der Stadt Forchheim sowie den maßgeblichen Trägern öffentlicher Belange wurde die Anmeldetrasse schließlich erarbeitet.

Für das Teilprojekt Ortsumgehung Ebermannstadt war aufgrund der in den 80er- und 90er-Jahren von der Stadt Ebermannstadt ausgewiesenen Wohngebiete, der Wiesent und der Bahnlinie kein Freiraum mehr für eine vernünftige Trassenführung vorhanden. Zudem sind sowohl die südlichen als auch die nördlichen Talhänge vollständig bebaut, sodass nur eine Tunnellösung zur Lösung der verkehrlichen Probleme infrage kommt. Untersucht wurden eine nördliche und eine südliche Tunnelvariante, wobei die südliche Variante aus folgenden Gründen ausscheidet:

- zweifache Talquerung und Überquerung der Wiesent
- zweifache Durchschneidung von Natura-2000-Gebieten
- zweifache Durchschneidung von Wasserschutzgebieten
- zweifache Überquerung der Bahnlinie
- zweifache Überquerung/Kreuzung von Staatsstraßen
- Überdeckung zwischen Tunnel und Bebauung < 20 m => Gefährdung der Wohnbebauung.

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

Die jeweilige Linienführung, die vorgesehenen Verknüpfungen und die der Kostenermittlung zugrunde gelegten Knotenpunktformen sind aus den beigefügten Übersichtshöhen- und Lageplänen ersichtlich.

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 noch verändern.

b) Mit welchem Querschnitt wird geplant?

Bereich Mittelfranken

Nach den derzeit geltenden Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) ergibt sich für die B 470 die Entwurfsklasse 3 mit dem Regelquerschnitt RQ 11 (2-streifig, mit einer Fahrbahnbreite von 8 m) für die freie Strecke.

Bereich Oberfranken

Nach den derzeit geltenden Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) ergeben sich für die Teilprojekte OU Oesdorf und OU Wimmelbach der B 470 die Entwurfsklasse 2 mit dem Regelquerschnitt RQ 11,5 (2-streifig mit einer Fahrbahnbreite von 8,50 m, mit Überholstreifen 3-streifig mit einer Fahrbahnbreite von 12 m) für die freie Strecke und für die OU Forchheim die Entwurfsklasse 2, die in Abhängigkeit der Verkehrsstärke einen minimalen Regelquerschnitt RQ 11,5 (2-streifig, mit Überholstreifen 3-streifig) bzw. einen maximalen Regelquerschnitt RQ 21 (2-streifig, 2-bahnig mit einer Fahrbahnbreite von 2 x 7,75 m) aufweist.

Für das Teilprojekt OU Ebermannsstadt ergibt sich ebenfalls die Entwurfsklasse 2 mit einem Regelquerschnitt RQ 11,5 auf freier Strecke und ein Regelquerschnitt RQ 11t für den Tunnelbereich.

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

Die vorgesehenen Ingenieurbauwerke sind aus den beigefügten Übersichtshöhen- und Lageplänen ersichtlich.

3. a) Welche Planungskosten sind bis jetzt angefallen?

Die bisherigen Planungsleistungen wurden intern durch Beienstete der Bayerischen Straßenbauverwaltung erbracht. Die aufgewendeten Stunden können nicht projektspezifisch 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.

b) Welche Gesamtkosten werden für die einzelnen Teilprojekte veranschlagt?

Bereich Mittelfranken

Für die Teilprojekte wurden folgende Gesamtkosten veranschlagt:

B 470, Ortsumgehung Steinach bei Rothenburg	6,6 Mio. €
B 470, Ortsumgehung Lenkersheim	3,9 Mio. €
B 470, Ortsumgehung Oberndorf / Ipsheim / Dottenheim	14,7 Mio. €
B 470, Ortsumgehung Birkenfeld	8,2 Mio. €
B 470, Ortsumgehung Uehlfeld / Demantsfürth	12,0 Mio. €
B 470, Ortsumgehung Mailach	4,6 Mio. €
B 470, Ortsumgehung Gremsdorf (Süd)	11,2 Mio. €
B 470, Ortsumgehung Gremsdorf (Nord) Variante	20,4 Mio. €

Abhängig von der in Gremsdorf weiterzuerfolgenden Variante ergeben sich für den Bereich Mittelfranken somit Gesamtkosten von 61,2 Mio. € (Süd) bzw. 70,4 Mio. € (Nord).

Bereich Oberfranken

B 470, Ortsumgehung Oesdorf	5,6 Mio. €
B 470, Ortsumgehung Wimmelbach	4,2 Mio. €
B 470, Ost-Ortsumgehung Forchheim	38,4 Mio. €
B 470, Ortsumgehung Ebermannstadt	89,9 Mio. €

Die Gesamtkosten für den Bereich Oberfranken belaufen sich auf 138,1 Mio. €

c) Wann rechnet die Staatsregierung mit der Realisierung der einzelnen Teilprojekte?

Vor einer Realisierung muss die B 470 in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, für den die Grundlage der nun in Aufstellung befindliche BVWP ist, eingestuft werden. Erst danach kann mit der Planung begonnen werden. Für die Genehmigung der Teilprojekte der B 470 ist unter anderem jeweils ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Eine seriöse Einschätzung der Realisierungsdauer sowohl der einzelnen Teilprojekte als auch des Gesamtprojekts kann aufgrund der Unwägbarkeiten, die im Laufe der Planung auftreten können, derzeit nicht abgegeben werden.

4. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren auf der B 470 entwickelt? Angaben bitte für die Bereiche B 470 zwischen Ebermannstadt und Forchheim zwischen A 73 und A 3, Gremsdorf – Uehlfeld, Uehlfeld – Neustadt/Aisch, Neustadt/Aisch – Bad Windsheim, Bad Windsheim – Anschlussstelle A 7 getrennt. Angaben bitte in Fünfjahresschritten.

Bereich Mittelfranken

Für die angefragten Streckenabschnitte Uehlfeld – Neustadt/Aisch, Neustadt/Aisch – Bad Windsheim, Bad Windsheim – Anschlussstelle A 7 wurden im Zuständigkeitsbereich des Staatlichen Bauamtes Ansbach im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrszählungen (5-jähriger Turnus) in den letzten 20 Jahren folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen (DTV/SV = Schwerverkehr) ermittelt:

Uehlfeld – Neustadt/Aisch

DTV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Dachsbach	Lonnerstadt	6.452	6.210	6.540	6.044	4.627
Gutenstetten	Dachsbach	7.758	7.661	7.635	7.007	5.278
Diespeck	Gutenstetten	13.151	11.161	16.867	14.451	11.661
davon SV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Dachsbach	Lonnerstadt	707	655	813	799	541
Gutenstetten	Dachsbach	818	682	712	636	425
Diespeck	Gutenstetten	1.149	922	1.066	995	596

Neustadt/Aisch – Bad Windsheim

DTV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Neustadt a. d. Aisch (Riedweg)	Neustadt a. d. Aisch (B 8)	12.556	11.879	11.969	13.576	11.623
Bad Windsheim	Dietersheim	8.382	8.250	7.191	7.009	5.059

davon SV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Neustadt a. d. Aisch (Riedweg)	Neustadt a. d. Aisch (B 8)	887	835	695	763	549
Bad Windsheim	Dietersheim	647	654	559	589	531

Bad Windsheim – Anschlussstelle A 7

DTV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Marktbergel	Illesheim	11.255	10.496	10.825	9.050	9.436
Steinsfeld	Marktbergel	7.054	6.092	5.467	5.279	4.005
davon SV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Marktbergel	Illesheim	887	733	892	640	559
Steinsfeld	Marktbergel	772	564	597	671	569

Für die angefragten Streckenabschnitte Gremsdorf – Uehlfeld bzw. zwischen A 73 und A 3 wurden im Zuständigkeitsbereich des Staatlichen Bauamtes Nürnberg im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrszählungen (5-jähriger Turnus) in den letzten 20 Jahren folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen (DTV/SV = Schwerverkehr) ermittelt:

DTV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Lonnerstadt	Höchststadt a. d. Aisch	9.404	7.640	7.161	6.352	5.271
Höchststadt a. d. Aisch	Gremsdorf	11.992	11.939	9.539	9.274	7.231
Gremsdorf	Adelsdorf	12.745	11.736	9.842	9.838	7.762
Adelsdorf	Hemhofen	9.287	7.590	5.789	6.489	4.809
davon SV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Lonnerstadt	Höchststadt a. d. Aisch	760	613	651	561	522
Höchststadt a. d. Aisch	Gremsdorf	848	770	692	697	652
Gremsdorf	Adelsdorf	1.023	946	930	896	776
Adelsdorf	Hemhofen	606	723	616	641	556

Bereich Oberfranken

Für die angefragten Streckenabschnitte Ebermannstadt – Forchheim und A 3 – A 73 wurden im Zuständigkeitsbereich des Staatlichen Bauamtes Bamberg im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrszählungen (5-jähriger Turnus) in den letzten 20 Jahren folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen (DTV/SV = Schwerverkehr) ermittelt:

DTV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Adelsdorf (K ERH 16)	Hemhofen (L 2259)	9.287	7.590	5.789	6.489	4.809
Oesdorf (W) (L 2259)	Burk FO (OA)	5.688	5.815	4.832	5.445	4.441
Burk FO (OA)	Forchheim (L 2244)	16.991	16.904	15.189	18.911	18.107
Forchheim (L 2244)	Forchheim (Eisenbahnbrücke)	18.663	18.741	19.387	20.830	19.337

Forchheim (Eisenbahnbrücke)	Forchheim (OE)	27.573	26.199	25.107	26.697	27.631
Forchheim (OE)	Forchheim (L 2243 2244)	19.180	19.359	16.245	17.389	14.613
Forchheim (Eisenbahnbrücke)	Reuth FO (OE)	20.683	20.411	21.740	22.803	21.890
Reuth FO (OE)	Ebermannstadt (L 2260)	8.935	9.944	9.593	11.122	9.505
Ebermannstadt (L 2260)	Streitberg (L 2186)	10.669	11.028	11.305	11.804	9.855
Streitberg (L 2186)	Behringersmühle (S) (L 2191)	2.641	2.876	3.270	3.587	2.970
Behringersmühle (L 2191)	Pottenstein (L 2163)	2.469	3.664	2.788	3.879	3.295
davon SV [Kfz/24 h]		2010	2005	2000	1995	1990
Adelsdorf (K ERH 16)	Hemhofen (L 2259)	606	723	616	641	556
Oesdorf (W) (L 2259)	Burk FO (OA)	376	453	496	436	411
Burk FO (OA)	Forchheim (L 2244)	668	671	692	857	560
Forchheim (L 2244)	Forchheim (Eisenbahnbrücke)	906	847	1.034	1.024	843
Forchheim (Eisenbahnbrücke)	Forchheim (OE)	956	1.048	1.061	1.131	904
Forchheim (OE)	Forchheim (L 2243 2244)	750	744	819	840	771
Forchheim (Eisenbahnbrücke)	Reuth FO (OE)	756	668	882	758	714
Reuth FO (OE)	Ebermannstadt (L 2260)	472	449	490	544	610
Ebermannstadt (L 2260)	Streitberg (L 2186)	614	585	565	568	638
Streitberg (L 2186)	Behringersmühle (S) (L 2191)	255	238	258	272	283
Behringersmühle	Pottenstein (L 2163)	182	298	213	294	309

b) Wie hoch wird die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf den einzelnen Umgehungsstraßen sein im Falle einer Realisierung der Teilprojekte der B 470? Angaben bitte unter der Benennung der Prognose, des Verfassers und des Jahres, wann die Prognose erstellt wurde.

Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wird durch den Bund eine sektorübergreifende Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erstellt und auf die angemeldeten Projekte umgelegt. Die Verkehrsprognosen für die Teilprojekte werden voraussichtlich erst in der zweiten Jahreshälfte 2015 vorliegen. Diese Netzbelastungen bilden die Grundlage für die Bewertungsrechnungen von Maßnahmen. Die Ergebnisse der Bewertung werden vom BMVI im Internet veröffentlicht.

Für die Umgehung Gremsdorf hat das Ingenieurbüro BrennerPlan GmbH im Auftrag des Staatlichen Bauamts Nürnberg im Jahr 2012 eine projektspezifische Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2025 durchgeführt.

Demnach ergibt sich für die Nordumgehung von Gremsdorf eine durchschnittliche Verkehrsbelastung zwischen 11.200 und 11.330 Kfz/24 h im Pkw-Bereich und im SV-Bereich eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von 920 und 940 Kfz/24 h. Bei der Südumgehung hingegen liegt die durchschnittliche Verkehrsbelastung für den Pkw-Verkehr zwischen 8.460 und 11.150 Kfz/24 h, ab der Einmündung der St 2240 sogar bei 14.780 Kfz/24 h. Im SV-Bereich werden zwischen 910 und 1.010 Kfz/24 h, ab der Staatsstraßeneinmündung sogar 1.120 Kfz/24 h prognostiziert.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der Umgehung Forchheim wurden im Auftrag des Staatlichen Bauamts Bamberg durch das Ingenieurbüro Modus Consult Ulm GmbH Verkehrszahlen für das Planjahr 2015 ermittelt. Die Ortsumgehung nimmt demnach in den verschiedenen Abschnitten Verkehre zwischen 9.600 und 25.700 Kfz/24 h auf.

c) Wie hoch ist der Ziel- und Quellverkehr in den einzelnen Ortsdurchfahrten, die durch eine Ortsumgehung entlastet werden sollten?

Eine Angabe zum Ziel- und Quellverkehrsanteil in den einzelnen Ortsdurchfahrten ist nur möglich, wenn hierzu bereits projektbezogene Verkehrsuntersuchungen durchgeführt wurden.

Für folgende Projekte kann der Ziel- und Quellverkehr aufgrund von vorausgegangenen Verkehrsuntersuchungen beziffert werden:

- B 470, Ortsumgehung Forchheim:
 - OD Forchheim Reuth ca. 77 %
 - OD Gosberg ca. 35 %

Für alle anderen Projekte kann der Ziel- und Quellverkehrsanteil derzeit nicht beziffert werden. Auch für die OU Gremsdorf ist eine Angabe der Ziel- und Quellverkehre nicht möglich, da im Rahmen der o. g. Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros BrennerPlan GmbH im Detail nur die überörtlichen Verkehre untersucht wurden.

d) Welcher Verkehr würde durch die Realisierung der Projekte neu induziert werden, da dadurch Abkürzungen zwischen A3 und A9 sowie zwischen A7 und A3 entstehen?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 4a verwiesen. Die weiträumigen Verkehrsumlagerungen werden im Rahmen

der sektorübergreifenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 durch das BMVI ermittelt. Die Ergebnisse werden voraussichtlich erst in der zweiten Jahreshälfte 2015 vorliegen.

5. a) Wie hoch wäre der Flächenverbrauch im Falle einer Realisierung aller Teilprojekte? Angaben bitte für die einzelnen Teilprojekte unter Angabe der betroffenen Gemeinden und jeweils unterteilt in Wald und landwirtschaftliche Fläche.

Zum jetzigen Planungsstand können noch keine detaillierten Angaben zum Flächenverbrauch getroffen werden. Flächenrelevante Planungen zum Begleitwegenetz, zu Knotenpunkten und ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Seitenentnahmestellen oder Erdmassendeponien, Entwässerungsanlagen und eventuell erforderlich werdende aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwälle) konnten deshalb bei der Projektanmeldung für die Aufstellung des BVWP flächenmäßig nur grob ermittelt werden. Eine Differenzierung nach Gemeindegebieten bzw. nach Flächennutzungen ist hierbei nicht erfolgt.

Für die technischen Anlagen – den Straßenkörper, die Anschlussstellen und die Bauwerke – werden insgesamt folgende Flächen benötigt:

Bereich Mittelfranken

– B 470, Ortsumgehung Steinach bei Rothenburg	ca. 5,9 ha
– B 470, Ortsumgehung Lenkersheim	ca. 6,7 ha
– B 470, Ortsumgehung Oberndorf/Ipsheim/Dottenheim	ca. 22,9 ha
– B 470, Ortsumgehung Birkenfeld	ca. 6,7 ha
– B 470, Ortsumgehung Uehlfeld/Demantsfürth	ca. 7,5 ha
– B 470, Ortsumgehung Mailach	ca. 13,5 ha
– B 470, Ortsumgehung Gremsdorf, Süd	ca. 22,0 ha
– B 470, Ortsumgehung Gremsdorf, Nord	ca. 23,5 ha

Bereich Oberfranken

– B 470, Ortsumgehung Oesdorf	ca. 5,5 ha
– B 470, Ortsumgehung Wimmelbach	ca. 3,7 ha
– B 470, Ost-Ortsumgehung Forchheim	ca. 24,0 ha
– B 470, Ortsumgehung Ebermannstadt	ca. 4,5 ha

b) In welchem Umfang würden bei der Realisierung der Teilprojekte Schutzgebiete betroffen sein? Angaben bitte für die einzelnen Teilprojekte nach Flächenumfang und unterteilt in FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope, Wasserschutzgebiete und Überschwemmungsgebiete.

Bereich Mittelfranken

Vom Trassenverlauf der Ortsumgehung Steinach bei Rothenburg werden folgende Schutzgebiete berührt:

- Landschaftsschutzgebiet 00570.01 wird auf 500 m Länge durchschnitten.
- 3 amtlich kartierte Biotope.

Vom Trassenverlauf der Ortsumgehung Lenkersheim werden keine Schutzgebiete berührt.

Vom Trassenverlauf der Ortsumgehung Oberndorf/Ipsheim/Dottenheim werden folgende Schutzgebiete berührt:

- Landschaftsschutzgebiet 00570.01 wird im Randbereich auf 1,3 km Länge durchschnitten.
- 3 amtlich kartierte Biotope.

Vom Trassenverlauf der Ortsumgehung Birkenfeld werden keine Schutzgebiete berührt.

Vom Trassenverlauf der Ortsumgehung Uehlfeld/Demantsfürth werden folgende Schutzgebiete berührt:

- Natura-2000-Gebiet 6331-471.13 (SPA) „Aischgrund“ wird gequert.
- Landschaftsschutzgebiet 5/003663/00/0 wird im Aischgrund im Randbereich gequert.
- Naturpark „Steigerwald“ wird auf einer Länge von 600 m tangiert.
- Überschwemmungsgebiet der Aisch wird auf einer Länge von 550 m gequert.
- Wasserschutzgebiet Zone III wird auf einer Länge von 320 m gequert.

Vom Trassenverlauf der B 470, Ortsumgehung Mailach werden keine FFH-, Vogelschutz- und Naturschutzgebiete berührt. Betroffen sind:

- Landschaftsschutzgebiet 00502.02 „Aischauen“ wird in den Anbindungsbereichen geringfügig berührt.
- 1 amtlich kartiertes Biotop.
- Überschwemmungsgebiet der Aisch wird in Anbindungsbereichen geringfügig berührt.

Vom Trassenverlauf der B 470, Ortsumgehung Gremsdorf (Südumgehung) werden folgende Schutzgebiete berührt:

- Natura-2000-Gebiet 6331-371 (FFH-Weihergebiet bei Mohrhof) und gleichzeitig Naturschutzgebiet: Das Schutzgebiet wird aber flächenmäßig nicht direkt betroffen (Abstand der Trasse mindestens 50 m).
- 2 amtlich kartierte Biotope.

Vom Trassenverlauf der B 470, Ortsumgehung Gremsdorf (Nordumgehung) werden folgende Schutzgebiete berührt:

- Natura-2000-Gebiet 6331-471 „Aischgrund“: Das Natura-2000-Gebiet wird auf einer Länge von 1,3 km durchfahren.
- Überschwemmungsgebiet der Aisch: Die Trasse verläuft auf einer Länge von 1,8 km hochwasserfrei in Dammlage durch das Überschwemmungsgebiet.
- 3 amtlich kartierte Biotope.

Bereich Oberfranken

Vom Trassenverlauf der Ortsumgehung Oesdorf werden keine Schutzgebiete berührt.

Vom Trassenverlauf der B 470, Ortsumgehung Wimmelbach werden folgende Schutzgebiete berührt:

- Durchschneidung des FFH-Gebiets 6232-304 auf einer Länge von 79 m; das Vogelschutzgebiet wird auf einer Länge von 40 m durchschnitten.

Vom Trassenverlauf der B 470, Ortsumgehung Forchheim werden folgende Schutzgebiete berührt:

- Im Planungsraum sind vier Natura-2000-Gebiete (6233-371, 6233-372, 6332-471, 6233-471) betroffen.
- Durchschneidung eines FFH-Gebietes auf einer Länge von 690 m und eines Vogelschutzgebiets auf einer Länge von 1.050 m.
- Durchschneidung Landschaftsschutzgebiet „Veldensteiner Forst“ auf einer Länge von 1.400 m.
- Durchschneidung Wasserschutzgebiet auf einer Länge von 1.400 m.

Vom Trassenverlauf der B 470, Ortsumgehung Ebermannstadt werden folgende Schutzgebiete berührt:

- Durchschneidung des FFH-Gebiets (6233-371) auf einer Länge von 630 m.
- Durchschneidung FFH-Gebiet auf 690 m Länge und Vogelschutzgebiet auf einer Länge von 1.050 m.
- Betroffenheit von zwei Vogelschutzgebieten (6233-471, 6332-471), wobei eines davon (6233-471) auf einer Länge von 390 m durchschnitten wird.
- Durchschneidung Landschaftsschutzgebiet auf einer Länge von 1.570 m.
- Durchschneidung Wasserschutzgebiet auf einer Länge von 620 m.

Allgemein:

Eine quantitative Ermittlung der flächenmäßigen Betroffenheit der einzelnen Schutzgebiete war nicht Bestandteil der Projektanmeldung und kann erst im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung etwaiger Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen realistisch erfolgen.

c) Für welche einzelnen Teilprojekte ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig? Für welche liegt diese bereits vor (Angaben bitte mit Verfasser und Datum der Fertigstellung)?

Ob für die Teilprojekte eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht, wird von der

zuständigen Behörde nach § 3 a des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) entschieden. Hierfür hat der Träger des Vorhabens die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vorzulegen, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird. Ob im Einzelfall eine UVP erforderlich wird, kann zum jetzigen Planungsstand der Projekte noch nicht abschließend beurteilt werden.

d) Für welche Projekte wurde eine UVP bereits in Auftrag gegeben und bis wann werden diese abgeschlossen sein? Angaben bitte unter Nennung der Auftragnehmer.

Mit Ausnahme des Teilprojekts B 470, Ortsumgehung Forchheim (Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aus 1998, Büro Anuva) wurden für die Teilprojekte der B 470 noch keine UVS beauftragt.

Hier finden Sie die dazugehörigen Übersichtshöhenpläne.