



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 20.09.2016

Ausbau der Staatsstraße 2253 – Ortsumgehung Deutenheim

Wie Medien am 24. August 2016 berichteten (Fränkische Landeszeitung (FLZ), Kreis Neustadt–Bad Windsheim), plant das Staatliche Bauamt Ansbach, die Deutenheimer Steige mit rund zwei Millionen auszubauen. Viele Bürgerinnen und Bürger aus Deutenheim lehnen diesen Ausbau ab.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Welche Planungskosten sind bis jetzt angefallen?
b) Welche Gesamtkosten werden für das Projekt veranschlagt (Angabe mit Kostendifferenzierung nach Baugruppen und unterteilt nach Neubau- und Erhaltungsanteilen)?
2. a) Welche konkreten Alternativen innerhalb des Verkehrsträgers (Trassenführung) wurden geprüft mit welcher umweltpolitischen Bewertung (Angaben bitte mit Vorlage eines detaillierten Lage- und Höhenplans im Mindestmaßstab 1:25.000)?
b) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen (Baukosten, Flächenverbrauch, Naturschutzrelevanz)?
3. a) Weshalb ist die Staatsregierung nicht bereit, auf den Ausbau der Deutenheimer Steige (OU Deutenheim) zu verzichten, obwohl dieses Projekt mit einer sehr hohen Umweltrisikostufe von –4 bewertet wurde?
b) Wie wird die überregionale Bedeutung des Ausbaus der Staatsstraße 2253 begründet?
4. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren auf der Staatsstraße 2253 zwischen Bad Windsheim und Sugenheim in den einzelnen Bereichen entwickelt (Angaben bitte nach Gesamtzahl und Anteil von Kfz und Lkw unterteilt)?
b) Wie hoch war demnach in Deutenheim der Durchgangsverkehr auf der St 2253 (Angaben bitte unterteilt nach Ziel- und Quellverkehr sowie nach Kfz und Lkw)?
c) Welche zusätzliche Verkehrsbelastung würde der Ausbau der Deutenheimer Steige in Deutenheim verursachen? Angaben bitte hierzu im Gesamt, Kfz und Lkw?
5. a) In welchem Zeitfenster ist das Planfeststellungsverfahren für die OU Deutenheim vorgesehen?
b) Wie viele der benötigten Flächen für den Ausbau der Deutenheimer Steige befinden sich bereits im Besitz des Freistaats Bayern (bitte in Hektar angeben)?
c) Wie viele Hektar sind als Ausgleichsflächen erforderlich?
6. a) Auf welcher ordnungsrechtlichen Grundlage beruht die Position des Staatlichen Bauamts, wonach eine Steigung von maximal 8% vertretbar ist?
b) Ist eine Beschränkung der Staatsstraße 2253 auf 7,5 Tonnen vorgesehen, um den LKW-Durchgangsverkehr zu reduzieren?
c) Wenn nein, warum nicht?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 26.10.2016

1. a) Welche Planungskosten sind bis jetzt angefallen?
Bisher wurden für die Maßnahme Planungsmittel in Höhe von 90.000 Euro aufgewandt.

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

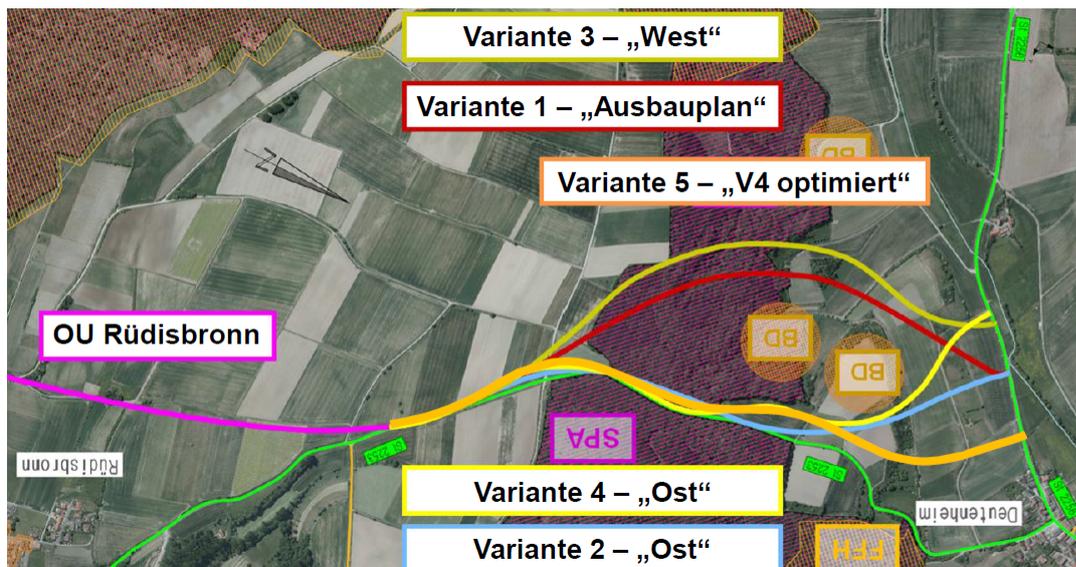
Für den Neubau der Ortsumgehung (OU) von Deutenheim werden Gesamtkosten in Höhe von 4,7 Mio. Euro veranschlagt. Eine Aufschlüsselung nach Baugruppen bzw. unterteilt nach Neubau- und Erhaltungsanteilen liegt derzeit noch nicht vor.

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

b) Welche konkreten Ergebnisse lieferte die Prüfung der Alternativen (Baukosten, Flächenverbrauch, Naturschutzrelevanz)?

Fünf mögliche Trassenvarianten werden im Planungsverlauf untersucht. Diese sind nachfolgend in einem gemeinsamen Übersichtsplan dargestellt.

Die Varianten 1 und 3 weisen eine Durchschneidung eines ausgewiesenen Vogelschutzgebietes auf. Unabhängig davon, dass Variante 1 der für den Ausbauplan angemeldeten Trasse entspricht, sollen beide Varianten nicht weiterverfolgt werden. Grund dafür ist, dass der Eingriffsverursacher dazu verpflichtet ist, vermeidbare Beeinträchtigungen



von Natur und Landschaft zu unterlassen, wenn verkehrlich gleichwertige Trassenalternativen vorliegen. Dies ist hier der Fall, da die kostenmäßig vergleichbaren Varianten 2, 4 und 5 das Vogelschutzgebiet lediglich in den Randbereichen in der Nähe der Bestandstrasse tangieren.

Bei den Varianten 2 und 4 würde die bestehende Staatsstraße in Teilbereichen überbaut. Zur geforderten getrennten Führung von Fußgängern, Radfahrern und landwirtschaftlichem Verkehr wäre deshalb auf großer Länge der Bau von Parallelwegen erforderlich, was zusätzliche Eingriffe in das Vogelschutzgebiet mit sich brächte. Außerdem würden beide Trassen auf großer Länge durch das Landschaftsschutzgebiet „Vorderer Steigerwald“ verlaufen und würden in Bezug auf die Hauptfahrtrichtung St 2253 – St 2256 große Umwegigkeiten aufweisen. Schließlich würde die Planung sehr hohe bzw. unvermeidbare Längsneigungen von bis zu 8,9 % bei Variante 2 und bis zu 10 % bei Variante 4 mit sich bringen.

Bei Variante 5 wäre vorgesehen, die parallel verlaufende Bestandsstrecke teilweise zurückzubauen und dann Fußgängern, Radfahrern und dem landwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen. Die Längsneigung könnte auf vertretbare 8 % beschränkt werden, das Landschaftsschutzgebiet würde am wenigsten beeinträchtigt. Da der Abzweig der verlegten Staatsstraße der Ortschaft am nächsten läge, ergäben sich die geringsten Umwege für die Hauptverkehrsbeziehung. In den weiteren Planungsschritten wird daher die Variante 5 als Vorzugsvariante zugrunde gelegt.

3. a) Weshalb ist die Staatsregierung nicht bereit, auf den Ausbau der Deutenheimer Steige (OU Deutenheim) zu verzichten, obwohl dieses Projekt mit einer sehr hohen Umweltrisikostufe von –4 bewertet wurde?

Die OU Deutenheim ist eine Maßnahme des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern, sie wurde dort bei der Aufstellung des Ausbauplans unter Berücksichtigung aller relevanten Gesichtspunkte (Wirtschaftlichkeit, Raumwirksamkeit, Umweltverträglichkeit) mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 3,8 in die 1. Dringlichkeit aufgenommen.

Im Gegensatz zur Trasse, die der Einstufung in den Ausbauplan zugrunde gelegen hat, tangiert die Vorzugsvariante 5 das o. a. Vogelschutzgebiet nur im Randbereich. Damit

ergibt sich insgesamt ein erheblich geringeres Umweltrisiko, als im Ausbauplan ausgewiesen.

b) Wie wird die überregionale Bedeutung des Ausbaus der Staatsstraße 2253 begründet?

Die St 2253 stellt die direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Bad Windsheim und (über die St 2261) dem Mittelzentrum Kitzingen sowie auch zwischen den Bundesstraßen 8 und 470 dar.

4. a) Wie hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren auf der Staatsstraße 2253 zwischen Bad Windsheim und Sugenheim in den einzelnen Bereichen entwickelt (Angaben bitte nach Gesamtzahl und Anteil von Kfz und Lkw unterteilt)?

Die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählungen (SVZ) sind nachfolgender tabellarischer Auflistung zu entnehmen. Die Zählstelle befindet sich am nördlichen Ortsausgang von Berolzheim. Die Ergebnisse der jüngsten SVZ 2015 liegen noch nicht vor. Die Zählung 2005 weist erhöhte Werte auf, da hier im Zählzeitraum baustellenbedingt zusätzlich Umleitungsverkehre aufzunehmen waren.

SVZ	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24 h]	Schwerverkehr [Fz/24 h]
2010	1.491	78
2005	2.357	190
2000	1.234	98
1995	1.320	96
1993	1.399	56
1990	1.092	45

b) Wie hoch war demnach in Deutenheim der Durchgangsverkehr auf der St 2253 (Angaben bitte unterteilt nach Ziel- und Quellverkehr sowie nach Kfz und Lkw)?

Erhebungen zur Differenzierung von Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr liegen nicht vor.

c) Welche zusätzliche Verkehrsbelastung würde der Ausbau der Deutenheimer Steige in Deutenheim verursachen (Angaben bitte hierzu in Gesamt, Kfz und Lkw)?

Durch die Verschiebung der Einmündung der St 2253 in die St 2256 nach Westen und aus dem Ort heraus wird das kurze Stück der St 2253 vom Verkehr entlastet, der dem Teilstück der St 2256 zwischen bestehendem und neuem Knotenpunkt zuzuschlagen ist. Durch den Ausbau der Deutenheimer Steige sind jedoch keine spürbaren Verkehrssteigerungen auf der durchgehenden St 2253 bzw. östlich der Einmündung in die St 2256 in Deutenheim zu erwarten, die über die allgemeine Verkehrszunahme hinausgehen.

5. a) In welchem Zeitfenster ist das Planfeststellungsverfahren für die OU Deutenheim vorgesehen?

Mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen soll nach dem Abschluss der Entwurfsplanung begonnen werden. Derzeit wird davon ausgegangen, dass dies voraussichtlich 2017 der Fall sein wird. Zur Dauer des Verfahrens ist noch keine Aussage möglich.

b) Wie viele der benötigten Flächen für den Ausbau der Deutenheimer Steige befinden sich bereits im Besitz des Freistaats Bayern (bitte in Hektar angeben)?

Abgesehen von den bisher vorhandenen Straßengrundstücken befinden sich noch keine der zusätzlich für die Ausbaumaßnahme erforderlichen Flächen im Besitz des Freistaates Bayern.

c) Wie viele Hektar sind als Ausgleichsflächen erforderlich?

Nach derzeitigem Planungsstand wird von einem Ausgleichsbedarf von rund 4 ha ausgegangen.

6. a) Auf welcher ordnungsrechtlichen Grundlage beruht die Position des Staatlichen Bauamts, wonach eine Steigung von maximal 8 % vertretbar ist?

Nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) ist der Planung der St 2253 entsprechend ihrer Verkehrs- und Netzbedeutung die Entwurfsklasse 3 zu Grunde zu legen, die zunächst eine maximale Längsneigung von 6,5 % vorsieht. Eine Erhöhung der maximalen Längsneigung auf 8 % erscheint im konkreten Einzelfall noch vertretbar; dies entspräche dem Grenzwert der niedrigeren Entwurfsklasse 4. Im Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim wurden bereits mehrfach vergleichbare Steigungen realisiert (z. B. Steige bei Marktbergel an der B 13, St 2261 Klosterdorf – Thierberg, St 2261 Rosenbirkach – Scheinfeld oder St 21255 Neuziegenrück – St 2413), die hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch zu bezeichnen sind.

b) Ist eine Beschränkung der Staatsstraße 2253 auf 7,5 Tonnen vorgesehen, um den Lkw-Durchgangsverkehr zu reduzieren?

Eine Beschränkung der St 2253 ist nicht vorgesehen.

c) Wenn nein, warum nicht?

Nach Art. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) handelt es sich bei Staatsstraßen um „Straßen, die innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind“. Eine Beschränkung des Gemeingebrauchs, z. B. durch Tonnagebeschränkung, könnte nur in Ausnahmefällen und bei Vorliegen objektiver Gründe vorgenommen werden. Solche objektiven Gründe sind im vorliegenden Fall nicht erkennbar.