

# In erster Linie eine Verbindung zwischen Autobahnen?

Südmumgebung laut Bürgerinitiative Teil eines größeren Planes — Der Lkw-Verkehr soll durchgehend fließen können

NN  
28.1.2015

VON MARTIN REGNER

„Das ist keine Planung für die Menschen in Forchheim oder Gosberg“, sagt Heinrich Kattenbeck als Vorsitzender der Bürgerinitiative für ein Wiesental ohne Ostspange (Biwo) zu dem heiß diskutierten Bauprojekt „Südmumgebung“. Zusammen mit anderen Aktiven seiner Gruppierung hat er das Staatliche Bauamt in Bamberg besucht und dort Antworten auf 25 vorbereitete Fragen erhalten. Vom Ergebnis dieser Recherchen zeigte sich Kattenbeck bei einem Pressetermin am Bahnhof von Wiesenthau entsetzt.

**FORCHHEIM/GOSBERG** – Die beiden Baudirektoren Norbert Schmitt und Uwe Zeuschel sowie Straßenplaner Herbert Wagner und Landschaftspfleger Stefan Grünert hatten laut Kattenbeck „viel Zeit genommen“. Der Biwo wurde ein Planungsentwurf vorgelegt, den das Bauamt bereits im Mai 2013 für den Bundesverkehrswegeplan 2015 beim Bundesverkehrsministerium eingereicht hat. Demnach sollen Ortsdurchfahrten auf der gesamten Länge der Bundesstraße 470 zwischen ihrem Beginn an der Autobahn A7 bei Bad Windsheim bis zum Anschluss an die A93 bei Weiden in der Oberpfalz möglichst komplett durch Umgehungen ersetzt werden.

„Das ist kein lokales Projekt, wie Forchheims Bürgermeister Stumpf vielleicht meint, sondern es zählt nur die große Linie“, kommentiert der Kirchehrenbacher Kattenbeck. Dem Bauamt gehe es zuallererst „um die Verringerung des so genannten Routenwiderstandes für den gewerblichen Lkw- und Fernverkehr“. Gemeint ist damit die Beseitigung der bremsenden Wirkung, die Kurven, Kreuzungen und Ortsdurchfahrten auf den Verkehrsfluss haben.

## 14 Ortsumgehungen im Fokus

Nach Informationen der Bürgerinitiative sei nicht nur geplant, die B470 von der Bayreuther Straße in Forchheim auf einen Neubau zwischen Kersbach und Kirchehrenbach zu verlegen. Auf der gesamten Länge der Bundesstraße von rund 175 Kilometern sollen weitere 14 Ortsumgehungen gebaut werden, unter anderem bei Ipsheim, Neustadt an der Aisch, Gremsdorf, Wimmelbach, Oesdorf, Ebermannstadt, Gößweinstein und Pottenstein.



Der Arm ist zu kurz: Heinrich Kattenbeck zeigt die Dimensionen, die die geplante Brücke über die Bahnlinie bei Wiesenthau haben soll.  
Foto: Martin Regner

Für den Bereich Forchheim bedeute das laut aktuellem Planungsstand tatsächlich einen vierspurigen Ausbau zwischen der Autobahnausfahrt Forchheim-Süd und Gosberg. Etwa auf Höhe des Bahnhalt punkts Pinzberg soll ein großer Kreisverkehr entstehen. Von dort bis zur Einmündung der neuen Straße in die alte B470 beim Kraftwerk am Schwedengraben führt der Neubau zweispurig in weiten Bögen mitten durch das Wiesental zwischen Reuth und Wiesenthau. Beim Schwedengraben mündet der Neubau nach derzeitigem Stand der Entwürfe auf der vom Kraftwerk aus flussabwärts liegenden Seite auf die bestehende Strecke. „Auf nur rund sechs Kilometern sind neun Brücken geplant“, so Kattenbeck. Zum Anschluss von Wiesenthau an die Südmumgebung soll über die dort verlaufende Eisenbahnlinie eine Brücke mit einer Gesamthöhe von 7,3 Metern über dem heutigen Schienenniveau entstehen.

Durch den Termin beim Bauamt hätte die Bürgerinitiative vieles erfahren, was bisher nicht bekannt sei. Etwa dass die Entlastungswirkung durch

den Umgebungsbaus, auf die zahlreiche Anlieger der Bayreuther Straße in Forchheim und der Reuther Ortsdurchfahrt hoffen, nur gering ausfallen könnte: „In den Berechnungen des Bauamts ist nur von 1800 bis 4400 Fahrzeugen pro Tag weniger die Rede.“ Denn die meisten Autos, die dort unterwegs sind, seien Ziel- und Quellverkehr von oder nach Reuth.

## Ersparnisse für Speditionen

Die Frage, ob gebaut wird oder nicht, hängt von einer Kosten-Nutzen-Berechnung ab. Im Nenner der dafür nötigen Bruchrechnung stünden die erwarteten Baukosten für die Ortsumfahrung Forchheim-Süd von rund 38,5 Millionen Euro, so Kattenbeck. Im Zähler werden verschiedenste Nutzenfaktoren berücksichtigt, darunter „die betrieblichen Ersparnisse für Speditionen, wenn die Lkw weniger Zeit für die Strecke brauchen“. Kattenbeck befürchtet, dass in der Berechnungsformel der gewerbliche Verkehr bevorteilt wird und „der Faktor Mensch überhaupt nicht auftaucht“.

„Es geht darum, einen möglichst geradlinigen und flüssigen Lkw-Ver-

kehr zu ermöglichen“, fasst Kattenbeck seinen Eindruck zusammen. In der Folge geht er davon aus, dass die Bundesstraße, wenn sie einmal komplett ausgebaut sein wird, automatisch Mautausweichverkehr von den Autobahnen anzieht: „Die hat dann eine Sogwirkung und der Schwerlastverkehr führt durch das Aischtal und die Fränkische.“

## Nichts beschlossen

Endgültig beschlossen sei allerdings noch nichts: Falls der Neubau der B470 südlich von Forchheim in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden sollte, was noch nicht der Fall ist, vergehen laut Kattenbeck noch einmal rund zehn Jahre für Detailplanung und Bauvorbereitung. Dabei können sich dann auch noch die Straßenverläufe und die Details

von Kreisverkehren, Brücken und Kreuzungen ändern. Der Vorsitzende rechnet aber damit, dass für Nebenbauwerke der Straße wie landwirtschaftliche Erschließungswege, Böschungen und Entwässerungsgräben noch weitaus mehr Fläche notwendig sein wird, als die rund 30 Hektar, die im Moment in der Planung sind. „Wir rechnen mit einem Flächenverbrauch von mindestens 40 Hektar“.

Die Bauern, deren Äcker für die Neubauten durchschnitten werden, dürften auch um eine Flurbereinigung nicht mehr herum kommen. Und nachdem die Ortsdurchfahrt von Forchheim nach der Einweihung der Südmumgebung von der Bundesstraße zur Ortsstraße abgestuft werden dürfte, „müssen die Stadt und die dortigen Anlieger dann für den Straßenunterhalt aufkommen“.

Die Straßenbrücke über die Bahnlinie bei Kersbach und der nachfolgende Kreisverkehr bei Sigriztau, der gerade neu gebaut worden ist, müssten nach den Planungen ersetzt werden. An die Stelle der zweispurigen Brücke trete ein vierspuriger Neubau, so die Biwo.