



B 470 Ortsumgehung Forchheim Ost

Bürgerinitiative pro Wiesental ohne Ostspange (BIWO) Fragenkatalog



Beantwortung von Fragen
zur OU Forchheim Ost
am 20. Januar 2015



Frage 1

Sind bei den derzeit geschätzten Baukosten, ca. 35 Mio €, die Kosten für den notwendigen **Grunderwerb** bereits **berücksichtigt**?

Mit welchem Kaufpreis wird der **Grunderwerb** veranschlagt und **wieviele Fläche** wird gebraucht?

Antwort:

- Bei der Bedarfsplanfortschreibung ist die OU Forchheim-Ost mit **38,4 Mio. €** angemeldet.
- Darin sind ca. **1,7 Mio. € für Grunderwerb** enthalten.
- Die zu erwerbenden Flächen betragen nach einer überschlägigen Ermittlung **ca. 24 ha** (einschließlich der Ausgleichsflächen).



Frage 2

Wie erfolgt die **Kosten-Nutzen Bewertung**? Was sind die Kriterien?

Antwort:

- Wie bei allen bisherigen Bundesverkehrswegeplänen bildet auch beim BVWP 2015 eine als Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung den Kern des Bewertungsverfahrens.
- Auf Basis von feinräumigen Prognosen zum erwarteten Verkehrsaufkommen wird untersucht, welche Vor- und Nachteile ein Projekt hat. Diese Vor- und Nachteile werden dann in ein Verhältnis zu den Kosten gesetzt.



➤ Bei der NKA werden **folgende Kriterien berücksichtigt**:

- Umwelt- und Lärmwirkungen,
- Verkehrssicherheit,
- Wirtschaftlichkeits- und Reisezeiteffekte.

➤ Darüber hinaus werden

- umwelt- und naturschutzfachliche,
- städtebauliche sowie raumordnerische Beurteilungen

von Projekten durchgeführt.

In der Gesamtschau aller Untersuchungsteile werden die Projekte schließlich in Dringlichkeitskategorien eingeordnet

(nachzulesen auf der Internetseite des BMVI).

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-methodische-weiterentwicklung-und-forschungsvorhaben.html?linkToOverview=js>

Expertenkreissitzung – FE-Projekt Grundsätzliche Überprüfung NKA – Präsentationen (PDF, 4 MB) (nicht barrierefrei)



Frage 3

Zwischen **Sigritzau und Gosberg** erfolgte im Frühjahr 2012 letztmalig eine Zählung der Verkehrsmenge (**DTV 2012 = 14.471/24h**).

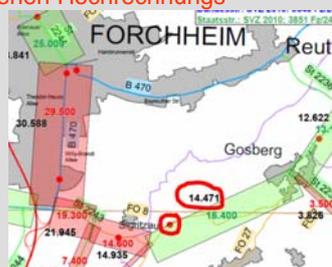
An welchem Punkt erfolgte diese Zählung und wie wurde gezählt?

Antwort:

Die Verkehrszählung für die genannte Zählstelle erfolgte am **Ortsausgang von Gosberg**, Richtung Forchheim.

Gezählt wurde zu den **regulären Zählzeiten** (analog der amtlichen SVZ) an **zwei Werktagen**.

Die Zählwerte wurden dann mit den freigegebenen Hochrechnungsfaktoren auf 24h **hochgerechnet**.



Frage 4

Die vorhandene **Brücke über die Bahnlinie Forchheim-Erlangen** ist 2-spurig. Bleibt diese Brücke als **Nadelöhr**?

Soll eine zusätzliche **zweite Brücke** erstellt werden?

Wird die vorhandene **Brücke abgebrochen** und ist eine 4-spurige Brücke geplant?

Antwort:

Die Brücke über die Bahnlinie Bamberg-Nürnberg **wird voraussichtlich abgebrochen und 4-spurig neu errichtet**.

Zwei Fahrspuren können die hohe Verkehrsmenge (25.600 Kfz/24h) nicht aufnehmen.

Neubau in Abstimmung mit ICE-Strecke.



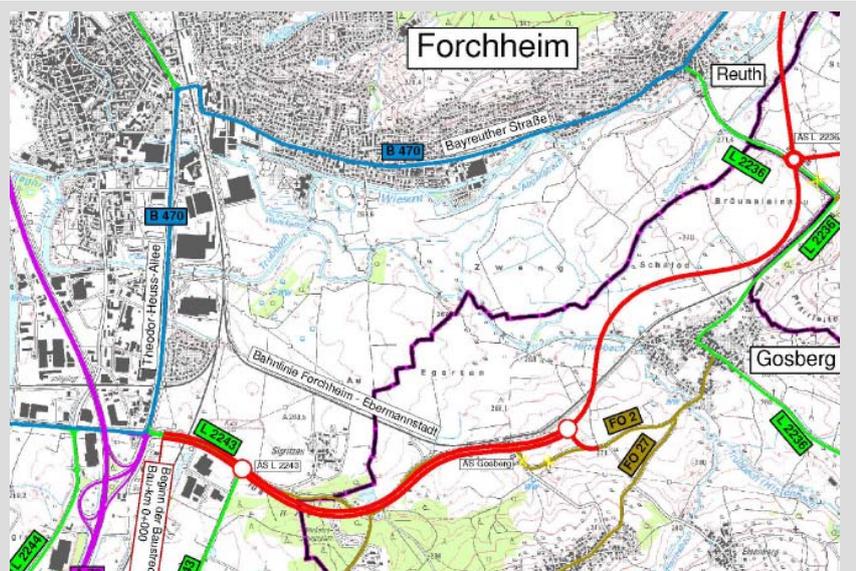


Frage 5

1. Wie sieht der **Trassenverlauf am Kersbacher Kreuz** aus?
Bleibt der **Kreisel bestehen**?
2. Wie ist der weitere **Trassenverlauf nach dem Kreisel** angedacht?
3. Wie viel **Fläche vom Wald** (Verkehrsübungsplatz) geht verloren?

Antwort:

1. Der Kreisverkehr (Einmündung St 2243 Kersbach) wird mit den derzeit vorliegenden Prognosewerten nicht mehr ausreichend leistungsfähig sein.
2. Der weitere Trassenverlauf erfolgt **4-spurig** je nach zukünftiger Verkehrsbelastung, bis vor Gosberg.
3. Aus dem Wald wird bei 4-spurigem Ausbau ein noch in den nachfolg. Planungen näher zu dimensionierender Umfang in Anspruch genommen



**Frage 7**

Für Forchheim wird eine Entlastung von 6.000 – 8.000 Fahrzeuge täglich erwartet (lt. Verkehrsgutachten von 2000)

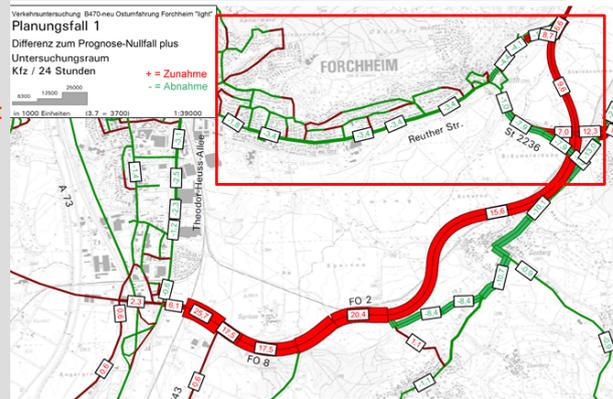
1. Welchen Abschnitt betrifft diese mögliche Entlastung?

Vorlage der Berechnung bzw. **Erläuterung der Berechnung**

2. Ist durch den Bau der Westspange bereits eine Reduzierung eingetreten?**Antwort:****Zu 1.:**

Entlastung Forchheim-Reuth:
1.800 – 4.400 Kfz/24h

Entlastung Gosberg:
8.400 – 10.700 Kfz/24h

**Frage 7****2. Ist durch den Bau der Westspange bereits eine Reduzierung eingetreten?****Antwort:****Zu 2.:**

„Belastbare“ Zählwerte werden netzweit erst mit Abschluss der SVZ 2015 (also Anfang 2016) vorliegen.

Bislang wurden nach Freigabe der Westumgehung in Einzelabschnitten DTV-Rückgänge im Bereich Theodor Heuss Allee sowie nördlich der Eisenbahnkreuzung in FO festgestellt.

Weitere bislang nicht gezählte Verkehrs-mengenreduzierungen sind im Bereich der Kreisstr. FO25 s/sö von Hausen zu erwarten.





Frage 8

Aufgrund einer Prognose 2011 würden 2015 bei der **Eisenbahnbrücke in Forchheim 28.400 Fahrzeuge** in 24 Stunden unterwegs sein.

Der Bau der Umgehung soll eine Reduzierung um 1.800 auf 26.600 Fahrzeuge bringen.

Inwieweit stehen diese Zahlen im **Widerspruch zur obigen Entlastung von 6.000 bis 8.000 Fahrzeugen?**

Antwort:

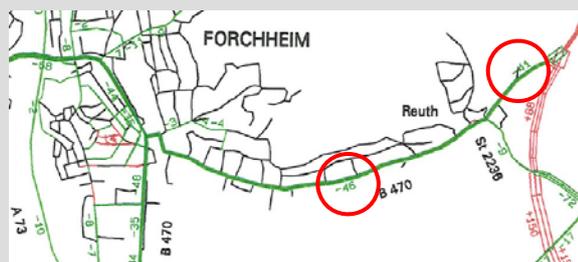
Aus dem Gutachten 2000 ist ersichtlich, dass **für die gesamte Bayreuther Straße** (von Eisenbahnbrücke bis St 2236) eine **Entlastung von 4.600 Kfz/24h** prognostiziert wurde.

Im Gutachten 2011 wurde die Bayreuther Straße differenziert betrachtet. Dabei ergibt sich eine Entlastungswirkung zwischen 1.800 und 3.400 Kfz/24h.

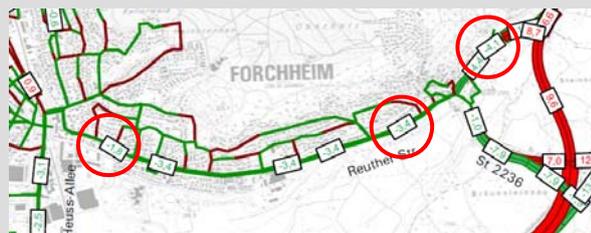
=> Kein Widerspruch



Verkehrsgutachten 1999/2000



Aktualisiertes Verkehrsgutachten 2011



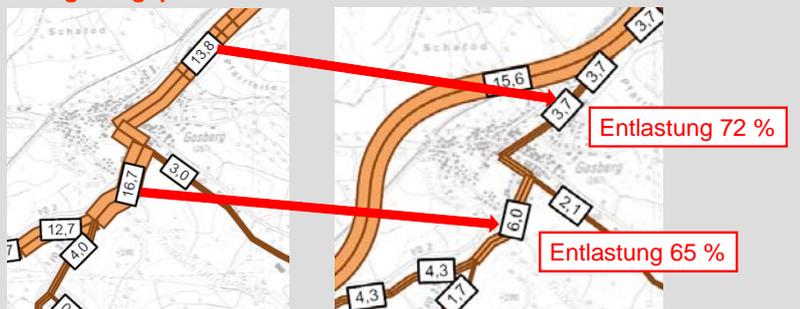


Frage 9

Für **Gosberg** wird ein **Verlagerungspotential von 65 %** erwartet.
Vorlage der Ermittlung bzw. **Erläuterung der Berechnung** erbeten.

Antwort:

Aus den Verkehrsbeziehungen 1999 für den **Durchgangsverkehr** wurde vom Gutachter das Verlagerungspotential ermittelt. =>
Verlagerungspotential zwischen 65 % und 72 %



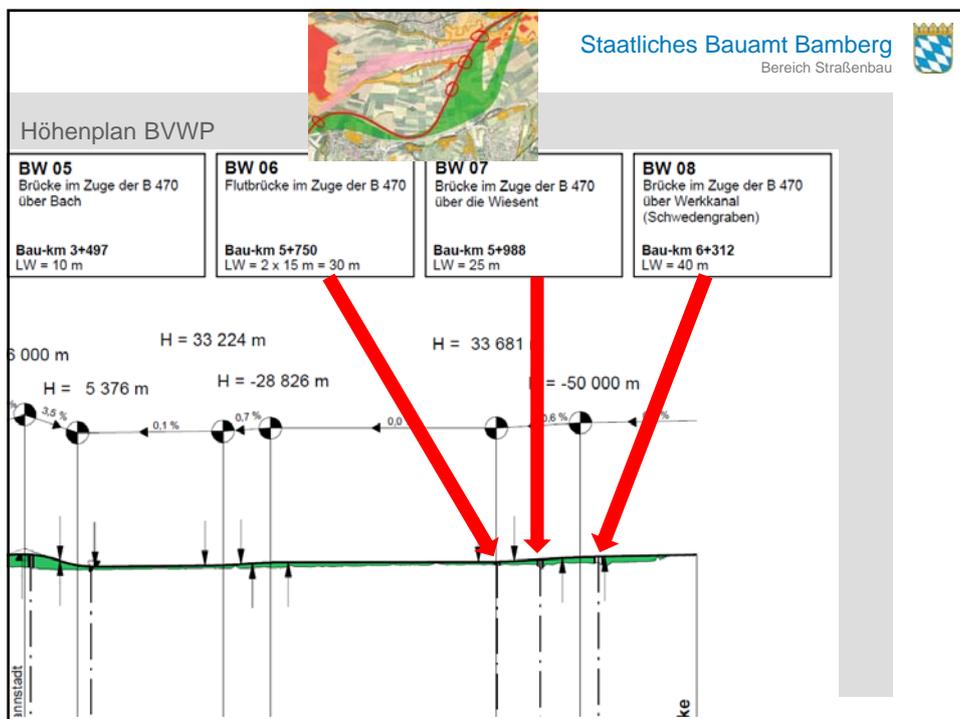
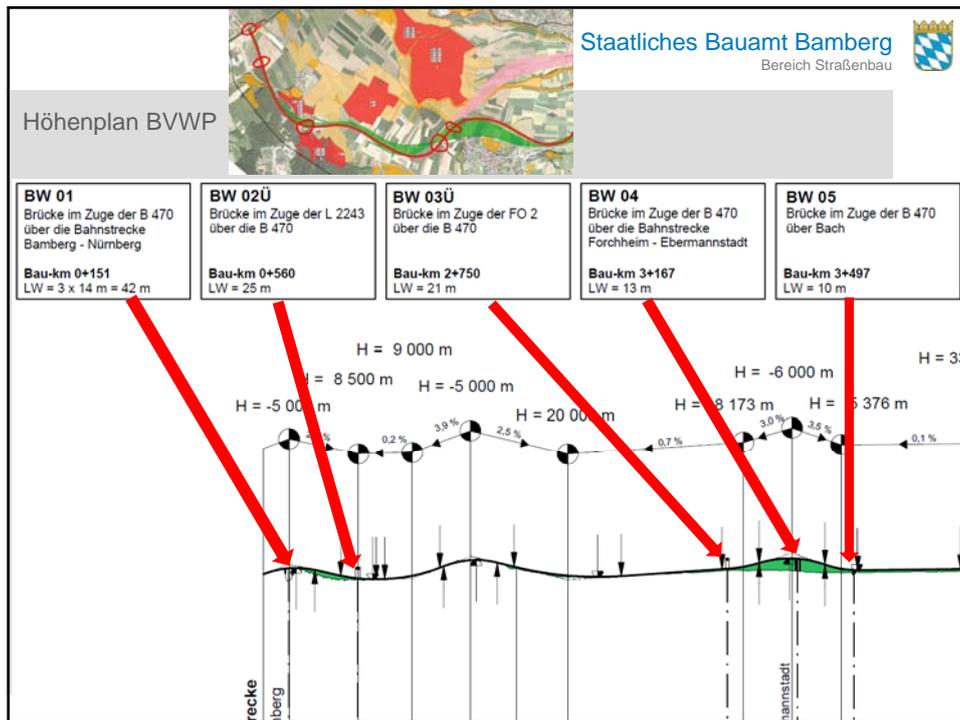
Frage 10

1. Wie soll die **Anbindung von Wiesenthau** erfolgen?
2. **Weiteres Brückenbauwerk** über die Bahnlinie?
3. Wenn ja ist diese **Brücke schon** in den zu bauenden 8 Brückenbauwerken **enthalten**?
4. **Wo** liegen die 8 angedachten Brückenbauwerke?

Antwort:

1. Die Anbindung von Wiesenthau erfolgt entweder über eine **lichtsignal-geregelte Kreuzung oder einen Kreisverkehr** in Höhe der St 2236.
2. Zur **Überführung der FO 14 über die FO 2** und die Bahnlinie ist ein Brückenbauwerk erforderlich.
3. Das Brückenbauwerk ist in der Kostenschätzung **enthalten**.





**Frage 10**

5. Sind die **Kosten von 8 Brückenbauwerken** bereits bei den Gesamtkosten **enthalten**?
6. Wenn heute ca. 35 Mio € Baukosten angedacht werden und die **Planung 10 Jahre** dauert, wie hoch sind die **Baukosten dann**?

Antwort:

5. Brückenbaukosten sind **in den Gesamtkosten enthalten**.
6. Bei einer angenommenen **Inflationsrate von 2 %** würden die Gesamtkosten **um ca. 8 Mio. € ansteigen**.

**Frage 11**

1. Wo erfolgt die Anbindung an die bestehende B 470 Forchheim-Ebermannstadt, **vor dem Wasserkraftwerk oder nach** dem Wasserkraftwerk Schwedengraben?
2. **Wie hoch und wie lang** ist das Brückenbauwerk dort?

Antwort:

1. Vorgesehen ist die Anbindung **vor dem Kraftwerk** Schwedengraben.
2. Das Brückenbauwerk hat voraussichtlich eine **Lichte Weite von ca. 40 m**. Die Höhe ist von der Führung des öFW abhängig (zw. 3 und 5,5 m)





Frage 12

Liegt ein **Klimagutachten** über die Auswirkung der geplanten Baumaßnahme vor?

Wenn ja mit welchem Ergebnis?

Antwort:

Ein **Klimagutachten ist der weiteren Planung vorbehalten.**

Vgl. "Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung" des BMVI :

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/handbuch-buergerbeteiligung.html>:

"....Die Bundesverkehrswegeplanung verfolgt eine deutlich abstraktere Sichtweise als die nachfolgenden, projektbezogenen Planungsverfahren, die mit konkreten Festlegungen hinsichtlich des Trassenverlaufs etc. eine unmittelbare Betroffenheit von Bürgern auslösen können.

Erörterungen im Rahmen der Aufstellung des BVWP beziehen sich daher nur auf die Frage des grundsätzlichen Bedarfs einer Maßnahme (Neubau eines Verkehrswegs oder Ausbau vorhandener Infrastruktur) und ihre Realisierungswürdigkeit im Rahmen einer bundesweiten Netzplanung, nicht aber auf Abwägungsprozesse in der konkreten Projektplanung (z.B. Linienführung, Trassierung), die den sich anschließenden Verfahren vorbehalten bleiben. Der BVWP kann die nachfolgenden Beteiligungsverfahren und die dort zu erörternden Fragestellungen nicht vorwegnehmen.

Information und Transparenz im BVWP-Prozess leisten aber einen Beitrag zur Konfliktreduzierung für die folgenden Planungsverfahren....."



Frage 13

Ist der geplante **4-spurige Ausbau** der Ostsspanne bis kurz vor Gosberg **als zusätzliche Staustrecke** für den Zubringerverkehr zur Entlastung des Frankenschnellweges und um den zu erwartenden Mehrverkehr aufnehmen zu können, erforderlich? Wenn nein, wofür dann?

Antwort:

Nein.

Der 4-spurige Ausbau ist aufgrund der hohen Verkehrsmengen (Leistungsfähigkeit) notwendig um den von Gosberg kommenden Verkehr aufzunehmen. Ein **zweistreifiger Querschnitt kann den Verkehr nicht aufnehmen.**



Frage 14

Es ist bekannt, dass der Frankenschnellweg bereits zwischen Forchheim und Erlangen überlastet ist und zu täglichem Verkehrsstau führt. Ist berücksichtigt, dass **die auf der Staustrecke zu erwartende Autoemissionen voraussichtlich höher sein werden, als die Autoemissionen des fließenden Verkehrs durch Gosberg?**

Antwort:

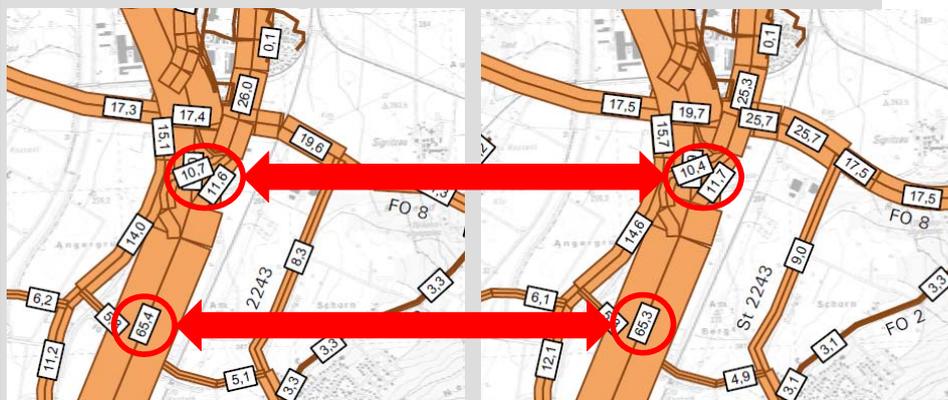
Die OU FO-Ost wird zu keiner Zunahme des Zubringerverkehres bzw. der Verkehrsmenge auf dem Frankenschnellweg führen.

Der Verkehr wird verlagert um die OD Forchheim-Reuth und Gosberg zu entlasten und eine zügigere Anbindung des Pendlerverkehrs zu ermöglichen.



Prognose-Nullfall
(**Ohne** Ortsumgehung)

Prognose-Planfall
(**Mit** Ortsumgehung)





Frage 15

Ist berücksichtigt, dass durch die vorherrschenden Westwinde das Kleinklima im Bereich Sigritzau-Gosberg und in Richtung Osten (Fränk. Schweiz) durch die zusätzlichen Autoemissionen negativ beeinflusst wird?

Antwort:

Immissionsuntersuchungen sind der weiteren Planung vorbehalten.

Vgl. "Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung" des BMVI :

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/handbuch-buergerbeteiligung.html>:

"...Die Bundesverkehrswegeplanung verfolgt eine deutlich abstraktere Sichtweise als die nachfolgenden, projektbezogenen Planungsverfahren, die mit konkreten Festlegungen hinsichtlich des Trassenverlaufs etc. eine unmittelbare Betroffenheit von Bürgern auslösen können. Erörterungen im Rahmen der Aufstellung des BVWP beziehen sich daher nur auf die Frage des grundsätzlichen Bedarfs einer Maßnahme (Neubau eines Verkehrswegs oder Ausbau vorhandener Infrastruktur) und ihre Realisierungswürdigkeit im Rahmen einer bundesweiten Netzplanung, nicht aber auf Abwägungsprozesse in der konkreten Projektplanung (z.B. Linienführung, Trassierung), die den sich anschließenden Verfahren vorbehalten bleiben. Der BVWP kann die nachfolgenden Beteiligungsverfahren und die dort zu erörternden Fragestellungen nicht vorwegnehmen. Information und Transparenz im BVWP-Prozess leisten aber einen Beitrag zur Konfliktreduzierung für die folgenden Planungsverfahren....."



Frage 16

Ist im Zusammenhang mit der Ostspange eine spätere verkehrsgünstige Anbindung des Klinikums Forchheim durch den Zweng im Gespräch bzw. geplant?

Antwort:

Nein



**Frage 17**

Müssen die vorhandenen Masten der Starkstromtrassen im Bereich Bahnhof Pinzberg wegen des erforderlichen Brückenbauwerk zur Gleisquerung erhöht werden?

Antwort:

Nein, nach derzeitigem Planungsstand nicht;
Nähere Erkenntnisse sind der weiteren Planung vorbehalten.

**Frage 18**

Müssen die vorhandenen Masten der Starkstromtrassen im Bereich Wiesenthau erhöht werden?

Antwort:

Nein, nach derzeitigem Planungsstand nicht;
Nähere Erkenntnisse sind der weiteren Planung vorbehalten.





Frage 19

Ist ein Raumordnungsverfahren/Flurbereinigung vorgesehen?

Begründung: Durch die Talquerung der geplanten Ostspange werden auch landwirtschaftliche Nutzflächen durchschnitten.

Antwort:

Die Durchführung eines solchen Verfahrens bleibt der Entscheidung der Reg/Ofr. vorbehalten.



Frage 20

In welcher Form ist eine Zusammenführung bzw. Neugliederung der Agrarflächen und zu deren Nutzung erforderliche neue Wirtschaftswege geplant?

Antwort:

Das Stadium der Planung ist die Voruntersuchung.

Die Planung des landwirtschaftlichen Wegenetzes bleibt der Vorentwurfsplanung vorbehalten.

Vgl. "Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung" des BMVI :

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/handbuch-buergerbeteiligung.htmj>:

"....Die Bundesverkehrswegeplanung verfolgt eine deutlich abstraktere Sichtweise als die nachfolgenden, projektbezogenen Planungsverfahren, die mit konkreten Festlegungen hinsichtlich des Trassenverlaufs etc. eine unmittelbare Betroffenheit von Bürgern auslösen können.

Erörterungen im Rahmen der Aufstellung des BVWP beziehen sich daher nur auf die Frage des grundsätzlichen Bedarfs einer Maßnahme (Neubau eines Verkehrswegs oder Ausbau vorhandener Infrastruktur) und ihre Realisierungswürdigkeit im Rahmen einer bundesweiten Netzplanung, nicht aber auf Abwägungsprozesse in der konkreten Projektplanung (z.B. Linienführung, Trassierung), die den sich anschließenden Verfahren vorbehalten bleiben.

Der BVWP kann die nachfolgenden Beteiligungsverfahren und die dort zu erörternden Fragestellungen nicht vorwegnehmen.

Information und Transparenz im BVWP-Prozess leisten aber einen Beitrag zur Konfliktreduzierung für die folgenden Planungsverfahren....."

**Frage 21**

Die geplante Ostspange fördert ein Verkehrskonzept?

Werden von den staatlichen Fachbehörden wie dem Staatlichen Bauamt Bamberg die politischen Mandatsträger nachdrücklich über die negativen ökologischen Auswirkungen über ein Verkehrskonzept, das verkehrspolitisch gewollt, ökologisch aber nicht vertretbar ist informiert?

Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zur vorstehd. Suggestivfrage:

Die politischen Mandatsträger entscheiden auf Grundlage der Tätigkeiten der Legislative.

Die Staatsbauverwaltung ist Teil der Exekutive und übt ihre Tätigkeit in diesem Rahmen aus.

**Frage 22**

Welche Bedeutung hat die derzeit 175 km lange B 470 für den BVWP 2015 und wie viele Ortsumfahrungen sind in welchem Zeitraum auf der gesamten Strecke bereits realisiert?

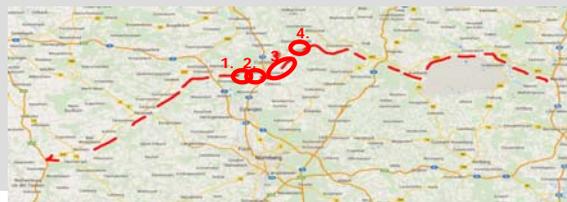
Antwort:

Regionalplan Oberfranken-West:

Die B 470 ist eine Entwicklungsachse von **regionaler** Bedeutung.

Sie verbindet die Mittelzentren Höchststadt a. d. Aisch – Forchheim – Pegnitz.

Ggf. kann Hr. MdL Ganserer hierzu Antwort geben aufgrund seiner schriftl. Anfrage an den Bayer. Landtag vom Okt. 2014 und Antw. von dort.



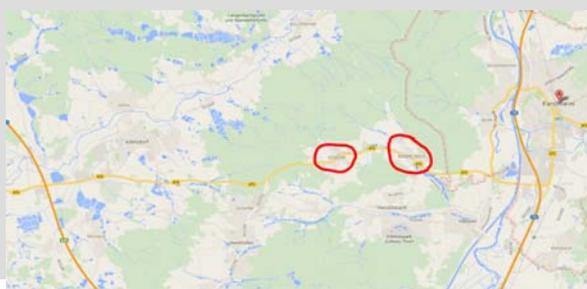
**Frage 23**

Welche Bedeutung haben die Neubauten B 470 Ortsumfahrungen Wimmelbach und Oesdorf für den BVWP 2015 und warum müssen diese gebaut werden?

Antwort:

Hauptziel ist die Herausnahme des gesamten Durchgangsverkehrs aus den Ortsdurchfahrten und dadurch die Entlastung der Anwohner.

Mit Verwirklichung der Ortsumgehungen Oesdorf und Wimmelbach wird der Streckenzug der B 470 zwischen den Bundesautobahnen A 3 und A 73 frei von Ortsdurchfahrten

**Frage 24**

Warum sieht das staatliche Bauamt Bamberg einen vordringlichen Bedarf für die Neubauten B 470 OU Wimmelbach – OU Oesdorf – OU Forchheim – OU Ebermannstadt mit Tunnelbau, wenn dann nach Ebermannstadt sich der erhöhte Verkehr von Schwerlastverkehr-Speditions- und Güterfernverkehr auf einer 2-spurigen, kurvenreichen Trasse zu Lasten des Tourismusverkehrs durch die Burgenstraße der Fränkischen Schweiz, Naturpark Veldensteiner Forst „zwengt“ und zu km-langen Staus führt.

Antwort:

- Im Vordergrund bei der Anmeldung zum BVWP steht bei allen genannten Maßnahmen die Entlastung der Ortsdurchfahrten.
- Zwangsläufig ergibt sich als positiver Effekt eine Verbesserung der Verkehrsqualität und eine Zeitersparnis für den Durchgangsverkehr.
- Nach Ebermannstadt nimmt der Verkehr von rd. 10.500 Kfz/24h ab auf rd. 2.500 Kfz/24h



**Antwort:**

- Die Befürchtung, dass der Streckenzug der B 470 durch den Bau der Ortsdurchfahrten als Mautausweichstrecke fungieren soll, ist nicht haltbar. Der Wegersparnis steht durch die äußerst kurvenreiche Strecke durch das gesamte Wiesental ein Zeitverlust gegenüber, der insgesamt für den Güterverkehr keine Vorteile bringt.
- Ein Mautausweichverkehr ist auch bislang, obwohl auch jetzt schon die Möglichkeit gegeben ist, nicht feststellbar. Daran wird auch der Bau der OU Forchheim-Ost nichts ändern.

**Frage 25**

Wie sieht das staatliche Bauamt die Aussage =

Ostspange = mehr Straße – mehr Verkehr – mehr Stau vor und nach Ebermannstadt auf der romantischen Burgenstraße durch die Fränkische Schweiz, Naturpark Veldensteiner Forst?

Antwort:

Ostspange = mehr Straße – mehr Verkehr auf der Ostspange – weniger Verkehr in den Ortsdurchfahrten.

Entsprechend dem Verkehrsgutachten und Rücksprache mit dem Gutachter wird der Verkehr in Ebermannstadt nicht zunehmen.

Staatliches Bauamt Bamberg
Bereich Straßenbau 

**Herzlichen Dank
für die Diskussion**

Staatliches Bauamt Bamberg
Bereich Straßenbau 

38