



Presse – Ausschnitt FLZ - Ansbach vom 11.08.2017

Ziel: Merkendorf bis 2023 vom Durchgangsverkehr entlasten

Konzept für Ortsumgehung wurde breitem Publikum vorgestellt – Geplant sind 2,35 Kilometer Straße für rund 5,6 Millionen Euro

MERKENDORF (mahe) – In einer Informationsveranstaltung zur geplanten Auslagerung der Bundesstraße B13 haben Werner Ott, Abteilungsleiter am Staatlichen Bauamt, und Projektleiter Rainer Fichtner den aktuellen Entwurf vorgestellt. Zahlreiche Bürger folgten der Einladung ins Merkendorfer Steingruberhaus.

Die Ortsumgehung der B13 habe in Merkendorf schon eine lange Historie, schickte Ott voraus. Bereits 1996 sei der Trassenverlauf als Wirtschaftsweg in das Flurbereinigungsverfahren aufgenommen worden. Die ersten Pläne, denen der Stadtrat seine Zustimmung erteilte, seien im Juni 2013 vorgestellt worden. Auch in der Klausurtagung des Stadtrates im April 2015 erfolgten keine Einwände. „Seit Dezember 2016 befindet sich die Maßnahme nun erneut im vordringlichen Bedarf und wird seit Januar dieses Jahres bevorzugt bearbeitet“, erklärte der Abteilungsleiter.

„Die Ortsumgehung ist nach meiner Ansicht absolut vernünftig“, betonte Bürgermeister Hans Popp. Pro Tag durchquerten laut einer Verkehrsanalyse von 2010 etwa 8800 Kraftfahrzeuge in beiden Richtungen die Krautstadt. Davon seien etwa 13 Prozent Schwerlastverkehr, also Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Dies werde sich voraussichtlich in den nächsten Jahren auch nicht verbessern. Prognostiziert sei eine Zahl von knapp 9000 Fahrzeugen, von denen aber rund 7100 auf die Ortsumgehung ausgelagert werden könnten. Das mache beim Gesamtverkehr eine Reduzierung von bis zu 83 Prozent aus. Beim Schwerverkehr liege man mit bis zu 93 Prozent sogar noch höher.

Ein weiterer Punkt für die Ortsumgehung sei die Tatsache, dass entlang der B13 überwiegend ältere Leute wohnen würden. Dies sei auf die hohe Lärmbelastung zurückzuführen, die von Anwohnern auch bestätigt wurde. „So ist keine Ortsent-

wicklung möglich“, zeigte sich Popp sicher.

Dementsprechend sei die Ortsumgehung von Merkendorf nun Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030, erklärte Ott. Sie befände sich in einem Paket mit den Ortsumgehungen von Stadeln und Schlungenhof. Ziel sei eine ortsdurchfahrtfreie B13 zwischen Ansbach und Gunzenhausen. Für Merkendorf bedeute das rund 2,35 Kilometer Umgehungsstraße. Investiert werden sollen circa 5,6 Millionen Euro.

Nutzen-Kosten-Faktor spricht für das Projekt

„Zusammen mit den anderen beiden Projekten kommen wir zu einem Nutzen-Kosten-Faktor von 5,6“, führte Ott aus. Das bedeute, vereinfacht gesagt, dass ein investierter Euro 5,6 Euro wert sei. Aufgrund dieser sehr guten Voraussetzung seien die drei Projekte im vordringlichen

Bedarf, und es sei sicher, dass sie im Bundesverkehrswegeplan 2030 umgesetzt werden können. Die finanziellen Grundlagen dafür seien geschaffen. Zudem werde berücksichtigt, dass diese Auslagerung für Merkendorf eine sehr hohe städtebauliche Bedeutung habe, betonte der Abteilungsleiter. Auch die Umweltbeeinträchtigungen hielten sich – im Vergleich zum Nutzen – in geringen Maßen. Wenn alles glatt laufe, könne man vielleicht mit einer Fertigstellung bis 2022 oder 2023 rechnen, zeigte sich Ott zuversichtlich.

Derzeit befinde man sich in der Phase des Vorentwurfs. Es seien also immer noch Änderungen möglich. Beispielsweise wurde in der Diskussionsrunde das Problem aufgeworfen, dass der geplante Weg von Merkendorf zum Bahnhof Triesdorf zu Schwierigkeiten führen werde. Die Fußgänger und Radfahrer sollen über den Kreisverkehr zum Bahnhof

geleitet werden, was für einen Teil dieser Verkehrsteilnehmer einen Umweg von geschätzten 600 Metern ausmachen würde. Ein Gemeindeglied stellte fest, dass wohl sehr wenige diesen Umweg tatsächlich in Kauf nehmen werden. „Die suchen sich den kürzesten Weg“, war er sich sicher. Dieses Problem wurde in das Protokoll aufgenommen und werde in die Überlegungen einbezogen, versicherte Ott.

Bis Ende September soll die ökologische Bestandsaufnahme fertig sein. „Es muss eine vollständige Vegetationsperiode abgewartet und ausgewertet werden“, erklärte Ott. Hier werde unter anderem berücksichtigt, wie stark Biotop durch die Maßnahme beeinträchtigt werden. Dies sei ein wichtiger Schritt, um einen Ausgleichsbedarf bestimmen zu können. Insbesondere die Feldlerche und Fledermäuse seien von dem Eingriff betroffen.



So könnte die Ortsumgehung in einigen Jahren vielleicht aussehen. Zwei Kreisverkehre sollen die Zufahrten nach Merkendorf anbinden. Über die Umgehungsstraße könnten – nach derzeitiger Berechnung – bis zu 83 Prozent des Gesamtverkehrs ausgelagert werden. Planskizze: Staatliches Bauamt

Zum Thema Lärmschutz stellten die Behördenmitarbeiter die gesetzlichen Grenzwerte vor. Bei einem Mischgebiet, das entlang der geplanten B13 nördlich angrenzt, dürfen 64 Dezibel am Tag und 54 Dezibel in der Nacht nicht überschritten werden. Allerdings sei es äußerst unwahrscheinlich, dass diese Grenzwerte nicht eingehalten werden. Dementsprechend seien auch keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Auf die Frage, ob man hier im Notfall noch nachbessern könne, wenn die Straße erst einmal gebaut sei, antwortete der Abteilungsleiter, dass dies möglich sei. Andernfalls könne mit freiwilligen Leistungen Abhilfe geschaffen werden.

Bund Naturschutz kritisiert den hohen Flächenbedarf

Auch das Problem, dass ein landwirtschaftliches Fahrсило sehr nah an der geplanten Straße liegen wird und mögliche Belastungen des Viehfutters entstehen könnten, wurde aufgeworfen. Wie dies einzuschätzen sei, könne er nicht sagen, so Ott.

Der Vorsitzende des Bund Naturschutz, Gunter Zepter, erklärte, dass der Ortsverband Merkendorf dieses Vorhaben generell ablehne, weil dafür viel Fläche verbraucht werde. Durch die beiden geplanten Kreisverkehre im Norden und Süden von Merkendorf sowie die Begleitwege und die Querungen steige der Flächenverbrauch immer mehr an. Es müsse darüber nachgedacht werden, ob all dies wirklich nötig sei. Ott erklärte dazu, dass man sich hinsichtlich des Flächenverbrauchs bereits Gedanken gemacht habe. Allerdings trafen hier unterschiedliche Interessen aufeinander, die gegeneinander abgewogen werden müssten. Zudem warf Zepter das Thema auf, dass Kleinbreitenbronn, Großbreitenbronn und Willendorf auch durch diese Maßnahme nicht an den Bahnhof Triesdorf angebunden würden. Ott versprach, auch dieses Thema in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.