



## Presse – Ausschnitt Altmühlbote vom 11.08.2017

### In fünf Jahren könnte Verkehr an Krautstadt vorbeirauschen

Vertreter des Straßenbauamts stellten in Merkendorf den aktuellen Entwurf und die Planung zur Auslagerung der B 13 aus dem Ort vor

**MERKENDORF – Knapp 100 Interessierte folgten der Einladung zum Informationsabend über die Auslagerung der B 13 aus Merkendorf im Steingruberhaus. Bürgermeister Hans Popp stellte zusammen mit Werner Ott, dem Abteilungsleiter des Staatlichen Bauamts, und Projektleiter Rainer Fichtner den aktuellen Entwurf vor.**

Die Ortsumgehung der Bundesstraße 13 habe in Merkendorf schon eine lange Historie, begann Ott seine Ausführungen. Bereits 1996 sei der Trassenverlauf als Wirtschaftsweg ins Flurbereinigungsverfahren aufgenommen worden. Die ersten Pläne lagen im Juni 2013 vor, ihnen stimmte der Stadtrat zu. Und auch in der Klausurtagung des Gremiums im April 2015 gab's keine Einwände. „Seit Dezember 2016 befindet sich die Maßnahme nun erneut im vordringlichen Bedarf und wird seit Januar dieses Jahres bevorzugt bearbeitet“, erklärte Ott.

„Die Ortsumgehung ist nach meiner Ansicht absolut vernünftig“, betonte Rathaus-Chef Popp. Pro Tag durchquerten laut einer Zählung von 2010 circa 8800 Kraftfahrzeuge in beiden Richtungen die Krautstadt. Davon sind etwa 13 Prozent auf Schwerverkehr über 3,5 Tonnen zurückzuführen. 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 sogar bis zu 93.

Ein weiteres Plus der Ortsumgehung sei die Tatsache, dass entlang der B 13 überwiegend nur noch ältere Leute wohnen würden. Dies sei auf die hohe Lärmbelastung zurückzuführen, die von anwesenden Anwohnern auch bestätigt wurde. „So ist keine Ortsentwicklung möglich“, war sich Popp sicher. Durch die Auslagerung könne man eine erhebliche Reduzierung des Verkehrs in der Krautstadt erreichen, betonte das Stadtoberhaupt.

Dementsprechend sei die Ortsumgehung Merkendorf nun Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030, erklärte Ott, in einem Paket mit den Ortsumgehungen Stadeln und Schlunghof. Ziel sei eine komplett ortsdurchfahrtfreie B 13 zwischen Ansbach und Gunzenhausen. Für Merkendorf bedeutet das rund 2,35 Kilometer Umgehungsstraße, die etwa 5,6 Millionen Euro kosten sollen. „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 Voraus-



Für Merkendorf würde die Umgehung eine deutliche Erleichterung bringen. Rund 9900 Fahrzeuge, darunter viele Lastwagen, donnern täglich auf der B 13 durch den Ort. Foto: Marina Hellein

setzung sei sicher, dass die drei Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 umgesetzt werden können. Die finanziellen Grundlagen hierfür seien gesetzt. Zudem werde auch berücksichtigt, dass diese Auslagerung für Merkendorf eine sehr hohe städtebauliche Bedeutung habe, so Ott. Auch die Umweltbeeinträchtigungen hielten sich – im Vergleich zum Nutzen –

in Grenzen. Wenn alles glatt laufe, könne man vielleicht mit einer Fertigstellung bis 2022 oder 2023 rechnen, hofft Ott.

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 etliche 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 kürzeste



So könnte die Ortsumgehung von Merkendorf aussehen: Zwei Kreisverkehre sollen den Anfahrtsverkehr abschwächen, über die neue Trasse könnten bis zu 83 Prozent des Gesamtverkehrs ausgelagert werden. Quelle: Staatliches Bauamt

ten Weg“, war er sich sicher. Dieses Problem wurde ins Protokoll aufgenommen und wird in die Überlegungen mit einbezogen, versicherte Ott.

Bis Ende September soll auch 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 – ein wichtiger Schritt, um einen Ausgleichsbedarf bestimmen zu können. Insbesondere die Feldlerche und Fledermäuse seien von dem Eingriff betroffen.

### **Grenzwerte vorgestellt**

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 Werte nicht eingehalten werden. Dementsprechend seien auch keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Auf eine Frage aus der Zuhörerschaft, ob man hier im Notfall noch nachbessern könne, wenn die Straße bereits gebaut sei, sagte Ott, dass dies bei einer – hier allerdings unwahrscheinlichen – Nichteinhaltung der Prognose noch möglich sei. Andernfalls könnte natürlich mittels freiwilliger Leistungen Abhilfe geschaffen werden.

Auch das Problem, dass ein landwirtschaftliches Fahrsilo 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, antwortete Ott. Allerdings wurde auch dies ins Protokoll aufgenommen, um es bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Der Vorsitzende des Bund Naturschutz, Gunter Zepter, erklärte, dass der Ortsverband Merkendorf dieses Vorhaben generell ablehne, da hierdurch viel an 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 hierzu, dass man sich hinsichtlich des Flächenverbrauchs bereits Gedanken gemacht habe. Allerdings träfen hier unterschiedliche Interessen aufeinander, die gegeneinander abgewogen werden müssen. Zepter monierte zudem, dass Kleinbreitenbronn, Großbreitenbronn und Willendorf auch durch diese Maßnahme nicht an den Bahnhof Triesdorf angebunden würden. Ott versprach, auch dieses Thema im Auge zu behalten.

MARINA HELLEIN