

Staatsstraße St 2259 Hemhofen – Bundesstraße B 470

Ausbau nördlich Hemhofen

---

Von Baukm 0+000 bis Baukm 0+560

Straßenbauverwaltung

Freistaat Bayern

Staatl. Bauamt Bamberg

Nächster Ort: Zeckern

Baulänge: ca. 560 m

Länge der Anschlüsse: ca. 100 m

---

## Planfeststellung

**Staatsstraße St 2259  
Hemhofen - B 470**

**Ausbau nördlich Hemhofen**

**- Erläuterungsbericht -**

Aufgestellt:  
Staatliches Bauamt Bamberg  
Bamberg, den 25.02.2011



Eisgruber  
Baudirektor

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME</b>	<b>3</b>
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	3
<b>2</b>	<b>NOTWENDIGKEIT DER BAUMAßNAHME</b>	<b>4</b>
2.1	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	4
2.2	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	5
<b>3</b>	<b>ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME / VERGLEICH DER VARIANTEN</b>	<b>6</b>
3.1	Varianten	6
3.2	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	7
<b>4</b>	<b>TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME</b>	<b>7</b>
4.1	Trassierung	7
4.2	Querschnitt	9
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	9
4.4	Baugrund/Erdarbeiten	10
4.5	Entwässerung	10
4.6	Straßenausstattung	10
4.7	Leitungen	10
<b>5</b>	<b>SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN</b>	<b>11</b>
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	11
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	11
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur- und Landschaft	11
<b>6</b>	<b>KOSTENTRAGUNG</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>VERFAHREN ZUR ERLANGUNG DER BAURECHTE</b>	<b>12</b>
<b>8</b>	<b>DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME</b>	<b>13</b>
8.1	Inanspruchnahme von Grundeigentum	13
8.2	Bauzeiten	13
8.3	Verkehrsregelung während der Bauzeit	14

# 1 Darstellung der Baumaßnahme

## 1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planfeststellung umfasst den Ausbau der Staatsstraße St 2259 zwischen Hemhofen und der Einmündung in die Bundesstraße B 470 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+560, den Neubau eines Geh- und Radweges entlang der Staatsstraße zwischen Bau-km 0-056 (Anbindung an den parallel der Bundesstraße B 470 verlaufenden Geh- und Radweg Forchheim - Höchststadt) und Bau-km 0+578 (Anbindung an bestehenden Geh- und Radweg in Zeckern) sowie den Umbau der Einmündung der Kreisstraße FO 13 in die Staatsstraße 2259.

Die Staatsstraße 2259 verbindet die Bundesstraße B 470 Forchheim - Höchststadt bei Zeckern mit der Staatsstraße 2240 Höchststadt – Erlangen bei Dechsendorf. Die Staatsstraße 2240 dient u. a. auch als Zubringer für die Bundesautobahn A3 Würzburg – Nürnberg (Anschlussstelle Erlangen-West) und die Bundesautobahn A73 Bamberg – Nürnberg (Anschlussstelle Erlangen-Nord). Die Staatsstraße 2259 setzt sich weiter westlich fort, in dem sie von der Staatsstraße 2240 abzweigt und bei Gerhardshofen wieder auf die Bundesstraße B 470 Höchststadt – Neustadt a. d. Aisch trifft.

Die Kreisstraße FO 13 verläuft parallel zur Bundesstraße 470 zwischen der Staatsstraße 2259 bei Zeckern und der Bundesstraße B 470 bei Forchheim.

Gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes“ (RAS-N) ist die Staatsstraße St 2259 der Kategorien-Gruppe A III (zwischenkommunale Straßenverbindung, außerhalb bebauter Gebiete) zuzuordnen.

Der gegenwärtige bauliche Zustand und die bestehende Linienführung dieses Streckenabschnittes entsprechen nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Länge der Ausbaustrecke der St 2259 beträgt 560 m. Der Ausbau orientiert sich am Bestand und erfolgt entsprechend den „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung“ (RAS-L 95).

Der Querschnitt wurde auf der Grundlage der RAS-Q-96, Bild 5 in Verbindung mit Punkt 3.1.3 als RQ 10,5 mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m und 1,50 m breiten Banketten festgelegt. Auf Höhe der Einmündung der Kreisstraße FO 13 wird die Staatsstraße aufgeweitet und ein Linksabbiegestreifen angelegt. Des Weiteren wird der Ein-

mundungsbereich richtliniengerecht mit Tropfen und Dreiecksinseln gem. RAS-K 88 ausgestattet.

Die Kreisstraße erhält in Anlehnung an den Bestand eine Fahrbahnbreite von 6,00 m. Die Angleichungslänge der Kreisstraße beträgt ca. 100 m.

Der geplante Geh- und Radweg verläuft auf der östlichen Seite parallel zur Staatsstraße 2259. Der Geh- und Radweg erhält eine Breite von 2,50 m und beidseitig jeweils 0,50 m breite Bankette. Zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg werden eine 2,00 m breite Entwässerungsmulde und eine bis zu 1,00 m breite Böschung vorgesehen. Die bis zu 1,00 m breite Böschung ermöglicht eine annähernd geländegleiche Führung des Geh- und Radweges. Im Bereich der Kreisstraßeneinmündung wird der Geh- und Radweg vor dem Fahrbahnteiler und über die Dreiecksinsel geführt. Die Baulänge des Geh- und Radweges beträgt ca. 634 m (einschließlich Einmündungsbereich Kreisstraße).

Zwangspunkte sind die Einmündung der Staatsstraße in die Bundesstraße 470 sowie die Anbindung an die Ortsdurchfahrt von Zeckern.

## **2 Notwendigkeit der Baumaßnahme**

### **2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse**

Die Staatsstraße 2259 hat im derzeitigen Zustand mehrere Sicherheitsdefizite, die angesichts des nicht unerheblichen Verkehrsaufkommens von ca. 10.000 Kfz/24h, wovon knapp 600 Fahrzeuge des Schwerverkehrs sind, zu einem erhöhten Unfallrisiko führen. U. a. weist sie im Ausbauabschnitt eine unstetige Linienführung und eine Fahrbahnbreite von teilweise nur 5,50 m auf, so dass es insbesondere beim Lkw-Begegnungsverkehr immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt. Darüber hinaus kommt es im Einmündungsbereich der Kreisstraße FO 13 immer wieder zu Unfällen, da der Knotenpunkt nicht rechtzeitig erkennbar ist und die für die sichere Abwicklung des hohen Verkehrsaufkommens notwendige Linkabbiegspur auf der Staatsstraße und die erforderlichen Fahrbahnteiler in der Kreisstraße fehlen.

Des Weiteren muss der Radverkehr aufgrund eines fehlenden Geh- und Radweges die Fahrbahn gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen benutzen, was aufgrund der hohen Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung von mehr als 10.000 bzw. knapp 600 Fahrzeugen am Tag, der hohen Fahrgeschwindigkeiten und der zu geringen Seitenabstände der Kraftfahrzeuge beim Überholen bzw. Vorbeifahren mit einer erheblichen Gefährdung der Radfahrer verbunden ist. Bei dieser hohen Verkehrsbelastung ist die Anlage eines baulich getrennten Geh- und Radweges zwingend notwendig. Hierdurch wird der Fußgänger- und Radverkehr vom schnellen Kraftfahrzeugverkehr getrennt und

somit die Verkehrssicherheit erheblich verbessert. Des Weiteren wird die zwischen Hemhofen und der B 470 noch bestehende Lücke im Radwegenetz geschlossen.

## 2.2 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

### Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung

#### *Staatsstraße*

Für den Abschnitt Röttenbach - B 470 ist die Zählstelle Nr. 63319515 maßgebend. Danach ergibt die im Jahr 2005 durchgeführte Verkehrszählung folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung:

Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamtverkehr	davon Schwerverkehr
Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h
9.206	1.010	10.216	582

Für das Jahr 2020 wird folgende Verkehrsbelastung prognostiziert:

Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamtverkehr	davon Schwerverkehr
Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h
9.749	1.149	10.898	696

#### *Kreisstraße*

Die vorhandene Verkehrsbelastung ergibt sich aus der Zählstelle zwischen der Staatsstraße 2259 und der Kreisstraße FO 3 westlich von Heroldsbach. Die im Jahr 2005 durchgeführte Verkehrszählung ergibt folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung:

Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamtverkehr	davon Schwerverkehr
Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h
3.505	207	3.712	161

Für das Jahr 2020 wird folgende Verkehrsbelastung prognostiziert:

Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamtverkehr	davon Schwerverkehr
Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h
3.712	241	3.953	192

### **Verbesserung der Verkehrsverhältnisse**

Die Streckencharakteristik der bestehenden St 2259 weist Unstetigkeiten in der Trassierung auf (enge Kurve bei Bau-km 0+340). Des Weiteren ist die Einmündung der Kreisstraße FO 13 nicht entsprechend dem Verkehrsaufkommen ausgebaut (fehlende Linksabbiegespur und fehlende Fahrbahnteiler nach RAS-K-1 1988).

Mit dem Ausbau der Staatsstraße werden die Fahrstreifen verbreitert, Unstetigkeiten beseitigt und im Einmündungsbereich der Kreisstraße eine Linksabbiegespur und Fahrbahnteiler angelegt. Damit werden

- die Strecke besser begreifbar,
- der Begegnungsverkehr zweier Lkw sicherer,
- die Sichtverhältnisse von der Kreisstraße auf die Staatsstraße erheblich verbessert,
- ein frühzeitiges Erkennen von Fahrzeugen in der übergeordneten Straße gewährleistet und
- die Verkehrsverhältnisse im Ausbauabschnitt damit insgesamt entscheidend verbessert.

Des Weiteren wird durch den Neubau des Geh- und Radweges der nicht motorisierte Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) räumlich vom motorisierten Verkehr getrennt. Dadurch ergibt sich für die Fußgänger und Radfahrer

- eine erheblich höhere Sicherheit und
- eine geringere Beeinträchtigung durch Lärm, Abgase, Spritzwasser

## **3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Vergleich der Varianten**

### **3.1 Varianten**

Varianten zur vorliegenden Planung gibt es nicht, da nur ein bestandsorientierter Ausbau des bestehenden Streckenabschnittes in Frage kommt.

### 3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Natur und Landschaft werden in der Unterlage 12 ausführlich dargestellt.

Das Plangebiet (vergl. Unterlage 12.2) liegt zwischen der Ortschaft Zeckern im Süden und der B 470 im Norden. Die Grenze zwischen den Landkreisen Forchheim und Erlangen-Höchstadt durchschneidet das Gebiet. Der Raum umfasst einen Abschnitt des Mittelfränkischen Beckens zwischen den Tälern von Seebach und Aisch.

Die flachwellige Landschaft wird hauptsächlich von Kiefernforst bedeckt. Kleinstrukturen, bzw. Gehölzsäume sind kaum vorhanden. Im Süden reicht das Gewerbegebiet von Zeckern in den Raum.

Die ökologisch wertvollen Flächen sind die einzigen waldfreien Gebiete (außer Siedlung und Straßen). Diese bestehen aus Sandäckern, bzw. ihren Brache- und Sukzessionsstadien. Für diese Areale – insbesondere ein Sandacker aus dem Ökokataster Hemhofen – gibt es umfangreiche Untersuchungen, die den hohen Wert für die Tier- und Pflanzenwelt belegen.

Für den Ausbau der St 2259 und den Neubau des Geh- und Radweges sind deshalb hinsichtlich des Natur- und Artenschutzes diese Sandlebensräume von Bedeutung.

## 4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1 Trassierung

Beim vorliegenden Ausbau wurden die erforderlichen Trassierungselemente im Lage- und Höhenplan gemäß RAS-L 95 gewählt.

Die Staatsstraße ist aufgrund ihrer Lage im Netz in die Straßenkategorie A III (zweischengemeindliche Straßenverbindung, vergleiche Bild 2 bzw. Bild 5 der RAS-N) einzustufen. Die Entwurfsgeschwindigkeit wurde gemäß Tabelle 2 RAS-L 95 für mit  $v_e = 70$  km/h gewählt.

Der geplante Geh- und Radweg verläuft parallel zur Staatsstraße St 2259. Die Entwurfsgrundlagen entsprechen den Vorgaben der ERA.

Bei der Trassierung wurde versucht, die Eingriffe auf ein Minimum zu beschränken.

Die Trassierungselemente wurden so gewählt, dass innerhalb der gesamten Strecke keine Unstetigkeiten auftreten und somit eine ausgewogene Streckencharakteristik erreicht wird.

Entwurfselemente	vorhandene Elemente	Grenzwerte nach RAS – L für $v_e = 70$ km/h
min R	300 m	180 m
min A	90,657 m	60 m
max s	1,60 %	7 %
min $H_K$	8.000 m	3.150 m
min $H_W$	4.000 m	1.000 m
min q	2,5 %	2,5 %
max q	6,0 %	8,0 %

Bei der Trassierung des Geh- und Radweges werden die Grenzwerte nach ERA eingehalten.

Entwurfselemente	vorhandene Elemente	Grenzwerte nach ERA für 30 km/h
min R	20 m	20 m
max L bei s	1,5 %	> 250 m
min $H_K$	80 m	80 m
min $H_W$	50 m	50 m

## 4.2 Querschnitt

### Staatsstraße

Gemäß der für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsbelastung (siehe Punkt 2.2) von 10.898 Fz/24h und einem Schwerverkehr von 696 Fz/24h ergibt sich gem. RAS - Q 96, Bild 5, sowie Ziffer 3.1.3 der zweistreifige Regelquerschnitt RQ 10.5.

Er setzt sich wie folgt zusammen:

Bankett	1,50 m
Fahrbahn	7,50 m
<u>Bankett</u>	<u>1,50 m</u>
Kronenbreite	10,50 m

### Geh- und Radweg

Der Geh- und Radweg erhält eine Breite 2,50 m mit beidseitigen jeweils 0,50 m breiten Banketten.

## 4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

### Einmündung Kreisstraße FO 13

Die bestehende Einmündung der Kreisstraße FO 13 ist bisher nach Grundform 4, d. h. ohne Linksabbiegespur und ohne Fahrbahnteiler an die Staatsstraße angebunden. Aufgrund des hohen Richtungsverkehrs (624 Fz/h aus der Richtung aus der abgebogen wird) erfolgt die Anbindung der Kreisstraße FO 13 nach der Grundform 1 gem. RAS-K-1 mit einem Tropfen und einer Dreiecksinsel in der Kreisstraße und einem Linksabbiegestreifen mit geschlossener Einleitung auf der Staatsstraße.

Der Geh- und Radweg wird im Einmündungsbereich vor dem Fahrbahnteiler und über die Dreiecksinsel geführt.

### Feld- und Waldwege

Die bestehenden Feldwegeinmündungen werden den neuen Verhältnissen angepasst.

### Grundstückszufahrten

Die bestehenden Grundstückszufahrten werden wieder hergestellt.

#### 4.4 Baugrund/Erdarbeiten

Für den betreffenden Abschnitt wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt.

Der anstehende Untergrund besteht unter der 0,10 m bis 0,30 m mächtigen Mutterbodenschicht bis zu einer Tiefenlage von 1,00 m bis 2,70 m aus sandigen Ablagerungen des Quartärs und darunter der Verwitterungshorizont des Liegenden. Bis zu einer Tiefe von 3,10 m bis 4,70 m stehen dann zunächst steife bis feste Tone/Schluffe an und darunter Sande mit schluffig/tonigen Beimengungen.

Die sandigen Böden weisen einen Durchlässigkeitsbeiwert von rund  $k_f = 2 \times 10^{-5}$  m/s auf, und sind somit als durchlässig zu bezeichnen.

#### 4.5 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahnen und des Geh- und Radweges wird über Mulden gesammelt und dort versickert. Gemäß Baugrundgutachten ist der Untergrund für eine Versickerung geeignet. Zur Behandlung des Wassers wird eine Versickerung durch 20 cm bewachsenen Oberboden vorgesehen.

#### 4.6 Straßenausstattung

Die Staatsstraße St 2259 erhält die Grundausrüstung mit Dauermarkierung und Leiteinrichtungen. Die Beschilderung und Markierung wird von der zuständigen Verkehrsbehörde angeordnet.

Rückhaltesysteme werden entsprechend den gültigen Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS) angebracht.

#### 4.7 Leitungen

Im Baubereich befinden sich Fernmeldekabel der Telekom

Die Leitungen werden im Benehmen mit der Telekom gesichert bzw. verlegt.

## 5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

### 5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Beim Ausbau der Staatsstraße 2259 handelt sich nicht um eine wesentliche Änderung des bestehenden Verkehrsweges. Der Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV ist somit nicht gegeben.

### 5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wasserschutzgebiete werden nicht berührt.

### 5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur- und Landschaft

#### Beschreibung des Eingriffes

Durch die geplante Baumaßnahme werden Wälder ( $K1 = 1.300 \text{ m}^2$ ), Randstreifen und Verkehrsgrün ( $K4 = 2000 \text{ m}^2$ ) versiegelt, sowie schutzwürdige Sandbiotopie ( $K2 = 1.600 \text{ m}^2$ ,  $K3 = 1.050 \text{ m}^2$ ) überbaut.

#### Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Folgende Kompensationsmaßnahmen werden für den Eingriff durchgeführt:

#### **A1: Schaffung eines Sand-Wildkrautackers ( $A2 = 4.530 \text{ m}^2$ )**

Teilbereiche des Flurstücks 233 (Bau-km 0+540 bis 0+575) werden zu einem Sand-Wildkrautacker entwickelt (vgl. Unterlage 12.5.1). Der Oberboden wird bis zu einer Tiefe von 5cm entfernt und die Fläche jeweils zur Hälfte als Brache und zur Hälfte als Roggenacker (ohne Düngung, um die Hälfte reduzierte Saatgutmenge) in Rotation bewirtschaftet. Mit einer ähnlich artenreichen Tier- und Pflanzenwelt wie auf der Ökofläche ist in wenigen Jahren zu rechnen.

Die Fläche eignet sich aufgrund der Besonnung, der Nähe zu den Waldsäumen und der Ökofläche besonders gut für diese Maßnahme. Die Lage in der Beeinträchtigungszone der St 2259 wird deshalb in Kauf genommen.

Die Maßnahme dient als Ersatz und Ausgleich für die Überbauung eines Sandackers ( $K2$ ) und einer Extensivwiese ( $K3$ ), sowie die Versiegelung von Straßenbegleitgrün und Randstreifen ( $K4$ ).

**E1: Neuaufforstung von standortgemäßem Wald (E1 = 1.300 m<sup>2</sup>)**

Auf einer Teilfläche der Flurnummer 300 der Gemarkung Weppersdorf (vergl. Unterlage 12.5.2) wird eine Neuaufforstung mit standortgemäßen Gehölzen vorgenommen. Die Maßnahme dient als Ersatz für die Versiegelung von forstwirtschaftlich intensiv genutzten Kiefernwäldern (K4) im Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen.

**6 Kostentragung**Durchgehende Strecke

Kostenträger für die durchgehende Strecke ist der Freistaat Bayern.

Einmündung Kreisstraße FO 13

Die Kosten für die Änderung der Einmündung der Kreisstraße FO 13 in die Staatsstraße 2259 sind entsprechend Art. 32 BayStrWG zu regeln. Da der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Kreisstraße mehr als 20 v. H. des Verkehrs auf den beiden Straßenästen der Staatsstraße beträgt, sind die Kosten entsprechend den Fahrbahnbreiten der an der Einmündung beteiligten Straßenäste aufzuteilen. Die Kostenbeteiligung ist im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) aufgeführt.

**7 Verfahren zur Erlangung der Baurechte**

Das Planfeststellungsverfahren dient gem. Art. 35 - 39 BayStrWG als Rechtsgrundlage für den Ausbau der Staatsstraße 2259 nördlich von Hemhofen innerhalb der in den Plänen angegebenen Bereiche.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich.

Zweck der Planfeststellung ist, alle durch das beschriebene Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Trägern der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - umfassend zu regeln.

## **8 Durchführung der Baumaßnahme**

### **8.1 Inanspruchnahme von Grundeigentum**

Die Straßenbauverwaltung ist bemüht, die für die Durchführung der Baumaßnahme benötigten Grundflächen soweit wie möglich freihändig zu erwerben.

In Teilbereichen ist entlang der Erwerbsgrenze ein Streifen für vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen. Auf freien Flächen können diese Streifen für Oberbodenablagerungen, Baustelleneinrichtung oder dergleichen Verwendung finden.

Für die Baumaßnahme wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Die davon betroffenen Grundstücke und der Umfang der im einzelnen benötigten Flächen sind in den Grunderwerbsplänen (Unterlage 14.1) zu entnehmen.

Das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2) gibt den derzeit im Grundbuch enthaltenen Stand der Eigentumsverhältnisse wieder.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in eigenen Grunderwerbsverhandlungen, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geführt werden.

### **8.2 Bauzeiten**

Nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen und Abschluss der Grunderwerbsverhandlungen soll mit der Realisierung der Baumaßnahme begonnen werden, sobald die entsprechenden Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

### 8.3 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Die Baumaßnahme wird unter Vollsperrung der Staatsstraße durchgeführt. Der Verkehr mit Ziel Zeckern, Hemhofen, Röttenbach kann im Westen über die Kreisstraßen ERH 16 und ERH 35 (Heppstadt) bzw. im Osten über die Staatsstraße St 2244 und die Kreisstraße ERH 5 (Baiersdorf) umgeleitet werden.

Aufgestellt: Bamberg, im Dezember 2010



**WEYRAUTHER**  
INGENIEURGESELLSCHAFT mbH  
96047 BAMBERG • MARKUSSTRASSE 2  
TEL. 0951/980040 • FAX 0951/9800444