

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Straßenbauvorhaben in Donaurieden**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Hält sie die Änderung der Linienführung der Querspange B 311/B 30 bei Erbach in der Version 3.6 im Sinne der verschärften EU-Regelungen zum Schutz von Flora und Fauna für angezeigt und konnte anstelle dieser Trasse keine andere ermittelt werden, die dem Recht in idealerer Weise genügen würde?
2. Betrachtet sie die Kostenprognose von 30 Mio. Euro im Vergleich mit anderen Projekten der Liste der prioritären Vorhaben des Investitionsrahmenplans trotz erheblicher Zusatzleistungen für Kompensationsmaßnahmen, umfangreicher Brückenbauwerke und Schallschutzmaßnahmen noch als realistisch?
3. Teilt sie die Auffassung, dass die laut Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Abstufung von rund 12 km bisheriger Bundesstraße in eine Landesstraße dem Land erhebliche Kosten aufbürden wird, wohingegen der Bund mit lediglich 5,9 km der „B 311 neu“ (noch dazu mit lediglich einem Drittel des bisherigen Verkehrsaufkommens) eine deutliche Entlastung erfährt?

10. 03. 2012

Haußmann FDP/DVP

## Antwort

Mit Schreiben vom 30. März 2012 Nr. 2-39-B311TUT-UL/167 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Hält sie die Änderung der Linienführung der Querspange B 311/B 30 bei Erbach in der Version 3.6 im Sinne der verschärften EU-Regelungen zum Schutz von Flora und Fauna für angezeigt und konnte anstelle dieser Trasse keine andere ermittelt werden, die dem Recht in idealer Weise genügen würde?*

Für die Querspange Erbach existieren keine konfliktarmen oder konfliktfreien Lösungen, da der Planungsraum eine große Bedeutung für Tiere und Pflanzen, die Naherholung und die Hochwasserrückhaltung hat. Dies ergaben bereits die Erhebungen zur Linienfindung, die in den 90er-Jahren für die Beurteilung verschiedener Varianten (Variante 1 bis 4) auf ihre Umweltverträglichkeit und raumbedeutsamen Auswirkungen hin durchgeführt wurden. Im Raumordnungsverfahren (1995) wurde Variante 3 als günstigste Lösung beurteilt und nach § 16 Bundesfernstraßengesetz durch den Bundesminister für Verkehr bestätigt (1996). Ab Mitte der 90er-Jahre wurden die Trassenplanung für Variante 3 konkretisiert (Variante 3.1) sowie mehrere Untervarianten untersucht sowie die Forderungen der Raumschaft aufgegriffen. Für Variante 3.1 wurde in 2006 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Die Änderung der rechtlichen Vorgaben und die Rechtsprechung zum europäischen Arten- und Gebietsschutz machten die Überprüfung der Variante 3.1, der Untervarianten 3.2, 3.3 und 3.4 sowie der aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen neu entwickelten Varianten 3.5 und 3.6 erforderlich. Weiterhin wurde die in den 90er-Jahren erfolgte Variantenentscheidung zugunsten der Variante 3 überprüft. Hierfür wurde eine aktuelle Analyse der räumlichen Gegebenheiten vorgenommen (2006/2007).

Die Entscheidung für Variante 3 konnte dem Grunde nach bestätigt werden. Jedoch musste die Variante 3.1 aus naturschutzrechtlichen und -fachlichen Erwägungen zugunsten der neu entwickelten Variante 3.6 aufgegeben werden.

Die neu entwickelte Variante 3.6 ist die einzige Variante, für die erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Donau zwischen Munderkingen und Erbach“ sowie das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände im Bereich der sensiblen Altarmbereiche der Donau (westlicher Abschnitt des Planungsraums zwischen der bestehenden B 311 und der Bahnlinie Biberach–Ulm) ausgeschlossen werden können. Bei allen anderen Untervarianten sind im Westabschnitt der Querspange Erbach erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000- sowie von Artenschutzbelangen zu prognostizieren bzw. nicht mit hinreichender Sicherheit auszuschließen.

- 2. Betrachtet sie die Kostenprognose von 30 Mio. Euro im Vergleich mit anderen Projekten der Liste der prioritären Vorhaben des Investitionsrahmenplans trotz erheblicher Zusatzleistungen für Kompensationsmaßnahmen, umfangreicher Brückenbauwerke und Schallschutzmaßnahmen noch als realistisch?*

Die aktuelle Kostenberechnung für die Maßnahme, die am 14. November 2011 den Sichtvermerk des BMVBS erhalten hat, weist Gesamtkosten in Höhe von 31,137 Mio. Euro aus. Der Anteil der Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen einschließlich des dafür erforderlichen Grunderwerbs beträgt rd. 7 Mio. Euro, was rd. 22,5% der Gesamtkosten entspricht. Die durch den Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maßnahmen sind in der Kostenberechnung berücksichtigt. Die Landesregierung hält daher die vorliegende Kostenberechnung, auch im Vergleich mit anderen prioritären Vorhaben des Entwurfs des Investitionsrahmenplans, für realistisch.

3. *Teilt sie die die Auffassung, dass die laut Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Abstufung von rund 12 km bisheriger Bundesstraße in eine Landesstraße dem Land erhebliche Kosten aufbürden wird, wohingegen der Bund mit lediglich 5,9 km der „B 311 neu“ (noch dazu mit lediglich einem Drittel des bisherigen Verkehrsaufkommens) eine deutliche Entlastung erfährt?*

Der Planfeststellungsbeschluss für die Querspange der B 311 zur B 30 vom 12. Dezember 2011 enthält keine Ausführungen über die Abstufung. Bisher liegt lediglich ein internes Umstufungskonzept vor, das mit den betroffenen Baulastträgern aber noch nicht abschließend abgestimmt und vereinbart ist.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur