

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/10136 –**

Geplanter Ausbau der Bundesstraße 26n in Verbindung mit B 276 (Großraum Würzburg/Karlstadt/Lohr)

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) findet sich der geplante Bau einer West- und Nordumgehung Würzburg wieder. Zwei Bundesstraßen sollen dafür ausgebaut werden: die B 26 als B 26n zwischen der Autobahnanschlussstelle Schweinfurt/Werneck und Karlstadt (Main) sowie die B 276 als Zubringer der B 26n. Im Zuge der Vorhaben ist die Umfahrung mehrerer kleinerer und größerer Orte zwischen den Autobahnen 7 und 3 vorgesehen. Die B 26n mit ihren Teilprojekten ist im BVWP 2030 dem Vordringlichen Bedarf, die B 276 mit ihren Teilprojekten dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet.

Seitens der Fragesteller wird das prognostizierte Fahrzeugaufkommen angezweifelt. Aufgrund des Parallelverlaufs zu bestehenden Bundesstraßen ist die potenzielle Verkehrsverlagerung auf das neue Straßenprojekt begrenzt. Es wurden darüber hinaus Alternativlösungen, wie eigentlich vorgegeben, durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nicht ausreichend durchgeführt.

Außerdem entsteht durch einen Bau der geplanten Trassen eine starke Beeinträchtigung von Flora-Fauna-Habitat-(FFH-)Schutzgebieten durch starke Zerschneidung bestehender intakter Lebensräume. Nicht nur wertvolle Lebensräume für Pflanzen und Tiere würden zerstört, auch der Flächenverbrauch wäre immens, mit dadurch einhergehenden weiteren Preissteigerungen für Grundstücke, insbesondere Ackerland. Die im Rahmen des BVWP 2030 dargestellte raumordnerische Bedeutung sowie städtebauliche Wirkung werden angezweifelt.

1. a) Welche Planungen liegen dem Gesamtprojekt bezüglich der Einstufung in den BVWP 2030 zugrunde (bitte geplante Ausbaumerkmale einzeln für die jeweiligen Planungsabschnitte wiedergeben)?
- b) Welche Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) wurden für die einzelnen Abschnitte jeweils berechnet, und welches gilt für das Gesamtprojekt?
- c) Wurden einzelne Berechnungen der NKV (Gesamt- bzw. Teilprojekte) angepasst, wenn ja, wie, aus welchen Gründen, und welche Änderungen haben sich dadurch für das NKV ergeben?

Wenn nein, warum nicht?

Das Gesamtprojekt B 26n Westumfahrung Würzburg (B026-G044-BY), bestehend aus dem Teilprojekt 1, B 26n AK Schweinfurt/Werneck (A 7) – Karlstadt (B026-G044-BY-T01-BY) und dem Teilprojekt 2, B 26n Karlstadt – A 3 (B026-G044-BY-T02-BY), wurde als zweistreifiges Neubauprojekt mit abschnittsweisen Überholfahrstreifen und einer Gesamtstreckenlänge von 41,5 km einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt 5,6.

Das Teilprojekt B 276 Zubringer Lohr (B026-G043-BY-T02-BY) ist ein 17 km langer zweistreifiger Neubau. Der gesamtwirtschaftliche Nachweis für die B 276 Zubringer Lohr erfolgte im Rahmen des Gesamtprojektes B 26n Westumfahrung Würzburg – mit Zubringer Lohr (B026-G043-BY). Der Bewertung wurden hierbei die vom obigen zweistreifigen Querschnitt abweichende dreistreifige Westumfahrung Würzburg (B026-G043-BY-T01-BY) und der zweistreifige Zubringer Lohr (B026-G043-BY-T02-BY) zugrunde gelegt. Das NKV des Gesamtprojektes beträgt 3,3 (aufgrund Dreistreifigkeit höhere Kosten, daher niedriges NKV).

2. Aus welchen Gründen erfolgten nach Vorlage des Referentenentwurfs Änderungen am Projekt, welche Änderungen sind das, und welche Auswirkungen haben diese Änderungen auf die Gesamtkosten sowie das NKV des Projekts bzw. der einzelnen Abschnitte?

Mit der ergänzenden Aufnahme des Zubringers Lohr B 276 (B026-G043-BY-T02-BY) in den BVWP 2030 folgt die Bundesregierung dem im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP vorgetragenen Wunsch der Bayerischen Staatsregierung.

3. Welche Hauptbegründung/-en für das Gesamtprojekt bzw. für die jeweiligen Teilprojekte besteht/bestehen seitens der Bundesregierung?

Mit der B 26n soll die derzeit ungenügende Anbindung des Raumes nördlich und westlich von Würzburg an die Autobahnen A 3 und A 7 und – durch die Konzentration der Verkehre auf diese neue Verbindung – eine erhebliche Entlastung bisher genutzter Straßenzüge und Ortsdurchfahrten ermöglicht werden.

4. Für wie viele Fahrzeuge sind im Planfall 2030 nach Kenntnissen der Bundesregierung dreistreifige Abschnitte vorgesehen?

Für die B 26n wurde für den Planfall 2030 eine künftige mittlere Verkehrsbelastung von 10 000 Kfz/24h prognostiziert.

5. Welche Entlastungswirkung soll vom Bauabschnitt der B 276 ausgehen, mit welcher dann theoretisch bestehenden Entlastungswirkung für eine B 26n?

Der Zubringer Lohr wird in Weiterführung die aus dem Westen über Frammersbach, Partenstein nach Lohr a. Main führende Bundesstraße 276 an die B 26n anschließen und damit eine leistungsstarke Verbindung im Landkreis Main-Spessart sein, um die dortigen Zentren wie Lohr am Main und Gemünden bedarfsgerecht an das Fernstraßennetz anzubinden.

6. a) Welche Alternativenprüfungen wurden im Zuge des Gesamtprojekts durchgeführt, mit welchem jeweiligen Ergebnis?
b) Mit welcher jeweiligen Begründung wurden diese jeweiligen Alternativen im Zuge der weiteren Prüfung des BVWP-2030-Projekts nicht weiterverfolgt?
c) Welche Alternativen wurden im Zuge der weiteren Prüfung des BVWP-2030-Projekts weiterverfolgt?

Bei Straßenprojekten erfolgte eine vorhabenbezogene Alternativenprüfung vor der Projektanmeldung durch die Länder. Insbesondere bei Umweltkonflikten war darzustellen, ob Alternativplanungen, insbesondere der Ausbau bestehender Strecken statt eines Neubaus, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung ggf. nicht angemeldet wurde. Soweit es sinnvoll war, sollte auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im BVWP nur realistische Alternativen (vgl. § 19b UVPG) zu prüfen waren. Unrealistische Varianten oder Projektalternativen, deren Realisierung unverhältnismäßig aufwendig wäre, können bei der Alternativenprüfung dagegen außer Betracht bleiben.

Ausgangspunkt für die Linienplanung der B 26n bildeten die bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie entwickelten grundsätzlichen Lösungsansätze zur Trassenführung innerhalb von zwei Hauptkorridoren (Hauptkorridor Mitte mit einem Zubringer Lohr und ein Südkorridor kombiniert mit einem Nordkorridor). Im Vorfeld der Raumordnung erfolgte die Überprüfung von weiteren Lösungen hinsichtlich verbesserter, verkehrlicher Erschließung sowie der Möglichkeiten Aufwand und Eingriff in die Landschaftsräume zu vermindern.

Die Regierung von Unterfranken hat am 15. Dezember 2011 das Raumordnungsverfahren mit einer positiven landesplanerischen Beurteilung einschließlich eines Prüfauftrags abgeschlossen. Mit dem Prüfauftrag wurde der Vorhabenträger aufgefordert, zu untersuchen, ob die bisher zweibahnig-vierstreifig geplante B 26n auch mit einem reduzierten zwei- oder dreistreifigem Querschnitt die wesentlichen verkehrlichen Ziele erreichen und so auch in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen werden kann. Daher waren zur Bewertung im Rahmen der Aufstellung des neuen BVWP für die B 26n verschiedene Lösungen angemeldet, die im gleichen Trassenkorridor verlaufen, aber alternativen Verkehrskonzepten entsprechen.

Bei den vier- und dreistreifigen Neubauvarianten erfolgte eine Unterscheidung durch die Berücksichtigung eines Zubringers nach Lohr am Main bzw. den Verzicht auf einen Zubringer. Bei der zweistreifigen Neubauvariante sind abschnittsweise Überholfahrstreifen (ÜFS) vorgesehen.

Die einzelnen Projektlösungen der Westumfahrung Würzburg sind mit folgenden Parametern (Länge, Kosten) hinterlegt:

Vierstreifig:	49 km, 486 Mio. Euro
Vierstreifig mit Zubringer Lohr:	66 km, 520 Mio. Euro
Dreistreifig:	49 km, 244,5 Mio. Euro
Dreistreifig mit Zubringer Lohr:	66 km, 278,5 Mio. Euro
Zweistreifig (mit ÜFS):	41,5 km, 172 Mio. Euro.

Im Rahmen der BVWP-Bewertung hat sich herausgestellt, dass mit allen Varianten die verkehrlichen Ziele erreicht werden können, so dass letztendlich die wirtschaftlichste und umweltverträglichste Lösung, die zweistreifige Neubauvariante des BVWP 2030 weiterverfolgt wurde.

Da der Zubringer Lohr ein untrennbarer Bestandteil der B 26n zwischen der A 7 (AK Schweinfurt/Werneck) und der A 3 westlich von Würzburg ist, wurde er im BVWP 2030 entsprechend dem Projekt B 26n in die Dringlichkeit WB* aufgenommen.

7. Wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs im Bereich der B 26n/B 276 heute, und wie wird sich dies nach Berechnungen der Verkehrsprognose im Jahr 2030 darstellen?

Für den Kreuzungsbereich der B 26n/ B 276 wird im Planfall eine Prognosebelastung von 5 000 bis 6 000 Kfz/Werntag vorhergesagt (Quelle: Verkehrsbelastungen Planfall aus dem Projektdossier B026-G043-BY).

8. Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungsstand im Zuge der B 26n sowie der B 276 versiegelt (bitte insgesamt sowie für die Teilprojekte getrennt ausweisen)?
9. Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Erstmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte insgesamt sowie für die Teilprojekte getrennt ausweisen)?
10. Wie hoch ist die Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Fläche, bitte sowohl insgesamt als auch für B 26n und B 276 getrennt aufzuführen)?
11. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld (B 26n, B 276) (bitte nach Planungsabschnitten aufschlüsseln sowie durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der BVWP ist ein Planungsinstrument, mit dem der Rahmen der anstehenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes abgesteckt wird. So ist es Ziel des BVWP festzustellen, ob für ein erwogenes Projekt grundsätzlich Bedarf besteht. Dafür wurden der voraussichtliche Nutzen und Kosten sowie die Raumwirksamkeit, die städtebaulichen Effekte und die mit dem Projekt verbundenen Umweltauswirkungen abgewogen. Im BVWP werden aber noch keine konkreten Festlegungen zum Projekt selbst getroffen, die jeweiligen Effekte jedoch einschließlich des voraussichtlichen Flächenbedarfs abgeschätzt. Die konkreten Effekte werden Gegenstand anschließender Planungs- und Verwaltungsverfahren sein.

Bei der Projekteinstufung wurde die Flächeninanspruchnahme wie folgt abgeschätzt:

B 26n	168,6 Hektar
B 276	47,8 Hektar
Gesamt	216,4 Hektar.

Die Flächeninanspruchnahme ist aber abhängig vom tatsächlichen Trassenverlauf sowie der Länge und Lage der Überholfahrstreifen. Diese stehen noch nicht fest, da sie sich erst im Rahmen der konkreten Ausführungsplanung verfestigen werden. Die Flächeninanspruchnahme sowie weitere Projektdaten sind über das Projektinformationssystem (PRINS) abrufbar.

12. Mit welchen genauen Kosten sind die Grunderwerbskosten in das NKV zum BVWP 2030 eingerechnet worden (bitte Preisstand angeben)?

In die Nutzen-Kosten-Analyse zum BVWP 2030 sind die nachfolgend vom Freistaat Bayern gemeldeten Grunderwerbskosten mit Preisstand 1. Januar 2014 eingerechnet worden.

Projektdefinitionen:

B 26n Westumfahrung Würzburg (B026-G044-BY)

zweistreifiger Neubau mit abschnittswisen Überholfahrstreifen in den Abschnitten

- B 26n AK Schweinfurt/Werneck (A 7) – Karlstadt und
- B 26n Karlstadt – A 3.

B 26n Westumfahrung Würzburg – mit Zubringer Lohr (dreistreifig) (B026-G043-BY)

dreistreifiger Neubau in den Abschnitten

- B 26n AK Schweinfurt/Werneck (A 7) – Karlstadt und
- B 26n Karlstadt – A 3 sowie

zweistreifiger Neubau B 276 Zubringer Lohr.

Projekt	Grunderwerbskosten	
<u>B 26n Westumfahrung Würzburg (B026-G044-BY)</u>		12,9 Mio.€
B 26n AK Schweinfurt/Werneck (A 7) – Karlstadt	5,4 Mio. €	
B 26n Karlstadt – A 3	7,9 Mio. €	
<u>B 26+n Westumfahrung Würzburg – mit Zubringer Lohr (dreistreifig) (B026-G043-BY)</u>		31,4 Mio. €
dreistreifiger Neubau	27,0 Mio. €	
zweistreifiger Neubau B 276 Zubringer Lohr	4,4 Mio. €	

Für die Bewertung wurden bewertungsrelevante Kosten auf den maßgebenden Preisstand 2012 umgerechnet.

13. Welche Steigerung der Grundstückspreise entlang der geplanten Trassen (B 26n, B 276) hat die Bundesregierung in den letzten Jahren seit 2010 jeweils beobachtet, von welchen Kostensteigerungen geht sie für die folgenden Jahre bis 2025 jeweils aus, und welchen Anteil haben die Grundstückskosten an den aktuellen gesamten Projektplanungskosten?
14. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aktuell für das Gesamtprojekt (B 26n, B 276) sowie für die Teilabschnitte jeweils aus?
15. Wie berechnet die Bundesregierung die veranschlagten Gesamtkosten für die Neubauvorhaben B 26n und B 276 (bitte nach Kostenkomponenten und Teilabschnitten aufschlüsseln und die jeweilige Kostenhöhe angeben)?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projektkosten wurden von der Bayerischen Straßenbauverwaltung ermittelt und mit der Maßnahmenanmeldung im Rahmen der BVWP-Aufstellung vorgelegt. Nach einer Plausibilisierungsprüfung der Anmelde­daten durch das BMVI wurde das Projekt mithilfe externer Gutachter einer fachlichen und gesamtwirtschaftlichen Maßnahmenbewertung unterzogen.

Die Kosten für das Gesamtprojekt (inkl. Zubringer Lohr) betragen 206,0 Mio. Euro. Die Grunderwerbskosten betragen 17,3 Mio. Euro. Im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurde der Preisstand 2012 angewandt. Die Grunderwerbskosten haben einen Anteil von 8,4 Prozent an den Kosten des Gesamtprojekts.

Für die einzelnen Teilabschnitte wurden die Kosten wie folgt ermittelt:

B 26n AK Schweinfurt/Werneck (A 7) – Karlstadt (Kosten: 63,5 Mio. Euro)

	Kosten [Mio. Euro]
Grunderwerb	5,4
Baustelleneinrichtung/baubegl. Maßnahmen	0,9
Verkehrssicherung an Arbeitsstellen	0,5
Erdbau	11,7
Oberbau	10,1
Brücken	29,1
Tunnel	0,0
Wände	0,0
sonstige Ingenieurbauwerke	0,0
Naturschutz und Landschaftspflege	1,8
Ausstattung	2,2
Sonstige Besondere Anlagen	1,8
Neubaukosten	63,5
davon Kosten für 7 Knotenpunkte	2,5

B 26n Karlstadt – A 3 (Kosten: 108,5 Mio. Euro)

	Kosten [Mio. Euro]
Grunderwerb	7,5
Baustelleneinrichtung/baubegl. Maßnahmen	1,3
Verkehrssicherung an Arbeitsstellen	0,8
Erdbau	16,2
Oberbau	15,0
Brücken	35,7
Tunnel	24,0
Wände	0,0
sonstige Ingenieurbauwerke	0,0
Naturschutz und Landschaftspflege	2,5
Ausstattung	3,0
Sonstige Besondere Anlagen	2,5
Neubaukosten	108,5
davon Kosten für 8 Knotenpunkte	3,0

B 276 Zubringer Lohr (Kosten: 34,0 Mio. Euro)

	Kosten [Mio. Euro]
Grunderwerb	4,4
Untergrund, Unterbau und Entwässerung	8,0
Oberbau	8,8
Brücken	9,2
Stützwände	0,0
Tunnel	0,0
Sonstige Bauwerk	0,0
Ausstattung	2,6
Sonstige Besondere Anlagen	1,0
Neubaukosten	34,0
davon Kosten für 6 Knotenpunkte	1,0

16. In welchen Planungsstadien befinden sich die einzelnen Abschnitte der Vorhaben B 26n und B 276, ab wann rechnet die Bundesregierung jeweils mit Planfeststellungsbeschlüssen, und für welchen jeweiligen Zeitpunkt sieht sie einen jeweiligen Baubeginn der Abschnitte vor?

Für die B 26n wurde bereits im Dezember 2011 das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Im Ergebnis entspricht die vorgelegte Planung der B 26n mit ihren Zubringern unter Berücksichtigung von Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Belange des Umweltschutzes. Der nächste Schritt ist die Linienbestimmung. Der Zeitpunkt für Planfeststellungsbeschlüsse oder einen Baubeginn einzelner Abschnitte ist derzeit nicht absehbar, da bei Bestätigung der Einstufung des Projekts in den neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

durch den Deutschen Bundestag der konkrete Planungsprozess erst beginnen würde.

17. Welche Auswirkungen hatte die als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit des Vorhabens B 26n auf die Dringlichkeitseinstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030?
18. Aus welchen Gründen wurde das Vorhaben B 26n bezüglich der Umweltbetroffenheit als „hoch“ eingestuft?
19. Welche Auswirkungen sind mit der Einstufung der Umweltbetroffenheit als „hoch“ im weiteren Planungsverfahren konkret im Zuge der B 26n sowie der B 276 verbunden?

Die Fragen 17, 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Dringlichkeitseinstufung erfolgte aufgrund der hohen Entlastungswirkung vieler Ortsdurchfahrten im Großraum Würzburg, der Anbindung des Raumes an das Fernstraßennetz sowie eines günstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses.

Die umwelt- bzw. naturschutzfachliche Stellungnahme ist dem Projektdossier zu entnehmen.

Mit Aufnahme der Planungen für die B 26 und der B 276 durch die Straßenbauverwaltung des Freistaates Bayern sind nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) die Auswirkungen auf die Umwelt zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Damit ist die frühzeitige Überprüfung und Bewältigung möglicher Umweltauswirkungen im Planungs- und Entscheidungsprozess auf der Grundlage aktueller Umweltdaten gewährleistet. Die Öffentlichkeit wird über das Vorhaben unterrichtet und muss zu den Umweltauswirkungen angehört werden.

Bei der Entwurfsbearbeitung wird das Projekt in allen Bestandteilen, wie z. B. Dämmen, Einschnitten, Brücken, Stützmauern, Durchlässen, Entwässerungseinrichtungen, Lärmschutzeinrichtungen usw. so durchgeplant, dass schädliche Umweltwirkungen möglichst vermieden und unvermeidbare Umweltbeeinträchtigungen kompensiert werden.

Im Rahmen der Planfeststellung wird dann geprüft, ob das Vorhaben den europäischen und nationalen umweltgesetzlichen Anforderungen genügt. Dabei sind die Ergebnisse der UVP zu berücksichtigen.

20. Welche Gespräche mit welchen bayerischen Amts- und Mandatsträgern haben bezüglich des Vorhabens B 26n/B 276 zwischen dem BMVI seit Bearbeitung des BVWP 2030 stattgefunden (bitte nach Datum, Personen und Inhalt tabellarisch aufschlüsseln)?

Bezüglich dieses Straßenbauvorhabens haben wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region stattgefunden.