



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, **19. SEP. 2016**
Seite 1 von 1

Dorothee Bär, MdB

Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-b@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton
Hofreiter, Claudia Roth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
**„Kosten, Flächenverbrauch und Umweltauswirkungen der ge-
planten Ostumfahrung Augsburg (B 2)“**
- Drucksache 18/09437

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

Lieber Herr Prof. Lammert,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-
gefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Inse Dorothee Bär



Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Claudia Roth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Kosten, Flächenverbrauch und Umweltauswirkungen der geplanten Ostumfahrung Augsburg (B 2)“
- Drucksache 18/09437

- Frage 1:**
- a) *Welche Planungen liegen dem Gesamtprojekt bezüglich der Einstufung in den BVWP zugrunde (bitte geplante Ausbaumerkmale einzeln für die vier Planungsabschnitte wiedergeben)?*
 - b) *Welche Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) wurden für die einzelnen Abschnitte berechnet und welches NKV gilt für das Gesamtprojekt?*
 - c) *Wurden die Berechnungen der Nutzen-Kosten-Verhältnisse für den nun teilweise 3-spurigen Aus- und Neubau angepasst? Wenn ja, wie und wieso haben sich keine Änderungen des Ergebnisses ergeben? Wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

a) Der Bayerische Ministerrat hat am 12.03.2013 beschlossen, die Osttangente Augsburg zur Bewertung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 anzumelden. Die Bayerische Straßenbauverwaltung legte folgende Projektunterlagen vor:

Gesamtprojekt B 2, Osttangente Augsburg (B002-G080-BY)

Teilprojekt 1: B 2, AS Friedberg – B 300 (B002-G080-BY-T01-BY)

Ausbau von 2 auf 4 Fahrstreifen plus Seitenstreifen (24KB) bzw. Ausbau von 4 auf 4 Fahrstreifen plus Seitenstreifen (44KB)

Teilprojekt 2: B 2, w Friedberg (s B 300) (B002-G080-BY-T02-BY)

Ausbau von 2 auf 4 Fahrstreifen plus Seitenstreifen (24KB) bzw. Ausbau von 4 auf 4 Fahrstreifen plus Seitenstreifen (44KB)

Teilprojekt 3: B 2, OU Kissing (B002-G080-BY-T03-BY)

Neubau von 3 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen (03KK) bzw. Neubau von 4 Fahrstreifen plus Seitenstreifen (04KB)

Teilprojekt 4: B 2, Kissing – Oberottmarshausen (B002-G080-BY-T04-BY)

Neubau von 3 Fahrstreifen ohne Seitenstreifen (03KK) bzw. Neubau von 4 Fahrstreifen plus Seitenstreifen (04KB)

b) Das Gesamtprojekt wurde mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 6,1 bewertet. Für die einzelnen Abschnitte wurde kein NKV ermittelt.

c) Das Projekt wurde mit einem durchgängig vierstreifigen Querschnitt bewertet. Jedoch wurde aufgrund von Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung das Bauziel für Teilprojekte dahingehend geändert, dass in den nachfolgenden Planungsstufen auch die Realisierung eines abschnittsweise dreistreifigen Querschnitts grundsätzlich möglich ist. Für diese Festlegung wurde auf eine Nachbewertung verzichtet.

Frage 2: *Aus welchen Gründen erfolgten nach der 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?*

Antwort:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Wunsch nach einer Änderung der Dringlichkeitseinstufung für das Teilprojekt 4 (B 2, Kissing – Oberrothmarshausen (B 17)) geäußert, diesem hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit der Einstufung in den WB* entsprochen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 3:

- a) *Besteht nach wie vor die Hauptbegründung für das Projekt darin, die B17 vom Übereck-Verkehr zwischen B17 und A8 östlich von Augsburg zu entlasten? Wenn nein, aus welchen Gründen wurde davon abgewichen und was sind die neuen Begründungen?*
- b) *Wie unterscheidet sich die Leistungsfähigkeit des 3-spurigen von der des 4-spurigen Ausbaus und inwiefern wird mit den 3-spurigen Abschnitten die ursprünglich vorgesehene Entlastungswirkung erreicht?*
- c) *Wie soll die erhoffte Entlastung realisiert werden, wenn der Teilabschnitt 4 nicht bzw. erst verzögert realisiert wird?*
- d) *Inwiefern ist der ggf. verzögerte Ausbau des 4. Teilabschnittes aus Sicht der Bundesregierung zwingend für das Erreichen des o.g. Zieles erforderlich?*

Antwort:

a) Ja.

b) Die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen erfolgt nach dem Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS, Ausgabe 2015). Die Leistungsfähigkeit einer Strecke wird dabei maßgeblich von der Steigung, der Kurvigkeit und dem Lkw-Anteil beeinflusst. Die Grenzen der Leistungsfähigkeit für einen einbahnigen Querschnitt werden, je nach örtlichen Bedingungen, bei unterschiedlichen Verkehrsstärken erreicht.

Ein vierstreifiger Querschnitt ist grundsätzlich leistungsfähiger als ein dreistreifiger Querschnitt und bringt Vorteile im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit sich. Die endgültige Festlegung des Querschnitts erfolgt abschnittsweise aufgrund des Ergebnisses des anstehenden weiteren Planungsprozesses unter Zuhilfenahme detaillierter Verkehrsgutachten und -prognosen.

c) und d) Aufbauend auf die Einstufungen der Abschnitte im BVWP 2030 – auch des Abschnitts Kissing – Oberrothmarshausen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) – kann die Bayerische Straßenbauverwaltung die Projektplanung für die gesamte Osttangente Augsburg aufnehmen und bis zur Baureife führen, sofern die Dringlichkeitseinstufung im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durch den Deutschen Bundestag bestätigt wird.

Frage 4: *Wurde eine Alternativenprüfung für das Gesamtprojekt bzw. die jeweiligen Einzelprojekte durchgeführt, wenn ja, welche Alternativen wurden geprüft mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

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 vernünftige Alternativen (vgl. § 19b UVPG) zu prüfen waren. Die Ergebnisse können den Projektdossiers entnommen werden.

Frage 5: *Wie hoch ist der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs auf der B 2 zwischen Mering und Augsburg heute und wie hoch ist er nach Berechnungen der Verkehrsprognose im Jahr 2030?*

Antwort:

Laut den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 liegen folgende durchschnittliche Verkehrsstärken (DTV) auf den Abschnitten zwischen Mering und Augsburg vor:

Mering (AIC 12) – Mering (St 2380):	10.932 Kfz/24h
Mering (St 2380) – Mering (St 2052):	16.690 Kfz/24h
Mering (St 2052) – Kissing Süd:	17.866 Kfz/24h
Kissing Süd – Kissing Nord Kreisverkehr:	18.904 Kfz/24h
Kissing Nord Kreisverkehr – Augsburg:	19.699 Kfz/24h.

Im Zuge der BVWP 2030-Bewertung wurden auf den betrachteten Neubau- und Ausbauabschnitten Querschnittsbelastungen des DTVw für den

- Kfz-Verkehr zwischen 13.000 und 40.000 Kfz/24h und für den
- Lkw-Verkehr zwischen 2.000 und 4.000 Lkw/24h ausgewiesen.

Frage 6: *a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungstand im Zuge des 3- bzw. des 4-streifigen Neu- und Ausbaus versiegelt bzw. dauerhaft beansprucht (bitte nach Planungsabschnitten aufschlüsseln)?*
b) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse inkl. Baufeld benötigt (bitte nach Planungsabschnitten aufschlüsseln)?
c) Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte nach Planungsabschnitten aufschlüsseln)?
d) Wie hoch ist die Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Flächen)?

- Frage 7:**
- a) *Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld (bitte nach Planungsabschnitten aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?*
 - b) *Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung (bitte nach Planungsabschnitten aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?*
 - c) *Mit welchem Betrag sind die Grunderwerbskosten in die Nutzen-Kosten- Analyse zum BVWP 2030 eingerechnet worden (bitte mit Angabe des Preisstandes)?*

Frage 8: *Wie viel landwirtschaftlich genützte Fläche steht dabei zur Disposition (bitte in Hektar angeben sowie in Prozent des gesamten Flächenverbrauchs)?*

Frage 9: *Welche Steigerung der Grundstückspreise entlang der geplanten Trasse hat die Bundesregierung in den letzten Jahren seit 2010 beobachtet, von welchen Kostensteigerungen geht sie für die folgenden Jahre bis 2025 aus und welchen Anteil haben die Grundstückskosten an den aktuellen gesamten Projektplanungskosten?*

Antwort:

Die Fragen 6 bis 9 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 mit 82,2 Hektar abgeschätzt. Die Flächeninanspruchnahme ist aber abhängig vom tatsächlichen Trassenverlauf. Dieser steht noch nicht fest. Die Flächeninanspruchnahme sowie weitere Projektdaten werden in Kürze wieder über das Projektinformationssystem (PRINS) abrufbar sein.

Die der Anmeldung zugrunde gelegten bewertungsrelevanten Grunderwerbskosten betragen 23,6 Mio. Euro. Im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurde der Preisstand 2012 angewandt. Die Grunderwerbskosten haben einen Anteil von 11,2 Prozent an den Kosten des Gesamtprojekts.

- Frage 10:**
- a) *Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aktuell für das Gesamtprojekt sowie für die Teilabschnitte jeweils aus?*
 - b) *Wie berechnet die Bundesregierung die veranschlagten Gesamtkosten für das Neubauvorhaben (bitte nach Kostenkomponenten und Teilabschnitten aufschlüsseln und jeweilige Kostenhöhe angeben)?*

Antwort:

a) Als Gesamtprojektkosten (Stand 2013) für eine rund 24,6 Kilometer lange Osttangente Augsburg einschließlich der erforderlichen Ingenieurbauwerke wurden von der Bayerischen Straßenbauverwaltung 210,7 Mio. Euro ermittelt. Hiervon entfallen auf die im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 eingestufteten Abschnitte 133,0 Mio. Euro (AS Friedberg – B 300: 27,7 Mio. Euro; w Friedberg (s B 300): 45,5 Mio. Euro; OU Kissing: 59,8 Mio. Euro) und auf den

im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht befindlichen Abschnitt Kissing – Oberottmarshausen 77,7 Mio. Euro.

b) Die Projektkosten wurden von der Bayerischen Straßenbauverwaltung ermittelt und mit der Maßnahmenanmeldung im Rahmen der BVWP-Aufstellung vorgelegt. Nach einer Plausibilisierungsprüfung der Anmeldung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde das Projekt mithilfe externer Gutachter einer fachlichen und gesamtwirtschaftlichen Maßnahmenbewertung unterzogen.

Die Kosten für das Gesamtprojekt betragen 210,7 Mio. Euro und setzen sich aus 196,5 Mio. Euro Neubau- und 14,2 Mio. Euro Erhaltungskosten zusammen.

Frage 11: *In welchem Planungsstadium befinden sich die einzelnen Abschnitte und für welchen jeweiligen Zeitpunkt sieht die Bundesregierung einen Baubeginn der einzelnen Abschnitte vor?*

Antwort:

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist der vierstreifige Ausbau der B 2 von der AS Derching (A 8) bis zur B 17 im Weiteren Bedarf ausgewiesen. Für den Bereich Kissing ist im Bedarfsplan 2004 der Neubau einer zweistreifigen OU im Vordringlichen Bedarf und der vierstreifige Ausbau im Weiteren Bedarf enthalten. Für den zweistreifigen Neubau hatte die Bayerische Straßenbauverwaltung die Projektplanung bereits begonnen, so dass Vermessung und Verkehrsgutachten sowie im Entwurf die Umweltverträglichkeitsstudie und Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung vorliegen.

Im Rahmen der Projektanmeldung für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans wurden für die Osttangente Augsburg vereinzelt Vorplanungen vorgenommen.

Frage 12:

- a) *Welche Auswirkungen hatte die als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit der Osttangente Augsburg auf die Dringlichkeitseinstufung des Projektes in den Vordringlichen Bedarf im Rahmen der BVWP-Aufstellung?*
- b) *Welche Auswirkungen hat die als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit auf den weiteren Planungsprozess?*
- c) *Wie wirkt sich eine Trassenführung mit neuer, zusätzlicher Lech-Querung südlich der St. 2380 auf die Umweltbetroffenheit aus?*
- d) *Welche weiteren Beurteilungen gibt die Bundesregierung beim Gesamtprojekt bzw. den einzelnen Planungsabschnitten an und welche Auswirkungen sind damit jeweils verbunden?*

Antwort:

Die möglichen Beeinträchtigungen der Umwelt sind in den Dossiers ausgewiesen und die monetarisierten Umweltauswirkungen sind bei der Ermittlung der Gesamtkosten durch entsprechende Maßnahmen (Brücken, Brückenspannweite, Schutzeinrichtungen etc.) berücksichtigt worden. Die Dossiers wurden aktualisiert und sind über die Internetplattform des BMVI der Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht worden.

Die Frage der konkreten Ausgestaltung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Bundesnaturschutzgesetz ist im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen systematisch abzuarbeiten.

Frage 13: *Haben bezüglich des Neu- und Ausbavorhabens Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Vertretern oder Mandatsträgern aus der Region Augsburg stattgefunden? Wenn ja, wann und mit welchem Inhalt?*

Antwort:

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

Frage 14:

- a) Wie viele Stellungnahmen hat das BMVI im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erhalten, die die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit Blick auf den Gesamtplan thematisieren?*
- b) Was waren die wesentlichen Inhalte dieser Stellungnahmen?*
- c) Inwiefern wurden die Stellungnahmen bei der Überarbeitung des Entwurfs berücksichtigt?*

Antwort:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030 auf Grundlage der Strategischen Umweltprüfung (SUP) zum Plan gingen insgesamt rd. 39.000 Stellungnahmen ein.

Das BMVI hat keine quantitative Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen vorgenommen, da es sich nicht um ein Abstimmungsverfahren handelte. Das Verfahren analysierte relevante fachlich-inhaltliche Argumente unabhängig davon, wie oft diese vorgebracht wurden. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden, soweit deren grundsätzliche Relevanz gegeben war, themenbezogen nicht aber projektbezogen kategorisiert und ausgewertet.

Aufgrund der Vielzahl wurden die Stellungnahmen im Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BMVI zusammenfassend dokumentiert, dieser ist verfügbar unter www.bvwp2030.de.