



Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015)

Bericht über die
Öffentlichkeitsbeteiligung
im Rahmen der Projektanmeldung
für den Bereich der
Bundesfernstraßen in Bayern

Stand: 12. März 2013

2013

1. Allgemeines

1.1 Bundesverkehrswegeplanung

Die Bundesregierung ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesschienenwege: Art. 87e GG, Bundeswasserstraßen: Art. 89 Abs. 2 GG, Bundesfernstraßen: Art. 90 GG). Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Der BVWP wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er enthält alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte. Beim BVWP handelt es sich um ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument, er ist jedoch kein Finanzierungsplan oder -programm und hat keinen Gesetzescharakter. Er gilt für den angegebenen Zeitraum (in der Regel 10 bis 15 Jahre), jedenfalls aber so lange, bis es einen neuen BVWP gibt. Der derzeit gültige Bundesverkehrswegeplan ist der BVWP 2003.

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP muss der Bund nachweisen, dass ein erwogenes Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist. Der Aus- und Neubaubedarf wird auf Basis des in Verkehrsprognosen vorhergesagten Verkehrsaufkommens ermittelt. Basis des BVWP 2003 ist die Verkehrsprognose 2015.

Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Der Deutsche Bundestag beschließt über die Aufnahme der Projekte des BVWP und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt.

Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt das BMVBS Fünfjahrespläne auf. Dafür hat das BMVBS in 2006/2007 erstmals einen verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) entwickelt. Der IRP ist kein Finanzierungsplan. Er steckt den Planungsrah-

men für die Investitionen ab und enthält den Investitionsbedarf für den Ersatz und für die Erhaltung der Bestandsnetze, für die Fortführung der in Bau befindlichen Maßnahmen und für die Vorhaben mit weit fortgeschrittenem Planungsstand, die bereits Baureife haben oder diese im Zeitraum des IRP erreichen können. Er legt die Investitionsschwerpunkte zum Erhalt sowie für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur fest. Der IRP enthält neben den Bedarfsplanmaßnahmen für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen auch Aussagen zu den im BVWP enthaltenen Bundeswasserstraßenprojekten.

1.2 Aufstellung Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015)

Aufgrund sich ändernder politischer und verkehrlicher Rahmenbedingungen sind die Instrumente der Bundesverkehrswegeplanung kontinuierlich zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Daher wurde im Koalitionsvertrag 2009 der Bundesregierung die Aufgabe formuliert, eine neue Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung zu erarbeiten und Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu entwickeln. Die Arbeiten dazu sind angelaufen und münden in einen neuen BVWP, der vom Bundeskabinett verabschiedet werden soll. Ziel ist es, ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept für die künftige Infrastruktur aufzustellen.

Der bestehende Zeitplan des BMVBS zur Erarbeitung des neuen BVWP sieht den Kabinettsbeschluss für das Jahr 2015 vor. Die Erarbeitung gliedert sich im Wesentlichen in drei Teile:

- Bis Ende 2013 muss als Grundlage zunächst eine aktualisierte Verkehrsprognose (für das Zieljahr 2030) berechnet werden. Die Erarbeitung der Prognose hat bereits begonnen.
- Parallel dazu wird die Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung weiterentwickelt. Hierzu wurden bereits mehrere Forschungsprojekte durch das BMVBS vergeben. Die methodischen Vorüberlegungen sowie die Prognose werden in ein Gesamtkonzept zusammengeführt. Den Entwurf dieser Grundkonzeption für den BVWP hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 1. Februar 2013 im Rahmen eines

Pressternins veröffentlicht und eine Öffentlichkeitsbeteiligung hierzu eingeleitet.

- Nach Abschluss der Konzept- und Prognosephase folgt die eigentliche Bewertungsphase zu den angemeldeten Projekten mit Bewertungsrechnungen (inkl. Nutzen-Kosten-Analysen und Umweltbewertungen). Diese Arbeiten sollen in der nächsten Legislaturperiode durchgeführt werden.

Die Aufstellung des BVWP wird kontinuierlich durch einen externen Fachkoordinator begleitet. Gemeinsam mit dem BMVBS stellt er die Konsistenz zwischen einzelnen Bearbeitungsphasen sicher.

Der auf dieser Grundlage zu erstellende Entwurf des neuen BVWP wird mit den Ländern, Ressorts und Verbänden abgestimmt bzw. erörtert. Dies schließt auch erstmals eine Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung (SUP) ein. Darüber hinaus sind seitens des Bundes weitere informelle Beteiligungsbausteine vorgesehen.

1.3 Grundkonzeption BVWP 2015

Bereits vor Beginn der Projektbewertung stellt das BMVBS in der Grundkonzeption die Ziele und Schwerpunkte, den vorgesehenen Untersuchungsrahmen sowie die Priorisierungsstrategie für den neuen BVWP 2015 dar. Durch die Grundkonzeption wird die Vorgehensweise festgelegt, nach welchen Gesichtspunkten die Projekte bewertet werden sollen. Dabei werden noch keine Aussagen zu einzelnen Projekten gemacht oder die Budgetaufteilungen im Detail festgelegt. Aufgrund ihres grundsätzlichen Charakters richtet sich die Grundkonzeption an die gesamte Öffentlichkeit, die auch im Rahmen eines Konsultationsverfahrens, das zur Zeit durchgeführt wird, daran mitwirken kann. Gleichzeitig wird für Verbände ein Konsultationsgespräch angeboten. Nach Auswertung der Stellungnahmen soll die finale Grundkonzeption durch das BMVBS im Frühjahr 2013 vorgestellt werden.

1.4 Straßenprojekte für den BVWP 2015

Der BVWP enthält nur Projekte, bei denen es sich um den Neubau (z. B. Bau einer Ortsumgehung, großräumige Verlegung einer Bundesstraße, Neubau einer

Bundesautobahn) oder die Erweiterung von Bundesfernstraßen (d. h. Erweiterung der Kapazität, z. B. durch Erweiterung einer Autobahn von 4 auf 6 oder von 6 auf 8 Fahrstreifen, Erweiterung einer Bundesstraße von 2 oder 3 Fahrstreifen auf 4 Fahrstreifen) handelt.

Bei der Erweiterung ist es ausschlaggebend, dass die Kapazitätserweiterung nicht nur punktuell ist. Demnach sind der Umbau von Kreuzungen (Ausnahme: kapazitätsrelevanter Um- oder Ausbau von Autobahnkreuzen und -dreiecken), die Erweiterung einer Bundesstraße von 2 auf 3 Fahrstreifen oder Maßnahmen zur Standstreifenfreigabe nicht Gegenstand des BVWP und deshalb in der Liste der erwoگenen Projekte nicht enthalten. Ebenfalls nicht Gegenstand des BVWP sind Erhaltungsmaßnahmen und der (nicht kapazitätserweiternde) bestandsnahe Um- und Ausbau bestehender Straßen.

1.5 Projektmeldungen für den Bereich Bundesfernstraßen

Der BVWP ist ein Programm des Bundes. Insofern ist für die Aufstellung des BVWP das BMVBS zuständig. Gemäß den grundgesetzlichen Regelungen obliegt den Ländern die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen). In Bayern liegt die Verwaltung der Bundesfernstraßen bei der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und deren nachgeordneten Behörden (Autobahndirektionen und Staatliche Bauämter sowie Bezirksregierungen).

Das BMVBS hat die Länder aufgefordert, die Straßenbauprojekte zu benennen, die aus Sicht des Landes notwendig sind und Inhalt des neuen BVWP werden sollen. In einem weiteren Schritt wird dann eine für die Projektbewertung zugrunde zu legende detaillierte Projektabgrenzung abgestimmt. Anschließend sind seitens der Länder die Detaildaten für die Bewertung der einzelnen Projekte bereitzustellen. Die Bewertung der Projekte und die Festlegung, welche dieser Projekte dann tatsächlich in den BVWP aufgenommen werden, trifft das BMVBS. Für die weiteren Phasen bei der Erarbeitung des BVWP hat das BMVBS auch eigene Beteiligungen der Öffentlichkeit vorgesehen.

Für den BVWP sind netzwirksame Projekte anzumelden, die sich in vielen Fällen aus mehreren Teilprojekten zusammensetzen, z. B. eine Kette von Ortsumgehungen oder die Erweiterung einer Bundesautobahn zwischen zwei Autobahnkreuzen. Bei einer Kette von Ortsumgehungen bildet der gesamte Streckenzug das (Gesamt-)Projekt. Das (Gesamt-)Projekt setzt sich wiederum aus Teilprojekten (z. B. einzelne Ortsumgehungen) zusammen. Allerdings kann es auch Projekte geben, die nur aus einem Teilprojekt bestehen.

Für den BVWP soll in aller Regel nur eine Variante eines Projektes/Teilprojektes angemeldet werden.

Die Oberste Baubehörde hat zusammen mit den ihr nachgeordneten Behörden eine Liste erarbeitet, in der diejenigen Straßenbauprojekte zusammengefasst sind, die aus fachlich Sicht notwendig sind bzw. die an das Staatsministerium des Innern herangetragen wurden, um sie dem Bund zur Bewertung zu melden. Die in der Liste genannten Projekte wurden zudem in einer Karte dargestellt.

Die Projektdarstellung basiert auf den jeweils aktuell verfügbaren Planungsgrundlagen. Sie enthält keine detaillierte Maßnahmenfestlegung, sondern skizziert lediglich die Lage des Projektes im Netz der Bundesfernstraßen. In den nachfolgenden Planungsstufen ist der Verlauf und die Ausgestaltung des jeweiligen Projektes noch zu konkretisieren.

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung am 16. Oktober 2012 beschlossen, dass diese Liste und die zugehörige Karte vor einer Meldung an das BMVBS der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden soll. Der Öffentlichkeit wurde damit die Möglichkeit eröffnet, zur Anmeldung der Projekte Stellung zu nehmen.

Die sich aus dieser Beteiligung ergebenden Informationen wurden in vorliegendem Bericht zusammengestellt. Gleichzeitig wurden Änderungen – soweit fachlich begründet – in eine fortgeschriebene Fassung der Liste mit den erwogenen Projekten und in die zugehörige Karte übernommen.

2. Öffentlichkeitsbeteiligung in Bayern

2.1 Allgemeine Ergebnisse

In einer Pressekonferenz am 16. November 2012 hat Innenminister Joachim Herrmann den Entwurf einer Liste und die zugehörige Karte bekanntgegeben, in der diejenigen Straßenbauprojekte benannt sind, die dem BMVBS aus bayerischer Sicht zur Bewertung angemeldet werden sollten. Gleichzeitig hat er der Öffentlichkeit die Möglichkeit eröffnet, bis zum 14. Dezember 2012 zu der Liste Stellung zu nehmen. Im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung war eine Diskussion von Planungsdetails nicht geboten. Vielmehr ging es darum, die öffentliche Meinung abzufragen bzw. zu ermöglichen, Änderungsvorschläge zur Liste der für die Bewertung erwogenen Straßenprojekte einzubringen.

Rund 25.000 Bürgerinnen und Bürger, etwa 300 Mandatsträger, die inhaltlich betroffenen Ressorts der Bayerischen Staatsregierung sowie rund 280 Verbände und Institutionen haben sich zu den vorgeschlagenen Projektanmeldungen in mehr als 2.200 Briefen/Postkarten, über 4.000 E-Mails und rund 40 Unterschriftenlisten positioniert. Dabei wurden auch über 2.000 detaillierte, individuelle Stellungnahmen abgegeben.

Allein die Vielzahl von Rückmeldungen bringt das starke Interesse am Entwurf der Liste mit anzumeldenden Projekten deutlich zum Ausdruck. Dass bei vielen Projekten dabei auch bereits differenzierte Aussagen zu Planungsdetails übermittelt wurden, zeigt darüber hinaus den Wunsch, auf die Ausgestaltung einzelner Projekte frühzeitig Einfluss zu nehmen. Dabei darf aber nicht verkannt werden, dass es in der jetzigen Planungsphase ausschließlich um die Entscheidung zur Anmeldung von Projekten zur Bewertung geht und nicht darum, wie diese im Detail aussehen sollen. Deshalb können einige der übermittelten Detailaussagen zu Projekten für die Anmelde-liste nicht unmittelbar verwertet werden. Vielmehr werden diese erst in die weitere Planungsarbeit Eingang finden.

Zu einer Vielzahl von Projekten liegen eindeutig ausgerichtete Stellungnahmen (pro bzw. contra) vor, andere Projekte werden auch in der öffentlichen Rückmel-

dung kontrovers diskutiert. Viele Aussagen zu den Projekten sind vor dem Hintergrund der unmittelbaren privaten Betroffenheit formuliert und beziehen sich nicht auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer oder die Funktion der jeweiligen Straßenabschnitte innerhalb des Bundesfernstraßennetzes. Bei zusätzlich geforderten Projekten spielen häufig auch kommunale Überlegungen für Ortsentlastungen eine große Rolle, auch wenn die vorhandenen und gegebenenfalls verlagerbaren Verkehrsmengen im Vergleich zu anderen Projekten gering sind.

Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen zeigt auch einige Besonderheiten, die die herausgehobene Bedeutung einer Öffentlichkeitsbeteiligung für die Bürgerinnen und Bürger in einem solch frühen Planungsstadium erkennen lassen. So wurden z. T. von Bürgerinitiativen und Interessensgruppen, aber auch von örtlichen Tageszeitungen zu verschiedenen Einzelprojekten Aktionen gestartet, die dazu dienten, eine möglichst große Anzahl von Rückmeldungen zu aktivieren. Genannt sei hier nur die Aktion der Allgäuer Zeitung, die für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 12 von der Autobahn A 7 bei Kempten bis zur A 96 bei Jengen über 6.600 Rückmeldungen zusammengetragen hat. Da dieses Projekt bereits im Erstentwurf der Anmeldeliste enthalten war, kann aus dieser Rückmeldung nur das hohe Interesse vor Ort an der Maßnahme abgelesen werden. Auf der anderen Seite wurden bei einem anderen Projekt ablehnende Haltungen von Einzelpersonen parallel als Einzelschreiben, auf „Wurfsendungen“ / Karten, in Unterschriftenlisten und in E-Mails vorgebracht. In allen Fällen galt es aus der Masse der Rückmeldungen die für die Fortschreibung des BVWP relevante inhaltliche Bedeutung der Stellungnahmen herauszuarbeiten.

Über die oben stehenden Ausführungen hinaus ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass zu einer Vielzahl von Projekten keine oder nur vereinzelte Stellungnahmen eingetroffen sind. Dies betrifft insbesondere Autobahnstrecken, für die Ausbauprojekte von vier auf sechs bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen vorgesehen sind. Es wird davon ausgegangen, dass solche Projekte unumstritten sind und Rückmeldungen auch deshalb unterblieben sind, weil eine wesentliche unmittelbare Betroffenheit im Projektumfeld nicht gegeben ist.

Aufgabe in der Auswertung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen war es, alle vorgenannten Aspekte in der Gesamtbewertung ausgewogen zu würdigen. So ist für die Aufnahme eines Projekts in die Liste oder eine Streichung nicht die Anzahl der eingegangenen Stellungnahmen an sich oder die eingenommene Position (Zustimmung oder Ablehnung) des sich Äußernden von entscheidender Bedeutung, sondern vorrangig das inhaltliche Gewicht der jeweiligen Aussage im Rahmen des zu beurteilenden fachlichen Gesamtkontextes.

Das Ergebnis dieser Gesamtabwägung spiegelt sich in der jetzt vorliegenden Liste wider. Änderungen der jetzigen Liste gegenüber dem ursprünglichen Entwurf sind nachstehend ebenso zusammen gestellt, wie Begründungen, wo in Einzelfällen – trotz klar gegenteiliger Positionierung in der Rückmeldung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung – eine Änderung der Liste nicht erfolgt ist.

2.2 Gestrichene Projekte

Aus dem Entwurf der Anmeldeliste wurden nachfolgende Projekte gestrichen:

- A 99, Südring München
Das Projekt wird im Ergebnis der Diskussion aus der Anmeldeliste gestrichen.
- B 303, A 9 – A 93
Der Neubau der B 303 im Abschnitt A 9 – Bischofsgrün wird im Ergebnis der Diskussion aus der Anmeldeliste gestrichen. Die weiteren Teilprojekte im Gesamtstreckenzug zwischen A 9 und A 93 bleiben in der Anmeldeliste.
- B 13, Würzburg – Randersacker
Gegen diese Maßnahme gibt es vor Ort eine massive Ablehnung. Vor diesem Hintergrund wird aktuell nur die punktuelle Verbesserung an Knotenpunkten verfolgt werden.

2.3 Zusätzlich aufgenommene Projekte

Zusätzlich aufgenommen wurden folgende Projekte:

- A 7, AS Illertissen – AS Memmingen-Süd

Im Umfeld des AK Memmingen und weiter in Richtung Norden kommt es häufig zu Überlastungen und regelmäßigem Stau. Im Zuge der A 7 von Süden ankommender Verkehr weicht verstärkt über das Stadtgebiet Memmingen aus.

Bei Stau auf der A 7 im Bereich des AK Memmingen ist auch die Zufahrt von der A 96 auf die A 7 nur erschwert möglich, so dass es auch zu Rückstau auf der A 96 kommt. Der 6-streifige Ausbau dieses Streckenabschnittes ist von daher geboten.

Anzumerken bleibt, dass diese Maßnahme in Teilabschnitten auf dem Gebiet des Landes Baden-Württemberg liegt. Eine Abstimmung mit dem Nachbarbundesland zur Projektanmeldung selbst ist bisher nicht erfolgt. Die Notwendigkeit der Maßnahme ergibt sich aber aus verkehrlichen Belangen auf bayerischer Seite.

- B 16, Ausbau St 2043 – A 9

Bislang angemeldet sind im Zuge der B 16 der vierstreifige Ausbau der Abschnitte „Neuburg – St 2043“ und „B 13 – A 9“. Ergänzt wird auf kommunalen Wunsch hin der Abschnitt „St 2043 – B 13“, womit ein durchgehender vierstreifiger Ausbau von Neuburg bis zur A 9 erreicht wird.

- B 173, OU Oberlangenstadt – Küps (Tunnel Küps)

Alternativ zur Anmeldung der Ortsumgehung von Küps im Zuge der B 173 verlangt der Marktgemeinderat des Marktes Küps mit einstimmigem Beschluss die Tunnellösung als Alternative zur Bewertung anzumelden.

- B 301, OU Mainburg

Hierzu liegt eine Forderung der Stadt Mainburg vor. Im gleichen Straßenzug sind unmittelbar benachbart bereits drei Ortsumgehungen zur Bewertung angemeldet, eine davon – die OU Puttenhausen – ebenfalls auf dem Gebiet der Stadt Mainburg.

- B 304, Entlastungstunnel Karlsfeld
Auf Grundlage eines Gemeinderatsbeschlusses soll das Projekt im Rahmen der Bewertungsphase zur Fortschreibung des BVWP untersucht werden. Die Bewertung soll zeigen, ob die Verwirklichung eines solchen Projektes wirtschaftlich darstellbar ist.
- B 310, Entlastungstunnel Füssen
Die Anmeldung der Alternative zum Projekt "B 310, OU Füssen" ist das Ergebnis eines öffentlichen moderierten Dialogs und wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit aus dem politischen Raum gefordert. Dem wird mit Aufnahme des Projektes Rechnung getragen.
- B 388, OU Grünbach
Von gemeindlicher Seite wird die Anmeldung der Ortsumgehungen Grünbach, Hecken und Unterstrogn im Zuge der B 388 gefordert. Nach Prüfung wird ausschließlich bei der OU Grünbach eine Anmeldung für sinnvoll erachtet.
- B 426, OU Mömlingen
Die Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrt wurde im Rahmen der politischen Forderungen vorgetragen.
- B 466, OU Oettingen
Die OU Oettingen ist die sinnvolle Ergänzung der in Mittelfranken erwogenen Projekte im Zuge der B 466.
- B 469, 6-streifiger Ausbau A 3 (AS Stockstadt) – Kreisstraße AB 16 (AS Stockstadt)
Die B 469 zeigt im benannten Abschnitt verkehrliche Defizite infolge der hohen Verkehrsbelastung und zu kurzer Verflechtungslängen zwischen den Anschlussstellen.

- B 470, OU Gremsdorf

Entsprechend dem Ergebnis einer interkommunalen Arbeitsgruppe wird die OU Höchststadt gestrichen und die OU Gremsdorf Süd sowie eine Variante Nord hierzu in die Anmelde-Liste aufgenommen.

Die weiteren rund 65 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geforderten Teilprojekte wurden nicht in die Anmelde-Liste mit aufgenommen. Für diese z. T. nur in einzelnen Schreiben angesprochenen Projekte ist ein Bedarf im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung derzeit nicht erkennbar bzw. vorhanden.

2.4 Anmerkungen zu weiteren Einzelprojekten

Nachstehend sind für weitere Projekte Anmerkungen zusammengestellt, die die Festlegung für die Anmelde-Liste oder den Verzicht auf eine Anmeldung erläutern:

- B 2, Entlastungstunnel Starnberg

Der im Zuge der B 2 liegende Entlastungstunnel Starnberg ist eines der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am massivsten abgelehnten Projekte. Viele Forderungen verlangen eine Ortsumgehung, die aber die verkehrliche Problematik nicht in vergleichbarer Weise lösen kann. Da für den Entlastungstunnel Starnberg bereits ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt und im Planfeststellungsverfahren die entsprechenden Einwände ausführlich diskutiert wurden, wird das Projekt in der bisher geplanten Form weiter verfolgt.

- B 12, Passau – Bundesgrenze D/CZ (Philippsreut)

Der vierstreifige Ausbau von Passau bis zur Bundesgrenze D/CZ bei Philippsreut wurde von über 275 Unterstützerinnen und Unterstützern gefordert. Ein vierstreifiger, zweibahniger Ausbau der B 12 wurde aber nicht in die Anmelde-Liste übernommen, weil die B 12 im Rahmen eines Gesamtkonzepts kontinuierlich dreistreifig ausgebaut wird und eine durchgehende Zweibahnigkeit aufgrund der hohen Kosten und der teilweise unterdurchschnittlichen Verkehrsbelastung keine Aussicht auf eine vordringliche Einstufung hat.

- B 14, OU Stein

Die OU Stein im Zuge der B 14 wird von einer Vielzahl von Befürwortern, u. a. von der Stadt Stein vehement gefordert. Die Stadt Nürnberg lehnt das Projekt fraktionsübergreifend ab. Das Projekt wurde in der Anmeldeliste belassen.

- B 14, OU Sulzbach-Rosenberg

Zur OU Sulzbach-Rosenberg sind ausschließlich negative Stellungnahmen eingegangen. Mit dem BMVBS ist bereits seit längerem abgestimmt, dass vor weiteren Planungen zunächst die grundlegende Bauwürdigkeit des Vorhabens zu überprüfen ist und diese Neubewertung im Rahmen der Fortschreibung des BVWP erfolgen soll. Dazu wurde das Projekt in der Anmeldeliste belassen.

- B 15neu, A 92 – A 8

Der Bau der B 15neu zwischen der A 92 und der A 8 wird in den Stellungnahmen überwiegend abgelehnt. Die zweibahnige Bundesstraße B 15neu zählt zu den wichtigsten großräumigen Straßenprojekten in Bayern und soll als zukünftige Nord-Süd-Verbindung von der A 93 bei Regensburg bis zur A 8 bei Rosenheim verlaufen. Durch die B 15neu soll eine spürbare Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und insbesondere der über 30 Ortsdurchfahrten erreicht werden. Damit ist auch eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit verbunden. Die Maßnahme wird in der Anmeldeliste belassen. In den weiteren Bewertungs- und Planungsschritten wird den vorgetragenen Belangen umfassend Rechnung getragen.

- B 19, Fischen (Entlastungstunnel) und

- B 19, OU Langenwang

Beide Projekte wurden entsprechend dem bisherigen Planungsstand im Rahmen eines Bürgerentscheids abgelehnt. Da für diese Projekte auch Forderungen nach einer modifizierten Tunnellösung vorliegen, soll im Rahmen der Bewertung geklärt werden, ob eine solche Lösung einer Verwirklichung zugeführt werden kann. Beide Projekte verbleiben in der Liste.

- B 26neu, Westumfahrung Würzburg

Die B 26neu Westumfahrung Würzburg ist bayernweit eines der am stärksten diskutierten Projekte, nicht nur im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur BVWP-Fortschreibung. Für dieses Projekt wird aktuell auf Grundlage des durchgeführten Raumordnungsverfahrens der Antrag auf Linienbestimmung vorbereitet. Das Projekt wurde im Hinblick auf die bisherige Planung und noch zu klärende Fragen zu verkehrlichen Verbesserungen im Werntal und im Raum Main-Spessart in der Anmeldeliste belassen. Nur im Rahmen der Projektbewertung, die im Zusammenhang mit der Fortschreibung des BVWP durchgeführt wird, kann geklärt werden, ob für dieses Projekt ggf. auch eine abschnittsweise Realisierung, ein einbahniger Neubau oder andere Lösungen (abschnittsweiser Ausbau) eine Aufnahme in den BVWP finden können. Ein Streichen des Projektes aus der Anmeldeliste würde von vornherein eine weitere Klärung einer möglichen Verbesserung für den Raum Main-Spessart unmöglich machen.

- B 85, OU Heinersreuth/Altenplos

Viele Bürgerinnen und Bürger haben sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ortsumgehung von Heinersreuth und Altenplos geäußert und diese weit überwiegend abgelehnt. Die Gemeinde Heinersreuth hingegen befürwortet eine Ortsumgehung und verweist dazu auf einen bereits 1997 gefassten einstimmigen Gemeinderatsbeschluss. Das Projekt wurde daher in der Anmeldeliste belassen.

- B 131, A 9 – B 2

Der Bau der B 131neu von der A 9 zur B 2 wird in zahlreichen Stellungnahmen abgelehnt. Die IHK Mittelfranken lehnt im Einvernehmen mit der IHK Roth und der IHK Weißenburg-Gunzenhausen den Neubau der B131n Ost ab und fordert stattdessen den Ausbau der B 13 von Weißenburg nach Ingolstadt, weil dieser dem Wirtschafts- und Pendlerverkehr besser gerecht wird. Die Liste wurde für dieses Projekt nicht geändert. Die konkrete Planung wird im weiteren Verfahren noch zu klären sein.

Im Übrigen sind in der Anmeldeliste eine Reihe von Projekten zur Verbesserung der B 13 enthalten.

- B 303, A 93 – Bundesgrenze D/CZ
Trotz zahlreicher ablehnender Äußerungen zum Projekt wird am vierstreifigen Ausbau insbesondere aus netzkonzeptionellen Überlegungen heraus festgehalten. Die Städte Marktredwitz und Arzberg befürworten das Projekt. Es verbleibt damit in der Anmelde­liste.
- B 304, OU Kirchseeon
Für das ursprünglich vorgesehene Projekt (Südumfahrung) liegt ein Vielzahl an Ablehnungen vor. Gleichzeitig sprachen sich viele Bürgerinnen und Bürgern für eine alternative Lösung (Tunnel) aus, die als Variante in der Liste enthalten ist. Das Projekt (Südumfahrung) und die Variante (Tunnel) verbleiben in der Anmelde­liste. Die Bewertung des Projektes im Rahmen der Fortschreibung des BVWP soll zeigen, welche Lösung unter allen vorgetragenen Aspekten weiter betrieben werden soll.
- B 388, Nordumgehung Passau
Zur Nordumgehung Passau liegen sehr kontroverse Stellungnahmen vor. Die Maßnahme wurde in der Anmelde­liste belassen, weil nur im Rahmen der Bewertung im Zusammenhang mit der Fortschreibung des BVWP geklärt werden kann, ob eine solche Maßnahme verkehrliche Verbesserungen für den betroffenen Raum erreichen und ob diese Maßnahme wirtschaftlich und umweltverträglich realisiert werden kann.

2.5 Zusammenfassung

Entsprechend den vorgenannten Darlegungen wurden der Entwurf der Liste und die Karte zur Anmeldung von Straßenprojekten im Rahmen der Fortschreibung des BVWP aktualisiert.

Die Liste enthält in der jetzt vorliegenden Fassung (Stand: 12. März 2013) 184 Projekte mit insgesamt 398 Teilprojekten. Die Streckenlänge der zur Anmeldung vorgesehenen Projekte summiert sich auf rund 2.000 km Bundesfernstraßen, wobei jeweils rund die Hälfte dieser Strecke der Erweiterung bzw. dem Neubau zuzuordnen ist. 124 Teilprojekte betreffen Erweiterungen vorhandener Bundesfern-

straßen, 274 Teilprojekte sind Neubau-Maßnahmen. Ein wesentlicher Teil der Maßnahmen (72 Teilprojekte) betrifft den Ausbau von Bundesautobahnen von vier auf sechs bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen. Die Notwendigkeit dieser Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von rund 600 km ergibt sich aus den bereits heute vorhandenen verkehrlichen Belastungen, die eine Erweiterung zwingend erforderlich machen. Daneben sind Ortsumgehungen ein weiterer wesentlicher Teil der Projektanmeldung. Die Anzahl der als Ortsumgehungen aufgelisteten Teilprojekte liegt bei 220. Diese umfassen eine Gesamtlänge von über 700 km.

Einzelermittlungen zu den Projektkosten liegen aktuell nur für einige Projekte vor, so dass eine Aussage zu dem Gesamtkostenvolumen noch nicht getroffen werden kann. Eine überschlägige Ermittlung der Kosten nach Kilometer-Ansätzen zeigt jedoch, dass bereits die jetzt in der Liste enthaltenen Maßnahmen ein Finanzvolumen von 17 Mrd. Euro übersteigen. Die im aktuellen Bedarfsplan für Bayern enthaltenen Maßnahmen umfassen ein Kostenvolumen von rund 11 Mrd. Euro.

3. Ergänzende Informationen

Ergänzende Informationen zur Fortschreibung des BVWP sind im Internet unter nachstehenden Adressen zu finden:

www.stmi.bayern.de/bauen/strassenbau/veroeffentlichungen/17620/

www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/

Bundesverkehrswegeplan/bundesverkehrswegeplan_node.html