



Bundesverkehrswegeplan 2030
Stellungnahme des Freistaats Bayern zum Referentenentwurf
Straßenprojekte

Allgemeines

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) enthält für den Bereich Straße 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 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 Projekte nicht enthalten. Ebenfalls nicht Gegenstand des BVWP sind einzelne Erhaltungsmaßnahmen und der (nicht kapazitätserweiternde) bestandsnahe Um- und Ausbau bestehender Straßen.

Das Gesamtfinanzvolumen der für Bayern im jetzt vorliegenden Referentenentwurf des BVWP enthaltenen Straßenprojekte umfasst gut 17,1 Mrd. Euro,

davon im Bereich

Laufende und fest disponierte Projekte (FD):	4,9 Mrd. Euro
Vordringlicher Bedarf (VB):	6,5 Mrd. Euro
Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*):	4,3 Mrd. Euro
Weiterer Bedarf (WB):	1,4 Mrd. Euro

Auf die Autobahnen entfällt ein Anteil von 9,4 Mrd. Euro,
auf die Bundesstraßen von 7,7 Mrd. Euro.

Gesamteinschätzung

Insgesamt steht im BVWP ein deutlich größeres Projektvolumen für die Straßeninfrastruktur als bisher zur Verfügung. Der Anteil Bayerns an den bundesweiten Gesamtmaßnahmen für den Bereich Straße steigt von bisher 13,7 auf 16,9 %.

Das überregionale Projekt BAB A3 zwischen Aschaffenburg und Nürnberg ist als fest disponiert enthalten. Die Bundesstraße 26 neu zwischen Arnstein und Karlstadt ist mit dreistreifigem Querschnitt im Vordringlichen Bedarf, der weitere Bereich bis zur BAB A 3 im WB*, nicht enthalten ist dagegen der Zubringer Lohr. Die BAB A 6 ist im Abschnitt Landesgrenze BW/BY bis Nürnberg nur in WB*. Hier ist eine Überprüfung notwendig, zumal es sich bei dieser Strecke um einen Engpass handelt und dieses Projekt im Übrigen als eines der Projekte „Neue Generation ÖPP“ vorgesehen ist. Des Weiteren ist die BAB A 94 zwischen München und Passau fest disponiert bzw. im Vordringlichen Bedarf enthalten. Ebenso im Vordringlichen Bedarf ist der Ausbau des bestehenden Autobahnringes um München im Zuge der BAB A 99. Für die B 15 zwischen Landshut und Rosenheim ist mit der Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf im Bereich Landshut und des vom BMVI als „Dummy-Projekt“ bezeichnete Teilstück im südlich von Landshut liegenden Abschnitt in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht die erforderliche Grundlage geschaffen, um das Projekt weiter bearbeiten zu können. Die vom Bund gewählte Darstellung des Projekts als direkte Linie zwischen Landshut und Rosenheim bringt dabei klar zum Ausdruck, dass es eine Festlegung über die konkrete Ausgestaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht gibt.

Für die Bayerische Staatsregierung haben gemäß Ministerratsbeschluss vom 26.04.2016 im Bereich der Bundesfernstraßen folgende bislang noch nicht oder noch nicht ausreichend im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigte Verkehrsprojekte im Rahmen der Anhörung hohe Priorität:

- durchgängiger sechsstreifiger Ausbau der A 3 zwischen AS Nittendorf und der Bundesgrenze bei Passau,
- sechsstreifiger Ausbau der A 8 zwischen AS Traunstein/Siegsdorf und der Grenze D/A
- Ausbau der B 303 (E 48) von Marktredwitz-West über die A 93 bis zur Landesgrenze bei Schirnding

- vierstreifiger Ausbau der B 20 von Cham über Straubing (A 3) nach Landau (A 92) sowie Rissmannsdorf – Traitsching
- durchgängiger Ausbau der B 12 zwischen A 7 (Kempten) über Kaufbeuren bis zur A 96

Von Seiten des Bundes als unwirtschaftlich eingeschätzte Projekte

Der Referentenentwurf zeigt, dass nicht für alle angemeldeten Projekte wirtschaftlich positive Bewertungen ermittelt wurden. Die entsprechenden Projekte haben keine Aufnahme in den BVWP gefunden. Insbesondere trifft dies die im Referentenentwurf seitens des Bundes in der angemeldeten Form als unwirtschaftlich bezeichneten Autobahnabschnitte, für die aus bayerischer Sicht jeweils eine 6-streifige Erweiterung notwendig ist:

▪ **A 3 zwischen AS Nittendorf und AK Regensburg**

(Projekt-Nr. A003-G030-BY-T01-BY)

Das Projekt erreichte in der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) kein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer 1. Zum Projekt und der im Internet veröffentlichten Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Der der Bewertung zugrundeliegende Prognosewert DTV_w erscheint etwas zu gering, insbesondere beim Vergleich zu den Werten der in diesem Bereich vorhandenen Dauerzählstellen. Dies gilt vor allem für den Bereich AS Sinzing - AK Regensburg.
- Eine von der Bayerischen Straßenbauverwaltung durchgeführte Ermittlung der Verkehrsqualität gemäß HBS ergibt in Fahrtrichtung Nürnberg QSV D, in Fahrtrichtung Regensburg sogar nur QSV E. Bei QSV E können bereits geringe Störungen zum Zusammenbruch des Verkehrs führen. Dieser kapazitative Engpass ist bei der Bewertung des Projektes zu berücksichtigen.
- Die Donaubrücke Sinzing sowie das Kreuzungsbauwerk mit der A 93 im AK Regensburg sind dringend erneuerungsbedürftig. Eine Sanierung dieser beiden Bauwerke ist unwirtschaftlich, so dass jeweils zeitnah Ersatzneubauten notwendig sind. Insbesondere bei der Donaubrücke Sinzing erfordert der Ersatzneubau bauzeitliche Provisorien (z.B. in der Verkehrsführung), die mit einem sechsstreifigen Ausbau und den entsprechenden Kosten vergleichbar sind. Im Hinblick auf weiter steigenden Verkehrsbe-

lastungen wird sich in Zukunft ein Bedarf für einen Ausbau der A 3 in diesem Bereich ergeben. Ein vierstreifiger Ersatzneubau der Donaubrücke ist deshalb nicht nachhaltig und wird als nicht wirtschaftlich betrachtet.

Um eine bessere Bewertung des Projektes – insbesondere im Abschnitt AS Sinzing – AK Regensburg zu erreichen, hat die Bayerische Straßenbauverwaltung die Daten für ein Projekt mit neuem Projektzuschnitt auf die Anmeldeplattform Web-PRINS gestellt (Projekt-Nr. A003-G031-BY). In diesem Zusammenhang wurden auch die Projektkosten kritisch überprüft.

Das Projekt ist in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.

▪ **A 3 zwischen AS Rosenhof und der Bundesgrenze bei Passau**

(Projekt-Nr. A003-G040-BY, A003-G050-BY, A003-G050-BY, A003-G060-BY und A003-G070-BY)

Die Projekte erreichten in der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) kein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer 1. Zu den Projekten und der im Internet veröffentlichten Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen erscheinen zu gering, insbesondere im Vergleich zu der bisher schon vorhandenen Verkehrsbelastung (Vergleich mit Dauerzählstellen und Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010). So betrug im Jahr 2015 der DTV (alle Tage) im Bereich zwischen der AS Pocking und der Bundesgrenze bereits 29.500 Kfz/24h, davon 9.000 Kfz/24h im Schwerverkehr. Der Bewertung wurden hier im Jahr 2030 lediglich ein DTV_w von 22.000 Kfz/24h, davon 8.000 Kfz/24h im Schwerverkehr zugrunde gelegt. Die der Bewertung zugrunde liegenden geringen Zuwächse sind nicht nachvollziehbar, insbesondere im Hinblick auf die Bedeutung der A 3 für den dynamisch wachsenden Verkehr aus und in Richtung Südosteuropa.
- Die Donaubrücke Deggenau (zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg, Projekt-Nr. A003-G040-BY) ist dringend erneuerungsbedürftig. Eine Sanierung dieses Bauwerks ist unwirtschaftlich, so dass zeitnah ein Ersatzneubau notwendig ist. Bei bereits durchgeführten Voruntersuchungen hat sich ergeben, dass eine Erneuerung nicht ohne maßgebliches Abweichen von der bisherigen Trasse möglich ist. Dies erfordert große Anpassungen an der Strecke im Zulauf zum Bauwerk, die mit einem sechsstreifigen Ausbau und den entsprechenden Kosten vergleichbar sind.

Aufgrund neuer Erkenntnisse beim Projekt zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg (Projekt-Nr. A003-G040-BY) hat die Bayerische Straßenbauverwaltung die aktuellen Daten hierfür auf die Anmeldeplattform Web-PRINS gestellt (A003-G041-BY).

Der Ausbau der A 3 zwischen AS Rosenhof und der Bundesgrenze bei Passau ist im Hinblick auf die Diskussionen zum Donauausbau *in die Dringlichkeit VB aufzunehmen*.

▪ **A 6 zwischen AK Nürnberg-Ost und AK Altdorf**

(Projekt-Nr. A006-G030-BY)

Die netzstrukturelle Bedeutung des Projektes ist in der Projektbewertung nicht ausreichend gewürdigt worden.

▪ **A 7 zwischen AD Schweinfurt/Werneck und AK Biebelried**

(Projekt-Nr. A007-G010-BY)

Zu dem Projekt und der im Internet veröffentlichten Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Im angemeldeten Ausbauabschnitt der A 7 liegen sechs Talbrücken. Bei der BVWP-Projektanmeldung im Jahr 2013 wurden für die Talbrücke Schraudenbach keine Kosten angemeldet, da hier aufgrund des Bauwerkszustandes schon ein Ersatzneubau in Planung war, der bereits auf einen sechsstreifigen Ausbau dimensioniert war. Die anderen fünf Talbrücken sind dagegen bei der Anmeldung kostenmäßig vollumfänglich berücksichtigt worden. Mittlerweile sind auch die anderen 5 Talbrücken aufgrund ihres Bauwerkszustands erneuerungsbedürftig, so dass hier die Planungen für Ersatzneubauten bereits aufgenommen worden sind. In Abstimmung mit dem BMVI sind die Ersatzneubauten bereits jetzt auf einen sechsstreifigen Ausbau hin zu dimensionieren.
- Die Verkehrsbelastung auf der A 7 weist an der AS Würzburg/Estenfeld einen Sprung auf. Entsprechend der unterschiedlichen Verkehrsbelastung treten vor allem zwischen dem AD Schweinfurt/Werneck und der AS Würzburg/Estenfeld Verkehrsprobleme auf. In Fahrtrichtung Fulda gibt es hier werktäglich jeden Nachmittag Stau, der zu Verdrängungsverkehren auf die parallele B 19 führt. In der Engpassanalyse Straße (siehe unter anderem Abbildungen 5 und 6 des Entwurfs des BVWP 2030 vom März 2016) ist in diesem Bereich ein Engpass mit häufiger, kapazitiver Stau-

gefahr identifiziert. Dieser Engpass könnte durch das Projekt beseitigt werden.

Um eine bessere Bewertung des Projektes – insbesondere im Abschnitt AD Schweinfurt/Werneck – AS Würzburg/Estenfeld zu erreichen, hat die Bayerische Straßenbauverwaltung die Daten für ein Projekt mit neuem Projektzuechnitt auf die Anmeldeplattform Web-PRINS gestellt (Projekt-Nr. A007-G011-BY). In diesem Zusammenhang wurden auch die Projektkosten kritisch überprüft.

Das Projekt ist in die Dringlichkeit WB aufzunehmen.*

- **A 73 zwischen Forchheim-Süd und dem AK Fürth/Erlangen**

(Projekt-Nr. A073-G010-BY)

Eine von der Bayerischen Straßenbauverwaltung durchgeführte Ermittlung der Verkehrsqualität gemäß HBS ergibt bereits heute im Planungsabschnitt nur noch Qualitätsstufe E, im Stadtbereich von Erlangen sogar nur Qualitätsstufe F. Für den von der Bayerischen Straßenbauverwaltung prognostizierten Verkehr ergibt sich nach HBS nahezu durchgängig Qualitätsstufe F. Auch die Engpassanalyse Straße (siehe unter anderem Abbildungen 5 und 6 des Entwurfs des BVWP 2030 vom März 2016) identifiziert auf der A 73 in Erlangen einen Engpass mit häufiger, kapazitiver Staugefahr. Dieser Engpass könnte durch das Projekt beseitigt werden.

Das Projekt ist mindestens in die Dringlichkeit WB aufzunehmen.

Für die genannten Projekte wird von Seiten des Bundes in der Endfassung des BVWP eine Festlegung hinsichtlich der Dringlichkeitseinschätzung entsprechend oben getroffener Aussagen für geboten erachtet.

Projekte mit nicht ausreichend hoher Einstufung

Neben vorgenannten Projekten gibt es weitere, die auch aus fachlicher Sicht keine ausreichend hohe Einstufung erfahren haben. Hier sind insbesondere zu nennen:

- **A 6, Lgr. BW/BY – AK Feuchtwangen**

(Projekt-Nr. A006-G015-BY-T01-BY)

In Anbetracht der Bedeutung des länderübergreifenden Streckenzuges der A 6 ist das Projekt in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.

▪ **A 6, AK Feuchtwangen – AS Roth**

(Projekt-Nr. A006-G015-BY-T02-BY)

In Anbetracht der Bedeutung des länderübergreifenden Streckenzuges der A 6 ist das Projekt in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.

Für den Abschnitt zwischen AS Schwabach West bis AS Roth bleibt festzustellen, dass bereits mit den Bauarbeiten begonnen wurde. Der Abschnitt ist auch als Bezugsfall eingetragen.

▪ **A 8, AS Traunstein/Siegsdorf - BGr. D/A**

(Projekt-Nr. A008-G010-BY-T4-BY)

Bei der Durchsicht der auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnisse der Projektbewertung ist Folgendes aufgefallen:

- In den Verkehrsmengenkarten in PRINS (Unterlagen 2.5) sind Unterschiede zu internen Verkehrsprognosen zu erkennen. So sind in einer projektspezifischen Verkehrsuntersuchung u.a. für den Bereich zwischen AD Inntal bis Bundesgrenze 78.500 – 49.700 Kfz/24h prognostiziert (DTV aller Tage im Jahr 2030).
- In den Verkehrsmengenkarten auf PRINS betragen die Prognosebelastungen im Streckenabschnitt zwischen dem AD Inntal und der Bundesgrenze 72.000 Kfz/24h und 48.000 Kfz/24h (DTV_w im Jahr 2030).
- In PRINS ist als Planungsstand der „Sichtvermerk vom 28.10.2014“ ausgewiesen. Dies kann nicht nachvollzogen werden. Der letzte Vorentwurf, der genehmigt wurde, ist mittlerweile der Abschnitt Neukirchen – Vogling vom 11.09.2013.

▪ **A 92, AD München-Feldmoching (A 99) - AK Neufahrn (A 9)**

(Projekt-Nr. A092-G010-BY)

- Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsstärken erscheinen zu gering und weichen von aktuellen projektspezifischen Verkehrsuntersuchungen ab, nach denen die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (aller Tage) im Jahr 2030 zwischen AS Unterschleißheim und AK Neufahrn bei rund 88.000 Kfz/24h liegt. Zum Vergleich: der Bewertung sind laut PRINS hier nur 74.000 Kfz/24h unterstellt (DTV_w).

- Die Betonfahrbahn auf der A 92 weist in großen Bereichen starke Schäden auf und muss grundhaft saniert werden. Diese grundhafte Sanierung sollte im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus umgesetzt werden. Hierdurch könnten sich „verlorene“ Erhaltungskosten, die sich bei einer alleinigen Sanierung der jetzigen vierstreifigen Fahrbahn ergeben, gespart werden. Eine Sanierung ohne sechsstreifigen Ausbau erscheint nicht wirtschaftlich.
- Für den 6-streifigen Ausbau der A92 zwischen dem Autobahndreieck München-Feldmoching und dem Autobahnkreuz Neufahrn wurde das Planfeststellungsverfahren bereits im August 2014 eingeleitet. Derzeit werden Unterlagen für die Tektur erarbeitet, mit denen das Planfeststellungsverfahren noch heuer fortgeführt wird. Nach derzeitiger Sachlage wird davon ausgegangen, dass der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2017 vorliegen wird.

▪ **B 2, Eschenlohe - Oberau-Nord**

(Projekt-Nr. B002-G020-BY)

- In die Nutzen-Kosten-Analyse fließt der DTV aller Tage ein. Auf PRINS sind – wohl aus Gründen der Übersichtlichkeit – nur die DTV-Werte für Werktage (DTV_w) angegeben. Bei der B 2 handelt es sich in diesem Bereich um eine Straße mit ausgeprägtem DTV in der Urlaubszeit (DTV_U) und hohem DTV an Sonn- und Feiertagen (DTV_S). Da diese Werte in PRINS nicht veröffentlicht sind, sollte nochmals geprüft werden, ob dieser „Besonderheit“ der B 2 bei der Bewertung ausreichend Rechnung getragen wurde.
- Nach einem aktuellen projektspezifischen Verkehrsgutachten vom September 2015 sind im Jahr 2030 ein DTV (DTV aller Tage) auf der B 2 zwischen Eschenlohe und Oberau von 29.500 Kfz/24 h und auf der A 95 nördlich der AS Eschenlohe von 19.000 Kfz/24h prognostiziert.
- Infolge der Realisierung des Projektes können zwei bestehende Tunnels im Zuge der B2a im Bereich Eschenlohe entfallen. Diese beiden Tunnels können nur mit sehr hohem Aufwand noch in einem verkehrssicheren Zustand gehalten werden. Eine Schließung aus Verkehrssicherheitsgründen ist nicht auszuschließen.
- Im Kreuzungsbereich der B 2 nördlich Eschenlohe mit der A 95 ist derzeit der Neubau einer neuen Anschlussstelle (Halbanschluss Weghaus) ge-

plant. Dieser Halbanschluss führt zu höheren Projektnutzen, da die augenblicklich für den Planfall angesetzten Umwegigkeiten für den Verkehr im Zuge der B 2 zur AS Eschenlohe entfallen. Durch Berücksichtigung des Halbanschlusses ergeben sich für das Projekt höhere Nutzen.

- **B 4, Ausbau in Coburg (Weichengereuth)**

(Projekt-Nr. B004-G020-BY)

Um die Planung für dieses Projekt betreiben zu können, sollte *eine Einstufung in die Dringlichkeit WB* erfolgen.*

- **B 15, OU Lengdorf**

(u.a. Projekt-Nr. B015-G060-BY-T04-BY oder B015-G070-BY-T06-BY)

Das Projekt ist im aktuellen Entwurf des BVWP 2030 im Projekt B015-G999-BY enthalten. *Das Projekt ist im BVWP als eigenes Projekt zu benennen.*

- **B 20, Cham – Straubing (A 3) – Landau (A 92)**

Gemäß Ministerratsbeschluss vom 26.04.2016 wird für den gesamten Streckenzug der B 20 von Cham über Straubing (A 3) bis nach Landau (A 92) der vierstreifige Ausbau als vordringlich erachtet. Vorab ist die erste Fahrbahn im Bereich Rissmannsdorf – Traitsching zu realisieren.

Ergänzend wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Einzelprojekten verwiesen.

- **B 20, Straubing (A 3) – Cham (B 85)**

(Projekt-Nr. B020-G070-BY)

Raumordnerische Beurteilung: Die Einstufung als nicht bewertungsrelevant ist nicht nachvollziehbar. So stellt das Projekt eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Mittelbereichs Cham zum Oberzentrum Straubing, zum Flughafen München, zum ICE-/IC-/EC-Halt Straubing und zur A 3 (AS Straubing) da. Durch das Projekt kann das Erreichbarkeitsdefizit des deutsch-tschechischen Grenzraumes insbesondere zum Oberzentrum Straubing und zur A 3 gemindert werden. Neben der Erschließungsfunktion des Grenzbereichs zur Tschechischen Republik und der damit zusammenhängenden internationalen Verkehrsbeziehung hat die B 20 auch eine Zubringer- und Verteilerfunktion für den gesamten Landkreis Cham. Die B 20 stellt dabei auf Grund ihrer Netzlage

eine wichtige Verbindungsachse für den ostbayerischen Raum dar, die folgende Funktionen im Bundesfernstraßennetz übernimmt:

- Internationale Verkehrsbeziehung zur Tschechischen Republik über den Grenzübergang Furth i. W., den bedeutendsten Bundesstraßengrenzübergang zwischen Bayern und der Tschechischen Republik (damit liegt auch ein nicht unbedeutender Anteil von LKW-Verkehren mit Fahrtweiten > 50 km vor),
- Erschließung des Grenzlandes zur Tschechischen Republik,
- Zubringer- und Verteilerfunktion für den Verkehr von und zu den Bundesautobahnen A 3 und A 92,
- Anbindung über die A 92 zum Großraum München.

Das *Projekt sollte in „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft werden*, damit bereits jetzt mit den Planungen von besonders wichtigen Streckenabschnitten begonnen werden kann.

▪ **B 20, Straubing (A 3) – Landau (A 92)**

(Projekt-Nr. B020-G050-BY)

Zu dem Projekt und den auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Die der Bewertung zugrunde liegenden DTV_w -Werte erscheinen im Bereich nördlich der A 3 etwas zu gering.
- Die hohen Belastungsab- und zunahmen in den Abbildungen 6 und 7 auf PRINS (Querschnittsbezogene Kfz- bzw. Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030) sind zwischen Oberschnaiding und Pilsting unklar.

Um eine bessere Bewertung des Projektes – insbesondere im Abschnitt zwischen der AS Straubing (A 3) und Aiterhofen (B 8) – zu erreichen, hat die Bayerische Straßenbauverwaltung die Daten für ein Projekt mit neuem Projektzuschnitt auf die Anmeldeplattform Web-PRINS gestellt (Projekt-Nr. B020-G051-BY).

▪ **B 20, Rissmannsdorf – Traitsching**

(Projekt-Nr. B020-G060-BY)

Bei der Durchsicht der auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnisse der Projektbewertung ist Folgendes aufgefallen:

- In der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) in PRINS ist in der Nutzenkomponente der Veränderung der Verkehrssicherheit (NS) ein negativer Wert angegeben. Dies erscheint – auch im Vergleich zur Bewertung ähnlicher Maßnahmen – nicht plausibel, da durch die geplante Maßnahme eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist. Es sollte unter anderem überprüft werden, ob in der Bewertung der richtige Streckentyp angesetzt wurde.
- Derzeit ist wegen der Linienführung und der Unfallproblematik auf über 50 % der Strecke die Geschwindigkeit auf 80 km/h reduziert. Nach Verwirklichung des Projekts wird diese Geschwindigkeitsbeschränkung entfallen. Dies ist bei den Reisezeitgewinnen zu berücksichtigen.
- In der NKA in PRINS ist in der Nutzenkomponente der Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen (NT) ein negativer Wert angegeben. Dies erscheint nicht plausibel, da durch das Projekt insbesondere die Ortschaft Trebersdorf umgangen wird und damit innerörtliche Trennwirkungen entfallen.
- Die in PRINS genannte Dauer der ausstehenden Planung ist – entsprechend der Methodik – mit 84 Monaten angenommen. Dies erscheint für das Projekt etwas hoch, da zwischenzeitlich der Erörterungstermin im laufenden Planfeststellungsverfahren stattgefunden hat (08.09. und 14.09.2015).
- Die raumordnerische Beurteilung ist nicht nachvollziehbar. So stellt das Projekt eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Mittelbereichs Cham zum Oberzentrum Straubing, zum Flughafen München, zum ICE-/IC-/EC-Halt Straubing und zur A 3 (AS Straubing) dar.
- Vor dem Hintergrund des gestiegenen Schwerverkehrs sind die bestehenden Knotenpunkte bereits jetzt umzubauen, um den Anforderungen der Verkehrssicherheit zu genügen. Hierfür wären rund 3,0 Mio. € anzusetzen.

Das Projekt, für das das Planfeststellungsverfahren läuft, ist in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.

▪ **B 25, OU Neustädtlein/Knittelsbach**

(Projekt-Nr. B025-G010-BY-T05-BY)

Das Teilprojekt grenzt unmittelbar an das Teilprojekt OU Dinkelsbühl (B025-G010-BY-T06-BY) an. Die Bewertung der OU Neustädtlein/Knittelsbach er-

scheint in Kombination mit der OU Dinkelsbühl sinnvoll. So ergeben sich hierdurch höhere Verkehrsstärken auf den beiden Teilprojekten. Zudem entfällt die Rückführung des Ortsumgehungsverkehrs auf die B 25 im Norden der OU Neustädtlein/Knittelsbach (über St 2218). Hierdurch können die Reisezeiten insgesamt erhöht und die Verkehrsleistungen reduziert werden. Hiervon würde auch die Bewertung der OU Dinkelsbühl (B025-G010-BY-T06-BY) profitieren.
Das Projekt ist in die Dringlichkeit WB aufzunehmen.*

▪ **B 276, Zubringer Lohr**

(u.a. Projekt-Nr. B026-G043-BY-T02-BY)

Der Zubringer Lohr ist untrennbarer Bestandteil der B 26 neu zwischen der A 7 (AK Schweinfurt/Werneck) und der A 3 westlich von Würzburg und sollte entsprechend dem Projekt B 26 neu (Projekt-Nr. B026-G044-BY) *eine Einstufung in die Dringlichkeit WB* erfahren.*

▪ **B 31, Ausbau Landesgrenze BW/BY - A 96**

(Projekt-Nr. B031-G010-BY)

Bei der Durchsicht der auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnisse der Projektbewertung ist Folgendes aufgefallen:

Die Verkehrsmengenkarte in PRINS zeigt für die St 2378 durch die neue Anschlussstelle an die B 31 im Planfall eine Belastungsabnahme. Dies erscheint nicht plausibel. Hier ist eher mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Dies zeigen auch projektspezifische Verkehrsuntersuchungen zu den Anschlussstellen AS Schönau und AS Rickatshofen.

▪ **B 85, OU Pressig**

(Projekt-Nr. B085-G010-BY-T01-BY)

Für die OU Pressig (im Bedarfsplan in VB) wurde bereits im Oktober 1999 ein Vorentwurf genehmigt und im Februar 2001 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. In den Folgejahren wurde die Planung konkretisiert. Zuletzt wurden in einem Scoping-Termin die Eckpunkte für die Tektur der Vorentwurfsplanung abgestimmt. Die B 85 zwischen der B 173 bei Kronach und der Landesgrenze zu Thüringen ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Landkreis Kronach und wichtiger Zubringer der Pendlerströme und des Schwerverkehrs aus dem oberen Frankenwald. Die Verkehrsbelastung nimmt von Norden nach

Süden teils erheblich zu. Aufgrund dieser Bedeutung und des Planungsstandes *sollte die OU Pressig in die Dringlichkeit WB* aufgenommen werden.*

▪ **B 85, AS Amberg-Ost (A 6) - AS Schwandorf-Nord (A 93)**

(Projekt-Nr. B085-G051-BY)

Bei der Durchsicht der auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnisse der Projektbewertung ist Folgendes aufgefallen:

Die Maßnahme wurde mit drei Teilprojekten angemeldet. Der Entwurf des BVWP 2030 sieht nun das gesamte Projekt in der Dringlichkeit WB* vor.

Für den Teilabschnitt von der AS Amberg-Ost bis Pittersberg liegt Baurecht vor. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung *sollte das Projekt in den beiden Teilabschnitten von der AS Amberg-Ost bis Schwandorf (St 2397) in die Dringlichkeit VB aufgenommen werden.*

▪ **B 85, Altenkreith – Wetterfeld**

(Projekt-Nr. B085-G080-BY)

Bei der Durchsicht der auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes aufgefallen:

- Die Verkehrsbelastung im Abschnitt Altenkreith – Wetterfeld erscheint im Planfall zu niedrig.
- Die in der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung mit „hoch“ angesetzte Bewertung der Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen ist nicht nachvollziehbar. So sind die B 85 und B 16 bereits als Bestand vorhanden und das Projekt ist sehr bestandsnah geplant. Eine Neuzerschneidung findet nicht statt.

Zudem ist Folgendes anzumerken:

Auch ohne Ausbau der B 85 sind im vorliegenden Ausbauabschnitt drei Brücken zu erneuern, die alle in einem schlechten Zustand sind und zum Teil bereits für den Schwerverkehr gesperrt werden mussten. Der Bauwerksentwurf hierfür wurde dem BMVI bereits vorgelegt. Die Kosten betragen 9,25 Mio. €. Außerdem müsste als Ersatzmaßnahme die Einmündung mit der St 2650 verkehrssicher umgebaut werden. Derzeit ist hier eine Unfallhäufungsstelle. Die Kosten würden sich auf mindestens 1,0 Mio. € belaufen.

Für den Teilabschnitt östlich Altenkreith – Wetterfeld läuft das Planfeststellungsverfahren. *Das Projekt ist als Lückenschluss in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.*

▪ **B 173 OU Zettlitz – Oberlangenstadt**

B 173 OU Oberlangenstadt – Küps

(Projekt-Nr. B173-G020-BY)

Bei der Durchsicht der auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes aufgefallen:

- Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen im Bereich der „Lerchenhoftrasse“ (Bezugsfallprojekt „B 303, Sonnefeld – Johannisthal (3. BA)“) passen nicht. Es ist davon auszugehen, dass nach der Realisierung der Lerchenhoftrasse der Verkehr auf diese weitestgehend verlagert wird und nur Quell-/Ziel-/Binnenverkehr auf der St 2200 (Theisenort/Johannisthal) verbleibt. Somit sind im von IVV verwendeten Verkehrsmodell die Streckenwiderstände für die St 2200 zu gering angesetzt.
- Das Projekt würde ein höheres NKV erreichen, wenn es zusammen mit der OU Zettlitz bewertet wird, insbesondere da hierdurch die Umwegigkeit am Bauanfang (Versatz über B 289) entfallen würde.
- Der DTV_w im Planfall auf der alten B 173 im Bereich Redwitz mit 3.000 bis 4.000 Kfz/24h ist zu hoch.

Nach Aussage der für den Wahlkreis zuständigen Bundestagsabgeordneten Emmi Zeulner (CSU), habe Herr Bundesminister Dobrindt ihr gegenüber eine Verlängerung des im Entwurf des BVWP im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Abschnittes Michelau - Zettlitz bis zum westlichen Ortseingang von Oberlangenstadt zugesagt. Dies würde den gesamten, bisher nicht im Entwurf enthaltenen Abschnitt Zettlitz-Oberlangenstadt (Umfahrung Redwitz) und einen Teil des Abschnittes „OU Oberlangenstadt-Küps“ umfassen.“

▪ **B 279, OU Reckendorf und OU Baunach (O)**

(Projekt-Nr. B279-G011-BY-T01V-BY)

Das Projekt ist im aktuellen Entwurf des BVWP in die Dringlichkeit WB eingestuft. Eine zügige Realisierung der Ortsumgehung wäre im Sinne der Anwohner sehr wünschenswert. Die vorhandenen Verkehrsstärken auf der B 279 sorgen für eine erhebliche Belastung, besonders in den engen Bereichen innerorts.

Das Projekt sollte einer höheren Dringlichkeit zugeordnet werden.

▪ **B 279, OU Saal an der Saale**

(Projekt-Nr. B279-G020-BY-T02-BY)

Das Projekt ist in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.

▪ **B 286, Schweinfurt (A 70) – Schwebheim**

(Projekt-Nr. B286-G020-BY)

Zu dem Projekt und den auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Im Bereich des Projektes steht eine Brückensanierung auf der Bestandsstrecke an. Diese hat aufgrund der „Sigma-Oval-Stahl-Problematik“ eine hohe Dringlichkeit. Da auch während der Bauarbeiten eine Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 286 zwingend ist, sind – ohne eine zweite Fahrbahn – umfangreiche Umfahrungen notwendig.
- Die in den RIN 2008 genannten angestrebten mittleren Pkw-Fahrtgeschwindigkeiten können nur durch einen höherwertigen Querschnitt (RQ 21) erreicht werden.
- Die Einschätzung in PRINS, wonach erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nicht ausgeschlossen sind, ist nicht richtig. Im Zusammenhang mit der Erstellung des Vorentwurfs wurde von der Naturschutzbehörde als naturschutzrechtlicher Fachbeitrag festgestellt, dass Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten durch das Projekt ausgeschlossen sind. Die FFH-Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet hat ergeben, dass das Projekt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung eines für die Erhaltungsziele bzw. den Schutzzweck des Vogelschutzgebiets maßgeblichen Bestandteils führt.

Das Projekt ist in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.

▪ **B 299, OU Tanzfleck**

(Projekt-Nr. B299-G030-BY-T04-BY)

Zu dem Projekt und den auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Bei der künftigen mittleren Verkehrsbelastung wird im Planfall 2030 auf der OU Tanzfleck lediglich eine Verkehrsbelastung von 4.000 Kfz/24h angegeben. Zugleich verblieben 3.000 Kfz/24h in der bisherigen OD. Diese Annahmen sind unzutreffend. Die Bayerische Straßenbauverwaltung geht davon aus, dass nach Realisierung der Ortsumgehung lediglich der

Ziel-/Quellverkehr Tanzfleck in Höhe von rund 650 Kfz/24h auf der Ortsdurchfahrt verbleiben.

- Bei den der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsmengen ist offensichtlich die Sondersituation „Truppenübungsplatz Grafenwöhr“ nicht berücksichtigt. Der Truppenübungsplatz Grafenwöhr ist der größte Truppenübungsplatz der US-Armee in Europa, hinzu kommt die intensive Nutzung des Platzes auch durch andere NATO-Streitkräfte. Die Verkehrsbelastung für die OU Tanzfleck wird deshalb mit bis zu 9.000 Kfz/24h prognostiziert.

Für das Projekt liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor. *Es ist in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.*

▪ **B 301 Verlegung bei Hallbergmoos**

(Projekt-Nr. B301-G021-BY-T01V-BY)

Zu dem Projekt und den auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Am Knotenpunkt B 301/Flughafenzubringer (St 2584) besteht bereits heute ein Engpass, der v. a. im abendlichen Berufsverkehr regelmäßig zu größeren Rückstauungen führt. Die kurzfristig möglichen Maßnahmen zur Ertüchtigung wurden bereits 2012 umgesetzt. Mit dem prognostizierten Anstieg der Verkehrsbelastung von derzeit 19.000 auf 30.000 Kfz/24 im Jahr 2025 ist regelmäßig von größeren Verkehrsstörungen auszugehen. Die vom Bund geplante und mit großem Aufwand in großen Teilen bereits realisierte zusätzliche Straßenverbindung zwischen der Landeshauptstadt und dem Flughafen München östlich der Isar würde mit diesem Engpass ihrer Verkehrsbedeutung nicht gerecht. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass hier augenblicklich die Verkehrsqualität nur Qualitätsstufe F gemäß HBS erreicht (siehe Projektbegründung bei Projektanmeldung – „Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit“).
- Aus Gründen der Transparenz wurde von der Bayerischen Straßenbauverwaltung das Projekt Verlegung bei Hallbergmoos (B301-G021-BY-T01V-BY) als Alternative zum Ausbau bei Hallbergmoos (B301-G020-BY-T01-BY) zur Bewertung angemeldet, weil die Gemeinde Hallbergmoos seit langem massiv die Verlegung fordert. Es wurde eine Voruntersuchung mit Teil I der Umweltverträglichkeitsstudie sowie Untersuchungen zum Arten- und Gebietsschutz erstellt. Im Ergebnis sind die Varianten mit

der Verlegung sowie dem Ausbau mit höhenfreien Knotenpunkten der B 301 wegen größerer Eingriffe in Naturschutz und speziellen Artenschutz sowie Grundeigentum und Vorliegen günstigerer Alternativen voraussichtlich nicht genehmigungsfähig. Als günstiger und voraussichtlich genehmigungsfähig stellte sich die Variante B1a (Ausbau mit Lichtsignalanlagen an der Ludwigstraße und an der Dornierstraße) dar. Am 17.07.2012 wurde zwischen der Bayerischen Straßenbauverwaltung und den Vertretern des BMVBS abgestimmt, dass dem entsprechend der Ausbau weiterverfolgt werden soll. Dazu fand eine weitere Projektabstimmung nach RE am 17.05.2014 mit dem Bund statt.

- Die Planungen für diesen Streckenabschnitt sind sehr weit fortgeschritten. Nach der Voruntersuchung mit Teil I der Umweltverträglichkeitsstudie sowie Untersuchungen zum Arten- und Gebietschutz wurde nach Vorgabe durch das BMVBS (Schreiben vom 10.08.2010) mit der Erstellung der Vorentwurfsunterlagen begonnen. Deren Bearbeitungsstand ist sehr weit fortgeschritten.

- **B 303, OU Stadtsteinach**

(Projekt-Nr. B303-G030-BY-T02-BY)

Für die Maßnahme wird seit Mitte 2014 ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Erörterungstermin wird in Kürze stattfinden. Damit zeitnah nach Schaffung des Baurechts mit dem Bau begonnen werden kann, ist das *Projekt in die Dringlichkeit VB aufzunehmen*.

- **B 303, Marktredwitz-West - A 93**

(Projekt-Nr. B303-G040-BY-T03-BY)

Die B 303 hat in diesem Bereich die Verbindungsfunktionsstufe I. Zudem ist die B 303 zwischen der A 9 und der Bundesgrenze D/CZ Teil des TEN „Comprehensive Network“. Die netzkonzeptionelle Bedeutung des Projektes ist aus hiesiger Sicht nicht ausreichend gewürdigt worden. Die Bewertung ist entsprechend zu überprüfen.

Das Projekt ist in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.

- **B 303 A 93 – Schirnding**

(Projekt-Nr. B303-G040-BY-T03-BY)

Die B 303 hat in diesem Bereich die Verbindungsfunktionsstufe I. Zudem ist die B 303 zwischen der A 9 und der Bundesgrenze D/CZ Teil des TEN „Comprehensive Network“. Die auf tschechischer Seite weiterführende bisherige Schnellstraße R6 wurde zum 01.01.2016 zur Autobahn D6 aufgestuft. Sie ist zwischen Karlsbad (Karlovy Vary) und Eger (Cheb) bereits vierstreifig ausgebaut. Ende des nächsten Jahrzehnts soll der vierstreifige Ausbau auch zwischen Karlsbad und Prag abgeschlossen sein. In der Weiterführung von Eger (Cheb) bis zur Bundesgrenze D/CZ ist der vorhandene Straßenquerschnitt bereits für einen vierstreifigen Querschnitt vorbereitet. Die netzkonzeptionelle Bedeutung des Projektes ist aus hiesiger Sicht nicht ausreichend gewürdigt worden. Die Bewertung ist entsprechend zu überprüfen.

Das Projekt ist in die Dringlichkeit VB aufzunehmen.

▪ **B 304, Entlastungstunnel Karlsfeld**

(Projekt-Nr. B304-G030-BY)

Entsprechend einer Zusage von Bundesminister Dobrindt bei der Veranstaltung am 06.04.2016 in Landsberg am Lech wurde der Projektzuschnitt geändert und das Projekt B304-G031-BY neu auf die Anmeldeplattform Web-PRINS gestellt.

▪ **B 304 OU Eglharting/Kirchseeon (Süd)**

(Projekt-Nr. B304-G010-BY-T01-BY)

Zu dem Projekt und den auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Die der Bewertung zugrundeliegenden und in der Verkehrsmengenkarte auf PRINS dargestellten Verkehrsbelastungen sind sowohl im Bezugs- als auch im Planfall zu gering. Dies ist offensichtlich auf eine fehlerhafte Annahme im Verkehrsmodell im Raum zwischen Steinhöring (B 304) und München zurückzuführen, die aus der Verkehrsmengenkarte beim Projekt B 304 OU Steinhöring (Projekt-Nr. B304-G010-BY-T02-BY) ersichtlich ist: Auf der B 304 beträgt derzeit der DTV_w westlich Steinhöring 13.800 Kfz/24h (Quelle: SVZ 2010), östlich von Steinhöring rund 12.000 Kfz/24h (Quelle: Abschätzung auf Basis der SVZen 1990 bis 2005). Auf der am östlichen Ortsende von Steinhöring einmündenden Kreisstraße EBE 20 beträgt der DTV_w etwas über 2.000 Kfz/24h (Quelle: SVZ 2010). In der Verkehrsmengenkarte des Bezugsfalls beträgt auf der B 304 der DTV_w

östlich Steinhöring 11.000 Kfz/24h und westlich Steinhöring 6.000 Kfz/24h. Der große Sprung im DTV_w ergibt sich an der Kreisstraße EBE 20, die nach der Verkehrsmengenkarte im Bezugsfall erheblichen Verkehr, der derzeit über die B 304 westlich Steinhöring verläuft, aufnimmt. Dies ist nicht realistisch, insbesondere da sich das Bezugsfallnetz 2030 im Korridor Steinhöring - München nicht vom derzeitigen Netz unterscheidet: die B 12 umgeht bereits heute Hohenlinden und die A 94 zwischen B 12 (AS Hohenlinden) und AK München-Ost besteht jetzt schon. Die Umlegung könnte ein Indiz dafür sein, dass das bei der Bewertung verwendete Netzmodell in diesem Bereich nicht ausreichend kalibriert ist. Im Bezugsfall verschiebt sich der Verkehr noch weiter in Richtung EBE 20. So wird im Planfall angenommen, dass der DTV_w östlich Steinhöring 14.000 Kfz/24h, westlich Steinhöring nur 3.000 Kfz/24h beträgt; auf der EBE 20 sind dann rund 15.000 Kfz/24h prognostiziert. Diese nicht plausiblen Annahmen führen dazu, dass in PRINS im Bezugsfall auf der B 304 beispielsweise östlich Kirchseeon lediglich 10.000 Kfz/24h unterstellt werden. Dies ist deutlich unter den Werten der SVZ 2010 mit einem DTV_w von 17.500 Kfz/24h. In einem Raum mit hohem Bevölkerungszuwachs und dynamischer Wirtschaftsentwicklung ist dies nicht plausibel.

- Die hohe Zunahme der Betriebsleistung im Personenverkehr erscheint nicht plausibel. Unter Umständen kann hier die oben genannte fehlerhafte Verkehrsumlegung ursächlich sein. Die Zunahme der Betriebsleistung führt offensichtlich auch zu negativen Werten bei den Nutzenkomponenten Verkehrssicherheit (NS) und den Treibhausgasen (NL) sowie zu geringen Werten bei den Nutzenkomponenten Betriebskosten (NB) und Abgasbelastung (NA).

Das Projekt ist mindestens in die Dringlichkeit WB aufzunehmen.*

▪ **B 469 Ausbau A 3 - Kreisstraße AB 16**

(Projekt-Nr. B469-G020-BY)

Die B 469 wurde in den 60er Jahren gebaut. Die Mittelstreifenentwässerung funktioniert nicht mehr. Der Oberbau ist unterdimensioniert und gibt durch den steigenden Lkw-Verkehr deutlich erkennbar anhand der entstehenden Spurrinnen nach. Die Verflechtungsstrecken sowie die Ein- und Ausfädelstreifen sind zu kurz. In den nächsten fünf Jahren steht akut ein großer Erhaltungsaufwand an, der nur mit einer Querschnittsverbreiterung auf sechs Fahrstreifen

wirtschaftlich und zweckmäßig sowie regelkonform unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt werden kann. Die B 469 ist an dieser Stelle das Nadelöhr für den enormen Nord-Süd-Verkehr der Region Bayerischer Untermain und direkte Verbindung in die Metropolregion Frankfurt Rhein Main. Mit der Einstufung Weiterer Bedarf mit Planungsrecht besteht keine Finanzierungssicherheit, um diese wichtige Verkehrsverbindung für die Region in den nächsten fünf Jahren zu sichern und einen Verkehrskollaps mit erheblichen Nachteilen für die Region zu vermeiden.

Inzwischen besteht bereits eine Vorplanung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, so dass zügig in die Vorentwurfsplanung eingestiegen und die Maßnahme spätestens in den nächsten fünf Jahren zur Baureife gebracht werden kann.

Bei der Projektbewertung ist aufgefallen, dass die Nutzerkosten der Verkehrssicherheit mit 0,258 Mio. € sehr gering sind. Dies mag hinsichtlich der Methodik der NKA beim BVWP korrekt sein, allerdings wird dadurch den vorhandenen Verkehrssicherheitsproblemen nicht ausreichend Rechnung getragen. So beziehen sich die derzeitigen Unzulänglichkeiten insbesondere auf zu geringe Sichtweiten und verkürzten Einfädelspuren. Durch den Neubau ergibt sich hier ein deutlicher Sicherheitsgewinn. Dies spiegelt sich in den ermittelten Nutzerkosten nicht wider.

▪ **B 470, Rothenburg (A 7) – Höchststadt / B 505 Bamberg**

(Projekt-Nr. B470-G010-BY)

Für den gesamten Streckenzug der B 470 von der A 7 bei Rothenburg ob der Tauber und der A 3 bei Höchststadt an der Aisch wird eine Einstufung in die Dringlichkeit WB für erforderlich erachtet.*

Ergänzend wird zudem auf die nachfolgenden Ausführungen zu den beiden Teilprojekten verwiesen.

▪ **B 470, OU Lenkersheim**

(Projekt-Nr. B470-G010-BY-T02-BY)

Zu dem Projekt und den auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Die OU Lenkersheim stellt ein Teilprojekt des Projektes “B 470, Rothenburg (A 7) – Höchststadt / B 505 Bamberg” (Projekt-Nr. B470-G010-BY) dar. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der – in Relation zu den

anderen Teilprojekten dieses Projektes – geringen längenbezogenen Gesamtkosten stellt sich die Frage, ob das Teilprojekt in der Einzelbewertung ein besseres Ergebnis erlangen würde. Dies sollte geprüft werden.

- Die Aussage in der städtebaulichen Bewertung, dass das Teilprojekt OU Lenkersheim keine städtebauliche Bedeutung enthalten würde, kann nicht geteilt werden. Die derzeitige ca. 660 m lange (davon auf 600 m beidseitig bebaute) Ortsdurchfahrt ist mit einem Durchgangsverkehr von über 90 % beaufschlagt. Die durch eine Ortsumgehung zu erzielende Entlastung ist deshalb sehr hoch. Dadurch ergibt sich eine maßgebliche Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Bereich der Ortsdurchfahrt von Lenkersheim. Eine Aufwertung des Ortskernes sowie eine Verbesserung des Wohnumfeldes und der Aufenthaltsfunktion werden ermöglicht.

In Anbetracht der hohen Bedeutung des Teilprojektes und hohen Akzeptanz bei der Bevölkerung und der Politik ist die *OU Lenkersheim mindestens in die Dringlichkeit WB* aufzunehmen*.

- **B 470, S-OU Gremsdorf**

(Projekt-Nr. B470-G010-BY-T07-BY)

- In den Entwurf des BVWP ist die Südumfahrung von Gremsdorf aufgenommen worden. Für die Projektbewertung wurde auch eine Nordumfahrung angemeldet. Es ist unklar, ob diese bewertet wurde und wenn ja, mit welchem Ergebnis.
- Städtebauliche Beurteilung: Der Aussage, das Teilprojekt S-OU Gremsdorf würde keine städtebauliche Bedeutung enthalten, ist zu widersprechen. Die derzeitige Ortsdurchfahrt ist mit einem Durchgangsverkehr von über 80 % beaufschlagt. Die durch eine Ortsumgehung zu erzielende Entlastung ist deshalb sehr hoch. Die Aufenthaltsfunktion in der Ortslage kann nachhaltig verbessert werden und durch städtebauliche Maßnahmen erheblich aufgewertet werden. So könnte beispielsweise die Situation des am östlichen Ortseingang gelegenen restaurierten Amtsschlosses der „Barmherzigen Brüder“ verbessert werden, indem das Umfeld diesem bedeutsamen Kulturgut entsprechend aufgewertet wird.

▪ **B 470, O-OU Forchheim**

(Projekt-Nr. B470-G030-BY)

Die sogenannte „Ostspange“ war bereits 1971 bis 1985 im Bundesverkehrswegeplan enthalten und wurde leider noch immer nicht realisiert. Durch den Bau der Ostspange könnte Forchheim sowie die enge Ortsdurchfahrt von Gosberg deutlich entlastet werden.

Das Projekt sollte einer höheren Dringlichkeit zugeordnet werden.

▪ **B 470, OU Ebermannstadt**

(Projekt-Nr. B470-G040-BY)

Es wäre wünschenswert, wenn das *Projekt in die Dringlichkeit WB* aufgenommen* wird.

B 472 OU Huglfing

(Projekt-Nr. B472-G010-BY)

Zu dem Projekt und den auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Die Verkehrsumlegung in PRINS (Kfz-Belastungen 2030 im Planfall) erscheint nicht plausibel. So wird in PRINS angegeben, dass 60 % des Verkehrs weiterhin durch die OD verläuft.
- Im Zusammenhang mit der OU wird ein Bahnübergang im Zuge der B 472 beseitigt. In der Projektanmeldung wurde von BY angegeben, dass die Schließzeiten der derzeitigen Schranke sehr lang sind: da der Bahnhof Huglfing Begegnungsbahnhof auf einer eingleisigen Strecke ist und aufgrund des Durchrutschweges während der Wartezeit des Zugs im Bahnhof die Schranke geschlossen bleiben muss, ergeben sich teilweise Schließzeiten von mehr als 10 min. Seit Fahrplanwechsel Ende 2013 besteht auf der Strecke Halbstundentakt Richtung München. Der Reisezeitgewinn durch die Beseitigung des BÜ ist in der NKA-Bewertung offensichtlich nicht berücksichtigt.

Das Projekt ist als Lückenschluss in die Dringlichkeit WB aufzunehmen.*

Für diese Projekte ist ebenfalls eine Überprüfung der Bewertung und der Einstufung in den BVWP entsprechend den oben getroffenen Festlegungen zwingend.

Projekte mit fragwürdig niedriger Bewertung

Des Weiteren ist auf Projekte hinzuweisen, für die die Bewertung aus fachlicher Sicht **fragwürdig niedrig** ist:

- **B 20, Grenzbrücke s Laufen**

(Projekt-Nr. B020-G020-BY)

Zu dem Projekt und den auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen (Verkehrsmengenkarte in PRINS) erscheinen nicht plausibel. Die in PRINS ange-setzte Entlastungswirkung der bestehenden Grenzbrücke Laufen ist viel zu gering und damit die innerörtliche Situation in Laufen durch die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsmengen nicht richtig wiedergegeben. Es ist davon auszugehen, dass durch das Projekt der grenzüberschreitende Verkehr zum Großteil die neue Brücke benutzen wird (im SV sogar 100 %). So verläuft die Straße zur bestehenden Grenzbrücke durch die historische Altstadt von Laufen mit angebauten Häuserzeilen und einem historischen Stadttor (Engstelle mit Zeichen 208 bzw. 308 StVO). Die historische Grenzbrücke ist gerade noch für den Begegnungsfall Pkw-Pkw ausreichend. Die Einmündung der St 2103 in die B 20 ist aufgrund der räumlichen Nähe der Engstelle "Stadttor" oft zugestaut.
- In der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Umweltbeitrag Teil 2) heißt es, dass der Inn von der Brücke überspannt wird. Dies ist nicht richtig. Es handelt sich um die Salzach.

- **B 299, AS Amberg-West (A 6) - Amberg (B 85)**

(Projekt-Nr. B299-G040-BY)

- **B 301 OU Reichertshausen**

(Projekt-Nr. B301-G030-BY-T02-BY)

- **B 388, OU Brombach**

(Projekt-Nr. B388-G040-BY)

Gemäß der Begründung zur Städtebaulichen Beurteilung ergeben sich im Planfall im Vergleich zum Bezugsfall auf den betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten. Diese Einschätzung

wird nicht geteilt. So wird infolge der Ortsumgehung die Ortsdurchfahrt von Brombach um ca. 90 % entlastet. Zudem bitten wir, die Verkehrsprognose nochmals zu überprüfen.

Weitere Fragestellungen

Zu den Ergebnissen des Bewertungsverfahrens gibt es neben den projektbezogenen Anmerkungen weitere allgemeine fachliche Fragestellungen, die für die Straßenprojekte zu klären sind:

- Die von bayerischer Seite in das Bewertungsverfahren eingebrachten fachlichen Anmerkungen wurden in vielen Fällen nicht im gebotenen Umfang berücksichtigt.
- Die Darstellung von Verkehrsbelastungen im Informationssystem zum BVWP 2030 (PRINS) und damit die Bewertung von Projekten entsprechen häufig nicht den vor Ort vorhandenen Einschätzungen.
- Es gibt Unstimmigkeiten zwischen Engpassanalyse und Dringlichkeitseinstufung von Projekten. Entsprechendes gilt für die Umweltbewertung verschiedener Projekte.
- Die raumordnerische Beurteilung (Modul C) weist nur für einen Straßenzug (B 131) einen bewertungsrelevanten Beitrag auf.
- Die Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) zeigt bei der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur unplausibel hohe negative Nutzenbeiträge, gerade bei Ausbaumaßnahmen von wichtigen Autobahnabschnitten.
- In verschiedenen Bereichen wurden Projekte, bei denen eine gegenseitige verkehrliche Abhängigkeit erwartet wird, nicht in einem gesonderten Rechengang zusammen bewertet. Damit hätten auch Wirkungen dieser Projekte bei einer eventuellen gemeinsamen Verwirklichung erfasst werden können.
- Es gibt zwischen dem Referentenentwurf und den Darstellungen im Informationssystem zum BVWP 2030 (PRINS) Abweichungen von Bewertungsergebnissen und Dringlichkeitseinstufungen von Projekten. Es wird hier grundsätzlich von einem Vorrang der Aussagen des Referentenentwurfs ausgegangen.
- Unklar ist die fehlende Berücksichtigung der Veränderung der Geräuschbelastung bei Erweiterungsprojekten (Autobahnen und Bundesstraßen). So wird durch diese Projekte die Lärmbelastung der Anwohner aufgrund des bei die-

sen Projekten entstehenden Rechtsanspruchs auf Lärmvorsorge teilweise erheblich verbessert. Teilweise überschreiten die derzeitigen Lärmbelastungen die Grenzwerte für die Lärmsanierung.

- In PRINS sind bei den Grunddaten der Projekte künftige mittlere Verkehrsbelastungen aufgeführt. Diese Darstellung führt in vielen Fällen zu Missverständnissen und Fehlinterpretationen. Hier wäre besser eine Spannweite der Verkehrsbelastung (DTV aller Tage) auf dem Projekt anzugeben.
- Beim Umweltbeitrag Teil 1 erschließt sich nicht die angegebene Nutzensumme. Hier wäre eine klarere Darstellung wünschenswert.
- Der Freistaat Bayern hat – entsprechend den Vorgaben bei der Projektanmeldung – viele Ortsumgehungsprojekte nicht einzeln, sondern als Streckenzug angemeldet. Im Entwurf des BVWP sind nun einige dieser Streckenzüge beibehalten worden, andere hingegen in Einzelprojekte aufgelöst worden. Zur Nachvollziehbarkeit wäre es wünschenswert, wenn die Bewertungen sowohl der Einzel- als auch der Gesamtprojekte uns zur Verfügung gestellt werden könnten.
- Zur Bewertung wurden einige Varianten angemeldet. Die Ergebnisse deren Projektbewertung sind jedoch nicht veröffentlicht. Da im weiteren Planungsprozess Variantendiskussionen geführt werden müssen, würden wir es begrüßen, wenn uns die Bewertungsergebnisse dieser Varianten zur Verfügung gestellt werden könnten. Unwirtschaftliche Varianten könnten damit bereits in einem frühen Stadium ausgeschieden werden.

Weitere Ergebnisse der Durchsicht der Projektbewertungen:

Zu den folgenden Projekten und den auf PRINS veröffentlichten Daten und Ergebnissen der Projektbewertung ist Folgendes anzumerken:

- **A 8, AK München-Süd – Bundesgrenze**
(Projekt-Nr. A008-G010-BY)
 - Wie bereits oben beim Teilprojekt A008-G010-BY-T4-BY erwähnt, sind in den Verkehrsmengenkarten in PRINS (Unterlagen 2.5) Unterschiede zu internen Verkehrsprognosen zu erkennen. So sind in eine projektspezifischen Verkehrsuntersuchung u.a. für den Bereich zwischen AK München-Süd und AD Inntal zwischen 130.000 und 88.500 Kfz/24h prognos-

tiziert (DTV aller Tage im Jahr 2030). In den Verkehrsmengenkarten auf PRINS betragen die Prognosebelastungen im Streckenabschnitt zwischen dem Inntaldreieck und der Bundesgrenze 72.000 Kfz/24h und 48.000 Kfz/24h (DTV_w im Jahr 2030).

- Im Teilprojekt T3 „A8, AD Inntal – AS Traunstein/Siegsdorf“ ist als Planungsstand der „Sichtvermerk“ vom 11.09.13“ angegeben (VE Rosenheim – Achenmühle). Hier sind mittlerweile bereits zwei Abschnitte im Planfeststellungsverfahren (Erster Antrag 18.06.2014).

▪ **A 7, AD Hittistetten – AS Illertissen**

(Projekt-Nr. A007-G020-BY-BW-T01-BY)

- Die in der Verkehrsmengenkarte in PRINS enthaltenen Verkehrsbelastungen im Jahr 2030 sind nicht nachvollziehbar und erscheinen in Anbetracht der derzeitigen Verkehrsstärken zu gering. Den Daten der Dauerzählstelle südlich Hittistetten (Zählstellen-Nr. 76269230) ist für das Jahr 2014 ein DTV (alle Tage) von etwa 65.000 Kfz/24h zu entnehmen. Für das Jahr 2025 sind folgende Verkehrszahlen prognostiziert:
 - AD Hittistetten - AS Vöhringen: 68.640 Kfz/24h
 - AS Vöhringen - AS Illertissen: 63.180 Kfz/24h
- Im vorliegenden Abschnitt besteht Planungsauftrag für eine neue Anschlussstelle mit der Kreisstraße NU15 bei Bellenberg. Dies wurde im Vorfeld der Bewertung dem BMVI und dem beauftragten Gutachter mitgeteilt. Die neue Anschlussstelle ist offensichtlich bei der Bewertung jedoch nicht berücksichtigt.

▪ **A 7, AS Illertissen – AS Memmingen-Süd)**

(Projekt-Nr. A007-G020-BY-BW-T02-BY)

Die in der Verkehrsmengenkarte in PRINS enthaltenen Verkehrsbelastungen im Jahr 2030 sind nicht nachvollziehbar und erscheinen in Anbetracht der derzeitigen Verkehrsstärken zu gering. Der DTV (alle Tage) nach der SVZ 2010 liegt je nach Abschnitt bereits jetzt zwischen 48.000 und 51.000 Kfz/24h DTV_w bis 47.000 Kfz/24h). Für das Jahr 2025 sind folgende Verkehrszahlen prognostiziert:

- AS Illertissen - AS Altenstadt a.d. Iller: 57.080 Kfz/24h
- AS Altenstadt a.d. Iller - AS Dettingen a.d. Iller: 57.740 Kfz/24h
- AS Dettingen a.d. Iller - AS Berkheim: 56.300 Kfz/24h

- AS Berkheim - AK Memmingen: 61.580 Kfz/24h

▪ **A 94, AK München-Ost – AS Pocking**

(Projekt-Nr. A094-G040-BY)

Die in der Verkehrsmengenkarte in PRINS enthaltenen Verkehrsbelastungen im Jahr 2030 weichen teilweise erheblich von aktuellen projektspezifischen Gutachten ab. So sind beispielsweise im projektspezifischen Gutachten auf der A 94 zwischen AS Pocking/Bad Füssing und AS Pocking-Ost für 2030 ein DTV_w von rund 24.000 Kfz/24h (zum Vergleich in PRINS: 12.000 Kfz/24h), zwischen AS Pocking-Ost und der Anbindung an die A 3 sogar rund 33.000 Kfz/24h (zum Vergleich in PRINS: 17.000 Kfz/24h) prognostiziert.

▪ **B 8, OU Markt Bibart**

(Projekt-Nr. B008-G010-BY-T02-BY)

Die angenommenen Belastungsdifferenzen zwischen Bezugs- und Planfall im Bereich der OU Markt Bibart erscheinen sehr hoch. So gibt es für den Ort Markt Bibart bereits seit Juni 2008 eine nordöstliche Ortsumfahrung, die seinerzeit als kommunale Sonderbaulastmaßnahme im Zuge der Staatsstraßen St 2253 und St 2261 gebaut wurde. Bei der Anmeldung für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wurde die vorhandene Umfahungsstrecke teilweise integriert (Ausbaustrecke) und die Anbindung an die bestehende Bundesstraße im Nordwesten zügiger geplant (Neubaustrecke). Zwischenzeitlich wurde die bestehende Ortsumfahrung zur Bundesstraße aufgestuft und die vorhandene Ortsdurchfahrt zur GVS bzw. Ortsstraße abgestuft. Flankierend wurde die vorhandene Kreuzung nordwestlich von Markt Bibart im Dezember 2014 so umgebaut, dass die Bundesstraße 8 vorfahrtsberechtigt auf die Ortsumfahrung geführt und die Ortsdurchfahrt untergeordnet angebunden wurde. Weiterhin wurde die Ortsdurchfahrt mit einer verkehrsrechtlichen Anordnung für den Schwerlastverkehr gesperrt. Damit haben Verlagerungen von der Ortsdurchfahrt auf die Ortsumgehung bereits heute stattgefunden. Es wird deshalb nicht erwartet, dass durch die OU Markt Bibart noch mehr Verkehr auf das Projekt gelenkt wird.

▪ **B 8, OU Neustadt-Diebach**

(Projekt-Nr. B008-G010-BY-T02-BY)

- Die beiden Ortsumgehungen Markt Bibart und Neustadt-Diebach führen gemäß den in PRINS veröffentlichten Verkehrsbelastungen zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf der B 8. Dies ist nicht nachvollziehbar.
- Städtebauliche Beurteilung: Bei den Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale einstellen ist München genannt. Dies ist falsch.

▪ **B 8, OU Straßkirchen**

(Projekt-Nr. B008-G035-BY)

Bei der städtebaulichen Beurteilung liegt zwischen dem Gesamtergebnis mit „hohe städtebauliche Bedeutung“ und der Begründung mit „keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten“ ein Widerspruch vor. Zudem erscheint die Verkehrsprognose für die Ortsumgehung aufgrund der gemeldeten Sonderfaktoren niedrig.

▪ **B 10, Neu-Ulm – AS Nersingen (A 7)**

(Projekt-Nr. B010-G020-BY)

Der in PRINS dargestellte Planungsstand “Vorentwurf Sichtvermerk” ist nicht mehr aktuell. Das Projekt befindet sich in der Planfeststellungsphase. Der Erörterungstermin fand am 03.02.2015 statt. Derzeit werden noch die letzten Tekturen eingearbeitet. Ab Mai 2016 ist die Fortführung des Verfahrens geplant.

▪ **B 12, Kempten (A 7) - Kaufbeuren**

(Projekt-Nr. B012-G010-BY-T01-BY)

- Ein Teilabschnitt wird der Straße wird in den Karten der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Karten 8 und 9) als „Trasse Neubau“ dargestellt. Auch in den Verkehrsbelastungskarten, in denen die Differenzen der Querschnittsbelastung zwischen Bezugs- und Planfall dargestellt sind (Abb. 6 und 7) scheint die B 12 in einem Teilbereich als Neubau eingetragen zu sein. Dies ist falsch, da es sich beim Projekt durchgängig um eine Erweiterung der bestehenden B 12 um eine zusätzliche Fahrbahn handelt. Infolgedessen sollte überprüft werden, ob in der NKA in diesem Bereichen die richtigen Bautypen unterstellt wurden. Einer Überprüfung

bedürfen ggf. auch andere vom Bautyp abhängige Bewertungskomponenten, z.B. die Flächeninanspruchnahme

- Aufgrund Forderungen vor Ort wurde die Abgrenzung zwischen den beiden Teilprojekten neu vorgenommen und das Projekt mit den beiden Teilprojekten neu auf die Anmeldeplattform Web-PRINS gestellt (Projekt-Nr. B012-G011-BY).

- **B 13, OU Schlungenhof**

(Projekt-Nr. B013-G050-BY-T03-BY)

Städtebauliche Beurteilung: Die beschriebenen Entlastungswirkungen bei den Straßenraumeffekten für Muhr am See sind nicht nachvollziehbar. Innerörtliche Entlastungseffekte durch das Teilprojekt sind nur in Schlungenhof, das ein Ortsteil der Stadt Gunzenhausen ist, zu erkennen.

- **B 14, OU Katterbach**

(Projekt-Nr. B014-G010-BY-T01-BY)

Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsstärken erscheinen zu hoch. Es sollte berücksichtigt werden, dass derzeit der ursprünglich von der US Army vorgesehene Ausbau der Housing Area Urtas nicht mehr absehbar ist. Infolgedessen wird sich auch die durch diese Wohnsiedlung der US-Army prognostizierte zusätzliche Verkehrsbelastung (rund 5.200 Kfz/24h) nicht mehr einstellen und damit die künftige Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt deutlich niedriger einstellen als früher prognostiziert. Insofern ist die seinerzeit festgestellte „unvorhersehbare Verkehrsentwicklung gem. §6 FStrG“, der die Verkehrsuntersuchung vom 8.6.2010 zu Grunde lag, überholt. Folglich wird auch die auf eine Ortsumgehung verlagerbare Verkehrsmenge deutlich niedriger sein als die in Abb. 4 des PRINS Projektdossiers dargestellte Verkehrsbelastung von $DTV_w = 20.000$ Kfz/24h.

- **B 15, AS Landshut/Essenbach – St 2074/A 92 bei Landshut**

(Projekt-Nr. B015-G040-BY)

Im Raum Landshut sind mehrere Projekte für den BVWP angemeldet und bewertet worden (B015-G040-BY, B015-G070-BY, B015-G999-BY, B299-G110-BY). Diese Projekte beeinflussen sich gegenseitig hinsichtlich Verkehrsmengen. Dies hat Auswirkungen auf die Projektnutzen und damit auf das NKV. Es

sollten verschiedenen Netzszenarien (z.B. B015-G070-BY als realisiert unterstellen) bewertet werden.

▪ **B 15, O-OU Landshut**

(Projekt-Nr. B015-G070-BY-T01-BY)

B 15, S-OU Landshut

(Projekt-Nr. B015-G070-BY-T02-BY)

- In der Städtebaulichen Beurteilung ist aufgeführt, dass die Entlastungen bzw. Belastungen „keine signifikanten Wirkungen“ auf Mönchengladbach-Odenkirchen hat. „Mönchengladbach-Odenkirchen“ sollte aus der Auflistung der Orte gestrichen werden.
- Die Projektdaten wurden von Bayern am 31.03.2015 auf Web-PRINS hochgeladen. Als Preisstand wurde dabei 2015 angegeben. In PRINS ist bei den gleichen Kosten allerdings Preisstand 2014 vermerkt. Um in der NKA eine Vergleichbarkeit der Projekte zu erreichen wurden vom BMVI bzw. dessen Gutachter alle Projekte auf den Preisstand 2012 umgerechnet. Es sollte geprüft werden, ob bei den vorliegenden Projekten berücksichtigt wurde, dass diese mit Preisstand 2015 angemeldet wurden.
- Im Raum Landshut sind mehrere Projekte für den BVWP angemeldet und bewertet worden (B015-G040-BY, B015-G070-BY, B015-G999-BY, B299-G110-BY). Diese Projekte beeinflussen sich gegenseitig hinsichtlich Verkehrsmengen. Dies hat Auswirkungen auf die Projektnutzen und damit auf das NKV. Es sollten verschiedenen Netzszenarien (z.B. B015-G070-BY als realisiert unterstellen) bewertet werden.

▪ **B 15, s Landshut – Rosenheim**

(Projekt-Nr. B015-G999-BY)

- Die unter Grunddaten genannte Baulänge entspricht der Länge der angemeldeten Projekte B015-G061-BY und B015-G062-BY. Die Gesamtkosten bei diesen Projekten wären jedoch ca. 573,5 Mio. € (ohne O-OU und S-OU Landshut). Die Gesamtprojektkosten entsprechen nicht den von BY angemeldeten Kosten in Höhe von 429,8 Mio. Euro. Es ist unklar, woher die in PRINS dargestellten Kosten und Längen stammen. Die angegebene Streckenlänge deckt wohl eher den Abschnitt südlich Landshut bis südlich Haag ab und stimmt damit mit der grafischen Darstellung in der Karte nicht überein.

- Städtebauliche Beurteilung: Das Projekt führt zu keinen Entlastungswirkungen in deren Folge sich Umgestaltungspotentiale ergeben in den Ortslagen Mönchengladbach-Odenkirchen und München. Zudem ist es nicht sinnvoll, bei den Belastungswirkungen darauf hinzuweisen, dass das Projekt in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen in Mönchengladbach-Odenkirchen und München führt.
 - Ob die Teilprojekte OU Taufkirchen, Dorfen, St. Wolfgang und Lengdorf bewertet wurden, ist uns nicht bekannt. Sollte eine Bewertung vorliegen, sollte diese an die Bayerische Straßenbauverwaltung als Information für den weiteren Planungsprozess übermittelt werden.
 - Im Raum Landshut sind mehrere Projekte für den BVWP angemeldet und bewertet worden (B015-G040-BY, B015-G070-BY, B015-G999-BY, B299-G110-BY). Diese Projekte beeinflussen sich gegenseitig hinsichtlich Verkehrsmengen und damit Nutzen. Es sollten verschiedenen Netzszenarien (z.B. B015-G070-BY als realisiert unterstellen) bewertet werden. Auf jeden Fall ist eine Zusammenbewertung der Teilprojekte T01 und T02 des Projektes B015-G070-BY vorzunehmen, da sich hierdurch andere verkehrliche Wirkungen ergeben als bei einer Betrachtung der einzelnen Teilprojekte.
-
- **B 16, OU Wattenweiler/Höselhurst**
(Projekt-Nr. B016-G031-BY-T02-BY)
Die Aussagen zu Be- und Entlastungswirkungen in der Städtebaulichen Beurteilung sind nicht nachvollziehbar. In PRINS sind nur Wirkungen in Krumbach genannt. Die entlasteten Ortschaften Wattenweiler und Höselhurst liegen jedoch in der Gemeinde Neuburg an der Kammel.

 - **B 16, OU Günzburg (A 8) – Donauwörth**
(Projekt-Nr. B016-G040-BY)
Die zu diesem Projekt angemeldete Variante B016-G041-BY wurde ausgeschieden. Sie muss jedoch im weiteren Planungsprozess im Rahmen der Alternativenprüfung wieder mit betrachtet werden. Die Länge dieser Variante beträgt 21,5 km. Die Länge des Projekts B016-G040-BY beträgt demgegenüber nur 18,6 km, da hier ein 2,9 km langes Teilstück der bestehenden B 16 enthalten ist. Aus Gründen der Vergleichbarkeit für die spätere Alternativenprüfung wird angeregt, bei B016-G040-BY die Länge auf 21,5 km zu setzen.

▪ **B 16, OU Höchstädt**

(Projekt-Nr. B016-G040-BY-T01-BY)

- Die Ortsumfahrung Dillingen wurde am 14. September 2015 für den Verkehr freigegeben. In PRINS in der Abb. 1 ist diese jedoch noch als „in Bau“ befindlich dargestellt.
- Der in PRINS genannte Planungsstand ist nicht mehr aktuell. Der Vorentwurf wurde mit Schreiben vom 17.01.2014 genehmigt. Mit Schreiben vom 29.12.2015 wurde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.
- Bei der Städtebaulichen Beurteilung ist es nicht nachvollziehbar, weshalb durch das Projekt sich keine signifikante Erhöhung des Umgestaltungspotentials und signifikante Wirkungen für Höchstädt ergeben.

▪ **B 16, OU Schweningen/Tapfheim**

(Projekt-Nr. B016-G040-BY-T02-BY)

- Die Ortsumfahrung Dillingen wurde am 14. September 2015 für den Verkehr freigegeben. In PRINS in der Abb. 1 ist diese jedoch noch als „in Bau“ befindlich dargestellt.
- In der Städtebaulichen Beurteilung scheint sowohl bei den Entlastungs- als auch Belastungswirkungen die OD Schweningen nicht berücksichtigt worden sein.

▪ **B 16, Neuburg – St 2043**

(Projekt-Nr. B016-G050-BY-T01-BY)

Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen erscheinen zu gering. Im Planfall 2030 sind ein DTV_w von 17.000 Kfz/24h angesetzt. Im gleichen Bereich der B 16 war bei der SVZ 2010 bereits ein DTV_w in Höhe von etwa 18.100 Kfz/24h ermittelt worden.

▪ **B 19, Sonthofen - Oberstdorf**

(Projekt-Nr. B019-G040-BY)

Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsstärken erscheinen zu niedrig. Hier ein Vergleich mit den Werten der SVZ 2010:

- SVZ 2010 DTV_w : südlich Langenwang mit 14.500 Kfz/24h
PRINS Bezugsfall 2030 11.000 Kfz/24h
- SVZ 2010 DTV_w , nördlich Fischen mit 18.100 Kfz/24h
PRINS Bezugsfall 2030 16.000 Kfz/24h

▪ **B 20, Freilassing/Salzburg (B 304) – Marktl (A 94)**

(Projekt-Nr. B020-G030-BY)

Zur umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung gibt es die folgenden redaktionellen Anmerkungen:

- Burghausen und Laufen liegen nicht am Inn, sondern an der Salzach.
- Es kommt zu keiner Zerschneidung des Waldgebiets Hechenberg, sondern von Hangleitenwäldern im Lengthal.
- Der Untersuchungsraum reicht nicht in die den Inn begleitenden FFH- und Vogelschutzgebiete, sondern die Salzach begleitenden Schutzgebiete (FFH-Gebiet Salzach und Unterer Inn, SPA-Gebiet Salzach und Inn).
- Erhebliche Beeinträchtigungen auf die Natura2000-Gebiete können nicht nur ausgeschlossen werden, vielmehr kommt es durch die Verlagerung der B 20 um bis zu 2 km nach Westen zu einer Entlastung der Natura2000-Gebiete.
- Das Projekt liegt vollständig außerhalb von Landschaftsschutzgebieten. Vielmehr liegt es zwischen den beiden LSG „Schutz des Abtsdorfer Sees und der ihn umgebenden Landschaft“ und „Saalach-Salzachauen“.
- Es ist nicht das ÜSG des Inn, sondern der Salzach betroffen.

▪ **B 20, OU Laufen**

(Projekt-Nr. B020-G030-BY-T01-BY)

Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen erscheinen nicht plausibel. So ist die Verkehrszunahme auf B 20 im Vergleich Bezugsfall zu Planfall sehr hoch: von 9.000 auf 16.000 Kfz/24h. Im Planfall scheint zudem der über die Grenzbrücke Laufen laufende Verkehr nicht ausreichend berücksichtigt zu sein.

▪ **B 20, OU Burghausen**

(Projekt-Nr. B020-G030-BY-T02-BY)

Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen erscheinen nicht plausibel: beispielsweise wird für den Bereich zwischen Pirach und dem Baubeginn der OU Burghausen in PRINS im Planfall 2030 ein DTV_w von 20.000 Kfz/24h unterstellt. Das projektspezifische Verkehrsgutachten prognostiziert hier im Jahr 2025 lediglich 11.000 Kfz/24h.

▪ **B 21, OU Bad Reichenhall**

(Projekt-Nr. B021-G010-BY)

- Die in PRINS genannten Verkehrsbelastungen stimmen mit der projektspezifischen Verkehrsuntersuchung nicht überein. Im projektspezifischen Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2010 ist die prognostizierte Verkehrsstärke auf der
 - B 21neu im Kirchholztunnel im Prognoseplanfall geringer:
 - PRINS (DTV_w 2030): 25.000 Kfz/24h
 - Verkehrsuntersuchung (DTV 2025): 19.500 Kfz/24h
 - B 21alt (Loferer Straße) jedoch deutlich höher:
 - PRINS (DTV_w 2030): 10.000 bzw. 17.000 Kfz/24h
 - Verkehrsuntersuchung (DTV 2025): 19.900 bzw. 24.600 Kfz/24h)
- Im Umweltbeitrag Teil 2 ist im zweiten Satz erwähnt, dass das Gebiet in einem Naturpark liegt. Richtig wäre, dass das Gebiet in einem Biosphärenreservat liegt.

▪ **B 25, OU Möttingen**

(Projekt-Nr. B025-G010-BY-T01-BY)

Bei der städtebaulichen Beurteilung ist die Länge der innerörtlichen Entlastungen mit 500 m zu gering angesetzt. Die durch das Projekt entlastete Ortsdurchfahrt im Zuge der B 25 hat eine Länge von 1,5 km. Infolgedessen sind ggf. auch die anderen Werte in der städtebaulichen Beurteilung entsprechend anzupassen.

▪ **B 131n, A 9 - Gunzenhausen**

(Projekt-Nr. B131-G010-BY)

B 131n, Gunzenhausen - AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7)

(Projekt-Nr. B131-G020-BY)

- Die beiden Projekte sind im Entwurf des BVWP mit einer hohen raumordnerischen Bedeutung genannt. Laut PRINS haben diese Projekte aber nur eine mittlere raumordnerische Bedeutung. Die Einstufung ergibt sich dabei aus den in PRINS veröffentlichten signifikanten positiven Projektwirkungen und den erzielten Wertungspunkte der Raumrelevanz. Hier besteht ein Widerspruch zwischen der Projektbewertung und der Einstufung im BVWP-Entwurf.

- Die Verbesserungen der Erreichbarkeit für die Mittelbereiche Donauwörth, Eichstätt und Nördlingen sind nicht nachvollziehbar. So verlaufen die Projekte tangential zu diesen Mittelbereichen und tragen nicht zur Verbesserung der Verbindungen zwischen diesen Mittelbereichen und den entsprechenden Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bei. Im Gegensatz dazu ist es richtig festzustellen, dass diese Projekte insbesondere für die Mittelbereiche Gunzenhausen und Weißenburg entsprechende Verbesserungen bringen.

- **B 173, Johannisthal - Kronach**
(Projekt-Nr. B173-G530-BY)
Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen im Bereich der „Lerchenhoftrasse“ (Bezugsfallprojekt „B 303, Sonnefeld – Johannisthal (3. BA)“) passen nicht. Es ist davon auszugehen, dass nach der Realisierung der Lerchenhoftrasse der Verkehr auf diese weitestgehend verlagert wird und nur Quell-/Ziel-/Binnenverkehr auf der St 2200 (Theisenort/Johannisthal) verbleibt. Somit sind im von IVV verwendeten Verkehrsmodell die Streckenwiderstände für die St 2200 zu gering angesetzt.

- **B 289, OU Kauerndorf**
(Projekt-Nr. B289-G021-BY-T01V-BY)
Für die Maßnahme liegt bereits ein unanfechtbarer Planfeststellungsbeschluss vom 28.06.2011 vor. Die Prüfung von alternativen Umgehungstrassen erfolgte bereits im durchgeführten Planfeststellungsverfahren. Der Hinweis im aktuellen Referentenentwurf des BMVI „Alternativplanung prüfen“ ist somit klärungsbedürftig.

- **B 299, OU Ursensollen**
(Projekt-Nr. B299-G050-BY)
Die bestehende Bundesstraße führt an der Realschule vorbei. In diesem Bereich wird die zul. Höchstgeschwindigkeit zukünftig auf 30 km/h beschränkt. Dies ist bei der Bewertung noch nicht berücksichtigt.

▪ **B 299, OU Neuhausen**

(Projekt-Nr. B299-G100-BY-T01-BY)

- Städtebauliche Beurteilung: Es fehlen Angaben zur Entlastung der Orte Ober- und Unterneuhausen.
- Der in PRINS angegebene Planungsstand ist nicht mehr aktuell. Mittlerweile liegt ein genehmigter Vorentwurf vor.

▪ **B 299, OU Weihmichl**

(Projekt-Nr. B299-G100-BY-T02-BY)

Städtebauliche Beurteilung: Es werden zwar Angaben zur Entlastung der Ortschaft Arth gemacht, nicht jedoch für die Ortschaft Weihmichl.

▪ **B 299, A 92 - Landshut**

(Projekt-Nr. B299-G110-BY)

Im Raum Landshut sind mehrere Projekte für den BVWP angemeldet und bewertet worden (B015-G040-BY, B015-G070-BY, B015-G999-BY, B299-G110-BY). Diese Projekte beeinflussen sich gegenseitig hinsichtlich Verkehrsmengen. Dies hat Auswirkungen auf die Projektnutzen und damit auf das NKV. Es sollten verschiedenen Netzszenarien (z.B. B015-G070-BY als realisiert unterstellen) bewertet werden.

▪ **B 299, Altötting (A 94) – Traunstein (A 8)**

(Projekt-Nr. B299-G130-BY)

- Raumordnerische Beurteilung: Hier gibt es einen Widerspruch zwischen dem Gesamtergebnis ("mittlere Raumwirksamkeit") und Zusammenfassung der Projektwirkungen ("geringe Raumwirksamkeit").
- In der raumordnerischen Beurteilung wird erwähnt, dass das Projekt die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Mühlhausen am Inn verbessert. Richtig ist hier: Mittelbereich Mühldorf am Inn.
- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: im Textteil der Ergebnisübersicht der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung ist die Aussage, dass T3 schon planfestgestellt ist, nicht korrekt. Richtig ist, dass im T3 der erste Bauabschnitt planfestgestellt ist.

▪ **B 299, OU Altenmarkt (mit Aubertunnel)**

(Projekt-Nr. B299-G130-BY-T03-BY)

- Städtebauliche Beurteilung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb das Teilprojekt Straßenraumeffekte („signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale) für Trostberg hat.
- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: im Umweltbeitrag Teil 2 ist angegeben, dass das Teilprojekt „planfestgestellt“ ist. Dies ist nicht richtig, da nur der Aubertunnel bisher planfestgestellt ist.

▪ **B 299, OU Nunhausen/Matzing**

(Projekt-Nr. B299-G130-BY-T04-BY)

- Die im Planfall der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen sind für die alte B 299 zu hoch. Auf diesen Abschnitten wird nach Realisierung der Ortsumgehung lediglich Ziel-/Quell- und Binnenverkehr von Matzing bzw. Hörpolding/Nunhausen verlaufen. Dieser wird deutlich geringer sein als in PRINS dargestellt.
- Städtebauliche Beurteilung: in Anbetracht der erheblichen Verkehrsbelastungen in den Ortschaften Hörpolding, Nunhausen und Matzing erscheint die Einstufung „keine städtebauliche Bedeutung“ fraglich.
- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: im Umweltbeitrag Teil 2 ist die Ortschaft Nunhausen fälschlicherweise Nunstedt genannt.

▪ **B 300, OU Krumbach**

(Projekt-Nr. B300-G010-BY-T07-BY)

- Städtebauliche Beurteilung: Der Planausschnitt Abbildung 4 enthält einen Bereich, der zwar die B 300 darstellt, aber nicht den von der Planung der OU Krumbach betroffenen Bereich. Der Planausschnitt ist hier falsch.
- Städtebauliche Beurteilung: Die Längen der Entlastungswirkungen in Krumbach erscheinen als zu gering

▪ **B 300, OU Diedorf/Vogelsang**

(Projekt-Nr. B300-G020-BY-T04-BY)

Unter 5.2 Grunddaten ist als Bautyp „3-streifiger Neubau“ angegeben. Da es sich beim vorliegenden Teilprojekt um eine Kombination von Neubau und Erweiterung handelt, wäre hier der Bautyp um „Erweiterung auf 4 Fahrstreifen“ zu ergänzen.

- **B 300, OU Friedberg**

(Projekt-Nr. B300-G030-BY)

Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsstärken auf der Ortsumgebung erscheinen etwas zu hoch. In einem projektspezifischen Verkehrsgutachten sind nur 11.000 Kfz/24h prognostiziert.

- **B 301, OU Rudelzhausen/Puttenhausen**

(Projekt-Nr. B301-G030-BY-T03-BY)

Städtebauliche Beurteilung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb bei den Entlastungen Rudelzhausen, aber nicht Puttenhausen angegeben ist.

- **B 303, AS Wasserlosen (A 7) - Schweinfurt**

(Projekt-Nr. B303-G010-BY)

Die der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen im Bezugsfall 2030 erscheinen nicht plausibel. Der DTV_w gemäß SVZ 2010 beträgt auf der bestehenden B 303 zwischen Euerbach und Sömmersdorf 4.200 Kfz/24h (in PRINS Bezugsfall 2030: 8.000 Fz/24h).

- **B 303, OU Schirnding**

(Projekt-Nr. B303-G050-BY-T02-BY)

Für das Projekt liegt Baurecht vor.

Die B 303 hat in diesem Bereich die Verbindungsfunktionsstufe I. Zudem ist die B 303 zwischen der A 9 und der Bundesgrenze D/CZ Teil des TEN „Comprehensive Network“.

Die netzkonzeptionelle Bedeutung des Projektes sollte ausreichend gewürdigt werden.

- **B 304, OU Steinhöring**

(Projekt-Nr. B304-G010-BY-T02-BY)

Die angenommenen Verkehrsstärken im Bezugsfall als auch im Planfall sind nicht plausibel. Auf der B 304 beträgt derzeit der DTV_w westlich Steinhöring 13.800 Kfz/24h (Quelle: SVZ 2010), östlich von Steinhöring rund 12.000 Kfz/24h (Quelle: Abschätzung auf Basis der SVZen 1990 bis 2005). Auf der am östlichen Ortsende von Steinhöring einmündenden Kreisstraße EBE 20 beträgt der DTV_w etwas über 2.000 Kfz/24h (Quelle: SVZ 2010). In der Verkehrsmengenkarte des Bezugsfalls beträgt auf der B 304 der DTV_w östlich

Steinhöring 11.000 Fz/24h und westlich Steinhöring 6.000 Fz/24h. Der große Sprung im DTV_w ergibt sich an der Kreisstraße EBE 20, die nach der Verkehrsmengenkarte im Bezugsfall erheblichen Verkehr, der derzeit über die B 304 westlich Steinhöring verläuft, aufnimmt. Dies ist nicht realistisch. Dies erscheint auch schon deshalb als nicht realistisch, da sich das Bezugsfallnetz 2030 im Korridor Steinhöring - München nicht vom derzeitigen Netz unterscheidet. Die B 12 umgeht bereits heute Hohenlinden und die A 94 zwischen B 12 (AS Hohenlinden) und AK München-Ost besteht jetzt schon. Die Umlegung könnte ein Indiz dafür sein, dass das bei der Bewertung verwendete Netzmodell in diesem Bereich nicht ausreichend kalibriert ist. Im Bezugsfall verschiebt sich der Verkehr noch weiter in Richtung EBE 20. So wird im Planfall angenommen, dass der DTV_w östlich Steinhöring 14.000 Kfz/24h, westlich Steinhöring nur 3.000 Kfz/24h beträgt; auf der EBE 20 sind dann rund 15.000 Kfz/24h prognostiziert. Dies ist nicht plausibel.

▪ **B 388, N-OU Passau**

(Projekt-Nr. B388-G050-BY)

- Für den Planfall ist auf der Nordumgehung ein DTV_w zwischen 14.000 und 25.000 Kfz/24h angegeben. Für das Projekt wurde bereits im Jahr 2003 eine Machbarkeitsstudie erstellt. Aus der Sicht der Verkehrswirksamkeit kommt diese Studie zu einer Prognosebelastung für den Planfall im Jahr 2020 von lediglich 13.250 Kfz/24h (DTV alle Tage). Die prognostizierte Verkehrsbelastung der Nordumgehung sollte vor allem vor dem Hintergrund, dass dieses Projekt eines der umstrittensten in ganz Bayern ist und die Verkehrsprognose hier ganz besonders kritisch hinterfragt wird, nochmals geprüft werden. Bei den der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungskarten ist unter anderem nicht nachvollziehbar, dass die bestehenden Straßen im Stadtgebiet Passau im Planfall nur geringfügig entlastet werden und die Verkehrsbelastungen auf den zur Nordumgehung führenden Bundesstraßen (B 12, B 85) abnehmen.
- Die im Vergleich Planfall zu Bezugsfall prognostizierte Verkehrszunahme auf der städtischen Neuen Riesstraße ist nicht realistisch. Die Neue Riesstraße ist wegen Ihrer starken Längsneigung und Kurvigkeit ("Passstraße") hierfür nicht geeignet.
- Die Begründung für die Raumwirksamkeit ist nicht stichhaltig: Es wird angeführt, dass das Projekt in Zusammenwirkung mit den Projekten B388-

G051-BY (Georgsbergtunnel), B388-G060-BY (OU Oberzell und Untergriesbach) und B388-G070-BY (OU Wegscheid) die Einbindung einzelner Mittelbereiche/Mittelzentren verbessert. Dass die N-OU Passau hierzu beiträgt ist prinzipiell richtig, nicht jedoch die anderen Projekte. Dies gilt umso mehr, da diese Projekte gar nicht Bestandteil des BVWP-Entwurfs sind.

▪ **B 466, OU Oettingen**

(Projekt-Nr. B466-G020-BY-T04-BY)

Das Projekt zeigt in der städtebaulichen Beurteilung Wirkungen in Oettingen und Hainsfarth. Die Be- und Entlastungen in der Ortslage von Hainsfarth sind vernachlässigbar. Deshalb sollte Hainsfarth gar nicht genannt werden.

▪ **B 466, S-OU Nördlingen**

(Projekt-Nr. B466-G030-BY)

- Die prognostizierten Kfz-Querschnittsbelastungen im Planfall 2030 auf der B 466alt im Bereich Kleinerdlingen sind nicht plausibel. Der Sprung im DTV_w an der nördlichen Einmündung in die B466alt ist mit 5.000 Kfz/24h zu hoch.
- Städtebauliche Beurteilung: Laut PRINS hat das Projekt städtebauliche Wirkungen in Nürnberg. Das ist nicht richtig. Ebenfalls nicht richtig sind die städtebaulichen Wirkungen in Nördlingen-Holheim
- Im der Bewertung zugrunde liegenden Verkehrsnetz fehlt die OU Holheim im Zuge der Kreisstraße DON 6 (Fertigstellung 2013). Dies hat sowohl Auswirkungen auf die städtebauliche Beurteilung als auch die Verkehrsmengenkarte.

▪ **B 588, OU Reischach**

(Projekt-Nr. B588-G010-BY)

Städtebauliche Beurteilung: Die Begründung zur unter Punkt 1.10 angegebenen „hohen städtebaulichen Bedeutung“ kann nicht nachvollzogen werden. PRINS kommt in der Begründung zu dem Ergebnis: „Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung“. Damit widerspricht die Begründung dem Gesamtergebnis der „hohen städtebaulichen Beurteilung“.