

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8777 –

Umweltauswirkungen und Kosten des Straßenneubauvorhabens Gesamtumfahrung B 29 Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) enthält Straßenvorhaben, die ursprünglich nicht zur Überprüfung im Rahmen der Aufstellung des BVWP angemeldet wurden. Darunter befindet sich der Neubau einer Gesamtumfahrung um Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch im Zuge der B 29. Im Entwurf des BVWP wird die Ortsumfahrung als B 29 n Röttingen – Nördlingen bezeichnet.

Im aktuell gültigen BVWP ist der Straßenneubau bisher nicht enthalten. Ein Planungsbeginn hat daher noch nicht stattgefunden. Entgegen der üblichen Vorgehensweise forderte das BMVI die für die Überprüfung erforderlichen Unterlagen nicht von der zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg an, sondern verließ sich bei der Bewertung und Alternativenprüfung des über 100 Mio. Euro teuren Straßenneubaus auf eine Machbarkeitsstudie, die durch das Landratsamt des Ostalbkreises erstellt wurde (Bundestagsdrucksache 18/7013). Bereits im Vorfeld stellten Umweltverbände und Bürgerinitiativen die niedrigen Kostenberechnungen der Machbarkeitsstudie infrage und kritisierten die fehlende Berücksichtigung von Natur- und Umweltauswirkungen, die Vorfestlegungen bei der Trassenauswahl sowie die mangelhafte Dialogbereitschaft der Ersteller (www.bund-ostwuerttemberg.de/themen-projekte/b29-ausbau/das-buendnis/).

Im Projektdossier des Vorhabens im Projektinformationssystem PRINS wurde daher bei der Darstellung mehrmals auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des Kreises verwiesen. Die Studie selbst wurde dort jedoch nicht veröffentlicht. Eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) wurde somit deutlich erschwert.

Das Land Baden-Württemberg hat zur Entlastung der Ortschaften im Zuge der B 29 die Maßnahmen Ortsumfahrung Trochtelfingen und Ortsumfahrung Pflaumloch angemeldet und auf die Anmeldung der Gesamtumfahrung verzichtet (https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/BVWP_Priorisierungsliste.pdf).

Der Bau ist mit einer hohen Betroffenheit für Umwelt und Natur verbunden. Die Gesamtumfahrung würde ein streng geschütztes EU-Naturschutzgebiet (Flora-Fauna-Habitat-Gebiet) innerhalb eines ausgedehnten Waldes erheblich beeinträchtigen, ein Überschwemmungs- sowie ein Wasserschutzgebiet durchfahren und bisher unzerschnittene Räume zerschneiden (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29n-G50-BW-BY/B29n-G50-BW-BY.html). Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz schlägt das Umweltbundesamt (UBA) vor, das Vorhaben ganz aus dem Entwurf zu streichen (www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene).

Gemäß der BVWP-Bewertung handelt es sich bei der Gesamtumfahrung nicht um ein großräumig bedeutsames Vorhaben (Verbindungsfunktionsstufe nicht 0 oder 1). Dennoch hat das BMVI das Vorhaben im BVWP-Entwurf in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen.

Bei Kritikern des Projektes besteht der Verdacht, dass das Vorhaben nicht aufgrund seiner verkehrlichen Bedeutung, sondern aufgrund regionaler Interessen in den BVWP aufgenommen wurde (vgl. www.schwaebische.de/region_artikel,-Gruener-Gastel-haelt-B-29-Vorhaben-fuer-unserioes-_arid,10362145_toid,284.html). Auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärte die Bundesregierung, dass „bezüglich des Straßenvorhabens wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region“ stattfanden. Zudem wurde in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage bestätigt, dass es sich bei den zur Bewertung verwendeten Unterlagen um die Studie handelte, die Vertreter des Ostalbkreises am 17. März 2015 an das BMVI übergaben. Den Vertretern wurde daraufhin eine Überprüfung des Vorhabens in Aussicht gestellt (Bundestagsdrucksache 18/7013).

Bei der Aufstellung des BVWP bewertet der Bund, ob ein erwogenes Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-hintergrund-und-ziele.html). Sowohl mit Blick auf das Anmeldeverfahren als auch die übergeordneten Ziele des BVWP wirft die Aufnahme der Gesamtumfahrung im Zuge der B 29 in den BVWP-Entwurf Fragen auf.

1. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass eine durch einen Landkreis erstellte Studie und die darin enthaltenen Ergebnisse, insbesondere hinsichtlich der Planungstiefe, ausreichen, um den Bedarf für ein Vorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung festzustellen?

Der Bedarf für jedes zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 erwogene Projekt wird auf der Grundlage der für den BVWP 2030 entwickelten Bewertungs- und Beurteilungsmethodik ermittelt.

2. Hat die Bundesregierung eine eigene Alternativenprüfung durchgeführt?

Wenn ja, warum wird im Projektinformationssystem PRINS nur auf die Ergebnisse des Erläuterungsberichtes zur Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises verwiesen (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29n-G50-BW-BY/B29n-G50-BW-BY.html)?

Wenn nein, warum nicht?

3. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass die Prüfung der verschiedenen Alternativen in der durch den Ostalbkreis erstellten Studie neutral und ergebnisoffen durchgeführt wurde?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zitierte Studie wurde als Voruntersuchung für die Wahl der der Projektbewertung zugrunde gelegten Variante verwendet. Mit den im BVWP 2030 ausgewiesenen Projekten wird keine konkrete Linienführung festgelegt, sondern eine Entscheidung darüber getroffen, ob diese Projekte planerisch verfolgt werden sollen. Diesen Planungen bleibt die Variantendiskussion vorbehalten.

4. Inwiefern ist es aus Sicht der Bundesregierung im Rahmen der SUP ausreichend, dass bei dem Punkt Alternativenprüfung im Projektinformationssystem PRINS zur Begründung der gewählten Alternative ausschließlich auf die Ergebnisse des Erläuterungsberichtes der Machbarkeitsstudie verwiesen wird (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29n-G50-BW-BY/B29n-G50-BW-BY.html)?

Das Ziel der Alternativenprüfungen im Rahmen der BVWP-Aufstellung besteht darin, bereits in einem möglichst frühen Planungsstadium ggf. auch verkehrsträgerübergreifende Alternativen zu untersuchen und die gewonnenen Erkenntnisse in den Entwicklungsprozess der Verkehrsinfrastruktur einfließen zu lassen. Gegenstand der Alternativenprüfungen ist es, zu beurteilen, ob Planalternativen bestehen, die beispielsweise mit geringeren Umweltauswirkungen oder Investitionskosten verbunden sind.

Im benannten Projekt hat der Landkreis eine ausführliche Voruntersuchung unter Berücksichtigung der umgebenden Netzmaschen in der genannten Machbarkeitsstudie durchgeführt.

5. Inwiefern steht die Aufnahme des Neubauvorhabens, das eine hohe Umweltbetroffenheit ausweist und vom Land nicht angemeldet wurde, im Widerspruch zu der Vorgehensweise der Bundesregierung, sich bei der Alternativenprüfung „aufgrund der Vielzahl von Projekten und der vorrangigen Planungskompetenzen bei den Ländern“ auf die Alternativenprüfung der Länder zu verlassen (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 58 f.)?

Es wird kein Widerspruch gesehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

6. Inwiefern ist diese Machbarkeitsstudie aus Sicht der Bundesregierung für Bürgerinnen und Bürger notwendig, um die Entscheidung für die ausgewählte Gesamtumfahrungsvariante und gegen mögliche Alternativen nachzuvollziehen, und wieso ist diese im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht durch das BMVI offen zugänglich gemacht worden?

Mit den im BVWP ausgewiesenen Projekten wird keine konkrete Linienführung festgelegt, sondern eine Entscheidung darüber getroffen, ob dieses Projekt planerisch weiterverfolgt werden soll. Diesen Planungen bleibt die Variantendiskussion vorbehalten.

7. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ausreichend informiert, um die Entscheidung zu den einzelnen Ortsumfahrungen, insbesondere mit Blick auf die Umweltauswirkungen der Einzelprojekte auf den Gesamtplan, nachzuvollziehen, wenn nur auf eine Machbarkeitsstudie eines Landkreises verwiesen wird, die jedoch nicht im PRINS dargestellt wurde?

Die im PRINS unter den Punkten 1.7 „Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“ und 1.8 „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)“ aufgeführten Informationen gewährleisten zusammen mit dem Methodenhandbuch, das über die

Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Öffentlichkeit frei zugänglich ist, eine umfassende Information auch über die „Umweltauswirkungen der Einzelprojekte auf den Gesamtplan“.

8. Inwiefern berücksichtigt der genannte Erläuterungsbericht der Machbarkeitsstudie bei dem Vergleich der genannten Alternativen die bei der Aufstellung des BVWP verwendete Methodik?
9. Inwiefern berücksichtigt die Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises die umwelt- und naturschutzfachlichen Auswirkungen der Gesamtumfahrung sowie der dort bewerteten Alternativen?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt wurde für die im PRINS dargestellte Variante bewertet und beurteilt. Die Ergebnisse sind im PRINS ausgewiesen. Das Projektdossier nimmt dabei keinen methodischen Bezug auf die Studie des Ostalbkreises.

10. Wieso wurden die Projektdetails und Bewertungsergebnisse der vom Land angemeldeten B-29-Ortsumfahrungen Trochtelfingen und Pflaumloch nicht im PRINS dargestellt?

Grundlage des bewerteten Gesamtprojektes B 29n, Röttingen – Nördlingen ist die gemeinsame Umfahrung von Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch.

11. Wurden die vom Land gemeldeten Ortsumfahrungen Trochtelfingen und Pflaumloch auch als Einzelprojekte im Rahmen der BVWP-Methodik untersucht?

Wenn ja, mit welchen Ergebnissen (bitte jeweils Nutzen-Kosten-Verhältnis, umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, raumordnerische Beurteilung und städtebauliche Beurteilung angeben)?

Wenn ja, wieso sind Details und Ergebnisse nicht im PRINS dargestellt?

Wenn nein, warum nicht, und inwiefern ist es aus Sicht der Bundesregierung mit der Grundkonzeption für den BVWP 2015 vereinbar, sich bei der Alternativenprüfung allein auf eine externe Machbarkeitsstudie zu stützen?

Gegenstand der Projektbewertung und -beurteilung war die gemeinsame Umfahrung von Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch. Damit liegt auch nur deren Bewertungsergebnis vor.

12. Welche Auswirkung hat die mit „hoch“ angegebene umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung auf die Einstufung des Vorhabens B 29 n Röttingen – Nördlingen in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP-Entwurfs unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Vorhaben gemäß der Grundkonzeption für den BVWP 2015 für eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf Plus bzw. den Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung aufgrund der fehlenden überregionalen Bedeutung nicht infrage kommt (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 70)?

Die Umweltbetroffenheit hat keine unmittelbare Auswirkung auf die Einstufung des Projektes im BVWP-Entwurf. Die Auswertung der Stellungnahmen der Behörden und der Öffentlichkeit ist noch nicht abgeschlossen. Die Stellungnahmen

werden bei der Aufstellung des dem Kabinett zur Beschlussfassung vorzulegenden Referententwurf zum BVWP 2030 berücksichtigt und können die Einstufung ggf. noch ändern.

13. Inwiefern ist die Entscheidung für die Gesamtumfahrung im Zuge der B 29 und gegen die angemeldeten Ortsumfahrungen trotz hoher Umweltbetroffenheit und einem Flächenverbrauch von mindestens 85,7 ha (vgl. Umweltbericht Anlage 1) mit den übergeordneten Zielen des BVWP und den geltenden Zielen des Umweltschutzes (Umweltbericht zum BVWP, S. 13) vereinbar?

Die Wirtschaftlichkeit des Projekts ist gegeben. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 6 und 12 verwiesen.

14. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Umweltbetroffenheit, u. a. die Zerschneidung eines Flora-Fauna-Habitat-Gebietes innerhalb eines ausgedehnten Waldes auf 1,5 km, in der Bewertung, Einstufung und Alternativenprüfung ausreichend berücksichtigt?

Der Entwurf des BVWP 2030 wird derzeit mit den Ressorts abgestimmt. Eine Aussage zu dieser Frage ist aktuell nicht möglich.

15. Wieso wurde ein dreistreifiger Ausbau gewählt, obwohl die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung der Gesamtumfahrung im Planfall 2030 nur mit 10 000 Kfz angegeben wird?

Unter Punkt 1.5 „Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall“ sind in Abbildung 4 die Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030 ausgewiesen. Diese betragen zwischen 12 000 und 16 000 Kfz/24h. Ein 3-streifiger Querschnitt erscheint aus verkehrsplanerischer Sicht daher angemessen.

16. Wieso wurde ein dreistreifiger Ausbau gewählt, obwohl das Vorhaben keine Verbindungsfunktionsstufe von 0 oder 1 aufweist, also im Sinne der BVWP-Methodik kein großräumig bedeutsames Projekt darstellt (BVWP-Entwurf, März 2015, S. V)?

Die gewählte 3-Streifigkeit eines Querschnitts definiert sich nicht allein über die Zuordnung des Projekts zu einer Verbindungsfunktionsstufe. Maßgebend ist neben der Verkehrsbelastung auch die Frage der Verkehrsentflechtung (Überhol- und Steigungsstrecken).

17. Inwiefern leistet das Neubauprojekt „mit dem Ausbau einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit“ (vgl. www.bvwp-projekte.de/strasse/B29n-G50-BW-BY/B29n-G50-BW-BY.html#h1_alternativenpruefung), der eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf rechtfertigt, und auf welcher Grundlage stuft die Bundesregierung diesen Beitrag der Gesamtumfahrung höher ein als den Beitrag der durch das Land angemeldeten kleineren Ortsumfahrungen?

Mit der Herausnahme von Verkehren aus den heutigen Ortsdurchfahrten wird ein Beitrag zur Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten und zur Verbesserung der Lebensqualität in den Orten geleistet. Zudem wird eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Erhöhung der im Streckenzug insgesamt verfügbaren Verkehrskapazitäten sichergestellt.

18. Inwiefern leistet das Neubauprojekt einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie es von der Bundesregierung als Ziel für die Gesamtumgebung ausgegeben wurde (Bundestagsdrucksache 18/7013) vor dem Hintergrund, dass der Bundesregierung im bayerischen Abschnitt keine Unfallschwerpunkte bekannt sind (Schriftliche Frage 56 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/7181) und sich das Unfallgeschehen auf baden-württembergischer Seite „weitgehend unauffällig“ verhält (Auswertung der Landespolizei von Dezember 2015)?

Der Gutachter stützt seine Berechnungen auf die Einbeziehung wissenschaftlich abgesicherter Unfallraten. Die konkrete Unfallstatistik wird in die Berechnungen durchgängig nicht mit einbezogen.

19. a) Inwiefern handelt es sich bei der Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie für die Gesamtumfahrung aus Sicht der Bundesregierung um belastbare Angaben?
- b) Gab es im Rahmen des im Zuge der BVWP-Aufstellung durchgeführten und vom Bundesrechnungshof stark kritisierten Verfahrens zur Plausibilisierung der Investitionskosten Unstimmigkeiten bzw. Rotschaltungen in Bezug auf das Projekt B 29 n Röttingen – Nördlingen?
- c) Hat die Plausibilisierung der Kosten des Vorhabens vor oder nach Absenkung der Kostenuntergrenze im Plausibilisierungsvorgang stattgefunden (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Absatz 2 [der Bundeshaushaltsordnung] BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030)?

Grundsätzlich war die Plausibilisierung der Kosten von Projekten, die von den Ländern im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 angemeldet wurden, ein Prozess, der vor allem zwischen dem Gutachter des BMVI und den Ländern ablief.

Projekte, deren angemeldete Kosten den Wert der 40 Prozent-Quantile einer Gruppe von vergleichbaren Projekten unterschritten, wurden dabei regelmäßig noch einmal vom Gutachter gesichtet. Projekte, die darüber hinaus diesen Wert um mehr als 15 Prozent unterschritten, wurden mit dem anmeldenden Land regelmäßig rückgekoppelt.

Die Kosten, mit denen das Projekt B 29a, Röttingen – Nördlingen (B29a-G30-BW) im Referentenentwurf eingestellt ist, liegen nicht unterhalb der 40 Prozent-Quantile der entsprechenden Vergleichsgruppe.

20. Wie setzen sich die Kosten von 105,5 Mio. Euro für das Vorhaben zusammen (bitte Kostenpunkte einzeln auflisten)?

Auf Grundlage der vom Ostalbkreis in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie setzen sich die Kosten für das Vorhaben wie folgt zusammen:

Hauptgruppe	Kosten [Mio. Euro]
Grunderwerb	5,6
Untergrund, Unterbau und Entwässerung	38,4
Oberbau	25,0
Brücken	15,2
Stützwände	0,0
Tunnel	0,0
Sonstige Bauwerk	0,0
Ausstattung	18,2
Sonstige Besondere Anlagen	3,1

21. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungstand im Zuge des dreistreifigen Neubaus versiegelt bzw. dauerhaft beansprucht?
b) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse inklusive Baufeld benötigt?
c) Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt?
d) Wie hoch ist die Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Flächen)?
22. a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld?
b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung?
c) Mit welchem Betrag sind die Grunderwerbskosten in die Nutzen-Kosten-Analyse zum BVWP 2030 eingerechnet worden (bitte mit Angabe des Preisstandes)?
23. a) Inwiefern plant die Bundesregierung den Bau von Grünbrücken?
b) Mit welchen Kosten rechnet sie für den Bau von Grünbrücken, und inwiefern wurden diese Kosten bereits in die Bewertung einbezogen?

Die Fragen 21 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die im PRINS veröffentlichten Informationen zu diesem Projekt verwiesen.

Mit den im BVWP 2030 ausgewiesenen Projekten wird seitens der Bundesregierung eine Entscheidung darüber getroffen, ob diese Projekte planerisch weiterverfolgt werden sollen. Diesen Planungen bleibt vorbehalten, die weiteren, in den Fragen 21 bis 23 aufgeworfenen Sachverhalte intensiv zu prüfen und in der weitergehenden Planung entsprechend zu berücksichtigen.

24. Inwiefern dient nach Einschätzung der Bundesregierung die Gesamtumfahrung als Teil der geplanten Verbindung zwischen dem mittleren Neckartal mit der Landeshauptstadt Stuttgart (Nordostring), dem Ostalbkreis sowie der Landesgrenze zu Bayern und einem Autobahnzubringer zur A 7, Flensburg – Würzburg – Ulm (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8584, Antwort zu Frage 8) der Entlastung der Ortsdurchfahrten von Aufhausen, Pflaumloch oder Trochtelfingen, und inwieweit kann die Bundesregierung ausschließen, dass die neue Verbindung neuen Straßenverkehr induziert?

Die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 18/8584 bezieht auch die B 29a, Röttingen – Nördlingen mit ein und trifft insoweit unverändert zu.

Diese mit der Realisierung der B 29a, Röttingen – Nördlingen verbundenen positiven Wirkungen schließen regelmäßig induzierte Verkehre nicht aus.

25. Basieren die Bewertungen der Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises auf der gleichzeitigen Umsetzung des Autobahnzubringers A 7 Anschlussstelle Aalen/Oberkochen, der nach Aussage des BMVI nicht Teil des BVWP sein wird (Bundestagsdrucksache 18/7013)?

Wenn ja, sind die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie auch ohne den Autobahnzubringer belastbar, und ein gesamtwirtschaftlicher Bedarf gegeben?

Die der Bewertung zugrunde liegende Methodik sieht vor, dass jeweils nur das zu bewertende Projekt betrachtet wird.

Das Bewertungsergebnis weist für die B 29a, Röttingen – Nördlingen ein NKV von 2,2 aus. Das Projekt ist damit wirtschaftlich.

26. Inwiefern kann das BMVI ausschließen, dass es bei einer Realisierung der Gesamtumfahrung zu einer höheren Belastung bzw. zu Engpässen in den nachfolgenden Orten im Zuge der B 29 in Baden-Württemberg kommen wird, u. a. in Riffingen, Hohenlohe, Elchingen?

Veränderungen der Verkehrsbelastungen im umliegenden Straßennetz können nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

27. Inwiefern ist die Gesamtumfahrung für „die Funktionsfähigkeit des Bundesfernstraßennetzes im Lichte einer Gesamtnetzbetrachtung von Bedeutung“, und eine Überprüfung und Aufnahme entgegen der fachlichen Einschätzung des Landes somit begründet (Bundestagsdrucksache 18/6516), obwohl das Vorhaben gemäß der BVWP-Methodik keine großräumige Bedeutsamkeit aufweist, da es nicht mit der Verbindungsfunktionsstufe 0 oder 1 bewertet wurde?

Das der Projektbewertung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 zugrunde gelegte Netz umfasst das heutige Verkehrsnetz, ergänzt um die als „laufend“ definierten Vorhaben. Dieses Netz, auf das die für 2030 prognostizierten Verkehre umgelegt wurden, wird als Bezugsfallnetz bezeichnet.

Die Wirkung eines erwogenen Projekts lässt sich dann durch den Vergleich des Mit- (=Planfall) und Ohne-Falls (=Bezugsfall) ermitteln und bewerten.

Gegenstand des im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 betrachteten Projekts ist die B 29a, Röttingen – Nördlingen als zusammenhängende Umfahrung von Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch. Eine vergleichende Gegenüberstellung mit einer – im vorliegenden Falle vom Land favorisierten – Variante ist methodisch nicht vorgesehen. Auf die Antworten zu den Fragen 24 und 25 wird verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.