



Herrn
Hasso Thiele

per E-Mail an
h.thiele.3.wyzsnk6tws@fragdenstaat.de

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Ref-StB23@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

**Betreff: B 310, OU Füssen
Entlastungstunnel**

Bezug: Ihr Schreiben vom 28.01.2020
Aktenzeichen: StB 23/72131.2/1310/3273227
Datum: Bonn, 28.02.2020
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Thiele,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 28.01.2020, mit dem Sie um Informationen zur Ortsumgehung Füssen im Zuge der B 310 und deren Einstufung in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bitten. Ich wurde gebeten, Ihnen zu antworten.

Zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen kann ich Ihnen folgende Informationen zukommen lassen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sämtliche Forschungsvorhaben, Gutachten und Untersuchungsergebnisse, die zu einzelnen Projekten vorlagen, veröffentlicht. Auf das umfangreiche Informationsmaterial unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html> sowie unter <https://www.bvwp-projekte.de/> wird verwiesen.

Dazu ergänzend kann ich Ihnen zu den einzelnen Punkten folgende Informationen geben:

Allgemein

In den Jahren 1982 bis 1984 wurde für die Ortsumgehung (OU) Füssen ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt. Dabei wurde ein Korridor auf der Ostseite des Lechs als landesplanerisch positiv beurteilt (entsprechend der angemeldeten Trasse des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016). Eine im Anschluss notwendig gewor-

dene Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienbestimmung nach §16 FStrG wurde jedoch nie beauftragt, da sich die betroffenen Gemeinden Schwangau und Füssen nicht einigen konnten. Das Ergebnis des ROV wurde von der Gemeinde Schwangau nicht akzeptiert. (60% der notwendigen Fläche verläuft auf Schwangauer Gebiet, nur 40% verläuft auf Gebiet der Stadt Füssen. Die Trasse entlastet jedoch nur die Stadt Füssen.)

Planungsbeginn, Dringlichkeit

Bereits im BVWP 2003 war die B 310, OU Füssen im Weiteren Bedarf (WB) enthalten, wurde aber auch mit einem hohen ökologischen Risiko bewertet. Die Kosten beinhalteten damals keinen Tunnel im Bereich des Forggensees. Jedoch wurde bereits damit gerechnet, dass die Trasse nur mit einem Tunnel realisierbar wäre.

Im Jahr 2012 wurde ein „Moderierter Dialog“ durchgeführt, um einen Konsens mit der Nachbargemeinde Schwangau herzustellen und dem Bund die kommunale Forderung nach einer Ortsumfahrung zu verdeutlichen. Dabei hat sich die Mehrheit der Füssener (86%) für eine Umfahrung von Füssen ausgesprochen. Um Meinungsverschiedenheiten mit der Nachbargemeinde Schwangau zu vermeiden, wurde ein Stadttunnel (komplett auf Füssener Stadtgebiet) als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Von der Bayerischen Straßenbauverwaltung (SBV BY) wurde dann 2013 im Rahmen der Fortschreibung des BVWP 2030 neben der „B 310, OU Füssen, 2. Bauabschnitt (BA)“ (B310-01) auch eine Alternative „B 310, Entlastungstunnel Füssen“ (B310-01A) zur Bewertung angemeldet. Die OU Füssen, 2. BA ist im Ergebnis im Bedarfsplan 2016 in der Dringlichkeit WB* enthalten. Für die Alternative (Entlastungstunnel Füssen) konnte jedoch kein wirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt werden.

Das von Ihnen genannte Datum 29.08.2013 kann leider nicht nachvollzogen werden. Bereits im BVWP 2003 und im Bedarfsplan 2004 war das Projekt im WB mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko enthalten. Auf Grund der Einstufung fanden jedoch auch damals keine Planungen statt. Eine Einstufung in den WB bestätigt zwar einen grundsätzlichen Bedarf, es ist aber kein Planungsauftrag damit verbunden. Eine Maßnahme B 16, OU Füssen war auch im Bedarfsplan 2004 nicht enthalten.

Brückenlösung/Tunnellösung

Die angemeldete Trasse für die B 310, OU Füssen, 2. BA verläuft auf einer Länge von ca. 1,0 km im Bereich des Forggensees. Bei der Kostenschätzung zur Projektanmeldung wurde in diesem Bereich ein Tunnelbauwerk berücksichtigt. Die Trasse in diesem Bereich alternativ auf einem Brückenbauwerk zu führen, ist aus folgenden Gründen nicht realisierbar:

- Das Brückenbauwerk müsste durch ökologisch hochwertige Bereiche geführt werden.

- Die Brücke müsste zur Berücksichtigung der Forggenseeschiffahrt, die eine lichte Höhe von mindestens 7 m erfordert, sehr hoch geführt werden.
- Das Landschaftsbild (im Hintergrund stehen die Königsschlösser) würde negativ verändert.
- Die Anwohner am Forggenseeufener würden durch Lärm und eingeschränkte Sicht beeinträchtigt.

Belastungsfall

Die Ortsdurchfahrt (OD) von Füssen (B 16) ist derzeit (gemäß der aktuellen Straßenverkehrszählung von 2015) mit rund 14.500 Kfz/24h belastet. Für die OU Füssen wird eine Belastung von 6.000 Kfz/24h prognostiziert, d. h. in der OD verbleibt auch nach dem Bau einer OU noch ein großer Anteil von Ziel- und Quellverkehr. Sie vergleichen hier also zwei Zahlen unterschiedlicher Sachverhalte. Eine Änderung wurde nicht vorgenommen.

Städtebauliche Bedeutung

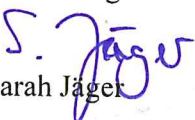
Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 haben Fachgutachter im Auftrag des BMVI erwogene Projekte – so auch die B 310, Ortumgehung Füssen (2. BA) – einer gesamtwirtschaftlichen Maßnahmenbewertung unterzogen. Das Bewertungsverfahren setzte sich dabei aus den Bewertungsmodulen Nutzen-Kosten-Analyse, umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, raumordnerische Beurteilung und städtebauliche Beurteilung zusammen.

Die der Maßnahmenbewertung zugrunde gelegten Kriterien hat das BMVI im Methodenhandbuch zum BVWP 2030 erläutert und darin auch die Prüfsteine für die städtebauliche Beurteilung von Projekten benannt. Demnach wurde für die B 310, OU Füssen (2. BA) eine nach den Merkmalen „Straßenraumeffekte“, „Flächen- und Erschließungseffekte“ sowie „Sanierungs- und Erneuerungseffekte“ getrennte Beurteilung des Vorhabens durchgeführt.

Nach dem Ergebnis der Maßnahmenbewertung wurde für das Vorhaben „keine städtebauliche Bedeutung“ festgestellt, da die für den Fall eines Baus der Ortsumgehung prognostizierten verkehrlichen Be- und Entlastungen zu keinen signifikanten Wirkungen – so etwa bei den Umgestaltungspotentialen, der Straßenrandnutzung und der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale – führen würden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Sarah Jäger