



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Hans Jürgen Fahn FREIE WÄHLER**
vom 07.02.2017

Umgehungsstraße Stadtprozelten inkl. Brücke im Südspessart

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie hoch sind die zu erwartenden Fördergelder in Prozent, nachdem die o. g. Straße nach der Planfeststellung in kommunaler Sonderbaulast realisiert werden soll?
2. Mit welchen förderfähigen Kosten ist nach derzeitigem Planungsstand im Bereich des Straßenbaus (ohne die Kosten des Hochwasserschutzes) zu rechnen?
- 3.1 Sind bei dieser förderfähigen Straßenbaumaßnahme alle Kreisverkehre, der Anschluss und der Ausbau der Gemeindestraßen inkl. weiterer Ausbaustrecken förderfähig?
- 3.2 Wenn ja, in welcher Höhe (bitte in Prozentangabe)?
4. Welche Maßnahmen zählen zu den förderfähigen Kosten?
- 5.1 Sind die Kosten für landschaftspflegerische Gestaltung des Umfeldes, Verkleidung bzw. Verschönerungsarbeiten des Straßenkörpers im Bereich der gesamten Altstadt mit Buntsandstein wie in den Präsentationen der Stadt, Neubau des durch die Baumaßnahme entfallenen Radweges, die Verlegung einer durch die Baumaßnahme nötigen Hauptwasserleitung, des Abwasserkanals, der Gasleitung und sonstiger in der Trasse befindlichen Bauwerke, Kauf von Grundstücken inkl. darauf befindlicher Gebäude und Kosten für benötigte Ausgleichs- und Retentionsflächen bei diesem Projekt förderfähig?
- 5.2 Wenn ja, in welcher Höhe (bitte Prozentangabe)?
- 6.1 Wie verhält es sich, wenn die sehr vielen, für den Bau der Umgehungsstraße benötigten privaten Grundstücke käuflich nicht erworben werden können?
- 6.2 Kann hierzu ein Enteignungsverfahren eingeleitet werden?
- 6.3 Wenn ja, wie lange kann das Projekt dabei verzögert werden?
- 7.1 Gibt es Projekte in Bayern, die bei schlechter Nutzen-Kosten-Analyse, Umweltrisikoeinschätzung oder Raumwirksamkeitsanalyse von der Staatsregierung gestoppt worden sind?
- 7.2 Wenn ja, welche?
- 7.3 Wie waren deren Werte in den einzelnen Kategorien?

- 8.1 Wäre eine zusätzliche Brücke im Südspessart auch als Staatsprojekt denkbar, wenn sich nachweislich feststellen ließe, dass alle Gemeinden dadurch – ohne den Bau von Ortsumgehungen – erheblich entlastet würden?
- 8.2 Wenn nein, mit welcher Förderhöhe könnten die angrenzenden Gemeinden oder die beiden Landkreise als Baulastträger rechnen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 06.03.2017

1. **Wie hoch sind die zu erwartenden Fördergelder in Prozent, nachdem die o. g. Straße nach der Planfeststellung in kommunaler Sonderbaulast realisiert werden soll?**
2. **Mit welchen förderfähigen Kosten ist nach derzeitigem Planungsstand im Bereich des Straßenbaus (ohne die Kosten des Hochwasserschutzes) zu rechnen?**
- 3.1 **Sind bei dieser förderfähigen Straßenbaumaßnahme alle Kreisverkehre, der Anschluss und der Ausbau der Gemeindestraßen inkl. weiterer Ausbaustrecken förderfähig?**
- 3.2 **Wenn ja, in welcher Höhe (bitte in Prozentangabe)?**

Für den Bau der Umgehung Stadtprozelten im Zuge der Staatsstraße 2315 besteht derzeit noch kein Baurecht. Über die Höhe einer Förderung kann erst nach Vorliegen eines Förderantrages für ein baureifes Vorhaben entschieden werden. Nachdem bislang keine belastbare Berechnung der anfallenden Kosten vorliegt, ist auch noch keine Aussage zur Höhe der förderfähigen Kosten möglich.

4. **Welche Maßnahmen zählen zu den förderfähigen Kosten?**
- 5.1 **Sind die Kosten für landschaftspflegerische Gestaltung des Umfeldes, Verkleidung bzw. Verschönerungsarbeiten des Straßenkörpers im Bereich der gesamten Altstadt mit Buntsandstein wie in den Präsentationen der Stadt, Neubau des durch die Baumaßnahme entfallenen Radweges, die Verlegung einer durch die Baumaßnahme nötigen Hauptwasserleitung, des Abwasserkanals, der Gasleitung und sonstiger in der Trasse befindlichen Bauwerke, Kauf von Grundstücken inkl. da-**

rauf befindlicher Gebäude und Kosten für benötigte Ausgleichs- und Retentionsflächen bei diesem Projekt förderfähig?

5.2 Wenn ja, in welcher Höhe (bitte Prozentangabe)?

Bei Förderungen nach Art. 13 f Finanzausgleichsgesetz sind grundsätzlich alle Kosten für den Bau des Straßenkörpers und das Zubehör sowie den erforderlichen Grunderwerb förderfähig, die im Zusammenhang mit dem zu fördernden Vorhaben stehen, soweit nicht Dritte verpflichtet sind, Kosten zu übernehmen (z. B. Änderung von Ver- oder Entsorgungsleitungen, die bisher im Straßengrund verlegt sind). Nähere Erläuterungen enthält Nr. 6 der „Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger – RZStra“ vom 12. Januar 2007 (AllIMBI S. 4), zuletzt geändert am 10. November 2015 (AllIMBI S. 551). Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3.2 verwiesen.

6.1 Wie verhält es sich, wenn die sehr vielen, für den Bau der Umgehungsstraße benötigten privaten Grundstücke käuflich nicht erworben werden können?

6.2 Kann hierzu ein Enteignungsverfahren eingeleitet werden?

6.3 Wenn ja, wie lange kann das Projekt dabei verzögert werden?

Für Straßenbauvorhaben kann nach dem Bayerischen Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung enteignet werden. Der Träger der Straßenbaulast kann bei der Enteignungsbehörde Antrag auf vorzeitige Besitzeinweisung stellen, wenn ein unanfechtbarer oder vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss vorliegt, der sofortige Beginn der Bauarbeiten geboten ist und sich der Eigentümer, Besitzer oder Grundstücksberechtigte geweigert hat, eine Vereinbarung über die Überlassung des Besitzes unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu schließen. Für Klagen wegen der Entschädigung ist der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben. Zur Dauer von ggf. durchzuführenden Enteignungs- oder Gerichtsverfahren können keine Angaben gemacht werden.

7.1 Gibt es Projekte in Bayern, die bei schlechter Nutzen-Kosten-Analyse, Umweltrisikoeinschätzung oder Raumwirksamkeitsanalyse von der Staatsregierung gestoppt worden sind?

7.2 Wenn ja, welche?

7.3 Wie waren deren Werte in den einzelnen Kategorien?

Projektbewertungen werden bei der Aufstellung des Ausbauplans für die Staatsstraßen durchgeführt. Auf Grundlage der Projektbewertungen erfolgt entsprechend dem vor-

gegebenen Finanzrahmen eine Einordnung der Projekte in Dringlichkeiten. In den Ausbauplan werden Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 grundsätzlich nicht aufgenommen. Ausnahmen bilden Projekte mit hoher raumordnerischer Relevanz, die sich als nicht monetäre Bewertungsgröße im Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht widerspiegeln lässt. Bei der Planung und Realisierung der Projekte müssen aber Kosteneinsparungen erreicht werden.

Eine Reihe von Vorhaben des Ausbauplans für die Staatsstraßen weist im Hinblick auf den Natur- und Umweltschutz ein nicht unerhebliches Konfliktpotential auf. Diese Konflikte sind in den einzelnen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu lösen, beispielsweise durch Erhöhung des naturschutzfachlichen Vermeidungs- und Kompensationsaufwands des Projektes oder umweltgerechtere Varianten.

8.1 Wäre eine zusätzliche Brücke im Südspessart auch als Staatsprojekt denkbar, wenn sich nachweislich feststellen ließe, dass alle Gemeinden dadurch – ohne den Bau von Ortsumgehungen – erheblich entlastet würden?

Seit 2015 befasst sich eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Landrates des Landkreises Miltenberg und mit Beteiligung der betroffenen Gemeinden sowie des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg mit der Fragestellung einer zusätzlichen Brücke über den Main zwischen Freudenberg und Wertheim. In Umsetzung des dabei abgestimmten weiteren Vorgehens wird für einen ganzheitlichen Lösungsansatz zunächst der Verkehr genauer erhoben und eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Die Ergebnisse sind im Frühjahr 2017 zu erwarten. Erst dann lässt sich die verkehrliche Wirksamkeit beurteilen und es kann entschieden werden, ob und in welcher Form das Projekt verfolgt werden soll.

8.2 Wenn nein, mit welcher Förderhöhe könnten die angrenzenden Gemeinden oder die beiden Landkreise als Baulastträger rechnen?

Eine dringend erforderliche zusätzliche Verbindung im Südspessart als Kreis- oder Gemeindeverbindungsstraße über den Main wäre grundsätzlich für den vom Landkreis Miltenberg bzw. von den bayerischen Gemeinden zu tragenden Kostenanteil aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Härtefonds des Finanzausgleichsgesetzes förderfähig. Über die Höhe einer Förderung kann erst nach Vorliegen eines Förderantrages für ein baureifes Vorhaben entschieden werden.