

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer,
Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5288 –**

Prüfung der Ortsumfahrung Much für den neuen Bundesverkehrswegeplan

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge des Anmeldeprozesses für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 haben die Bundesländer Maßnahmen an Bundesfernstraßen gemeldet, für die nach ihrer fachlichen Einschätzung ein Bedarf geprüft werden soll. Der Anmeldeprozess durch die Länder wurde im Februar 2014 abgeschlossen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Bundesländer zudem aufgefordert, Unterlagen zu weiteren Straßenprojekten zwecks Prüfung im Rahmen der Aufstellung für den BVWP 2015 nach Berlin zu senden (Bundestagsdrucksache 18/4313). Dadurch handelt das BMVI in diesen Fällen entgegen den fachlichen Einschätzungen der Bundesländer.

Das Land Nordrhein-Westfalen meldete unter anderem das 2-streifige Neubauvorhaben Ortsumfahrung (OU) Much im Zuge der Bundesstraße (B) 56 im Rhein-Sieg-Kreis nicht zur Überprüfung für den neuen BVWP. In der „Priorisierungsliste Planung NRW“ wurde das Vorhaben im Jahr 2011 der Kategorie „nachrangig planen“ zugeteilt. Die B 56 weist im Abschnitt zwischen Seelscheid und Drabenderhöhe eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von ca. 3 500 Kfz auf (Verkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2010). Aus einer Vorlage des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 7. März 2014 geht hervor, dass sich das Vorhaben OU Much bis dahin nicht unter den Projekten befand, für die das BMVI Unterlagen angefordert hatte (Landtag NRW, Vorlage 16/1719). Auch in der vom BMVI veröffentlichten „Übersicht über die laufenden und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen“ (Stand: 5. September 2014) ist das Vorhaben nicht aufgelistet. Das BMVI scheint jedoch ein Interesse an dem Projekt zu haben: Wie aus der Antwort der Bundesregierung vom 16. März 2015 auf die Kleine Anfrage der Fragesteller auf Bundestagsdrucksache 18/4313 hervorgeht, prüft das BMVI entgegen der Prioritäten des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen und trotz einer relativ geringen erwarteten Verkehrsbelastung für das Jahr 2030 (5 000 Kfz pro Tag) das Neubauvorhaben.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Anmeldeprozess für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 wurde im April 2015 abgeschlossen.

1. a) Inwiefern lässt sich die Überprüfung der durch das Bundesland Nordrhein-Westfalen nicht angemeldeten OU Much mit der Bedeutung des Vorhabens für „die Funktionsfähigkeit des Fernstraßennetzes im Lichte einer Gesamtnetz Betrachtung“ begründen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4313)?
- b) Bewertet die Bundesregierung das Projekt OU Much nach bisherigem Kenntnisstand als bedeutsam für „die Funktionsfähigkeit des Bundesfernstraßennetzes im Lichte einer Gesamtnetz Betrachtung“?
Wenn ja, warum?
Wenn nein, warum nicht, und wie ist die Überprüfung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 in diesem Falle zu begründen?
- c) Welche anderen Beweggründe haben die Bundesregierung, insbesondere vor dem Hintergrund einer prognostizierten Verkehrsbelastung von ca. 5 000 Kfz pro Tag, dazu veranlasst, die OU Much (B 56) für eine Aufnahme in den BVWP 2015 zu überprüfen?

In Einzelfällen hat sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorbehalten, auch von den Ländern nicht gemeldete Projekte, die für die Funktionsfähigkeit des Bundesfernstraßennetzes im Lichte einer Gesamtnetz Betrachtung von Bedeutung sind, zu bewerten. Die Nachforderungen sind sukzessive erfolgt.

Im Rahmen der Festlegung der Fernverkehrsachsen, der so genannten Verbindungsfunktionsstufen 0 und I auf den Bundesfernstraßen, die in Abhängigkeit von der raumordnerischen Bedeutung der zu verbindenden Bereiche erfolgt, wurde deutlich, dass zwischen den Bundesautobahnen A 4 und A 3 zur Umfahrung des hochbelasteten Kölner Rings mit den Kreuzen Köln-Ost und Heumar die Bundesstraßen B 484 und B 56 gleichermaßen zu beurteilen sind. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im Zuge der B 484 die Ortsumfahrung (OU) Overath zur Bewertung angemeldet.

Für eine sachgerechte Entscheidung bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 ist aus Sicht des BMVI aus vorgenannten Gründen die Bewertung der B 56, OU Much, unerlässlich.

2. a) Wann hat sich das BMVI entschieden, die B 56 OU Much bei der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes zu prüfen (bitte Datum angeben)?
- b) Wann hat das BMVI das Bundesland Nordrhein-Westfalen zur Übermittlung von Unterlagen zur OU Much aufgefordert (bitte Datum angeben)?

Im Rahmen eines Bund-Land-Gesprächs zu den Anmeldungen des Landes Nordrhein-Westfalen für den neuen BVWP 2015 am 10. November 2014 wurde seitens des Bundes auf das Erfordernis der Bewertung des Projektes B 56, OU Much, hingewiesen.

Mit BMVI-Schreiben vom 24. November 2014 wurde das Land gebeten, die Projektdaten für die B 56, OU Much, für eine Bewertung zur Verfügung zu stellen.

- c) Warum ist die Entscheidung zur Überprüfung ohne Ländervotum erst zu einem fortgeschrittenen Zeitpunkt im Aufstellungsprozess des BVWP 2015 erfolgt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. a) Warum ist das Vorhaben bisher nicht in der aktuell auf der Internetseite des BMVI verfügbaren „Übersicht über die laufenden und die für den BVWP vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen“ angegeben (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-projektanmeldungen.html?nn=121406)?
- c) Wird es weitere Änderungen oder Ergänzungen geben?
Wenn ja, welche, und wann wird eine Aktualisierung der Übersicht erfolgen?

Das BMVI hat noch bis zum 1. April 2015 Anmeldungen der Länder für den BVWP 2015 – Teil Straße angenommen. Die Übersicht über die laufenden und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen vom 5. September 2014 befindet sich derzeit in der Überarbeitung und wird voraussichtlich im Juli 2015 auf der Internetseite des BMVI aktualisiert.

- b) Welche weiteren angemeldeten Straßenprojekte fehlen auf der aktuell öffentlich verfügbaren Übersicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/4313 verwiesen.

4. Haben seitens des BMVI Gespräche bezüglich des Straßenvorhabens OU Much mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalens stattgefunden?
Wenn ja, wann, und welche Position hat die Landesregierung vertreten?
Wenn nein, warum nicht?

Seitens des BMVI haben Gespräche bezüglich des Straßenvorhabens OU Much stattgefunden. Die Vertreter des Landes haben darauf verwiesen, dass die Landesregierung das Projekt nicht für den BVWP 2015 angemeldet hat.

5. Hat es bezüglich des Straßenvorhabens OU Much seit der offiziellen Meldung des Landes Nordrhein-Westfalen zum BVWP 2015 Gespräche zwischen dem BMVI und Interessenvertretern mit Versuchen einer Einflussnahme gegeben?
Wenn ja, wann, und mit welchem Inhalt?

Nein.

6. Wie hoch ist aktuell die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der OU Much im Zuge der B 56 (bitte Lkw-Anteil gesondert angeben)?

Im Ergebnis der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 weist die südwestlich von Much gelegene Zählstelle eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 3 269 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 4,8 Prozent aus. Nordöstlich von Much wurde ein DTV-Wert von 3 469 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 5,7 Prozent ermittelt.

Zahlen für die aktuelle durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung innerhalb der Ortsdurchfahrt von Much liegen nicht vor.

7. a) Mit welcher durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung nach Fertigstellung der OU auf der Neubautrecke (bitte Lkw-Anteil gesondert angeben)?
- b) Mit welcher durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung nach Fertigstellung der OU für die bisherige Ortsdurchfahrt (bitte Lkw-Anteil gesondert angeben)?

Derzeit liegen hierzu keine aktuellen belastbaren Verkehrsuntersuchungen vor. Im Rahmen des Bewertungsverfahrens für die Aufstellung des BVWP 2015 werden die Prognosezahlen auf Basis der Straßenverkehrsprognose 2030 ermittelt.

8. a) Wann wurde die letzte Aktualisierung der Kosten für den 2-streifigen Neubau durchgeführt?
- b) Von welchen Kosten geht die Bundesregierung zurzeit aus?

Die Kostenaktualisierung im Rahmen des BVWP erfolgte zum 1. Januar 2014. Danach betragen die Gesamtkosten für den 2-streifigen Neubau der OU Much 10,4 Mio. Euro.

9. a) Wann wurde die letzte Aktualisierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für das Vorhaben OU Much (B 56) durchgeführt?
- b) Von welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis geht die Bundesregierung zurzeit aus?

Das Vorhaben wurde im BVWP 2003 mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 4,7 bewertet. Im derzeit gültigen Bedarfsplan 2004 ist die B 56 OU Much im Vordringlichen Bedarf enthalten.

Im Rahmen der Aufstellung des neuen BVWP 2015 werden derzeit die Projekte gesamtwirtschaftlich bewertet und hinsichtlich netzkonzeptioneller, raumordnerischer, städtebaulicher und naturschutzfachlicher Aspekte beurteilt. Zurzeit kann noch kein aktuelles NKV genannt werden.

10. Werden seitens der Bundesregierung Alternativen zum Neubau der OU Much geprüft, um die Anwohnerinnen und Anwohner der OU im Zuge der B 56 unmittelbar zu entlasten, insbesondere in Bezug auf Lärm und Verkehrssicherheit?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?

Alternativen zum Neubau der OU Much, wie eine Umklassifizierung des Straßennetzes, wurden von der Auftragsverwaltung geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass derartige Lösungen nur zu einer Verlagerung der Verkehrsprobleme führen würden.