

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Susanne Ferschl, Gökay Akbulut, Matthias W. Birkwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/5090 –**

Ausbau der Bundesstraße 12

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesstraße 12 zwischen Buchloe und Kempten soll ausgebaut werden. Vertreter der kommunalen Politik und Wirtschaft machen sich dafür stark, während Klimaschützer davor warnen. Die Bundesstraße soll autobahnähnlich ausgebaut werden und nach den neuen Richtlinien breiter als die Autobahn (A) 7, ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Diese Kleine Anfrage soll in Erfahrung bringen, ob sich der Ausbau mit den Klimaschutzzielen der Bundesregierung noch vereinbaren lässt und welche Dimensionen das Projekt annimmt.

1. Wie hoch sind die zu erwarteten Klimagasemissionen des geplanten Ausbaus der Bundesstraße 12 zwischen Buchloe und Kempten durch Bauanlage und Betrieb (bitte als Gesamtprojekt und die jeweiligen Abschnitte darstellen)?
4. Wurde der § 13 (Berücksichtigungsgebot) des Klimaschutzgesetzes angewendet, und mit welchem Ergebnis?
5. Wie hoch ist der prognostizierte Flächenverbrauch aller Segmente insgesamt und der jeweils einzelnen Abschnitte?

Die Fragen 1, 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der geplante vierstreifige Ausbau der B 12 zwischen Kempten und Buchloe ist in sechs Planungsabschnitte unterteilt. Für keinen dieser Abschnitte liegt bisher eine baurechtlich abgeschlossene Planung vor. Der konkrete künftige Flächenverbrauch steht somit noch nicht fest.

Für den Planungsabschnitt sechs (Untergermaringen – Buchloe) liegt mit Datum vom 1. Juni 2022 der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vor. Dieser wird beklagt. Die restlichen Planungsabschnitte befinden sich noch in der Vor- bzw. Entwurfsplanung.

Die zu erwartenden Klimagasemissionen werden gemäß dem „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung“ vom 20. September 2022 ermittelt. Die Ergebnisse des Gutachtens werden im Laufe dieses Jahres erwartet.

2. Wie lassen sich diese Emissionen mit den Klimazielen der Bundesrepublik Deutschland vereinbaren, insbesondere mit dem Klimaschutzgesetz?

Entsprechend Artikel 20a des Grundgesetzes und § 13 des Klimaschutzgesetzes (KSG) sind bei der Abwägung im Zulassungsverfahren die Aspekte des globalen Klimaschutzes zu berücksichtigen. Die zuständige Planfeststellungsbehörde muss danach die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz, konkret auf die im Klimaschutzgesetz konkretisierten nationalen Klimaziele, in die Entscheidungsfindung einstellen. Dabei ist in den Blick zu nehmen, ob und inwieweit die Planung Einfluss auf die Treibhausgas (THG)-Emissionen hat.

3. Wie werden bei Straßenbauvorhaben des Bundes die Sektorziele des Klimaschutzgesetzes berücksichtigt?

Die projektbedingten THG-Emissionen sind mit den nationalen Klimazielen und den festgelegten sektorenspezifischen Jahresemissionsmengen des Klimaschutzgesetzes in Relation zu setzen. Dabei werden die THG-Lebenszyklusemissionen dem Ziel des Sektors Industrie, die verkehrsbedingten THG-Emissionen dem Ziel des Sektors Verkehr zugeordnet. Bei der Bewertung in Bezug auf die jeweiligen Sektorenziele des KSG sind die Minderungseffekte durch Klimaschutz- und Sofortprogramme der Bundesregierung nach KSG einzubeziehen.

6. In welcher Höhe belaufen sich die prognostizierten Gesamtkosten des Projekts und der jeweiligen Segmente, insbesondere des Abschnitts 6 (zwischen Buchloe und Germaringen; bitte Planungskosten separat aufführen)?

Bei Anmeldung des Projekts für den Bundesverkehrswegeplan wurden Gesamtkosten von 265,5 Mio. Euro (Kostenstand: 1. Januar 2014) ermittelt.

Die Gesamtstrecke wurde in sechs Planungs- und Bauabschnitte unterteilt, von denen derzeit drei Abschnitte planerisch ausgearbeitet werden.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden für den Planungsabschnitt eins (Kempton – ö. Wilpoldsried) Kosten in Höhe von 68,882 Mio. Euro (Stand: 30. Juni 2021), für den Planungsabschnitt fünf (Hirschzell – Untergermaringen) Kosten in Höhe von 108,886 Mio. Euro (Stand: 5. August 2022) und für den Planungsabschnitt sechs (Untergermaringen – Jengen/Kaufbeuren) Kosten in Höhe von 57 Mio. Euro (Stand: 28. Februar 2019) ermittelt.

In den Planungsabschnitten zwei (Wildpoldsried – Geisenried), drei (Geisenried – Altdorf) und vier (Altdorf – Hirschzell) haben die Planungen noch nicht begonnen.

Die Planungskosten trägt die Auftragsverwaltung Bayern.

7. Wie hoch wären die Kosten für die Elektrifizierung der Bahnstrecke im Allgäu (wenn nicht anders darstellbar, bitte für die Strecken zwischen Buchloe und Kempten sowie zwischen Kempten und Oberstdorf angeben)?

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) wurde die Elektrifizierung und abschnittsweise Beschleunigung der Strecke Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz (– Lindau) angemeldet. Der Ausbau der Strecke würde insbesondere dem Schienenpersonennahverkehr dienen, allerdings führte die zu geringe Nachfrage durch Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr dazu, dass das Vorhaben in der Voruntersuchung ausschied. Es wurde keine Kostenberechnung gemäß BVWP-Methodik durchgeführt.

8. Mit wie viel zusätzlichem Verkehrsaufkommen ist zu rechnen?

Zur prognostischen Einschätzung der Verkehrsentwicklung auf der B 12 wurde ein Verkehrsgutachten „B 12, Erweiterung auf vier Fahrstreifen, Kempten – Buchloe (Stand: 21. Dezember 2018)“ erstellt. Dabei wird das künftige Verkehrsaufkommen der Gesamtstrecke zwischen den jeweiligen Anschlussstellen prognostiziert. Die Verkehrszunahme ist über die Gesamtstrecke hinweg nicht konstant. Auf den einzelnen Abschnitten zeichnen sich stärkere oder weniger starke Verkehrszunahmen ab. Für die am stärksten belasteten autobahnnahen Abschnitte der B 12 (A 7 bzw. A 96) prognostiziert das Verkehrsgutachten eine Zunahme der Verkehrsmengen bis in das Jahr 2030 um circa 4 000 Kfz/24 h.

Das Verkehrsgutachten wird für das Prognosejahr 2035 fortgeschrieben.

9. Wären mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der bestehenden Strecke Kapazitätsengpässe zu erwarten?

Laut Verkehrsgutachten der Auftragsverwaltung Bayern wird die Grenze der Leistungsfähigkeit des vorhandenen zwei- bzw. dreistreifigen Querschnitts bei der prognostizierten Verkehrsbelastung im Jahr 2030 auf rund 50 Prozent der Strecke überschritten.

10. Mit wie vielen zusätzlichen Lärmemissionen ist durch Bauanlage und Betrieb zu rechnen?

Wie viel Anteil an zusätzlichem Lärm ist der unbegrenzten Geschwindigkeit zuzuschreiben?

Mit dem geplanten Ausbau der B 12 erfolgt eine Verstärkung des Verkehrs; die vorgesehenen Lärmschutzanlagen an der Strecke verbessern die Situation für Anwohner. Dabei wirken die Lärmschutzanlagen gleichzeitig abschirmend gegenüber verkehrsbedingten Luftschadstoffen.

Laut Rückmeldung der Auftragsverwaltung Bayern ergibt sich durch die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf die Richtgeschwindigkeit 130 km/h im Planungsabschnitt 6 bei der spezifischen Verkehrszusammensetzung ein Pegelunterschied von 2,1 dB(A) bei Tag und 1,7 dB(A) bei Nacht.

11. Mit welcher Begründung ist der geplante Ausbau breiter als die A 7 und zudem ohne Geschwindigkeitsbegrenzung?

Die B 12 ist gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung in die nationale Verbindungsfunktionsstufe (VFS) 1 eingeordnet und bildet die Hauptachse der großräumigen Verbindung zwischen den Oberzentren Kempten, Kaufbeuren und den Metropolregionen München und Augsburg. Aufgrund dieser Verbindungsfunktion und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen ist der geplante vierstreifige Ausbau dem Geltungsbereich der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen zuzuordnen und hat entsprechend der Entwurfsklasse EKA 2 zu erfolgen. Für autobahnähnliche Straßen der Entwurfsklasse EKA 2 ist der Regelquerschnitt (RQ) 28 mit einer Breite der Richtungsfahrbahnen von jeweils 10,50 Metern zu wählen.

Die B 12 wird nach dem Ausbau wie bisher als Kraftfahrstraße betrieben, somit ist keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit notwendig.

Die angeführte A 7 wurde deutlich früher geplant und gebaut. Aufgrund dessen war die zu diesem Zeitpunkt geltende Richtlinie zum Ausbau von Straßen/Querschnitte (RAS-Q) mit damals schmalerem Querschnitt einschlägig.

12. Wie viele zusätzliche Brückenbauwerke werden durch den Ausbau entstehen?

Nach Auskunft der Auftragsverwaltung Bayern ist kein zusätzliches Brückenbauwerk im Rahmen des Ausbaus geplant.

13. Wie weit ist der Sachstand des Dialogprozesses mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden zum geltenden Bundesverkehrswegeplan, und wurde in diesem Zusammenhang über den Ausbau der Bundesstraße 12 gesprochen?

Der Infrastrukturdiallog wurde mit der Auftaktveranstaltung am 7. Dezember 2022 unter Beteiligung von rund 100 Verbänden aus dem Bereich Verkehr, Wirtschaft, Umwelt- und Verbraucherschutz vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) initiiert.

Die Ziele des Infrastrukturdiallogs sind über einen offenen, konstruktiven und sachorientierten gemeinsamen Austausch einerseits ein Verständnis und einen gemeinsamen Kenntnisstand für den Status quo und die aktuell angelaufenen Prozesse der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP, Bedarfsplanüberprüfung) zu schaffen und andererseits auf dieser Grundlage eine möglichst konsensuelle Konzeption für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung in Richtung der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans 2040 zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund erfolgt im Infrastrukturdiallog keine Diskussion von Einzelprojekten aus den Bedarfsplänen, zum Beispiel dem genannten Ausbau der Bundesstraße 12.

Zur Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des BVWP hat das BMDV nach dem Auftakttermin des Infrastrukturdiallogs eine Abfrage bei den Verbänden durchgeführt. Die Auswertung dieser Befragung wird in die Vorbereitung und Durchführung der weiteren, kommenden Veranstaltungen im Rahmen des Infrastrukturdiallogs einfließen.