



Kerstin Schreyer, MdL

Präsidentin des
Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-3/1544 B
18.03.2021

Unser Zeichen
45-43532.Schw-5-7

München
08.04.2021

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Maximilian Deisenhofer vom
17.03.2021 betreffend „B 16, OU Ichenhausen-Kötz“**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkung

Die Ortsumfahrung Ichenhausen-Kötz im Zuge der B 16 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf enthalten. Die Ortsumfahrungen soll die Ortsdurchfahrten von Ichenhausen, Hochwang und Kötz vom Durchgangsverkehr entlasten.

Zu 1. Was ist der aktuelle Projektstand der B16, Ortsumfahrung Ichenhausen - Kötz?

Derzeit erstellt das Staatliche Bauamt Krumbach die Vorentwurfsunterlagen. Der Vorentwurf dient der internen haushaltsrechtlichen Genehmigung. Mit der Genehmigung wird im Wesentlichen bestätigt, dass die Planung den technischen und

wirtschaftlichen Vorgaben entspricht. Aufgrund der veranschlagten Kosten der Maßnahme ist eine Vorlage beim Bundesverkehrsministerium erforderlich.

Zu 2.1 Wann wurde letztmals die Verkehrsstärke der Ortsdurchfahrten Kötz, Hochwang und Ichenhausen ermittelt?

Die letzten Verkehrserhebungen erfolgten im Jahr 2017.

Zu 2.2 Wie fielen diese Messungen aus?

In den Ortsdurchfahrten wurden auf der B 16 folgende Verkehrsmengen erfasst:

Ortsdurchfahrt Kötz:

Gesamtverkehr: 13.350 Kfz/24 h

Schwerverkehr: 1.350 Fz/24 h

Ortsdurchfahrt Hochwang:

Gesamtverkehr: 14.550 Kfz/24 h

Schwerverkehr: 1.350 Fz/24 h

Ortsdurchfahrt Ichenhausen:

Gesamtverkehr:

südlich der St 2023: 6.500 Kfz/24 h

nördlich der St 2023: 9.250 Kfz/24 h

Schwerverkehr:

südlich der St 2023: 750 Fz/24 h

nördlich der St 2023: 1.275 Fz/24 h

Zu 2.3 Auf welchen Wert wird die Verkehrsstärke künftig prognostiziert?

In den Ortsdurchfahrten werden ohne den Bau der Ortsumfahrung auf der B 16 folgende Verkehrsmengen prognostiziert (Prognose-Nullfall).

Ortsdurchfahrt Kötz:

Gesamtverkehr: 15.250 Kfz/24 h

Schwerverkehr: 1.575 Fz/24 h

Ortsdurchfahrt Hochwang:

Gesamtverkehr: 16.500 Kfz/24 h
Schwerverkehr: 1.575 Fz/24 h

Ortsdurchfahrt Ichenhausen:

Gesamtverkehr:
südlich der St 2023: 8.750 Kfz/24 h
nördlich der St 2023: 11.550 Kfz/24 h

Schwerverkehr:
südlich der St 2023: 875 Fz/24 h
nördlich der St 2023: 1.475 Fz/24 h

Zu 3.1 Was sind die Grundlagen für diese Prognose?

Grundlage der Prognose sind regionale oder bundeslandspezifische Daten und Informationen (z. B. Einwohnerveränderungen, regionale und nationale Veränderungen aus der Verflechtungsprognose des Bundesverkehrswegeplans). Für Randbereiche im Verkehrsmodell werden die Entwicklungen der Verflechtungsprognose übernommen. Neben dem Personenverkehr wurde auch die Entwicklung des Schwerverkehrs anhand der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthaltenen Veränderungen mitberücksichtigt. Bei linearer Fortschreibung der Verkehrsprognose ist somit ausgehend vom Analysefall 2017 mit einer allgemeinen Verkehrszunahme von rund 11 % beim Pkw-Verkehr bzw. von 16 % beim Lkw-Verkehr bis zum Jahr 2030 zu rechnen.

*Zu 3.2 Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung zur Entlastung der Anwohner*innen an den Ortsdurchfahrten - abgesehen von einer Ortsumfahrung?*

Eine weiträumige Umfahrung stellt die einzige wirksame Möglichkeit dar, die Anwohner vom Durchgangsverkehr auf der B 16 zu entlasten.

Zu 3.3 Welche Rolle spielt der ÖPNV in diesen Überlegungen?

Die B 16 ist eine der Hauptverkehrsadern im Landkreis Günzburg. Sie ist eine wichtige überregionale Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung. Auch bei einer Erüchtigung der Nebenbahnstrecke Krumbach-Günzburg bzw. bei einer Ausweitung der Buslinien wird der Verkehr auf der Bundesstraße 16 nicht maßgeblich abnehmen.

Zu 4.1 Wie hoch würde der Flächenverbrauch im Zuge der geplanten Ortsumfahrung ausfallen?

Der dauerhafte Flächenbedarf für den Straßenbau einschließlich Nebenflächen wie Böschungen beträgt 54,5 ha. Dabei werden 34 ha bereits überbaute Flächen und 20,5 ha neu in Anspruch genommen.

Zu 4.2 Inwiefern soll dieser Flächenverbrauch kompensiert werden?

Der straßenbauliche Eingriff wird durch 56,5 ha Ausgleichsflächen kompensiert. Davon werden 39,5 ha durch produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (PIK) umgesetzt. Im Gegensatz zu klassischen Maßnahmen zur Aufwertung von Naturhaushalt und Landschaftsbild werden PIK-Maßnahmen in übliche landwirtschaftliche Produktions- bzw. Betriebsabläufe integriert. Die Flächen bleiben dabei in land- bzw. forstwirtschaftlicher Nutzung.

Zu 5.1 Welche Kosten fallen nach aktuellen Kenntnissen der Staatsregierung für den Bau einer Ortsumfahrung an?

Die Gesamtkosten belaufen sich nach aktuellem Kenntnisstand auf rund 98,3 Millionen Euro.

Zu 5.2 Wer kommt für die Kosten auf?

Die Kosten trägt die Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger der B 16.

Zu 5.3 Von welchen Kosten ist die Staatsregierung ursprünglich ausgegangen?

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind die Gesamtprojektkosten der Ortsumfahrung mit 38,3 Millionen Euro angegeben (Preisstand 2014).

Zu 6.1 Wie erklärt sich die Staatsregierung diese immense Steigerung?

Die inzwischen wesentlich detailliertere Planung und die genaueren Kenntnisse von Baugrund, Entwässerung, Ingenieurbauwerken und naturschutzfachlichen Belangen bzw. Ausgleichmaßnahmen sind die Grundlage für die aktuelle Kostenberechnung.

Darüber hinaus wirkt sich die erhebliche allgemeine Preissteigerung im Straßen- und Ingenieurbau auf die Kosten des Projekts aus.

Zu 6.2 Wie beurteilt die Staatsregierung diese immense Steigerung?

Bei der Wirtschaftlichkeitsanalyse (Nutzen-Kosten-Betrachtung) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ergab sich ein Gesamtnutzen des Projekts von 801,6 Millionen Euro. Dieser liegt deutlich über den aktuellen Kosten der Ortsumfahrung. Es kann also mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis immer noch weit über dem maßgeblichen Wert von 1 liegt und die Bauwürdigkeit weiterhin gegeben ist.

Zu 6.3 Welche Kosten sind bislang im Zuge des Projekts angefallen?

Die Planungen zu diesem Projekt laufen seit über 30 Jahren, zunächst in der Zuständigkeit der Gemeinden, und können somit nicht lückenlos über die gesamte Projekthistorie nachvollzogen werden. Die Voruntersuchung bis zur Linienbestimmung wurde größtenteils in Eigenleistung erbracht. Mit Beginn der Vorentwurfplanungen sind dem Freistaat Kosten für externe Planungsleistungen (Straßenplanung, Baugrunduntersuchung, Verkehrsgutachten, naturschutzfachliche Leistungen usw.) in Höhe von ca. 1,4 Millionen Euro entstanden.

Zu 7.1 Inwiefern nimmt die Staatsregierung bei derartigen Bauvorhaben eine Wirtschaftlichkeitsprüfung vor?

Zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt (vgl. Punkt 6.2). Im Rahmen der Genehmigung des Vorentwurfs wird geprüft, ob die Bauwürdigkeit weiterhin gegeben ist.

Zu 7.2 Sind der Staatsregierung die Rückmeldungen aus den Kommunalparlamenten (s. Vorspruch) bekannt?

Die Beschlüsse der Kommunalparlamente sind bekannt.

Zu 7.3 Welche Rolle spielen diese Rückmeldungen hinsichtlich der Realisierung des Bauvorhabens?

Die beiden hauptbetroffenen Kommunen Ichenhausen und Kötz befürworten die Ortsumfahrung in der aktuell geplanten Form und haben dazu im August 2020 entsprechende Beschlüsse gefasst. Dementsprechend wird die Planung weiterverfolgt.

Zu 8.1 Unter welchen Umständen wird das Bauvorhaben nicht weiterverfolgt?

Neben den gemeindlichen Belangen müssen auch die Wirtschaftlichkeit, die technischen Regelwerke sowie die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Leistungsfähigkeit und den Natur- und Umweltschutz berücksichtigt werden. Derzeit liegen keine Gründe vor, das Projekt in Frage zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kerstin Schreyer
Staatsministerin