

<b>Sitzungsvorlage</b>			<b>KT/48/2022</b>
<b>K3575 Umgehungsstraße Bad Schönborn - Wiederaufnahme der Straßenplanungen</b>			
<b>TOP</b>	<b>Gremium</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
<b>4</b>	<b>Kreistag</b>	<b>17.11.2022</b>	<b>öffentlich</b>
<b>keine Anlagen</b>			

## Beschlussvorschlag

Der Kreistag

1. stimmt der Wiederaufnahme der Straßenplanung K3575 Umgehungsstraße Bad Schönborn zu
2. und beauftragt die Verwaltung, den Antrag auf Einstellung des alten Planfeststellungsverfahrens zu stellen, mit den notwendigen Planungsschritten zu beginnen sowie die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel einzustellen.

### I. Sachverhalt

Die Planungen einer Umgehungsstraße von Bad Schönborn in der Baulast des Landkreises wurden nach einem Beschluss des Kreistags vom 26.11.2015 aus planungsrechtlichen und finanziellen Gründen nicht mehr weiterverfolgt.

Aufgrund des gemeinsamen Antrages der Kreistagsfraktionen CDU/Junge Liste, Freie Wähler, SPD sowie FDP vom 04.11.2021 hat die Verwaltung in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 31.03.2022 die erforderlichen Planungsschritte einer Planung benannt und einen möglichen Projektzeitplan bei einer Wiederaufnahme der Planungen einer Umgehungsstraße für Bad Schönborn skizziert.

So ist nach Ansicht der Verwaltung die Wiederaufnahme der Planungen an zwei wesentliche Voraussetzungen/Bedingungen zu knüpfen:

- a. Bestätigung des Planungsziels (Schaffung einer ortsdurchfahrtsfreien Straße von der B35a bei Bruchsal bis zur B3 nördlich von Bad Mingolsheim zur Bündelung der regionalen Verkehre und Entlastung der Ortsdurchfahrten der Gemeinden Ubstadt-Weiher, Bad Schönborn und Kronau).
- b. Keine Festlegung des Trassenkorridors und der Linienfindung. Dies kann zielführend nur im Planungsprozess erfolgen.

## **1. Abstimmung mit den Gemeinden**

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat in seiner Sitzung am 31.03.2022 die Verwaltung aufgefordert, zu klären, ob das Planungsziel und die weiteren Voraussetzungen für eine Wiederaufnahme der Planungen von den Gemeinden Bad Schönborn, Kronau und Ubstadt-Weiher mitgetragen werden.

In der Zwischenzeit liegen die Stellungnahmen der Gemeinden vor. Danach teilen die Gemeinden Bad Schönborn und Ubstadt-Weiher die Feststellung, dass ein Planungsprozess ergebnisoffen begonnen werden muss. Die Gemeinde Kronau hat in ihrer Stellungnahme deutlich gemacht, dass „ein offenes Verfahren ohne Vorabfestlegungen beim Trassenkorridor und bei der Linienfindung“ nicht mitgetragen werden kann. So lehnt die Gemeinde Kronau eine westliche Umfahrung des Schlosses Kislau ab.

Nach Ansicht der Verwaltung kann aus fachlicher Sicht ein Ausschluss des Korridors westlich des Schlosses Kislau zum jetzigen Zeitpunkt nicht begründet werden und würde damit zwangsläufig zu einem Verfahrensfehler bei einer Wiederaufnahme der Planungen führen.

Daher kann die Verwaltung nur in die Planung einsteigen, wenn die von der Gemeinde Kronau dargelegte Einschränkung unberücksichtigt bleibt und alle möglichen Varianten bei der Wiederaufnahme der Planung betrachtet werden.

Dem Wunsch der Gemeinde Kronau, dass eine westlich vom Schloss Kislau verlaufende Straßentrasse im kommenden Planungsprozess ausgeschlossen wird, kann daher nicht entsprochen werden.

## **2. Planungsschritte**

Aufgrund der Komplexität des Vorhabens ist nur durch ein Planfeststellungsverfahren Baurecht zu erlangen. In einem solchen Verfahren wird zunächst eine Vorzugstrasse im Rahmen der Grundlagenermittlung und Vorplanung entwickelt. Dabei werden mehrere Varianten unter verschiedenen Aspekten, z. B. Umwelt, Verkehr, Boden, Hydrologie, Regionalplanung, miteinander verglichen. Erst am Ende dieses Prozesses, auch nach frühzeitiger Einbindung der Träger öffentlicher Belange, spricht man von der sogenannten Vorzugstrasse. Diese wird dann in der Vorentwurfs- bzw. Genehmigungsplanung weiterentwickelt.

Eine wesentliche Voraussetzung eines ordnungsgemäßen, einer späteren rechtlichen Überprüfung standhaltenden Verfahrens ist, dass keine Einschränkungen bezüglich des gewünschten Trassenkorridors oder Linienführungen formuliert werden. Die Suche und die Prüfung von Alternativen ist wesentlicher Teil des Verfahrens. Bei dem Trassenkorridor wird dies vermutlich eher ein theoretischer Ansatz sein, da beispielsweise eine Westumfahrung von Kronau heute aufgrund vorhandener Bebauung nicht mehr möglich ist.

Um einen entsprechenden Projektfortschritt zu gewährleisten, wird für ein strukturiertes Projektmanagement eine externe Unterstützung erforderlich werden. Das Amt für Straßen kann dies aufgrund anderer laufender Projekte und personeller Ressourcen nicht nur in Eigenleistung in der erforderlichen Zeit erbringen.

So würde man, ein entsprechender Kreistagsbeschluss vorausgesetzt, mit einem noch zu bestimmenden Verfahrensbegleiter Leistungen für die Projektsteuerung für die Ausschreibung und Vergabe in 2023 vorbereiten.

Mit der Wiederaufnahme der Straßenplanung zum Bau der Umgehungsstraße Bad Schönborn ist aus verfahrenstechnischen Gründen ein Antrag auf Einstellung des alten Planfeststellungsverfahrens zu stellen. Ansonsten müssten die alten Planfeststellungsunterlagen im neuen Verfahren mitgeführt werden. Dies würde nicht im Interesse eines ergebnisoffenen und vorbehaltlosen Planungsprozesses liegen. Um dies zu verdeutlichen wurde die Beschlussziffer 2 um den Passus „den Antrag auf Einstellung des alten Planfeststellungsverfahrens zu stellen“ ergänzt.

Danach wären für die erforderlichen Voruntersuchungen die eigentlichen Straßenplanungsleistungen aber auch grundsätzliche Gutachten und Untersuchungen, z. B. Umweltverträglichkeitsstudie, FFH-Verträglichkeitsstudie, Verkehrsuntersuchung, auszu-schreiben und zu vergeben. Es ist vorstellbar, dass auf Grundlage dieser Ergebnisse eine grundsätzliche Trassenführung bis zum Jahr 2025 erarbeitet werden kann.

Weitere Gutachten und Untersuchungen und die Vorplanung würden folgen. Auf Grundlage der derzeitigen Kenntnisse wäre ein Planfeststellungsverfahren auf Basis der Genehmigungsplannung nicht vor 2028 zu erwarten.

Unter der Voraussetzung eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, der Durchführung des Grunderwerbs sowie der Erstellung der Ausführungsplanung wäre ein Baubeginn frühestens ab 2032 denkbar.

### **3. Kosten / Finanzierung**

Die Kosten für das Vorhaben können derzeit nur sehr grob geschätzt werden. So wäre die ursprüngliche Variante mit ca. 40 Mio. Euro Gesamtkosten zu veranschlagen. Hierin sind etwa 5 Mio. Euro für die Planung, Untersuchungen, Gutachten usw. eingerechnet.

Durch die Änderung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurden die Zuständigkeiten für die Förderung von kommunalen Straßenbaumaßnahmen einschließlich deren finanziellen Ausstattung ab dem 01.01.2020 vollständig auf die Länder übertragen. Ab diesem

Jahr wurden auch die Fördermittel für den kommunalen Straßenbau nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) massiv erhöht. Nach Einschätzung der Verwaltung ist die Maßnahme nach dem LGVFG grundsätzlich förderwürdig, so dass aufgrund der Erhöhung der Fördermittel mit einer Förderung dieses Projektes gerechnet werden kann. Zurzeit beträgt die Förderquote 50 % auf die förderfähigen Bau- und Grunderwerbskosten. Dazu kommt noch eine Planungskostenpauschale von 10 %. Überschlägig ergibt sich daraus ein Eigenanteil des Landkreises von etwas unter 20 Mio. Euro. Da grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf eine Förderung besteht, kann zum jetzigen Zeitpunkt grundsätzlich keine Aussage über eine Förderung getroffen werden. Dies würde frühestens nach einem Planfeststellungsbeschluss und einem Antrag auf Programmaufnahme möglich sein.

Bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen sind voraussichtlich Planungsleistungen in Höhe von mindestens 3 Mio. Euro erforderlich.

Die Angelegenheit wurde in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 06.10.2022 vorberaten und dem Kreistag mehrheitlich mit 16 Ja-Stimmen und 5 Nein-Stimmen ohne Enthaltungen zur Beschlussfassung empfohlen.

## **II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen**

Für die Maßnahme war im Haushaltsplan 2022 kein Ansatz gebildet worden. Im Investitionsprogramm 2021 – 2025 ist das Projekt derzeit nicht enthalten.

Infolge des obengenannten Beschlussvorschlages ist die Maßnahme in das Investitionsprogramm 2022 – 2026 aufzunehmen. Im Haushaltsentwurf 2023 ist eine erste Planungsrate von 500.000 Euro zu veranschlagen. In der mittelfristigen Finanzplanung sind für die Folgejahre 2024 und 2025 jeweils 1,25 Mio. Euro einzustellen.

Die Kosten für das Vorhaben können derzeit nur sehr grob geschätzt werden. So wäre die ursprüngliche Variante mit ca. 40 Mio. Euro Gesamtkosten zu veranschlagen. Es wird mit einer Förderung nach dem LGVFG mit einer Fördersumme von ca. 20 Mio. Euro gerechnet, so dass der Eigenanteil des Kreises bei ca. 20 Mio. Euro liegen würde.

## **III. Zuständigkeit**

Der Kreistag ist für die Entscheidung von Vorhaben mit Gesamtkosten von mehr als 5 Mio. Euro zuständig.