

#### Sachstand und Ziele

##### **Wie ist der aktuelle Stand bei den Bauvorbereitungen?**

Die Ausführungsplanung ist im vollen Gange. Die Planungen sowie alle Abstimmungen verlaufen reibungslos und termingerecht.

Unter der Voraussetzung eines weiterhin störungsfreien Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens wäre ein Baubeginn mit den ersten Vorleistungen (Entwässerung, Umfahrung) grundsätzlich noch im Jahr 2022 möglich.

##### **Wie sieht der aktuelle Zeitplan für den künftigen Bau aus?**

Das Jahr 2023 wird mit den umfangreichen Abdichtungsmaßnahmen für den Trinkwasserschutz, den ersten großen Erdbaumaßnahmen und Stützbauwerken in den Voreinschnitten ausgefüllt sein. Der Tunnelanschlag könnte anschließend im Jahr 2024 erfolgen. Die bauliche Fertigstellung des Tunnels ist bis zum Jahreswechsel 2026/2027 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit beträgt demzufolge voraussichtlich fünf Jahre.

##### **Wie ist der aktuelle Stand der Finanzierung?**

Das Bundesverkehrsministerium hat die Ortsumfahrung Kauerndorf im Zuge der B 289 in den Entwurf des Straßenbauplans im Jahr 2022 aufgenommen. Damit ist ein sehr wichtiger Projektfortschritt erreicht, da damit die Finanzierung der Maßnahme durch den Bund gesichert wird. Das Staatliche Bauamt Bayreuth kann die bauvorbereitenden Arbeiten und Planungen somit weiter vorantreiben und weitere Vorarbeiten ausschreiben.

#### Planungs- und Genehmigungsverfahren

##### **Wie kam die Festlegung auf einen Umgehungstunnel zustande?**

Die Regierung von Oberfranken hat bereits 1997 ein umfangreiches öffentliches Raumordnungsverfahren zusammen mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Auf Grund der nachfolgenden Ausweisung des Hanges als FFH-Gebiet wurde vom Bundesverkehrsministerium auf eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gedrängt. Im Ergebnis geht der Tunnel in bergmännischer Bauweise als günstigste Alternative hervor. Er verursacht keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes.

Die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger hat diese Lösung bestimmt.

## Wer hat die Maßnahme einschließlich des Umgehungstunnels genehmigt?

Die Regierung von Oberfranken hat als Genehmigungsbehörde ein umfangreiches öffentliches Baugenehmigungsverfahren (= Planfeststellungsverfahren; Gesamtmaßnahme mit der OU Untersteinach) durchgeführt. Der optimale und technisch wie juristisch bestätigte Ausgleich zwischen allen Interessen wurde im Rahmen dessen rechtskräftig festgestellt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken wurde die Planung genehmigt (2009).

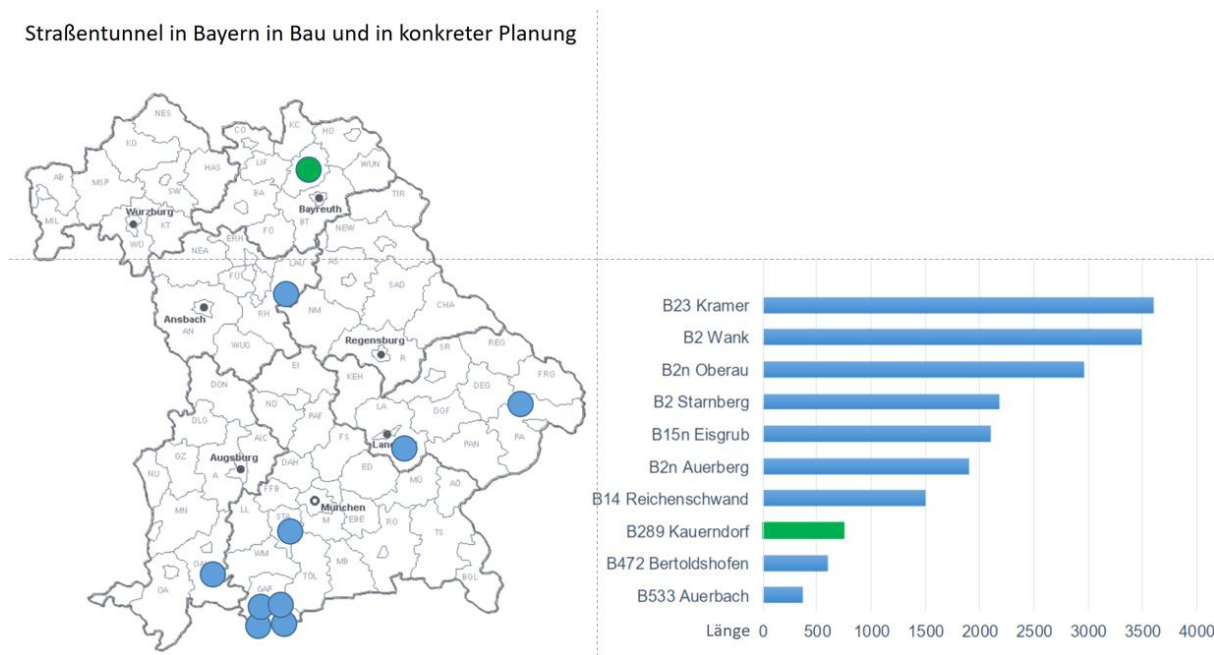
Mit der Baufreigabe durch die Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2017 konnte mit der Bauvorbereitung begonnen werden.

## Projektgröße und Kosten

### Wie ist die Größe des Projektes einzuordnen?

Die Gestaltung bzw. Planung der Ortsumfahrung entspricht einem Standardprojekt, wurde nach den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vorgenommen und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bestätigt. Die in Bayern aktuell in Planung und Bau befindlichen bergmännischen Tunnel haben Längen bis über 3.500 m. Der Tunnel Kauerndorf gehört mit 750 m eher zu den kürzeren Tunnelprojekten.

Straßentunnel in Bayern in Bau und in konkreter Planung



### Wie sind die Kosten des Projektes einzuordnen?

Die aktuellen Kosten für die gesamte OU Kauerndorf belaufen sich auf insgesamt etwa 90,1 Mio. €, davon entfallen rund 49 Mio. € auf den Tunnel. Ferner sind in der Gesamtmaßnahme mehr als 7 Mio. € an Ausgaben, die alleine dem Trinkwasserschutz dienen, enthalten. Beim Vergleich mit den bayernweiten Erfahrungswerten liegen die Kostenansätze des Tunnels, der Bauwerke sowie des Streckenbaus im üblichen Kostenrahmen von Projekten mit vergleichbaren Anforderungen. Bei den geschätzten jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten des Tunnels von ca. 300.000 bis 350.000 € verhält es sich ebenfalls so.

### **Sind die Anschlussstellen auf beiden Seiten des Tunnels größer als üblich?**

Die Planung der Anschlussstellen entspricht den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung. Sie basiert auf den aktuellen Vorschriften und Richtlinien.

Die räumliche Ausdehnung in der Länge ergibt sich hier durch den relativ schmalen Planungsraum, der durch die parallel laufende Bahnlinie und dem nahezu anschließenden Hang begrenzt ist.

Ferner ist an der AS Kauerndorf-Ost ein Kreisverkehr mit eingeplant. Dieser bildet das Ergebnis zahlreicher Abstimmungen mit den Rettungskräften ab. Der Kreisverkehr dient einerseits dem Verkehrsteilnehmer als gefahrlose Wendemöglichkeit, zum anderen kann in einem Notfall die Ortsdurchfahrt im Bereich des Rettungstollen 2 für Rettungskräfte vom öffentlichen Verkehr freigemacht werden.

### **Ist das Projekt verhältnismäßig?**

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 und bei jeder Kostenfortschreibung wurde als zentrales Bewertungsmodul ein standardisiertes Verfahren vom Bundesverkehrsministeriums angewendet.

Die Ortsumfahrung Kauerndorf wird dort als wirtschaftliches Projekt mit besonders positiver Wirkung bewertet.

Hinsichtlich des Flächenbedarfs kommen sowohl die Ortsumfahrung als auch die Abdichtungsmaßnahmen im Westen auf den Flächen der bestehenden Bundesstraße zu liegen. Der Tunnel selbst beansprucht keine Fläche, nur für die Tunnelportalbereiche und Anschlussstellen sind neue Flächen erforderlich.

### **Mit welcher weiteren Kostenentwicklung ist zu rechnen?**

In den aktuell genehmigten Kosten sind die allgemeine Baupreientwicklung der letzten Jahre, die Anforderungen aus den aktuellen Vorschriften und Richtlinien und die präzisierten Erkenntnisse aus den 2019 fortgeschriebenen ingenieur- und hydrogeologischen Gutachten eingepreist.

Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und der noch immer fortwährenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Lieferketten gestaltet sich eine exakte und belastbare Prognose der weiteren Entwicklung schwierig. Das Preisgefüge auf dem Bausektor ist derzeit sehr unbeständig und unterliegt nahezu täglichen Schwankungen.

### **Was passiert mit dem Geld, wenn die Ortsumfahrung nicht gebaut wird?**

Die Ortsumfahrung Kauerndorf ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als ein Projekt enthalten. Die Finanzmittel wurden hierfür im Jahr 2017 bereits freigegeben. Sollte dieses Projekt nicht umgesetzt werden, wird ein weniger priorisiertes Projekt aus dem Bundesverkehrswegeplan vorgezogen.

## Bedarf

### **Ist der Tunnel notwendig?**

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde ein Ausbau der Ortsdurchfahrt bzw. eine Linienführung im Talraum von der Genehmigungsbehörde (Regierung von Oberfranken) ausgeschlossen, da diese Varianten den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht entsprechen.

Auf Grund der nachfolgenden Ausweisung des Hanges als FFH-Gebiet wurde vom damaligen Bundesverkehrsministerium auf eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gedrängt. Im Ergebnis geht der Tunnel in bergmännischer Bauweise als günstigste Alternative hervor. Er verursacht keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes.

Der Tunnel verbindet die beiden wichtigsten Ziele des Umwelt- und des Anwohnerschutzes mit den Belangen der Verkehrsteilnehmer.

### **Welchen Nutzen bringt der Tunnel / die OU mit sich?**

1. Stärkung der Region durch die Verbesserung der Verkehrsachse Kulmbach – A 9
2. Entschärfung zweier Unfallschwerpunkte durch eine verbesserte Linienführung
3. Dauerhafter Schutz des Trinkwassergewinnungsgebietes
4. Dauerhafter Schutz des FFH-Gebietes
5. Reduzierung der Feinstaub- und Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt
6. Reduzierung des Stauvorkommens in der Ortsdurchfahrt

(Quelle: Bewertung im Bundesverkehrswegeplan 2030)

## Gefährdungen

### **Sind durch die Baumaßnahme Schäden an anliegenden Gebäuden zu erwarten?**

Schäden an den Häusern sind sehr unwahrscheinlich.

Der Tunnelvortrieb selbst erfolgt gebirgsschonend und wird fortlaufend in kurzen Abschnitten gesichert. Zudem verläuft die Tunneltrasse in ausreichendem Abstand zu den Häusern, etwaige Erschütterungen werden zudem engmaschig kontrolliert.

Vor Tunnelbauvorhaben wird grundsätzlich ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, dies ist auch hier der Fall.

### **Besteht eine Gefahr für das Kulmbacher Trinkwasser?**

Derzeit gibt es noch keine Schutzmaßnahmen an der B 289 zwischen Kauerndorf und Kauernburg. Daher ist der dauerhafte Trinkwasserschutz für die Kulmbacher Brunnen im Weißmaintal ein übergeordnetes Ziel der gesamten Maßnahme. Im Endzustand wird das Trinkwassergewinnungsgebiet durchgängig geschützt sein.

Während des Bauzustandes wird die Sicherheit des Trinkwassergewinnungsgebietes durch ein mit den Stadtwerken Kulmbach abgestimmtes Schutzkonzept gewährleistet.

Für das sogenannte "Grundwassermonitoring" wurde eine Vielzahl an Messstellen im Wasserschutzgebiet errichtet. Damit werden automatisiert und kontinuierlich Messwerte des Grundwassers aufgezeichnet und ausgewertet. Sollten bei den Bauarbeiten nachteilige Veränderungen festgestellt werden, kann so schnellstmöglich reagiert werden.

Weiterhin wird ein Notfallplan erstellt, in dem genau geregelt ist, wie z.B. bei einem Schaden an einer Baumaschine optimal zu verfahren ist.

Der Vergleich der Risiken im Rahmen einer Gesamtbetrachtung aller Umstände jetzt und für die Zeit nach Baufertigstellung würde ergeben, dass das größte Gefährdungspotential zum aktuellen Zeitpunkt besteht. Das Risiko ergibt sich durch das Zusammentreffen von fehlenden Schutzmaßnahmen auf der B 289, der sehr hohen Verkehrsbelastung und dem Bestehen einer Unfallhäufungsstrecke.

Das Havarierisiko mit kaum abschätzbaren Folgen wird weder während der Bauzeit noch nach der Baufertigstellung jemals wieder so hoch sein wie aktuell.

### **Ist der Hang des Mühlbergs geologisch stabil?**

Der Mühlberg wurde im Zuge der Baugrunduntersuchungen eingehend erkundet und als stabil bewertet. Der Hang weist sicherlich geologische Besonderheiten auf. Insbesondere der Übergang vom Buntsandstein in den Muschelkalk in Form einer tektonischen Störung ist bemerkenswert. Für den Tunnelbau selbst bedeutet das zwar eine sehr differenzierte Vortriebsplanung, stellt aber kein ungewöhnliches Problem dar.

Die erosionsbedingten Abspülungen bei Starkregenereignissen haben nichts mit der Standsicherheit des Hanges zu tun.

### **Wie sieht es mit weiteren Auswirkungen für Umwelt, Natur und Landschaft aus?**

Die Bauarbeiten selbst werden durch eine Umweltbaubegleitung überwacht, wodurch eine Risikominimierung erreicht wird. Sensible Bereiche außerhalb des Baufeldes werden darüber hinaus durch geeignete Maßnahmen geschützt. Verluste und Beeinträchtigungen ökologisch wertvoller Flächen werden gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung ausgeglichen. Der Baubereich selbst wird nach Abschluss der Arbeiten wieder begrünt, damit sich der neue Straßenkörper wieder in die Landschaft einpasst. Das wird natürlich etwas Zeit benötigen.

### **Wie intensiv gestaltet sich der Eingriff in das Landschaftsbild?**

Der Tunnelabschnitt sowie der Ausbauabschnitt (RiStWag) im Westen werden keine Veränderungen des Landschaftsbildes bewirken. Die Vorbereiche am Ostportal mit Stützmauern sind in Tieflage geführt und später nur vom Benutzer der Bundesstraße selbst zu sehen.

Insbesondere stellt aber der Voreinschnitt West einen nicht unerheblichen Eingriff in die Landschaft dar. Um die Eingliederung des Bauwerkes in das Landschaftsbild positiv zu lenken, werden in größtmöglichem Umfang wiederbegrünbare Baukonstruktionen (wie im großen Einschnitt an der Ortsumfahrung Untersteinach) anstatt Betonbauwerke verwendet, so dass sich die erforderlichen Stützkonstruktionen optisch wieder bestmöglich in die Landschaft integrieren.

## **Was geschieht mit dem Abraum und der Aushubmasse?**

Entsprechend der Zielhierarchie der umweltschützenden Gesetze (insbesondere des Kreislaufwirtschaftsgesetzes) wird das Tunnelausbruchsmaterial und auch die Erdmassen aus den Voreinschnitten nahezu vollständig wiederverwendet. Im Rahmen der Wiederverwendung wird angestrebt, die Massen für die Errichtung eines Erosionsschutzbauwerkes zu nutzen, um die Abschwemmungen vom Mühlberg zu verhindern. Dies spart zudem Unmengen an CO<sub>2</sub> durch kurze Transportwege.

## **Werden die Kauerndorfer Lärm der Umgehung mit Tunnel hören? Wie wird die Geräuschkulisse minimiert?**

Durch den Bau der Ortsumfahrung wird der größte Teil des Verkehrs aus der Ortslage herausgenommen und auf Länge der Ortsdurchfahrt durch den Tunnel geführt. Dadurch werden die Lärm- und Abgasimmissionen an der Bebauung deutlich abnehmen.

Die Trassenführung in Tieflage im Anschluss an das östliche Tunnelportal wird eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation für die auf der gegenüberliegenden Talseite liegende Wohnsiedlung (Georg-Nützel-Str., Langacker, etc.) bringen.

## **Verkehrsentwicklung**

### **Wieviel Verkehr bleibt in der Ortsdurchfahrt?**

Die Bewertungen zum Bundesverkehrswegeplan kamen zum Ergebnis, dass die Ortsdurchfahrt signifikant entlastet werden wird.

Der südwestliche Ast der Ortsdurchfahrt (Kulmbacher Seite) wird hierbei um etwa 80% entlastet, mithin verbleiben täglich etwa 3.300 Fahrzeuge im Ort.

Der nordöstliche Ast der Ortsdurchfahrt (Untersteinacher Seite) wird um etwa 95% entlastet, hier verbleiben täglich etwa 650 Fahrzeuge im Ort.

Künftig werden ca. 16.000 Fahrzeuge täglich durch den Tunnel fahren.

## **Umsiedlung und Entschädigung**

### **Ist der Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt eine Alternative zur Ortsumfahrung?**

Die Genehmigungsbehörden haben in den Planungsverfahren einen Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt in verschiedenen Varianten geprüft, diesen jedoch verworfen. Der Ausbau ist weder städtebaulich noch enteignungsrechtlich vertretbar und daher nicht weiter zu verfolgen.

Die wiederholte Forderung „Umsiedlung, Gebäudeabbruch und breite Straße durch das Dorf“ führt zurück in den Zeitgeist der 70er Jahre, als autogerechte Städte und Dörfer noch das Maß der Verkehrsplanung waren und viele historische Ortsbilder und Häuserzeilen dem Verkehr geopfert wurden – was heute schlussendlich als massiver städtebaulicher Fehler und Vernichtung von Heimat als nicht mehr zeitgemäß bewertet wird.

### **Was sind die städtebaulichen Gründe gegen einen innerörtlichen Ausbau?**

Im Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Kauernsdorf wurde für eine innerörtliche Trasse festgestellt, dass zur Verwirklichung ein großer Teil der bestehenden Bebauung abgerissen werden muss und von der einstigen Ortschaft Kauernsdorf allenfalls ein Ortsfragment übrigbleibt. Dies bedeutet die Auslöschung nahezu des gesamten historischen Ortskerns auf der rechten Schorgastseite.

Diese Überlegungen wurden daher städtebaulich als weder zweckdienlich noch als sinnvoll im Raumordnungsverfahren ausgeschlossen.

### **Warum werden Anwohner nicht entschädigt und umgesiedelt?**

Der Staat darf über die gesetzliche Verpflichtung einer Entschädigung des Verkehrswertes hinausgehende Zulagen und Nebenentschädigungen (Ersatzgrundstück, Ersatzneubau und dergleichen) nicht anbieten.

Diese sind haushalts- und entschädigungsrechtlich nicht gedeckt (Haushaltsgrundsätze). Das bedeutet, vergleichbare Umsiedlungsangebote wie z.B. die der privaten Großkonzerne (RWE, Vattenfall, ...) beim Braunkohleabbau sind nicht möglich.

### **Wurde den Eigentümern und Bewohnern eine Entschädigung und Umsiedlung angeboten?**

Nein, da mit einer Entschädigung in Höhe des Verkehrswertes die tatsächlichen Kosten nicht gedeckt werden können.

Zudem ist eine Umsiedlung nicht durch die landesplanerische Beurteilung des Raumordnungsverfahrens gedeckt.

### **Wie viele Gebäude und Bewohner wären von einem Abbruch und einer Umsiedlung betroffen?**

In erster Reihe entlang der bestehenden Ortsdurchfahrt stehen nach Auskunft der Gemeinde Ködnitz 26 Wohnhäuser mit aktuell 49 Einwohnern.

### **Ist eine Umsiedlung gegen den Willen der Anwohner möglich?**

Nein, da mit dem Umgehungstunnel eine echte Alternative besteht, lässt das Grundgesetz (Schutz des Eigentums) eine Zwangsenteignung nicht zu.

## **Sonstiges**

### **Warum sind eine Vollsperrung und eine Umleitung notwendig?**

Die Sperrungen und Umleitungen sind notwendig, da ein Großteil der Maßnahme den Ausbau auf dem Bestand vorsieht. Das kann nur erfolgen, solange kein Verkehr darüber fließt. Insbesondere für die Abdichtung des Straßenkörpers für den dauerhaften Trinkwasserschutz ist die Sperrung unvermeidbar.

### **Mit welchen Straßensperrungen ist zu rechnen?**

Vollsperrung zwischen Kauernburg und Kauerndorf – nicht zwischen Kauerndorf und Untersteinach!

Nach derzeitigem Planungsstand bestehen in Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Baubeginns zwei grundsätzliche Varianten:

Variante 1: Baubeginn Frühjahr 2023 → eine Vollsperrung (mehrere Monate)

Variante 2: Baubeginn Mitte 2023 → zwei Vollsperrungen (ähnliche Gesamtdauer)

Insbesondere ist auch der von der ausführenden Firma vorgesehene Bauablauf für die Variante maßgeblich.

In der Zeit der Vollsperrungen werden mehrere Bauphasen zusammengelegt um den Eingriff in den Verkehr so gering wie möglich zu halten, die Belastung der Bevölkerung zu minimieren und in der Zeit der Sperrung möglichst alle Prozesse abzuwickeln, die einer Sperrung bedürfen um Wiederholungen auszuschließen. Die Umleitungen werden großräumig geplant und der Verkehr frühzeitig abgeleitet.

### **Wie soll die Umleitung verlaufen?**

Für den regionalen Verkehr (Kulmbach, Stadtsteinach und Kulmbacher Oberland) soll die Umleitung über Grafendobrach und Stadtsteinach verlaufen.

Für den überregionalen Verkehr (Raum Lichtenfels/Burgkunstadt, Kulmbach, Autobahn A9) soll die Umleitung über die A70 erfolgen.

### **Müssen die Feuerwehren nun kostenintensiv aufgerüstet werden?**

Die Ausrüstung der örtlichen Feuerwehren ist für den Tunnel und die damit verbundenen Einsatzlagen völlig ausreichend.

Zusätzliche Hilfsmittel zum Transport von Mensch und Material werden vom Tunnelbetreiber zur Verfügung gestellt.