

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Josef Fell, Dr. Anton Hofreiter, Omid Nouripour, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/3755 –**

Bundesverkehrswegeplan – Fragen zum Planungsstand bei der B 26n

Vorbemerkung der Fragesteller

Als Verbindung zwischen der A 3 und der A 7 wurde die B 26n in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 aufgenommen. Allerdings ist die Erforderlichkeit dieser Verbindung insbesondere wegen der unklaren Lage an Basisdaten und Verkehrsprognosen höchst umstritten. Insbesondere stehen die hohen Baukosten und schwerwiegenden Eingriffe in die Umwelt im Verhältnis zum hinterfragten verkehrlichen Nutzen in der Diskussion.

Verkehrsprognosen

1. Würden die künftigen Kapazitäten der derzeit im Ausbau befindlichen A 3 und der A 7 im Bereich Würzburg ausreichen, um den für die geplante B 26n prognostizierten Verkehr aufzunehmen?

Ohne den Bau der B 26n werden für das Jahr 2025 für die A 3 ca. 103 000 Kfz/24 h und für die A 7 ca. 70 000 Kfz/24 h prognostiziert. Dies bedeutet für die A 3, dass sie auch mit dem geplanten sechsstreifigen Ausbau die obere Belastungsgrenze erreicht und für die A 7, dass ein sechsstreifiger Ausbau notwendig werden würde.

2. Wie wird der geplante Bau der B 26n begründet, obwohl man eine gute Erschließung des Landkreises Main-Spessart durch die Staatsstraße 2315 von Lohr zum Autobahnanschluss Altfeld (Staatsstraße im Bau) und der B 26 Arnstein-Lohr mit Verbesserungen derselben erreichen könnte?
31. Welche Gewerbe- bzw. Wirtschaftsstandorte sollen konkret mit der B 26n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?

Die Fragen 2 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die B 26n soll die Region Würzburg vom Übereckverkehr zwischen der A 3 und der A 7 entlasten, insbesondere das Autobahnkreuz (AK) Biebelried sowie das Stadtgebiet Würzburg vom Abkürzungsverkehr. Daneben soll eine verbesserte Anbindung des Main-Spessart-Kreises mit den Städten Karlstadt und Lohr an das übergeordnete Fernstraßennetz erreicht werden. Mit einem alleinigen Ausbau der St 2315 oder Verbesserungen der B 26 zwischen Arnstein und Lohr könnten diese Zielsetzungen nicht erreicht werden.

3. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung der B 26n ausgegangen (bitte abschnittsweise darstellen), und welche Verkehrsprognose liegt diesen Schätzungen zugrunde?
9. Welche Veränderungen bezüglich der prognostizierten Verkehrsbelegung würden sich mit den aktuelleren Verkehrsprognosen ergeben (siehe die Fragen 3 bis 6)?

Die Fragen 3 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die B 26n wird für das Jahr 2025 eine Verkehrsbelastung im Abschnitt AK Schweinfurt/Werneck bis Karlstadt von 35 000 bis 38 100 Kfz/24 h und für den Abschnitt von Karlstadt bis zum Anschluss an die A 3 von 37 700 bis 42 200 Kfz/24 h prognostiziert.

4. Welche alternativen Linienführungen wurden bisher untersucht, und welches Ergebnis brachten diese Untersuchungen?

Im Rahmen der im Jahr 2001 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie zur B 26n wurden 36 verschiedene Trassenrelationen, aus denen acht Korridore entwickelt wurden, untersucht und bewertet. Im Ergebnis der weiteren Untersuchungen wie der Umweltverträglichkeitsstudie und der großräumigen Verkehrsuntersuchung hat sich gezeigt, dass die B 26n im sog. Mittelkorridor mit Zubringer nach Lohr am Main die Planungsziele am besten erreicht. Weitere Informationen über die Linienführung können auf den Internetseiten des Staatlichen Bauamtes Würzburg abgerufen werden.

5. Wie hoch ist nach der Prognose der Anteil des Lkw-Verkehrs?

Entsprechend der Prognose für das Jahr 2025 wird die B 26n einen Lkw-Anteil von 15 bis 18 Prozent erreichen.

6. Wie hoch ist danach der Anteil des induzierten Verkehrs?

Der Anteil des induzierten Verkehrs wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens nicht separat ausgewiesen. Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung des BVWP 2003 wurden die Wirkungen des induzierten Verkehrs insgesamt aber methodisch berücksichtigt.

7. Wie hoch ist danach der Anteil des Ziel- und des Quellverkehrs?

Der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs des untersuchten Raumes beträgt etwa 30 Prozent.

8. Gibt es aktuellere Verkehrsprognosen (als die bei der Aufnahme der B 26n in den aktuellen BVWP zugrunde gelegten) mit größeren Zeithorizonten für die betroffene Region, und in welcher Form sind diese für die interessierte Öffentlichkeit zugänglich?

Die im Auftrag der bayerischen Straßenbauverwaltung aufgestellte „Großräumige Verkehrsuntersuchung zur Planung der B 26 n“ aus dem Jahr 2007 wurde mit Stand 2010 aktualisiert. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung wurden öffentlich vorgestellt und sind im Internet auf der Homepage des Staatlichen Bauamtes Würzburg einsehbar.

Aktuelle Verkehrszahlen

10. Wie hoch ist die Verkehrsbelegung heute auf den Bundesstraßen im genannten Korridor (bitte abschnittsweise darstellen)?

Gemäß der aktuellen Straßenverkehrszählung 2005 stellen sich die Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen im genannten Korridor wie folgt dar:

		Kfz/24 h	Lkw-Anteil
B 8	Markthdf.–A3–AS Helmstadt	7 500	ca. 10 %
	A3–AS Helmstadt–Würzburg	12 000	ca. 8 %
B 19	Werneck–A7–AS Estenfeld	7 000–12 000	ca. 11 %
	A7–AS Estenfeld–Würzburg	35 000–50 000	ca. 8 bis 6 %
	Würzburg–A3–AS Heidingsf	32 000	ca. 8 %
B 26a	Werneck–Arnstein	3 600	ca. 11 %
B 26	Arnstein–Karlstadt	4 700	ca. 10 %
	Karlstadt–Gemünden	8 000	ca. 9 %
	Gemünden–Lohr a. Main	8 500	ca. 9 %
B 27	Karlstadt–Eußenheim	4 800	ca. 5 %
	Karlstadt–Veitshöchheim/Wzbg	12 000–14 000	ca. 6 %
	in Würzburg	32 000	ca. 4 %

11. Wie hoch ist heute der Lkw-Anteil und wie hoch der Anteil des Quell- und des Zielverkehrs?

Bezüglich des Lkw-Anteils wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

Der Anteil des Quell- und Zielverkehrs auf den einzelnen Bundesstraßenabschnitten im Korridor der B 26n ist nicht bekannt. Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2007 gibt lediglich Auskunft für die Verkehrszusammensetzung einer B 26n. Danach setzt sich der Verkehr zusammen aus etwa ein Drittel Quell- und Zielverkehr, ein Drittel Fernverkehr, der auf Grund der Überlastung der A 3 und A 7 in den Raum nördlich Würzburg bzw. Main-Spessart bereits heute ausgewichen ist, und ein Drittel Verlagerung von Fernverkehr von den Autobahnen 3 und 7.

12. Auf welche Daten bezieht man sich, wenn man von einer zweieinhalbfachen Vermehrung des Verkehrsaufkommens spricht (Während 2002 lediglich 14 000 Kraftfahrzeuge je Tag vorausgesagt wurden (was einen Bau nicht gerechtfertigt hätte), erhöhte sich diese Zahl in einer Prognose des Jahres 2003 auf 36 000 (was Bauwürdigkeit bedeutete)?

Nach Auskunft der bayerischen Straßenbauverwaltung war die Verkehrsbelastung von 14 200 Kfz/24 h für eine vierstreifige Straße ohne Seitenstreifen mit höhengleichen Knotenpunkten prognostiziert worden. Die aktuelle Prognose legt die Ausstattung mit Seitenstreifen und höhenfreien Anschlussstellen zu Grunde. Mit der höheren Akzeptanz aufgrund der besseren Verkehrsqualität erhöhte sich die Belastung in der Prognose von 2001 auf 36 000 Kfz/24 h.

13. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten zehn Jahren auf der B 26 entwickelt (bitte abschnittsweise darstellen)?

Die Verkehrsmengen in Kfz/24 h sind den allgemeinen Verkehrszählungen der Jahre 2000 und 2005, sowie für das Jahr 2006 der „Großräumigen Verkehrsuntersuchung zur Planung der B 26n“ – Schlussbericht (Juli 2007) entnommen:

		Jahr 2000	Jahr 2005	Jahr 2006
B 26a	Werneck–Arnstein	3 199	3 564	4 800
B 26	Arnstein–Karlstadt	5 064	4 704	5 500
	Karlstadt–Gemünden	6 748	8 020	10 400
	Gemünden–Lohr a. Main	8 396	8 485	10 300

Demographische Entwicklung

14. Welche Auswirkungen hat die demographische Entwicklung in den Landkreisen auf die Verkehrsprognose für die B 26n?
15. Welche Daten liegen der Bundesregierung zur demographischen Entwicklung in den vom Bau der B 26n betroffenen Landkreisen vor, und welche Wechselwirkungen ergeben sich aus den demographischen Daten und der künftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Verkehrsuntersuchung zur Planung der B 26n liegen die Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung aus dem Jahr 2005 zu Grunde. Gegenüber der Prognose aus dem Jahr 2007 erreicht die B 26n in der im Jahr 2010 aktualisierten Verkehrsuntersuchung mit den aktuellen Demographievoraussagen für den Zeitraum bis 2025 mit bis zu 40 000 Kfz/24 h eine niedrigere Gesamtbelastung als im früheren Planfall. Dies liegt unter anderem am prognostizierten Rückgang der Bevölkerung in den kommenden Jahren.

16. Wie wird der Bau der B 26n unter dem Gesichtspunkt einer bis 2020 etwa gleichbleibenden Bevölkerungsdichte sowie einer deutlichen Alterung der Bevölkerung und somit eines veränderten Verkehrsverhaltens in der Region bewertet?

In der Verkehrsuntersuchung wird auf Grund der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung u. a. wegen der Alterung der Bevölkerung mit einer Zunahme des Motorisierungsgrades bei einer leichten Abnahme der durchschnitt-

lichen Jahresfahrleistungen pro Pkw gerechnet. Die Entwicklung neuer Antriebsarten ist dabei berücksichtigt.

17. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner haben heute die entlang der B 26n liegenden Städte und Gemeinden, und wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen in diesen Städten und Gemeinden entwickeln?

Im Internet steht die regionalisierte Bevölkerungsentwicklung für jede Gemeinde in Bayern bis zum Jahr 2028 zur Verfügung (<http://statistik.bayern.de/statistik/gemeinden>).

Projektkosten und Finanzierung

18. Von welchen Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens B 26n zwischen der A 7 Anschlussstelle Werneck und der geplanten Anbindung an die A 3 an der Anschlussstelle Helmstadt ausgegangen?

Die Gesamtkosten für die Realisierung der B 26n zwischen AK Schweinfurt/Werneck und der geplanten Anbindung an die A 3 inklusive der Kosten für den Zubringer nach Lohr belaufen sich mit Stand 2010 auf rund 500 Mio. Euro.

19. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt sich daraus für das Verkehrsprojekt?

Bezogen auf die Datengrundlage des BVWP 2003 wurde für das Projekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,2 ermittelt, bei geschätzten Kosten von rund 380 Mio. Euro.

Eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses auf der Grundlage der aktuellen Kostenschätzung wurde vor dem Hintergrund des frühen Planungsstadiums noch nicht durchgeführt.

20. Welchen Anteil an den gesamten geschätzten Kosten des Bundesverkehrswegeplanes für neue Straßen (bezogen auf Bayern und den Bund) wird dann die B 26n verursachen?

Bezogen auf die Datengrundlage des BVWP 2003 liegt der Anteil bei ca. 0,74 Prozent.

21. Ist mit der aktuellen Haushaltsplanung, vor allem angesichts der Schuldenbremse, die geplante Finanzierung des Bundesverkehrswegeplanes allgemein und der B 26n speziell gesichert?

Wenn nein, was bedeutet dies für die Realisierung der B 26n?

Der BVWP ist kein Finanzierungsplan. Er stellt einzig dar, welchen Investitionsbedarf die Bundesregierung für ihre Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße sieht. Die Finanzierung der B 26n wird erst Gegenstand der Überlegungen, wenn ein entsprechender Planungsfortschritt erreicht ist.

22. Welche Kosten sind bisher durch Planungen, Studien und Gutachten zur B 26n entstanden, und wie viele Ingenieurbüros wurden dazu bisher einbezogen?

Im Wesentlichen sind bisher Kosten für die Machbarkeitsstudie (2001), für verkehrliche Untersuchungen, die Umweltverträglichkeitsstudie (2010) sowie die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung (2010) in Höhe von insgesamt ca. 1,25 Mio. Euro angefallen. An den Planungsleistungen haben insgesamt acht Büros oder Arbeitsgemeinschaften mitgearbeitet.

23. Mit welchen voraussichtlichen Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhalt wird für die neue Verkehrsanlage nach vollständiger Fertigstellung jährlich gerechnet?

Zu diesen Kosten ist im derzeitigen Planungsstand noch keine belastbare Aussage möglich. Nach einer Abschätzung an Hand der aktuellen durchschnittlichen Kilometersätze aus der Betriebskostenrechnung würden die Kosten ca. 1,9 Mio. Euro im Jahr betragen.

24. Wie wird sich die Nutzen-Kosten-Bewertung für die B 26n im Fall der Einführung der Lkw-Maut auf allen vierspurigen Bundesstraßen, insbesondere im Bezug auf den Lkw-Verkehr, verändern?

Die Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen führt zu keiner wesentlichen Änderung im Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Umweltauswirkungen

25. Wie wird der Eingriff in Natur und Umwelt durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet, und wie viele Hektar Waldfläche müssten nach dem derzeitigen Planungsstand der Trassenführung für den Bau der Verkehrsanlage schätzungsweise gerodet werden?
26. Welche Flora-Fauna-Habitat-Gebiete, welche Landschafts- und Naturschutzgebiete sowie weitere Schutzgebiete für Natur und Umwelt sind von der Trassenführung der B 26n betroffen?
27. Wie werden die Auswirkungen der B 26n auf landwirtschaftliche Flächen, Fauna und Flora durch die Zerstörung der Flur mit Verlust an Ackerland, Streuobstwiesen und von Biotopen unter naturschutzfachlichen Aspekten beurteilt?
28. Wie hoch ist der Verlust bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche durch den Bau der B 26n?

Die Fragen 25, 26, 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die genannten Auswirkungen der geplanten Trasse sind u. a. Gegenstand der durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie.

Für die „Raumordnungslinie“ müssen nach dem derzeitigen Planungsstand rund 60 ha Waldfläche gerodet werden.

Durch den Neubau der B 26n geht eine Fläche von rund 250 ha Ackerland verloren. Über das Untersuchungsgebiet verteilt sind rund 1,5 ha Obstkulturen betroffen.

Von der Linienführung der B 26n sind nach derzeitigem Planungsstand folgende FFH-Gebiete (FFH = Flora-Fauna-Habitat) betroffen:

- 6023-302 „Mausohrwochenstuben im Spessart“,
- 6125-301 „Mausohrwochenstuben im Maindreieck“,
- 6124-372 „Maintalhänge zwischen Gambach und Veitshöchheim“,
- 6124-373 „Zellinger Gemeindewald“,
- 6225-371 „Laubwälder um Würzburg“,
- 6225-372 „Irtenerberger und Guttenberger Wald“.

Neben den genannten FFH-Gebieten sind im Zuge der Trassenführung ein Naturschutzgebiet auf einer Länge von 370 m und ein geschützter Landschaftsbestandteil betroffen sowie rund 4,12 ha nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes i. V. m. Artikel 13d des Bayerischen Naturschutzgesetzes geschützte Biotopen.

Der Verlust an naturschutzrelevanten Flächen wird im Rahmen des entsprechenden Fachplanungsbeitrags bilanziert und es werden geeignete Kompensationsmaßnahmen dargestellt.

29. Wie werden die Beeinträchtigungen der Siedlungsgebiete und der Trinkwassereinzugsgebiete durch den Bau der B 26n bewertet?

Da die B 26n außerhalb geschlossener Siedlungen verläuft, kommt es weder zum Verlust von Wohngebieten und Gemeinbedarfsflächen noch werden Siedlungszusammenhänge oder Funktionsbeziehungen zwischen Ortschaften beeinträchtigt. Der anlagebedingte Verlust von Siedlungsbereichen beschränkt sich auf wenige Einzelwohnlagen im baurechtlichen Außenbereich. Vom Neubau der B 26n sind die drei Wasserschutzgebiete Zellinger Becken, Almstadt im Boden und Zeller Quellstollen betroffen. Eine Querung dieser Gebiete durch die geplante Trasse erfolgt überwiegend in Randbereichen der Wasserschutzgebiete.

Weitere Planungsfragen

30. Wie wird die Bezeichnung als Bundesstraße im Fall der B 26n begründet, obwohl faktisch eine vier- oder mehrstreifige Straße mit Standstreifen und Mittelstreifen geplant wird, also eine voll ausgebaute Autobahn?

Die B 26 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Bundesstraße ausgewiesen. Dies entspricht ihrer Funktion im Bundesfernstraßennetz, auch wenn sie autobahnähnlich ausgebaut sein wird.

32. Wie viele Grundstückseigentümer müssen durch den Bau der B 26n voraussichtlich enteignet werden, und in welcher Höhe entstehen voraussichtlich dadurch Kosten für Entschädigungszahlungen?

Es ist beabsichtigt, den erforderlichen Grunderwerb nicht über Enteignungen, sondern über ein Flurbereinigungsverfahren zu erreichen. Zurzeit werden ca. 44 Mio. Euro für Grunderwerb und Flurbereinigung veranschlagt.

33. Welche Maßnahmen sind für die betroffenen Kommunen für den Fall vorgesehen, dass zuerst nur der erste Abschnitt des Projekts B 26n zwischen Werneck und Karlstadt (Vordringlicher Bedarf) erschlossen wird und vorerst auf den zweiten Abschnitt Karlstadt bis Helmstadt (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) verzichtet wird, d. h. der gesamte Verkehr in den Raum hineinfließt jedoch nur schlecht wieder abfließen kann?

Bei der Planung der B 26n steht die Realisierung als Gesamtprojekt im Fokus. Der Zustand der Teilfertigstellung wird nur als Zwischenzustand während der Bauphase eingestuft.

34. Wie sieht der genaue Zeitplan für Planung und Realisierung der einzelnen Bauabschnitte des Vorhabens aus, und in welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Finanzmittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?

Die Gesamtplanungszeit und die zeitliche Disposition einer Finanzierung kann zum derzeitigen Planungsstand noch nicht verlässlich genannt werden.

35. Welche Fahrzeit-, Fahrtstrecken- und damit Kostenersparnis ergibt sich bei einer Pkw- bzw. Lkw-Fahrt von Kist nach Werneck über die B 26n im Vergleich zu einer Pkw- bzw. Lkw-Fahrt von Kist nach Werneck über die A 7 und die A 3?

Die Länge der Fahrstrecke von Kist nach Werneck über die A 3 und A 7 beträgt ca. 58 km und würde über die B 26n ca. 49 km betragen und damit zu einer kürzeren Fahrzeit führen. In der dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zugrunde liegenden Nutzen-Kosten-Bewertung wurde die jährliche Transportkostensenkung mit ca. 67,8 Mio. Euro veranschlagt.