

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/26775 –**

Baumaßnahmen an Bundesstraßen im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz

Vorbemerkung der Fragesteller

Während die Debatte um eine Verkehrswende immer mehr an Fahrt aufnimmt, ist nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller kein Umdenken im Verkehrssektor erkennbar. Im Gegenteil, nach wie vor steckt die Bundesregierung immense Summen in den Ausbau von Straßen. Die Verkehrswissenschaft hat seit langem empirisch erforscht, dass mehr Straßen auch mehr Verkehr und somit auch mehr Emissionen verursachen (vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2967.pdf>, S. 46 ff.).

Mit einem Anteil von einem Fünftel der gesamten Treibhausgas-Emissionen in Deutschland stellt der Verkehrssektor eine der zentralen Herausforderungen im Kampf gegen den Klimawandel und für mehr Klimaschutz und eine verbesserte Luftqualität in den Städten und Gemeinden dar (vgl. https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2020/10/2020_Bundeslaenderindex.pdf, S. 16). Das selbsterklärte Ziel der Bundesregierung, Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor auf 95 Millionen bis 98 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente im Jahr 2030 zu reduzieren, wird die Bundesregierung deutlich verfehlen (vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-im-verkehr>).

Und dennoch hält die Bundesregierung an einem massiven Ausbau des Bundesfernstraßennetzes fest. So zeigen die Zahlen von 2019, dass nach wie vor mehr Geld in die Straße als zum Beispiel in das Schienennetz investiert wird. Mit knapp 55,7 Prozent der Investitionsmittel wird die Straße klar bevorteilt (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/schienen-investitionen-101.html>).

Auch im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz wird nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller diese „Straße first“-Verkehrspolitik der Bundesregierung deutlich. Mit dem dreistreifigen Ausbau der B 299 zwischen Neumarkt in der Oberpfalz und Beilngries wird mit einer Gesamtinvestitionssumme von knapp 100 Mio. Euro ein Projekt vorangetrieben (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 483/Dezember des Abgeordneten Stefan Schmidt vom 8. Januar 2020), das sowohl Widerstand in der Bevölkerung hervorruft (vgl. <https://genugdavonb299.de/2020/12/12/aktionsbuendnis-stoppt-den-ausbau-der-b-299-gegruendet/>) als auch dem Ziel, weniger Verkehr zu verursachen, entgegensteht. Anstatt nun die Trendwende einzuleiten, sollen im Landkreis wei-

tere Straßenbauprojekte in Millionenhöhe umgesetzt werden (vgl. <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B008-G020-BY/B008-G020-BY.html>).

Nach Auffassung der Fragesteller steht ein stetiger Ausbau des Bundesfernstraßennetzes dem Vorhaben „Verkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße“ zu verlagern (vgl. Klimaschutzplan 2050, S. 55) allerdings entgegen. Mit einer „Gesamtflächeninanspruchnahme für Straßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 (...) werden rund 2 292 Hektar Fläche“ oder die Fläche von 32 201,68 Fußballfeldern in Anspruch genommen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/23814, S. 3). Davon sind 8 200 Hektar Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9537). Die Klimaschutzziele des Paris-Abkommens waren nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ein guter Anfang, nun müssen die Ziele in die Tat umgesetzt werden.

1. a) Wie ist der aktuelle Planungs- bzw. Ausführungsstand der 14 Bauabschnitte an der B 299 zwischen Neumarkt in der Oberpfalz und der südlichen Landesgrenze?
- c) Welche Kosten sind für die einzelnen Bauabschnitte eingeplant (bitte jeweiligen Preisstand angeben)?

Die Fragen 1a und 1c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Angaben zu den Fragen sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

Nr.	Maßnahme	Länge [Km]	Planungs- bzw. Ausführungsstand	Kosten [Mio. Euro]
1	3-streifiger Ausbau Holzheim – Pölling	1,2	Vorentwurfsplanung	1,2
2	Umbau Kreuzung Pölling	0,2	In Bau; Teilverkehrsfreigabe 4. Quartal 2018; Fertigstellung Fuß-/Radwegbrücke 2. Quartal 2021	3,3
3	3-streifiger Ausbau bei Woffenbach und Stauf	4,1	Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen	13,0
4	Umbau Einmündung St 2240 / Münchner Ring (Delphi-Knoten)	0,4	Fertigstellung 2. Quartal 2020	7,4
5	3-streifiger Ausbau Neumarkt Süd – Sengenthal Nord	1,3	Verkehrsfreigabe 4. Quartal 2019	1,1
6	3-streifiger Sengenthal Nord – Sengenthal Süd	1,6	Planfeststellungsverfahren	2,6
7	Beseitigung Bahnübergang Sengenthal Süd	0,4	Vorplanung	15,3
8	3-streifiger Ausbau Sengenthal Süd – Schlierferhaide	1,1	Vorplanung	6,7
9	Radwegunterführung Schlierferhaide	–	Fertigstellung 4. Quartal 2016	1,8
10	3-streifiger Ausbau Schlierferhaide – Greißelbach	1,3	Vorplanung	9,0
11	3-streifiger Ausbau Greißelbach – Mühlhausen	1,6	Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen	4,6
12	OU Mühlhausen	5,4	Verkehrsfreigabe 4. Quartal 2019	37,0
13	3-streifiger Ausbau Rappersdorf – Berching	1,4	Machbarkeitsstudie	
14	3-streifiger Ausbau südlich Berching	1,5	Machbarkeitsstudie	

- b) Wann sollen die verschiedenen Bauabschnitte fertiggestellt sein und in Betrieb genommen werden?

Zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der einzelnen Bauabschnitte können noch keine Angaben gemacht werden.

- d) Überschritten die bereits fertiggestellten Bauabschnitte den ursprünglichen Kostenplan?

Wenn ja, warum, und um wie viel (absolut und in Prozent)?

Bei den fertiggestellten Abschnitten „3-streifiger Ausbau Neumarkt Süd – Sengenthal Nord“, „Radwegunterführung Schlierferhaide“ sowie „Umbau Einmündung St 2240/Münchner Ring (Delphi-Knoten)“ wurde der Kostenplan eingehalten.

Für die Ortsumgehung Mühlhausen wurden gemäß Vorentwurf mit Preisstand 2012 Gesamtkosten von 23 Mio. Euro ermittelt. Die endgültige Abrechnungssumme (Preisstand 2021) wird sich voraussichtlich auf rund 37 Mio. Euro belaufen. Im Betrachtungszeitraum sind Baupreissteigerungen sowie Anpassungen bei den Bauwerken im Zuge des Planfeststellungsverfahrens eingetreten.

- e) Warum ist die Baumaßnahme in 14 Teilabschnitte unterteilt?

Die Aufteilung in Teilabschnitte ergibt sich aus den jeweiligen verkehrlichen Notwendigkeiten (Ortsumgehung, 3-streifiger Ausbau, Knotenpunktumbau).

- f) Warum sieht die Bundesregierung den Ausbau für notwendig an, obwohl dieser nicht im Bundesverkehrswegeplan verzeichnet ist?

Der streckenweise Anbau von Zusatzfahrstreifen an 2-streifigen Bundesstraßen und die Optimierung von Knotenpunkten dienen in erster Linie der Verkehrssicherheit sowie der Verbesserung des Verkehrsflusses.

- g) Auf wessen Initiative hin erfolgten die Planung sowie die Erstellung des Gesamtkonzeptes?

Erste Konzepte wurden auf Initiative einer Arbeitsgruppe bestehend aus örtlichen Abgeordneten, Landrat, Oberbürgermeister und Bürgermeister der Anliegergemeinden sowie den Bauverwaltungen des Landkreises Neumarkt i. d. OPf, der Stadt Neumarkt i. d. OPf. und des Freistaates Bayern 2005 aufgestellt. Im Jahr 2009 hat das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung um Prüfung gebeten, ob im Streckenabschnitt der B 299 zwischen Neumarkt i. d. OPf. und Berching die Anordnung ausreichender Überholmöglichkeiten möglich ist.

- h) Welche Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auf den dreispurigen Streckenabschnitten geplant oder erforderlich?

Im Ausbaukonzept sind die nach der Straßenverkehrs-Ordnung geltenden Regelungen vorgesehen.

- i) Kommen auf die Kommunen Kosten im Zuge des dreispurigen Ausbaus der B 299 zwischen Neumarkt in der Oberpfalz und der südlichen Landkreisgrenze zu?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Durch den Anbau des Zusatzfahrstreifens an der Bundesstraße entstehen für die Kommunen zunächst keine Kosten. Am Umbau der Einmündung St 2240/

Münchner Ring (Delphi-Knoten) und dem Umbau der Kreuzung Pölling, ist die Stadt Neumarkt i. d. OPf. mit Kosten von rund 3 Mio. Euro beteiligt.

2. a) Wie lautet das damals erstellte Verkehrsgutachten für die Umbaumaßnahmen an der B 299 zwischen Sengenthal und Neumarkt in der Oberpfalz bzw. an der B 8 zwischen Pölling und Neumarkt in der Oberpfalz im Zeitraum von 1978 bis 1987 (vgl. Straßenbauberichte 1978–1987, Unterrichtung durch die Bundesregierung), und wer hat es erstellt?

Im genannten Zeitraum waren in den damaligen Bedarfsplänen für die Bundesfernstraßen 1980 und 1985 der Neubau der B 299 zwischen Neumarkt und Sengenthal sowie der Neubau des Südwestquadranten der Umgehung Neumarkt zwischen B 8 und B 299, heutiger Münchner Ring, enthalten. Soweit damals Verkehrsuntersuchungen vorlagen, wurden diese im Rahmen der Bewertungsverfahren der Bedarfsplanung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt.

Die Umgehung Pölling und der Nordwestquadrant der Umgehung Neumarkt (Berliner Ring) wurden als städtische Entlastungsstraßen in der Baulast der Stadt Neumarkt i. d. OPf. gebaut und erst später zu den Bundesstraßen B 8 bzw. B 299 aufgestuft. Insofern liegen seitens der Bundesregierung keine verkehrlichen Untersuchungen zugrunde.

- b) Wie war die Verkehrsbelastung in Pölling vor dem Bau der Ortsumgehung im besagten Zeitraum, und wie ist sie heute (Stand: Februar 2021; bitte nach Personen- und Güterverkehr differenziert darstellen)?

An der damaligen Zählstelle der B 8 in Pölling (Nr. 67349101) ergab die Verkehrszählung 1985 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 10.151 Kfz/24h, davon Schwerverkehr mit 686 Kfz/24h. Aktuell sind für die mittlerweile zur Ortsstraße abgestufte Ortsdurchfahrt keine Ergebnisse verfügbar. Zum Vergleich kann aber eine im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Umbau des Pöllinger Kreisverkehrs im Jahr 2013 durchgeführte Zählung aus dem Jahr 2013 herangezogen werden, die in der Pöllinger Hauptstraße eine Verkehrsbelastung von 5.600 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 7 Prozent ausgewiesen hat. Für die Umgehung Pölling wurde eine Verkehrsbelastung von 11.600 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 9 Prozent ermittelt.

- c) Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Verkehrsaufkommen auf der B 8 zwischen Pölling und Neumarkt in der Oberpfalz bzw. an der B 299 zwischen Sengenthal und Neumarkt in der Oberpfalz zum besagten Zeitraum?

Auf der B 299 zwischen Sengenthal und Neumarkt i. d. OPf. weist die Straßenverkehrszählung 2015 eine Belastung von 11.923 Kfz/24h mit Schwerverkehr in Höhe von 1.121 Kfz/24h auf. Im Bezugsjahr 1985 ergab die damalige Verkehrszählung eine Belastung von 7.157 Kfz/24h mit Schwerverkehr in Höhe von 699 Kfz/24h.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2b verwiesen.

- d) Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Verkehrsaufkommen an der B 299 zwischen dem Münchner und Berliner Ring (bitte nach Fahrtrichtungen, bitte nach Personen- und Güterverkehr differenziert darstellen und nach Wochentagen – DTV-Wert – angeben)?

Im fraglichen Streckenabschnitt liegt eine Zählstelle der Straßenverkehrszählung zwischen den Kreuzungen mit der Kreisstraße NM 24 bei Woffenbach und der Kreuzung mit der Kreisstraße NM 41 bei Stauf.

Die Verkehrsbelastung wurde bei der Straßenverkehrszählung 2015 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 8.763 Kfz/24h, davon Schwerverkehr mit 1.347 Kfz/24h, ermittelt.

- e) Wie viele Fahrzeuge von der B 299 kommend starten oder enden ihre Fahrt nach Kenntnis der Bundesregierung in der Stadt Neumarkt in der Oberpfalz (bitte nach Fahrtrichtungen, Pkws und Lkws aufschlüsseln, nach Wochentag und in Relation zu allen Fahrzeugen, welche die B 299 nutzen, angeben)?
- f) Wie viele Fahrzeuge von der B 299 kommend starten oder enden ihre Fahrt nach Kenntnis der Bundesregierung im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz (bitte nach Fahrtrichtungen, Personen- und Güterverkehr differenziert darstellen, nach Wochentag und in Relation zu allen Fahrzeugen, welche die B 299 nutzen, angeben)?
- g) Welche weiteren Erkenntnisse über die Fahrziele der Benutzerinnen und Benutzer der B 299 liegen der Bundesregierung vor (bitte nach Fahrtrichtungen, Personen- und Güterverkehr differenziert darstellen und nach Wochentagen angeben)?

Die Fragen 2e bis 2g werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

3. Zieht die Bundesregierung in Betracht, aktuelle Planungen zu dem dreispurigen Ausbau an der B 299 im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz zurückzustellen, und wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Wenn nein, warum nicht?

Nein.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1f verwiesen.

4. Plant die Bundesregierung ein neues Verkehrsgutachten zu dem Projekt, welches zukünftige Entwicklungen im Bereich der Mobilität und des Verkehrs hinsichtlich der Klimaschutzwirkungen stärker als in der bisherigen Bewertungssystematik der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt?

Wenn ja, wann, und in welchem Umfang?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Im Verkehrsgutachten sind prognostizierbare Entwicklungen berücksichtigt worden.

5. Wird die Bundesregierung die grundsätzliche Zustimmung zu Planungen eines dreispurigen Ausbaus an der B 299 im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz nach einer etwaigen Ablehnung und entsprechenden Positionierung der kommunalen Entscheidungsgremien, die Pläne nicht weiter zu verfolgen, zurückziehen?

Wenn nein, warum nicht?

Inwiefern sind die kommunalen Entscheidungen zum Projekt für die Bundesregierung bei weiteren Planungen von Bedeutung?

Der Bundesregierung sind keine Ablehnungen bekannt. Gegebenenfalls können kommunale Einwendungen in den planungsrechtlichen Verfahren behandelt werden.

6. a) Welche aktuellen Überlegungen gibt es seitens der Bundesregierung, eine Umgehungsstraße an der B 8 im Landkreis Neumarkt in der Oberpfalz bei Postbauer-Heng umzusetzen?

Wie begründet die Bundesregierung die Notwendigkeit einer entsprechenden Bundesstraße?

Der Bau einer Ortsumgehung bei Postbauer-Heng ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 im Vordringlichen Bedarf enthalten.

- b) Gibt es bereits konkrete Pläne zur Gestaltung der Trassenplanung?

Wenn ja, wie sehen diese aus?

Seit wann gibt es diese Planungen?

Wer hat sie in wessen Auftrag durchgeführt?

Zur Ermittlung der möglichen Linienführungen wurde von der Bayerischen Straßenbauverwaltung im Jahr 2019 eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt. Untersucht werden verschiedene Varianten mit verschiedenen Abständen zum Siedlungsbereich.

- c) Gibt es ein Verkehrsgutachten?

Wenn ja, von wem wurde es erstellt, und welche Ergebnisse stellt es dar?

Die ursprünglich im Auftrag des Markts Postbauer-Heng erstellte Verkehrsuntersuchung wurde 2018 aktualisiert. Eine Umgehung von Postbauer-Heng im Zuge der B 8 würde demnach zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt zwischen 55 Prozent und 71 Prozent führen.

- d) Welche Kosten werden für die Baumaßnahmen prognostiziert (bitte entsprechenden Preisstand angeben)?

Nach Auskunft der Bayerischen Straßenbauverwaltung belaufen sich die Kosten auf 9,2 Mio. Euro (Preisstand 2016).

- e) In welche Bauabschnitte ist das Projekt gegliedert, und wann sollen die verschiedenen Bauabschnitte fertiggestellt sein und in Betrieb genommen werden?

Die Ortsumgehung wird voraussichtlich nicht in Bauabschnitte gegliedert. Zu Baubeginn und Fertigstellung der Baumaßnahme können noch keine Angaben gemacht werden.

- f) Wurden bereits Gespräche mit den betroffenen Kommunen vor Ort geführt?

Wenn ja, wann, und in welchem Umfang, und wie haben sich die einzelnen Kommunen zum Bau einer Umgehungsstraße bisher positioniert?

Inwiefern sind der Bundesregierung Positionen von Bürgerinitiativen, Naturschutzverbänden, NGOs oder anderen Gruppen, Vereinen und Initiativen zum Projekt bekannt?

Die Ortsumgebung wird auf Gemeindeebene seit Jahren beraten. Die Beratung betrifft neben Fragen des Grunderwerbs, auch die Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten im weiteren Verlauf der B 8 bis Nürnberg. Momentan besteht kein einheitliches Meinungsbild.

Es ist bekannt, dass örtliche Naturschutzverbände die Ortsumgebung ablehnen.

7. a) Welchen Stand haben die Planungen einer Autobahnausfahrt an der A 3 bei Traunfeld (bitte detailliert darstellen)?

Derzeit ruhen die weiteren Planungen.

- b) Wurde mittlerweile die „fachlich begründete Zustimmung des Bundes zu den Planungen für eine neue Anschlussstelle“ zurückgenommen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Zustimmung des Bundes für eine Anschlussstelle wurde mit Maßgaben erteilt. Seit der Zustimmung gibt es keinen neuen Sachverhalt.

8. Wie hat sich die tägliche Nutzung der Autobahnausfahrt Neumarkt-Ost an der A 3 seit dessen Inbetriebnahme entwickelt (bitte Anzahl der Pkws und Lkws auf dem Abschnitt monatsweise genau angeben)?

Die Anschlussstelle (AS) Neumarkt-Ost ist seit 18. Dezember 2012 verkehrswirksam. Im Juli 2013 wurde der Verkehr an der AS gezählt (Knotenpunktzählung). Eine weitere Zählung an der AS hat seitdem nicht mehr stattgefunden.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

