

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Göring-Eckardt,
Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/6581 –**

Sachstand der Neutrassierung B 19 und der B 19n, Ortsumgehung Wilhelmsthal–Wutha/Farnroda

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Neutrassierung der Thüringer Abschnitte der B 19 beinhaltet die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) des Vordringlichen Bedarfs geplante Ortsumgehung von Wilhelmsthal nach Wutha/Farnroda (TH8030). Für das Projekt B 19n ist im Januar 2011 das Raumordnungsverfahren eingeleitet worden, hierfür hat die DEGES – Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH – insgesamt fünf Planungsvarianten vorgelegt. In den von der Neutrassierung betroffenen Gemeinden regt sich seither der Widerstand gegen den wirtschaftlichen Nutzen und die ökologischen Folgekosten des Projektes.

1. Welchen Stand hat das Raumordnungsverfahren „B 19n Ortsumgehung Wilhelmsthal–Wutha/Farnroda, Bundesverkehrswegeplannummer: TH8030“ erreicht?

Das Raumordnungsverfahren (ROV) wurde seitens der zuständigen Landesplanungsbehörde des Freistaates Thüringen noch nicht abgeschlossen. Beim ROV handelt es sich um ein Verfahren nach Landesrecht. Detaillierte Kenntnisse über den Stand des Verfahrens liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. Wie sieht der genaue Zeitplan für die weitere Planung und Realisierung des Vorhabens aus?

Aufgrund des laufenden ROV und des frühen Planungsstandes sind zeitliche Aussagen zu den weiteren Planungsschritten und damit zur Realisierung des Projektes derzeit nicht möglich.

3. Welche Gesamtkosten entstehen gemäß der unterschiedlichen Planungsvarianten, und wie wirken sich diese auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) des Verkehrsprojekts aus?
4. Welche Konsequenzen erwachsen hieraus für das Projekt im Zusammenhang der Fortschreibung des BVWP?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Raumordnungsunterlagen weisen folgende Kosten für die Variantenkombinationen (VK) aus:

Variante	VK 1	VK 2	VK 3	VK 4	VK 5
Kosten (Mio. Euro)	109,4	137,6	133,7	99,0	108,5

Bei Erstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die drei Projekte B 19 OU Stockhausen, B 19 OU Wutha/Farnroda und die B 19 Wilhelmsthal–OU Wutha/Farnroda gemeinsam ermittelt. Es beträgt 8,5 bei Gesamtkosten von 67,5 Mio. Euro für alle drei Projekte, wobei für Wilhelmsthal–OU Wutha/Farnroda und OU Wutha/Farnroda ein Anteil von 60,6 Mio. Euro zu Grunde gelegt wurde.

In den o. g. Kosten für die Variantenkombinationen ist die OU Stockhausen nicht enthalten, dafür aber zusätzlich bei der VK 4 und der VK 5 die Kosten für eine OU Etterwinden.

Aufgrund der Kostenentwicklung wird nach Abschluss des ROV und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Straßenverkehrsprognose 2025 eine Neuberechnung des NKV erfolgen. Schlussfolgerungen für die Fortschreibung des BVWP bleiben abzuwarten.

5. Wie setzt sich im Einzelnen das hohe NKV der B 19n von 8,5 zusammen?

Die wesentlichen nutzenstiftenden Elemente sind die Transportkostensenkung, Beiträge zur Verkehrssicherheit sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit.

6. Wie werden Zeitersparnis und Erreichbarkeit bei der Nutzen-Kosten-Rechnung monetarisiert, und wird dabei die Erreichbarkeit von Personen oder von Räumen zu Grunde gelegt?

Grundsätzliche Ausführungen zur Bewertungsmethodik sind in dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) Anfang 2005 herausgegebenen Handbuch „Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik – Bundesverkehrswegeplan 2003“ enthalten, welches auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) veröffentlicht ist.

Die projektbedingten Fahrzeitverkürzungen führen auch bei Privatfahrten zu Zeitvorteilen und damit zu fiktiven Kosteneinsparungen. Sie werden in Form von Personenzeitkosten als Nutzenkomponente in die Nutzen-Kosten-Analyse einbezogen. Hierbei erfolgt die Nutzenermittlung durch Multiplikation der zu erwartenden Zeitvorteile mit den Personenzeitkosten. Die spezifischen Personenzeitkosten sind in speziellen Untersuchungen ermittelt worden. Sie sind in dem o. g. Handbuch auf den Seiten 186 und 187 zusammengestellt.

7. Wie hoch sind die Flächenkosten der einzelnen Planungsvarianten?

Unter der Annahme, dass mit Flächenkosten die Grunderwerbskosten gemeint sind, weisen die Raumordnungsunterlagen folgende Kosten aus:

Variante	VK 1	VK 2	VK 3	VK 4	VK 5
Kosten (Mio. Euro)	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6

8. In welcher Art und Weise wird die Angemessenheit der Nutzen-Kosten-Betrachtungen im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages und im Bundesministerium der Finanzen überprüft?

Die Bedarfsermittlung und Bewertung einzelner Fernstraßenbaumaßnahmen ist originäre Ressortaufgabe des BMVBS im Sinne des Artikels 65 des Grundgesetzes. Sie findet auf der Basis anerkannter Methoden und Maßstäbe im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung statt. Soweit das Bundesministerium der Finanzen im Rahmen seiner haushaltsrechtlichen Zuständigkeiten im Einzelfall zu beteiligen ist, geht es bei seinen Prüfungen und Entscheidungen im Regelfall von den ihm seitens des BMVBS übermittelten Unterlagen und Dokumenten aus.

Dem Haushaltsausschuss oder einzelnen Mitgliedern werden bei Bedarf alle von ihm in diesem Zusammenhang gewünschten Informationen zur Verfügung gestellt.

9. Erfolgte eine Überprüfung der Nutzen-Kosten-Betrachtung durch den Bundesrechnungshof?

Falls ja, was war das Ergebnis?

Nein.

10. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung mit Fertigstellung der Ortsumfahrung B 19n für die Verkehrsströme auf der aktuellen B 19 sowie der Stadt Eisenach und der anliegenden Gemeinden?

Durch die neue B 19 Wilhelmsthal–OU Wutha/Farnroda und OU Wutha/Farnroda werden die Reisezeiten für die überregionalen Verkehre zwischen den Mittelzentren Meiningen, Schmalkalden, Bad Salzungen und dem Mittelzentrum Eisenach bzw. der A 4 verkürzt, wobei gleichzeitig eine bessere Anbindung der südlich liegenden Gemeinden entlang der B 19 an die A 4 erreicht wird.

Es kommt bei allen Variantenkombinationen zu deutlichen Verkehrsentlastungen im Zuge der derzeitigen B 19 zwischen Etterwinden und Eisenach sowie der B 88 alt in der Ortsdurchfahrt Wutha/Farnroda.

Durch die geringere Verkehrsstärke in der B 19 Ortsdurchfahrt Eisenach werden die kritischen Verkehrsverhältnisse in der Wartburgallee/Bahnhofstraße (Staubildung und Stillstand) verbessert und die Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr erheblich erhöht. Darüber hinaus ermöglicht die neue B 19 durch ihre Verknüpfung mit der A 4 alt eine bessere Verteilung der Quell-/Zielverkehre des Stadtgebietes.

11. Welche Be- und Entlastungswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die Ortsumfahrung für die Stadt Eisenach, und von welchem Anteil Quell-/Zielverkehr wird dabei ausgegangen?

Gemäß Raumordnungsunterlagen erfährt die B 19 Ortsdurchfahrt Eisenach je nach Variantenkombination eine Entlastung um bis zu 5 800 Kfz/24h.

Für die Vorzugsvariante (VK 4) wurde ermittelt, dass das Durchgangsverkehrsaufkommen im Zuge der B 19alt (Wartburgallee) vollständig und das Quell-/Zielverkehrsaufkommen zu 48 Prozent auf die B 19neu verlagert wird.

12. Wurde eine ortsnahe Umgehung Eisenachs bzw. eine Verzweigung der B 19 in Eisenach mit entsprechender niedriger erlaubter Höchstgeschwindigkeit jemals in Erwägung gezogen?

Nein. Die Maßnahme ist Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, welcher mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde. Dieser sieht aufgrund der überregionalen Bedeutung der B 19 eine großräumige Umfahrung von Eisenach mit Anbindung an die A 4alt vor.

13. Welche Verkehrsströme und -arten sollen durch die Ortsumfahrung von Eisenach umgeleitet werden?

Gegenwärtig wird das Verkehrsaufkommen im Zuge der B 19 durch die Kapazitätseingänge in den Ortsdurchfahrten (insbesondere in Eisenach) begrenzt (siehe auch Antwort zu den Fragen 10 und 11).

Umgeleitet werden sollen die überregionalen Verkehre (Durchgangsverkehr und ein Teil des Quell-/Zielverkehrsaufkommens von/nach Eisenach).

14. Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltungskosten, welche für die jeweiligen Planungsvarianten entstehen?

Die Mittel für die Leistungen des Betriebsdienstes der Bundesfernstraßen werden den Ländern entsprechend ihrem Anteil am Bundesfernstraßennetz zugeteilt. Für konkrete Streckenabschnitte liegen keine Informationen vor. Überschlägig kann von rund 10 000 Euro/km Bundesstraße im Jahr ausgegangen werden.

Die jährlichen betriebstechnischen Kosten für einen einbahnigen Tunnel im Gegenverkehr liegen bei durchschnittlich ca. 150 000 Euro/km.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen zur Realisierung des Projekts, wenn gemäß Bundeshaushaltsplan für das Jahr 2011 rund 147 Mio. Euro sowie der weiteren Finanzplanung bis 2014 nur zwischen 36 und 24 Mio. Euro für die Realisierung von Bedarfsplanmaßnahmen im Thüringer Bundesfernstraßenbereich zur Verfügung stehen, während sich allein die Gesamtkosten der B 19n auf bis zu 138 Mio. Euro belaufen?

Aufgrund des frühen Planungsstadiums können derzeit keine Aussagen zur Realisierung des Projektes getroffen werden.

16. Welche Verkehrsbelegung ergibt sich heute auf der B 19 von und nach Eisenach, wie hoch ist der Lkw-Anteil?
17. Wie hat sich die Verkehrsbelegung auf den Thüringer Abschnitten der B 19 in Richtung Eisenach seit 2000 entwickelt?
Wie hoch war jeweils der Lkw-Anteil?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Dauerzählstelle Hohe Sonne weist seit 2000 nachfolgende Verkehrsmengen aus:

Jahr	Gesamtverkehr DTV (Kfz/24 h)	davon Schwerverkehr (Kfz/24 h)
2000	6 493	583
2005	6 677	616
2010	6 058	567

18. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts bei der Ortsumfahrung als auch der Bestandstraße ausgegangen (gegebenenfalls abschnittsweise darstellen)?

Die Raumordnungsunterlagen der Auftragsverwaltung Thüringen weisen für das Prognosejahr 2020 nachfolgende Verkehrsstärken aus:

	VK 1–3	VK 4	VK 5
Neubautrasse B 19 neu			
Etterwinden–Wilhelmsthal	–	13 300	13 250
Etterwinden–Wutha/Farnroda	9 000	–	–
Wutha/Farnroda (gemeinsamer Verlauf mit B 88 neu)	16 900	–	–
Nördlich Wilhelmsthal	–	9 900	9 100
Bestand B 19 alt			
OD Etterwinden			
– Süd	5 000	900	850
– Nord	5 100	300	300
Wilhelmsthal–südl. Ortsrand Eisenach	4 850	4 450	4 950
OD Eisenach			
Bahnhofstraße	10 950	11 000	11 450
Langensalzaer Straße	15 750	15 600	15 450

19. Werden nach Fertigstellung der Ortsumfahrungen Streckenabschnitte der B 19 zurückgestuft?
Wenn ja, wer ist für Betrieb, Wartung und Unterhaltung der Verkehrsanlagen zuständig?
Welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich jährlich (bitte getrennt darstellen)?

Ja. Die B 19alt wird zu einer Straße nach Landesrecht abgestuft. Für Betrieb, Wartung und Unterhalt ist dann der neue Baulastträger zuständig. Zu den jährlich entstehenden Kosten für das nachgeordnete Straßennetz liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

20. Sieht die Bundesregierung einen Widerspruch zwischen denen dem Projekt zugrunde liegenden Verkehrsprognosen sowie den seit Jahren rückläufigen Verkehrszahlen der automatischen Zählstelle „Hohe Sonne“?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie hieraus?

Falls nein, wie wird dies begründet?

Nein. Aus aktuellen Verkehrszählungen einer Bestandsstrecke allein kann nicht auf künftige Verkehrsbelastungen einer neuen Straße geschlossen werden. Es müssen u. a. auch Verlagerungseffekte im Gesamtnetz mit einbezogen werden. Im vorliegenden Fall besteht auf der B 19alt ab Etterwinden in Richtung Norden ein hoher Streckenwiderstand durch die Ortsdurchfahrten von Etterwinden und insbesondere von Eisenach (Wartburgallee, Bahnhofstraße, siehe auch Antworten zu den Fragen 10 und 13, Staubildung) sowie durch die unübersichtliche, kurvenreiche Streckenführung nördlich von Wilhelmsthal.

21. Wie bewertet die Bundesregierung die Eingriffe in Natur und Umwelt durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht, und welche Kompensationsmaßnahmen sollen ergriffen werden?

Die Eingriffe sind bei den Variantenkombinationen VK 2 bis VK 5 ausgleichbar.

Welche konkreten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden, kann erst in einer späteren Planungsphase festgelegt werden, wenn die endgültige Trassierung innerhalb des linienbestimmten Korridors vorliegt.

22. Wie soll der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag erfüllt werden?
23. Welche Zwischenergebnisse dieses naturschutzfachlichen Planungsauftrages liegen bereits vor?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erfolgt stufenweise in den einzelnen Planungsphasen. Im derzeit laufenden Raumordnungsverfahren wurden Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH = Fauna-Flora-Habitat) für das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Nordwestlicher Thüringer Wald“ sowie der Fachbeitrag Artenschutz erarbeitet. Diese Unterlagen werden die Grundlage für den landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen der späteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung bilden. Die qualifizierte und ordnungsgemäße Abarbeitung aller naturschutzfachlichen Planungsbeiträge gemäß besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wird in dieser und den folgenden Planungsphasen gewährleistet.

24. Welche Schutzgebiete sind im Einzelnen betroffen?

Nahezu der gesamte Untersuchungsraum befindet sich innerhalb des Naturparks „Thüringer Wald“ und innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Thüringer Wald“, so dass durch alle Variantenkombinationen Naturpark- und Landschaftsschutzgebietsflächen in Anspruch genommen werden.

Für das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Nordwestlicher Thüringer Wald“ kommt die FFH-Verträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis, dass für die VK 2 bis VK 5 erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Des Weiteren queren alle Varianten Trinkwasserschutzgebiete. Mit Beachtung der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ entstehen keine Beeinträchtigungen.

Alle Varianten queren zwischen Rothenhof und Eichrodt ein vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet der Hörsel.

25. Wie viele Hektar Waldfläche müssten nach jetzigem Planungsstand schätzungsweise für das Straßenbauprojekt B19 n gerodet und welche Fläche würde dauerhaft versiegelt werden (falls möglich wird um Aufschlüsselung nach den einzelnen Planungsvarianten gebeten)?

Die Raumordnungsunterlagen weisen nachfolgenden Flächenbedarf aus:

Variante	VK 1	VK 2	VK 3	VK 4	VK 5
Flächenbedarf (ha) für Anlage und Bau, davon:	71,0	62,5	65,4	80,9	78,4
– Waldfläche	24,8	16,0	18,6	26,3	28,6
– Versiegelung	15,5	13,7	14,2	16,2	15,9

26. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner haben der Landkreis Wartburgkreis und die Stadt Eisenach heute?

Wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen entwickeln (bitte getrennt aufführen)?

Nach Daten des Thüringer Landesamts für Statistik ergeben sich auf Basis der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung nachfolgende Entwicklungen:

Bevölkerung	2009	2020	2030
Wartburgkreis	131 820	115 849	100 428
Stadt Eisenach	42 847	41 526	40 655

Quelle: Serviceagentur Demografischer Wandel des Landes Thüringen (Stand: März 2011)

