

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/2892 —

Beurteilung der B 15 n Regensburg–Rosenheim in der Fortschreibung
des Bedarfsplans zum Bundesfernstraßengesetz

Der Bundesminister für Verkehr – StB 10/20.70.62–10.72/21 Va 85 – hat mit Schreiben vom 2. April 1985 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen durchgeführte Bewertung der B 15 n ist noch nicht abgeschlossen. Bei der Beantwortung der Kleinen Anfrage mußte daher z. T. auf Ergebnisse früherer Untersuchungen zurückgegriffen werden.

1. a) Welches sind die konkreten Gründe für die Planung der B 15 n auf der Trasse der ehemaligen A 93 von Regensburg nach Rosenheim?
- b) Weshalb hat die Herabstufung zur Bundesstraße nicht ein neues Raumordnungsverfahren nötig gemacht?

Zu a)

Eine Bundesstraße mit einer Kronenbreite von 23 m – anstelle einer Autobahn mit 26 m Kronenbreite – genügt den verkehrlichen Anforderungen und ist den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes besser angepaßt.

Zu b)

Da sich die Grundlagen der Planung, insbesondere die Trasse, nicht wesentlich verändert haben, hält die zuständige höhere Landesplanungsbehörde ein neues Raumordnungsverfahren nicht für erforderlich.

2. Wie hoch beziffert die Bundesregierung das Verkehrsaufkommen auf der
- a) geplanten B 15 n und
 - b) bestehenden B 15
- nach Fertigstellung der B 15 n bzw. im Jahre 2000?

Das Verkehrsaufkommen auf der B 15 n wurde im Jahre 1979 auf durchschnittlich 8 600 Kfz an einem normalen Werktag prognostiziert. Für die B 15 wurden ca. 6 500 Kfz/Tag errechnet.

Nach einer soeben erstellten Trend-Prognose ist im Einzugsbereich der B 15 mit folgendem Anstieg des Verkehrs zwischen 1980 und 2000 zu rechnen: Pkw-Verkehr: + rd. 40 %,
Lkw-Verkehr: + rd. 20 %.

3. Wie hoch sind die derzeitigen täglichen Verkehrsmengen auf der vorhandenen B 15?

Die tägliche Verkehrsmenge auf der vorhandenen B 15 betrug 1980 im Abschnitt Regensburg–Landshut ca. 4 000 bis 6 000 Kfz/Tag und im Abschnitt Landshut–Rosenheim ca. 3 500 bis 5 000 Kfz/Tag. Im näheren Einzugsbereich von Landshut und Rosenheim traten Verkehrsmengen von etwa 10 000 Kfz/Tag auf.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedeutung der B 15 n als Ersatz für Ortsumgehungen
- a) zwischen Regensburg und Landshut,
 - b) für Geisenhausen, wo eine Ortsumgehung im Zuge der B 299 zur Zeit im Bau ist,
 - c) für Landshut,
 - d) für Vilsbiburg, wo die B 15 n durch eine 4 km lange Verbindungsspanne ergänzt werden muß und dann bei einer Gesamtlänge von 12 km in 5 km Abstand von der Stadt verläuft?

Die Entlastung der B 15 durch die B 15 n wird zur Zeit im Rahmen der Projektbewertung berechnet. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Zu a)

Eine Entlastung der Ortsdurchfahrten, insbesondere von Neufahrn und Ergoldsbach ist dringend notwendig.

Zu b)

Wegen der ungünstigen Trassierung der Ortsdurchfahrt von Geisenhausen wäre die dort in Bau befindliche Ortsumgehung auch dann erforderlich, wenn die B 15 n vorhanden wäre.

Zu c)

Die Bundesregierung erwartet eine erhebliche Entlastung von Landshut durch die B 15 n.

Zu d)

Sofern die B 15 n gebaut wird, wird die Planung einer Ortsumgehung von Vilsbiburg im Zuge der B 299 seitens des BMV nicht weiter verfolgt; eine ortsnahe Umgehungstrasse ist nach Auffassung der Stadt Vilsbiburg nicht durchsetzbar.

5. Welche Gründe waren ausschlaggebend für die Änderung der Einstellung des Bundesverkehrsministeriums zu einer ortsnahe Umgehung von Vilsbiburg, die noch im Brief vom 16. August 1983 lautete: „Auch das Bundesverkehrsministerium hat schon mehrfach – unter anderem gegenüber der Stadt Vilsbiburg – angeregt, die Möglichkeiten einer ortsnahe Umgehung im Zuge der B 299 zu untersuchen.“ Das Ministerium „hält überdies die sehr ortsferne Trasse der B 15 n für weniger geeignet.“?

Das auszugsweise wiedergegebene Zitat aus dem o.g. Brief gibt den Sachstand nur unvollständig wieder. Es hat sich überdies inzwischen gezeigt, daß eine ortsnahe Umgehung von Vilsbiburg die Entwicklung der Stadt einengen und Wohn- sowie Naherholungsgebiete beeinträchtigen würde. Deshalb wurde einer Entlastung von Vilsbiburg durch die B 15 n und durch die Baumaßnahmen im Zuge der B 388 der Vorzug gegeben.

6. Bei der letzten Bedarfsplanfortschreibung ist eine Projektbewertung erstellt worden.

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung ergab für die B 15 n höhere Kosten als Nutzen. Dabei waren die regionalwirtschaftlichen Vorteile schon überproportional stark berücksichtigt worden.

- a) Welche konkreten regionalwirtschaftlichen Verbesserungen rechtfertigten die Erwartung eines Nutzens von 11,4 (bzw. 22,8) bei der Kosten-Nutzen-Analyse?
- b) Wie erklärt die Bundesregierung den Widerspruch, daß in der Kosten-Nutzen-Analyse für die B 15 n verkehrsfremde Funktionen mit 0 ausgewiesen sind, während im Regionalplan Landshut betont wird: „Für den Raum Landshut erhält die B 15 n als leistungsfähige Verkehrsader zusätzliche Bedeutung im Falle einer Evakuierung im Zusammenhang mit den Kernkraftwerken im Isartal.“?
- c) Hat die Bundesregierung zur Kenntnis genommen, daß der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., im Gegensatz zur Aufführung in der Kosten-Nutzen-Analyse, den Bau der B 15 n entschieden ablehnt?

Zu a)

Das IFO-Institut, München, kommt in einer kürzlich vorgelegten Untersuchung zu dem Schluß, daß die B 15 n eine Unterstützungsfunktion für das aufstrebende Gebiet um Regensburg–Dingolfing–Landshut–Kelheim und eine beschäftigungswirksame Erschließungsfunktion im Kreuzungsgebiet mit der A 94 hat.

Die B 15 n verbessert die Oberzentren-Verbindung Regensburg–Landshut–Rosenheim.

Zu b)

Die Bedeutung einer Straße als Fluchtweg („Evakuierungsfunktion“) kann in einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht quantitativ berücksichtigt werden, da die Wahrscheinlichkeit eines solchen Planungsfalls äußerst gering ist. Bei der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurden derartige Wirkungen nicht in Rechnung gestellt.

Zu c)

Der Bundesregierung ist bekannt, daß der Bund Naturschutz in Bayern mit Schreiben vom 23. März 1979 dem Bundestags-Verkehrsausschuß und dem Bundesministerium für Verkehr mitgeteilt hat, daß er eine Autobahn Regensburg–Rosenheim ablehnt, gegen einen verkehrsgerechten Ausbau der B 15 mit Ortsumgehungen aber keine Einwendungen bestehen.

7. Hat die Trassenwahl, Kreuzungspunkt mit der A 92 bei Ohu, dem Standort von drei Kernkraftwerksanlagen, Einfluß auf den Planungsbedarf, und in welchem Maße beteiligen sich die Kernkraftwerksbetreiber an den Planungs- und Baukosten für die B 15 n?

Das Vorhandensein der Kernkraftwerke hat auf die Planung der B 15 n allenfalls einen marginalen Einfluß. Die Kraftwerksbetreiber beteiligen sich weder an den Planungs- noch an den Baukosten.

8. Welchen Einfluß hat die Nähe des geplanten NATO-Munitionsdepots im Kröninger Forst (3 km) oder sonstige militärische Nutzung auf die Planung der B 15 n?

Belange der Verteidigung waren für die Planung der B 15 n nicht maßgebend.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß die geplante B 15 n zum Teil in geringstem Abstand parallel zur B 299 verläuft, die in den vergangenen Jahren bereits ausgebaut wurde und für deren weiteren Ausbau (z.B. Beseitigung eines schienengleichen Bahnüberganges bei Höhenberg) das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden ist?

Die Bundesregierung sieht keine Parallelität von B 15 n und B 299 und auch keinen Zusammenhang mit der geplanten Beseitigung eines Bahnüberganges bei Höhenberg.

10. Welcher Kostenvergleich ergibt sich aus
- a) dem Bau einer vierspurigen B 15 n,
 - b) dem Neubau einer zweispurigen B 15 n,
 - c) dem bedarfsgerechten Ausbau der vorhandenen B 15 und B 299 (einschließlich der möglicherweise notwendigen Ortsumgehungen) und
 - d) einer Nullvariantenlösung?

Zu a)

Die Kosten für den Bau einer vierspurigen B 15 n betragen etwa 866 Mio. DM.

Zu b)

Den Anforderungen hinsichtlich überregionaler Verbindungsfunktion und regionalwirtschaftlicher Unterstützungsfunktion wird eine zweistreifige B 15 n nicht gerecht. Ein solcher Vergleichsentwurf wurde daher nicht erstellt.

Zu c) und d)

Es gilt in verstärktem Maße das unter b) bereits Gesagte. Die Kosten einer Nullvariante wären keinesfalls gleich Null.

11. Ist die Bundesregierung bereit, die Neutrassierung aufgrund der ablehnenden Haltung verschiedener Gemeinden (Adlkofen, Geisenhausen, Velden, Wurmsham) und des entschiedenen Widerstandes der Bürgerinitiative gegen die B 15 n fallen zu lassen und statt dessen den Alternativforderungen, wie z.B. Ausbau der B 15 sowie der B 299 oder Ortsumgehungen, den Vorrang zu geben?

Die B 15 n, nach Autobahntrassierungsparametern geplant, bedeutet einen schwerwiegenden Eingriff in die Umweltbedingungen und das Landschaftsbild der Region.

Die Bundesregierung wird zunächst das Ergebnis der z.Z. in Arbeit befindlichen Bewertung der B 15 n abwarten, bevor weitere Untersuchungen durchgeführt werden. Sollte sich dabei ergeben, daß die B 15 n einen schwerwiegenden Eingriff in die Umweltbedingungen und das Landschaftsbild darstellt, so wird dem bei den weiteren Planungsschritten Rechnung getragen werden.

12. Wie hoch veranschlagt die Bundesregierung den Landschaftsverlust und die ökologischen Schäden durch die B 15 n
- a) zwischen Regensburg und Landshut,
 - b) zwischen Landshut und Rosenheim unter Berücksichtigung der erforderlichen Einschnitte, Anböschungen sowie der Verbindungsspannen und landwirtschaftlichen Nebenstraßen, beim Durchqueren des tertiären Hügellandes?

Bei der Überprüfung des Bedarfsplans wird für die B 15 n eine sog. ökologische Risikoanlage durchgeführt. Antworten auf die gestellten Fragen sind erst möglich, wenn deren Ergebnis ausgewertet worden ist.

13. Wie bewertet die Bundesregierung im Vergleich dazu den Landschaftsverlust und die ökologischen Schäden bei
- a) zweispuriger Ausführung der B 15 n,
 - b) Ausbau der bestehenden B 15 und B 299,
 - c) einer Nullvariantenlösung?

Zahlen hierzu liegen nicht vor. Der Flächenbedarf einer zweispurigen B 15 n wäre voraussichtlich etwa 25 bis 30 % geringer als der einer vierspurigen.

14. Wie berücksichtigt die Bundesregierung bei der Planung der B 15 n den am 17. Juni 1984 durch Volksbegehren in die Bayerische Verfassung aufgenommenen Zusatz, Artikel 141, in dem es heißt: „Es gehört auch zu den vorrangigen Aufgaben von Staat, Gemeinden und Körperschaften des öffentlichen Rechts, Boden, Wasser und Luft als natürliche Lebensgrundlagen zu schützen, eingetretene Schäden möglichst zu beheben oder auszugleichen und auf möglichst sparsamen Umgang mit Energie zu achten, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten und dauerhaft zu verbessern, den Wald wegen seiner besonderen Bedeutung für den Naturhaushalt zu schützen und eingetretene Schäden möglichst zu beheben oder auszugleichen, die heimischen Tier- und Pflanzenarten und ihre Lebensräume sowie kennzeichnende Orts- und Landschaftsbilder zu schonen und zu erhalten“, im Zusammenhang mit den durch den Bau der B 15 n zu erwartenden Beeinträchtigungen von Boden, Wasser, Luft, Naturhaushalt, Lebensräumen und Landschaftsbildern?

Die gestellten Fragen sind vom Freistaat Bayern im Raumordnungsverfahren geprüft worden. Das Ergebnis ist in die Planung der B 15 n eingeflossen.

15. Welche Beurteilung der geplanten Trasse durch den Bundesinnenminister, der ein Bodenschutzprogramm vorbereitet, in dem insbesondere freie Landschaften vor weiterer Zerschneidung durch Fernstraßen geschützt werden sollen, liegt der Bundesregierung vor bzw. ist zu erwarten?

Das Verfahren für die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans sieht die Beteiligung aller Bundesressorts vor. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

