

## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

### Bundesstraße B 289 neu (Lichtenfels – Untersiemau)

Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages hat in seinen Sitzungen am 22. und 23. Januar 1985 zu der Anlage zu § 1 des Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) folgenden Beschluß gefaßt:

„B 289 Lichtenfels – Untersiemau (11,3 km). Die erste Fahrbahn bleibt im ‚Vordringlichen Bedarf‘, die zweite Fahrbahn wird aus dem ‚Vordringlichen Bedarf‘ in ‚Planungen‘ zurückgestuft (Einsparung 30 Mio. DM).“

Dieser Beschluß erhielt durch Abstimmung im Deutschen Bundestag am 30. Januar 1986 Gesetzeskraft. Seitdem läuft das Planfeststellungsverfahren für die Bundesstraße B 289 neu. Sein Abschluß ist wegen der vielen Einwendungen noch nicht in Sicht.

Dazu fragen wir die Bundesregierung:

#### 1. *Zu derzeitigen und prognostizierten Verkehrsbelastungen*

- 1.1 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der B 289 bei ca. 6 000 Kfz/24 h liegt und hiervon ein hoher Anteil Nahverkehr aus den an dieser Straße liegenden Ortschaften Untersiemau, Obersiemau, Birkach und Buch a. F. sowie Lichtenfels ist? Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß dieser Anteil auch nach dem Bau der B 289 neu auf der alten B 289 verbleiben wird?
- 1.2 Kann die Bundesregierung detailliert erläutern, wie die Trendprognosen trotz der feststellbaren gegenwärtigen geringen Verkehrsbelastungen Prognosebelastungen für die B 289 neu von 9 000 Kfz/24 h bzw. 11 500 Kfz/24 h hochrechnen können (Erläuterungsbericht zur Planfeststellung)? Kann die Bundesregierung insbesondere erklären, woher die für diese Prognosen zugrunde gelegten „zusätzlichen Verkehrsumlagerungen“ (a. a. O.) stammen sollen?
- 1.3 Folgt die Bundesregierung der Auffassung des Erläuterungsberichts zum Planfeststellungsverfahren, wonach die B 289 neu „einen Großteil des Verkehrs der B 4 (...) aufnehmen“

wird? Ist der Bundesregierung bekannt, ob zur Hochrechnung der Prognosebelastung der geplanten B 289 neu außer der B 4, die ebenfalls in südlicher Richtung verläuft, auch die anderen überregionalen Anbindungen des Coburger Raums in ihrem Endausbauzustand (B 203 in östliche und westliche Richtung) Berücksichtigung fanden? Wenn nein, teilt die Bundesregierung die Meinung, daß dies sinnvollerweise geschehen sollte?

- 1.4 Ist der Bundesregierung bekannt, daß eine zusätzliche Verkehrsuntersuchung stattgefunden hat (Auskunft Straßenbauamt Bamberg)? Kann sie Ergebnisse derselben bekannt geben?

## 2. Zur Verkehrsanbindung

- 2.1 Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Erläuterungsberichts, daß die B 289 neu einen „Ersatz der einbahnigen B 4 darstellen wird, obwohl sie die Verbindung Coburg – Breitengüßbach (Anschluß an die Maintalautobahn A 70) um einige Kilometer verlängern wird und – im Gegensatz zur bestehenden B 4 durch den Itzgrund – Höhenunterschiede von ca. 100 m überwinden muß? Sieht die Bundesregierung die eben erst ausgebaute B 4 südlich von Untersiemau ebenfalls als „nicht leistungsfähig“ an?
- 2.2 Wenn die Bundesregierung die Frage 2.1 bejaht, kann sie dann der Meinung des Bund Naturschutz in Bayern e. V. in seiner Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren der B 289 neu vom 18. März 1986 folgen, „daß die soeben erst neu ausgebaute Bundesstraße B 4 eine straßenbauliche Fehlplanung ersten Ranges darstellen würde“ und die „Träger öffentlicher Belange bei den Planungsverfahren der B 4 bewußt getäuscht“ wurden?
- 2.3 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der zusätzliche Erschließungseffekt der B 289 neu aufgrund der existierenden Bundesstraßen B 4 und B 303 für den Coburger Raum minimal sein wird, was nicht zuletzt auch dadurch unterstrichen wird, daß sein Anteil an der Summe der Projektnutzen in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung dieses Projekts vom 18. März 1985 lediglich 10 % beträgt?
- 2.4 Sind der Bundesregierung Planungen bekannt, nach denen die B 289 neu Anbindung „an eine korridorähnliche Fernverbindungsstraße durch die DDR“ werden soll, auf der, „ähnlich der Anbindung an das Bundesgebiet, der Verkehr von Hessen nach Nordbayern fließen“ könnte, wie sich der bayerische Ministerpräsident F. J. Strauß äußerte (Coburger Tageblatt vom 21. November 1986)?

## 3. Zur wirtschaftlichen Bedeutung

- 3.1 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Coburger Raum auch ohne vierspurige Verkehrsanbindung in Bayern eine Spitzenstellung einnimmt, was die Industriedichte angeht? Kann die Bundesregierung gewährleisten, daß infolge

des Baues der B 289 neu Neuansiedlung von Betrieben im Coburger Raum erfolgen wird, oder macht sie sich statt dessen die Erkenntnis der Bundesanstalt für Raumordnung und Landeskunde zu eigen, wonach der wirtschaftliche Effekt neuer Autobahnen im peripheren Raum als gering einzustufen ist?

- 3.2 Kann die Bundesregierung ausschließen, daß durch den Bau der B 289 neu negative wirtschaftliche Effekte, wie der Verlust von Arbeitsplätzen in den Bereichen Landwirtschaft, Tourismus und Dienstleistungsgewerbe im Freizeitbereich oder durch noch verstärkten Bevölkerungsabfluß infolge des Schnellstraßenbaus aus dem ländlichen Coburger Raum zu den Ballungszentren (z.B. Großraum Nürnberg – sog. Sogeffekt) eintreten werden?
- 3.3 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die lediglich geringen (wie zu befürchten ist, siehe Frage 3.1) wirtschaftlichen Effekte auch darin Ausdruck finden, daß der Nutzen aus „gesamtwirtschaftlich relevanter Erschließung struktureller Arbeitskraftreserven und sonstiger Produktionspotentiale“ in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts B 289 neu vom 18. März 1985 in die Summe des Projektnutzens mit nur 9 % einfließt?
- 3.4 Wie erklärt die Bundesregierung die regionalpolitische Präferenzierung der B 289 neu, die zu einem Einstufungsvorschlag in den „Vordringlichen Bedarf“ führte (Beilage der Anlage zum Schreiben BMV/A 20/StB 10/20.70.50–52 vom 26. April 1985) als Ergebnis der Projektbewertung, obwohl gleichzeitig in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung „Regionale Effekte (...) einschl. regionale Präferenzierung“ mit lediglich 9 % in die Summe der Projektnutzen eingehen?

#### 4. Zur Verkehrssicherheit

- 4.1 Wie erklärt die Bundesregierung, daß in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Nutzen aus Beiträgen zur Verkehrssicherheit von 0 DM/Jahr in der Bewertung vom 15. Juli 1979 auf 3,325 Mio. DM/Jahr in der Bewertung vom 18. März 1985 geradezu sprunghaft angestiegen ist? Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß sich die Notwendigkeit der B 289 neu hauptsächlich auf diese Zahl begründet, da diese 55 % des gesamten Projektnutzens darstellt?
- 4.2 Kann die Bundesregierung also der Argumentation folgen, daß mit einer lediglich einbahnigen B 289 neu, wie sie laut Bundestagsbeschluß vom 30. Januar 1986 vorerst vorgesehen ist, die Beiträge zur Verkehrssicherheit wesentlich niedriger als 3,325 Mio. DM/Jahr liegen werden (ebenso andere Projektnutzen), somit auch die Summe der Projektnutzen erheblich sinken wird, was schließlich bei nicht im gleichen Maß niedrigen Investitionskosten zu einem Nutzen/Kosten-Verhältnis von kleiner als 1,0 führen wird? Bestätigt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das auf Anfrage vom Büro der bei der Projektbewertung beratenden Ingenieure

Heusch/Boesefeld GmbH (Aachen) genannte Kosten/Nutzen-Verhältnis einer einbahnigen B 289 neu von 0,752?

- 4.3 Kann die Bundesregierung die Erfahrungen bestätigen, daß eine auf der Trasse einer zweibahnigen Schnellstraße lediglich einbahnig realisierte Straße ein besonders hohes Unfallrisiko birgt?
- 4.4 Kann die Bundesregierung darlegen, mittels welcher Maßnahmen durch die „mit planfreien Knotenpunkten konzipierte“ B 289 neu (Erläuterungsbericht) der „Ersatz der (...) Ortsdurchfahrten von Lichtenfels, Buch a. F., Obersiemau und Untersiemau“ (a. a. O.) erreicht werden soll? Kann sie insbesondere Aufschluß darüber geben, wie die B 289 neu den diese Ortsdurchfahrten belastenden Ziel- und Querverkehr der genannten Orte aufnehmen soll?
- 4.5 Ist der Bundesregierung bekannt, warum keine Kosten/Nutzen-Analyse für Alternativen zur jetzigen Trasse der B 289 neu durchgeführt wurde, die „den verkehrspolitischen Forderungen nach dem Bau von Ortsumgehungen“ (Erläuterungsbericht) tatsächlich entsprechen und „auch die flächenhafte Erschließung durch den regionalen und örtlichen Verkehr“ (a. a. O.) ermöglichen, wie dies etwa ein Ausbau der bestehenden B 289 mit echten Ortsumgehungen gewährleistet hätte?

## 5. Lärmschutz

- 5.1 Ist der Bundesregierung bekannt, welcher Quelle das Straßenbauamt Bamberg die „zulässigen Grenzwerte aus Straßenverkehrslärm von 62/52 db (A) – Tagwert/Nachtwert“ (Erläuterungsbericht) entnommen hat, welche es in seiner Einschätzung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen den von ihm errechneten Prognose-Immissionspegeln gegenüberstellte?
- 5.2 Ist der Bundesregierung bekannt, warum das Straßenbauamt Bamberg bei seiner Einschätzung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen und den dazu dienenden Lärmschutzberechnungen nur Mittelwerte, nicht aber Spitzenbelastungen und besondere Ausbreitungsverhältnisse (z. B. Hanglagen, Reflexionseffekte) berücksichtigt hat?
- 5.3 Welche Konsequenzen für die B 289 hat das Urteil des Vierten Senats des Bundesverwaltungsgerichts (Berlin) vom 22. Mai 1987, wonach bei einem Straßenneubau in einem Wohngebiet der Dauerschallpegel nicht höher als 55 dB (tags) und 45 dB (nachts) sein soll, und – können diese Grenzwerte nicht eingehalten werden – der Straßenbauträger für zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen sorgen muß (BVerwG 4c 33.–35.1983)? Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Festlegung der Grenzwerte durch dieses Grundsatzurteil die vom Straßenbauamt zugrunde gelegten Grenzwerte (siehe Frage 6.1) außer Kraft setzt? Wenn ja, kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Bewohner der Ortschaften Tiefenroth, Gnellenroth, Schönsreuth und Kösten, wo der vom Straßenbauamt

berechnete Prognose-Immissionspegel über den Grenzwerten aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts liegt, Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen haben?

- 5.4 Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß die durch diese zusätzlichen Lärmschutzvorkehrungen erhöhten Investitionskosten das Nutzen/Kosten-Verhältnis von sowieso nur 1,6 auf einen noch niedrigeren Wert, d.h. die Rentabilität dieses Vorhabens weiter senken werden?

## 6. Zum Landschafts- und Naturschutz

- 6.1 Teilt die Bundesregierung die Bedenken hinsichtlich des Naturschutzes, daß die im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten „Maßnahmen mit Ausgleichwirkungen für den Naturhaushalt“ auf 57,3 ha von 81,55 ha der für den Straßenbau in Anspruch genommenen Flächen (Straßenrestflächen) aufgrund unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn (Lage im Immissionsband) den Anforderungen an Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 9 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes hinsichtlich des Ausgleichs der Beeinträchtigung des Naturhaushalts nicht gerecht werden?

- 6.2 Kann die Bundesregierung der ökologischen Bewertung zustimmen, daß die im landschaftspflegerischen Begleitplan als „Ersatzmaßnahmen“ genannten Vorhaben diesem Anspruch deshalb nicht gerecht werden können, weil sowohl die Fläche in der „Itzschleife“ nördlich von Scherneck aufgrund ihrer Entfernung von ca. 2 km vom nächsten, durch den Straßenbau betroffenen Biotop als auch die Schilf-Röhrichtfläche östlich von Schönsreuth infolge des zwischen dieser Fläche und dem zu ersetzenden Biotop westlich von Schönsreuth liegenden Dorfes von verdrängten Arten nicht zu erreichen sind (insbesondere nicht von Pflanzen) und für diese also keine Ersatzbiotope darstellen können? Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der bloße Ankauf eines bereits bestehenden Gebiets, das durch andere naturschutzrechtliche Maßnahmen jederzeit zu sichern wäre (wie die Schilf-Röhrichtfläche), keine Ersatzmaßnahme im Sinne der Gesetzgebung darstellt?

- 6.3 Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß die im landschaftspflegerischen Begleitplan als „ökologische Ausgleichs- und Ersatzflächen“ dargestellten 12,6 ha hauptsächlich feuchten Charakters die für den Straßenbau beanspruchten ca. 80 ha offener Wiesen- und Waldflächen weder qualitativ noch quantitativ ersetzen?

## 7. Zum Bodenschutz

Wie beurteilt die Bundesregierung das Projekt der B 289 neu im Lichte des von ihr am 6. Februar verabschiedeten Bodenschutzkonzepts, insbesondere angesichts der darin formulierten Ziele, daß „vorhandene natürliche und naturnah genutzte Flächen grundsätzlich zu sichern sind“, „bei allen planerischen Abwägungsprozessen ökologische Anforderungen stärker zu gewichten sind“, die Versiegelung des Bodens durch

Baumaßnahmen zu begrenzen ist, strengere Maßstäbe des Umwelt- und Naturschutzes beim Ausbau des Bundesverkehrsstraßennetzes anzulegen sind und daß eine „Trendumkehr bei der Zerschneidung der Landschaft“ zu erfolgen hat? Welche Konsequenzen für den Straßenbau wird das Bodenschutzkonzept haben?

Bonn, den 23. Oktober 1987

**Weiss (München)**

**Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion**



