

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 12/1164 —

Verkehrsplanungen für das östliche Unterfranken

In den vergangenen Wochen und Monaten verunsicherten ständig neue Pressemeldungen die Bewohner des östlichen Unterfrankens (Landkreise Schweinfurt, Kitzingen, Würzburg, Haßberge, Bad Kissingen und Rhön-Grabfeld) durch Planungen und Überlegungen im Verkehrsreich.

1. Ist ein sechsspuriger Ausbau der A 3 zwischen Aschaffenburg und Erlangen vorgesehen, und wenn ja, wie weit ist der Stand der Planungen fortgeschritten, und in welchem Zeitraum soll der Ausbau erfolgen?

Der sechsstreifige Ausbau der A 3 ist von Westen her bis zur Anschlußstelle Aschaffenburg/West fertiggestellt und wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bis zur Anschlußstelle Hösbach fortgesetzt. Fertiggestellt ist der sechsstreifige Ausbau auch vom Autobahnkreuz Fürth/Erlangen bis zum Autobahnkreuz Nürnberg.

Zwischen Hösbach und Fürth/Erlangen wird die Notwendigkeit eines sechsstreifigen Ausbaus der A 3 bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen überprüft. Wenn hierbei ein günstiges Ergebnis erzielt wird und der zur Verfügung stehende Finanzrahmen dies zuläßt, kann das Projekt dem Deutschen Bundestag zur Aufnahme in den neuen Bedarfsplan vorgeschlagen werden. Voraussetzung für einen Baubeginn sind danach eine rechtsbeständige Planung und die Finanzierbarkeit des Projektes.

2. Bis wann ist mit der Fertigstellung des vierspurigen Ausbaus der A 70 zwischen der A 7 und Bamberg zu rechnen?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Wolfgang Gröbel, vom 25. November 1991 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die bis Mitte der neunziger Jahre angestrebte Fertigstellung wird im wesentlichen von der Möglichkeit der angemessenen Finanzierung bestimmt.

3. Ist eine Autobahn-Umgehung Würzburgs vorgesehen, und wenn ja, wie weit ist der Stand der Planungen fortgeschritten, und welche Trasse ist hierfür vorgesehen?

Es ist nicht beabsichtigt, die frühere Planung einer Verbindung der Bundesautobahnen A 3 und A 7 im Westen von Würzburg bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes wieder aufzugreifen. Der Freistaat Bayern hat ein solches Projekt auch nicht zur Überprüfung angemeldet.

4. Sind für die A 7 Veränderungen geplant, und wenn ja, welche?

Der Bundesminister für Verkehr hat eine Engpaßanalyse im BAB-Netz der alten Bundesländer durchgeführt. Im Abschnitt der A 7 zwischen Autobahndreieck Schweinfurt/Werneck (A 7/A 70) und Autobahnkreuz Biebelried (A 7/A 3) wurden dabei Verkehrsmengen prognostiziert, die einen Ausbau der A 7 auf sechs Fahrstreifen nahelegen.

Es ist deshalb beabsichtigt, diesen Abschnitt im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes zu überprüfen.

5. Ist eine Pressemeldung des Bürgermeisters von Gerolzhofen zutreffend, die den Ausbau der B 286 zwischen Schweinfurt und der A 3 zur Autobahn oder autobahnähnlichen Straße vorsieht?

Die als Kraftfahrstraße mit höhenfreien Kreuzungen und Anschlußstellen gebaute Bundesstraße 286 weist zwischen Schweinfurt und Unterspiesheim eine weit über Bundesdurchschnitt liegende Verkehrsbelastung mit ebenfalls überdurchschnittlicher Verkehrszunahme seit 1985 auf. Deshalb hat die bayerische Straßenbauverwaltung für die Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen den Anbau einer zweiten Fahrbahn im Abschnitt zwischen der Maintalautobahn (A 70) und Unterspiesheim zur Überprüfung angemeldet.

Ein zweibahniger Ausbau der B 286 südlich von Unterspiesheim ist derzeit nicht erforderlich, soll langfristig jedoch bis zur A 3 (Anschlußstelle Schweinfurt/Wiesentheid) offengehalten werden.

6. Wenn ja,
- a) wie weit ist der Stand der Planungen fortgeschritten;
 - b) wie hoch wird die voraussichtliche Verkehrsdichte auf diesem Streckenabschnitt sein;
 - c) ist dadurch eine Entlastung des Biebelrieder Kreuzes A 3/A 7 vorgesehen;
 - d) haben die Bauarbeiten zwischen Schwebheim und Schweinfurt bereits mit dem Ausbau zu tun;
 - e) auf welcher Planungs- und Beschlußgrundlage finden diese statt?

- a) Planungsarbeiten können erst beginnen, wenn eine solche Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen ist.
- b) Untersuchungen fehlen noch.
- c) Nein.
- d) Nein.
- e) Ein Teil der Überschußmassen der Maßnahme „B 26, Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges bei Bergrheinfeld“ wird an der B 286 zwischen Schweinfurt und Schwebheim eingebaut. Diese Ablagerung ist im Planfeststellungsverfahren Bergrheinfeld genehmigt.

7. Ist eine Verlegung der B 286 im Bereich Gerolzhofen (Stadtteil Rügshofen, neues Baugebiet) vorgesehen bzw. welche Maßnahmen sind zur Emissionsminderung geplant?

Eine Verlegung der Bundesstraße 286 im Bereich Gerolzhofen ist nicht geplant.

Der Stadt Gerolzhofen wurden für die geplante Bebauung wegerechtliche Auflagen genannt, die einen späteren zweibahnigen Ausbau der Bundesstraße 286 berücksichtigen.

Die Stadt Gerolzhofen ist sowohl nach dem Bundes-Immissionschutzgesetz als auch nach anderen Bundesgesetzen verpflichtet, ihre Bauleitplanung so auszurichten, daß schutzbedürftige Nutzungen möglichst keinen Belastungen durch Umwelteinwirkungen ausgesetzt sind. Dies bedeutet auch, daß für das neue Wohngebiet Kosten für den Lärmschutz an der B 286 nicht vom Bund übernommen werden können.

8. Welche Maßnahmen sind für den Bereich zwischen Würzburg und Meiningen geplant (Umgehungsstraßen, vierspuriger Ausbau, Autobahn)?

Zwischen Erfurt und Schweinfurt (A 70) ist eine leistungsfähige zweibahnige Verbindung geplant, welche zu den „Verkehrspunkten Deutsche Einheit“ zählt. Zur Zeit wird eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung für einen Korridor zwischen Meiningen (Thüringen), Bad Neustadt/Saale und Schweinfurt durchgeführt, die Aufschluß über Verkehrsprognose, ökologische Risiken und Kosten geben soll. Diese Untersuchung läuft im Vorfeld einer endgültigen Planung.

Zwischen Schweinfurt (A 70) und Würzburg sind außerdem die einbahnigen Projekte

- Ortsumgehung Werneck,
- Ortsumgehung Bergtheim,
- Verlegung bei Unterpleichfeld,

im Zuge der Bundesstraße 19 im Bedarfsplan bereits enthalten bzw. zur Überprüfung im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes angemeldet.

9. Wie ist der Stand der Planungen, und welche Trassen werden benutzt?

Zur Zeit laufen Voruntersuchungen. Trassen sind noch nicht festgelegt (siehe auch Antwort zu Frage 8).

10. Ist eine Pressemitteilung zutreffend, in der von einer neuen Autobahn aus dem Bereich Haßberge nach Thüringen gesprochen wurde?

Nein; siehe jedoch Antwort zu Frage 8.

11. Für wann ist die Realisierung des Projekts vorgesehen, und wie weit ist der Stand der Planungen?

Entfällt.

12. Sind im östlichen Unterfranken weitere relevante Straßenbauprojekte geplant?

Auf der Grundlage einer Anmeldung des Freistaates Bayern werden im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen folgende Projekte im östlichen Unterfranken überprüft:

- B 279: Ortsumgehungen von Wegfurt, Oberessfeld und Ermershausen,
Verlegung zwischen Maroldsweisach und Voccawind sowie zwischen Voccawind und Pfarrweisach;
- B 285: Verlegung zwischen Fladungen und Heufurt,
Ortsumgehungen von Nordheim v.d.Rh. und Ostheim v.d.Rh.,
Verlegung zwischen Stockheim und Mellrichstadt;
- B 286: Verlegung südlich Maibach,
Ausbau zwischen Schweinfurt und Unterspiesheim (2. Fahrbahn);
- B 287: Ortsumgehung Nüdlingen.

13. Welchen Stellenwert erhält die Bahnverbindung Schweinfurt–Meiningen hinsichtlich
- a) der Hauptstrecke Stuttgart–Berlin,
 - b) des Intercity und Interregio-Verkehrs,
 - c) des Güterverkehrs,
 - d) des Taktverkehrs,
 - e) der Schließung von Bahnhöfen (sowohl für Personen als auch für Güter)?
- a) Die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Deutsche Reichsbahn (DR) beabsichtigen auf absehbare Zeit nicht die Wiederherstellung der vor dem Krieg bestehenden durchgehenden Verbindungen Stuttgart – Würzburg – Schweinfurt – Meiningen – Berlin, da in der Verbindung Stuttgart – Mannheim – Frankfurt/Main – Erfurt – Berlin wesentlich kürzere Reisezeiten angeboten werden können. Die rund 55 Minuten längere Fahrzeit von Stuttgart nach Erfurt über Würzburg und Schweinfurt beruht sowohl auf betrieblichen Zwängen, wie dem dreimaligen Fahrtrichtungswechsel in Würzburg, Schweinfurt und Meiningen als auch auf Mängeln in der Schieneninfrastruktur, wie dem Ausbauzustand des eingleisigen Abschnittes Rentwertshausen–Plaue (Thüringen). Die Verbindung über Frankfurt/Main wird auch selbst bei Ausbaumaßnahmen in der Verbindung Würzburg – Schweinfurt in einigen Jahren eine kürzere Reisezeit aufweisen.
- b) Die DR plant die Einrichtung einer InterRegio-Linie Berlin – Erfurt – Meiningen. Eine Verlängerung dieser Linie bis Würzburg hält die DB wirtschaftlich nicht für vertretbar.
- Seitens der DR bestehen Überlegungen, einige InterRegio-Züge in geeigneter Tagesrandlage über Meiningen hinaus bis Würzburg zu verlängern, um die Nachfrage zu testen. Die Überlegungen sind noch nicht abgeschlossen.
- c) Zunächst ist die Einrichtung einer Verbindung zwischen den Knotenbahnhöfen Schweinfurt und Grimmenthal (über Meiningen) geplant. Bei Bedarf wird es jedoch möglich sein, diese Orte im Versand und Empfang an alle Wirtschaftszentren im Inter City Güterzug-Netz (ICG) anzubinden.
- d) DB und DR haben die voraussichtlich durch den zum 28. September 1991 erfolgten Lückenschluß Mellrichstadt – Rentwertshausen eintretende Nachfrageentwicklung berücksichtigt und ein bedarfsgerechtes Angebot erstellt. Zwischen Schweinfurt und Meiningen verkehren zwölf Reisezugpaare im werktäglichen Durchschnitt. Derzeit wird untersucht, ob die Eingleisigkeit der Strecke zum Jahresfahrplan 1992/93 einen rhythmisierten Verkehr zuläßt, wobei die Züge in Schweinfurt auf die Fernverkehrs-Zu- und -Abbringer zum/vom IC-Bahnhof Würzburg bzw. Bamberg ausgerichtet werden sollen.
- e) Es bestehen keine Absichten, Bahnhöfe des Personenverkehrs zu schließen.

Auf der Strecke Schweinfurt – Meiningen und der daran anschließenden Strecke von Bad Neustadt nach Bad Königshofen wurden im Zuge der Neuorganisation des Güterverkehrs die

Wagenladungstarifpunkte Ebenhausen, Rottershausen, Niederlauer, Oberstreu, Hollstadt, Wulfershausen und Saal wegen der ausgesprochen geringen Kundennachfrage geschlossen. Ein kostendeckender Betrieb war nicht mehr möglich.

Mit dieser Neuorganisation versucht die DB, ihre Transportqualität durch Beschleunigung des Transportablaufes zu heben; sie macht damit ihr Leistungsangebot attraktiver.

Dazu ist der Aufbau eines Netzes von Knotenbahnhöfen erforderlich, innerhalb dessen die Güter möglichst im Nachtsprung, mindestens aber in der Zeit von 24 bis 48 Stunden, vom Absender zum Empfänger befördert werden.

Diese Maßnahmen bedeuten kein Abkoppeln der Fläche oder des ländlichen Raumes von den Verkehrsanbindungen an die Wirtschaftszentren. Vielmehr wird dadurch für die Zukunft erst sichergestellt, daß auch die Kunden dieser Regionen an den Verkehrskonzepten der DB teilhaben können.

14. Welche Planungen gibt es für die weiteren Bahnstrecken im östlichen Unterfranken (z. B. Schweinfurt–Kitzingen, Haßfurt–Hofheim, Seligenstadt–Volkach)?

Der Personenverkehr auf der Strecke Schweinfurt – Kitzingen ist seit Mai 1987 eingestellt. Die DB beabsichtigt keine Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs.

Eine Änderung der gegenwärtigen Güterverkehrsbedienung ist nicht vorgesehen.

Nach einer Vereinbarung zwischen der DB und dem Freistaat Bayern gehört die Strecke Haßfurt – Hofheim zu den zu überprüfenden Strecken. Aufgrund des vorliegenden Ergebnisses dieser Überprüfung kann die DB das Verfahren zur Umstellung des Reiseverkehrs auf Busbedienung nach den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes einleiten. In diesem Verfahren werden auch die Aspekte der Raumordnung, der Sozial- und Strukturpolitik und des Umweltschutzes berücksichtigt.

Auf der Strecke Seligenstadt (bei Würzburg) – Volkach/Main ist das Verkehrsaufkommen im Güterverkehr zwischen 1980 und 1988 sehr stark zurückgegangen.

Wegen erforderlicher Investitionen zur Erneuerung der kombinierten Straße–Schiene–Brücke über den Main hat der Vorstand der DB Antrag auf dauernde Einstellung des Güterzugbetriebes gestellt.

Im September 1991 mußte aus baustatischen Gründen die Mainbrücke für den Schienenverkehr gesperrt werden. Zur Zeit finden Verhandlungen zwischen der DB und einem Kunden hinsichtlich einer langfristigen Transportzusage statt, die die Investitionen in die Erneuerung der Mainbrücke und den Weiterbetrieb der Strecke wirtschaftlich rechtfertigt.

15. Welche Planungen für die Anbindung des Euro-City/Inter-City-Verkehrs in diesem Raum gibt es?

Das östliche Unterfranken wird im Euro-City/Inter-City-Verkehr derzeit durch die

– EC/IC-Linie 1 (Wien/München –) Nürnberg – Würzburg – Frankfurt/M. – Köln – Bremen – Hamburg

und die

– IC-Linie 4 München – Würzburg – Kassel – Hamburg
(– Kiel – Westerland)

jeweils im Stundentakt bedient.

Die lokbespannten IC der Linie 4 werden voraussichtlich zum Fahrbahnwechsel 1992/93 durch Inter City Expresß-Züge (ICE) abgelöst.

Zum Fahrbahnwechsel 1992/93 beabsichtigen die DB und DR die Einführung der IC-Linie 8 in der Verbindung München – Nürnberg – Bamberg – Saalfeld/Saale – Leipzig – Berlin im Zwei-Stunden-Takt.

Würzburg ist Systemhalt der Euro City/Inter City-Linien 1 und 4 und künftig der ICE-Linie 4.

Die Eilzüge der Verbindung Bamberg – Schweinfurt – Würzburg werden den Kunden in Würzburg Anschlüsse an die Züge des Fernverkehrs sichern.

16. Ist eine direkte Schienenanbindung des Atomkraftwerkes Grafenrheinfeld zum Verladen der radioaktiven Brennelemente möglich oder geplant?

Nach Mitteilung der DB wurde eine Anbindung des Kernkraftwerkes Grafenrheinfeld an den Wagenladungstarifpunkt Berg-rheinfeld wegen der extrem hohen Kosten des Anschlußgleises (mehrere Brückenbauwerke) nicht weiter betrieben.

17. Welche Planungen gibt es für den Flugverkehr (z. B. Regionalflugplatz Haßfurt)?
18. Wie ist der Stand der Planungen?

Für den Verkehrslandeplatz Haßfurt bestehen nach Auskunft des hierfür zuständigen Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr keine Planungen für die Einbeziehung in den Regionalluftverkehr.

19. Welche Aufgaben fallen den jetzt noch militärisch genutzten Flugplätzen (z. B. Kitzingen) künftig zu?

Die Militärflugplätze Giebelstadt und Kitzingen werden weiterhin von den amerikanischen Luftstreitkräften benutzt. Das

Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr prüft zur Zeit, ob eine zivile Mitbenutzung in Giebelstadt beantragt werden soll. Eine Ausdehnung der derzeitigen Mitbenutzung in Kitzingen im Segelflugbetrieb wird nicht angestrebt.

20. Ist ein weiterer Main-Ausbau (Vertiefung oder Verbreiterung der Main-Fahrrinne) notwendig oder geplant?

Ja. Die Vertiefung und Anpassung des Mains oberhalb Aschaffenburgs für die Befahrbarkeit mit voll abgeladenen, modernen Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden haben eigenständigen Wert für den Verkehr zu den Obermainhäfen und zu den Häfen des Main-Donau-Kanals. Sie ist darüber hinaus zur vollen Nutzung der Main-Donau-Verbindung notwendig. Im Hinblick auf die absehbare Vollendung des Main-Donau-Kanals ist eine zügige Fertigstellung des Mainausbaus geplant.