

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Helmut Wilhelm (Amberg), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/11226 –

Ausbau der B 14 westlich von Hersbruck

Seit Jahrzehnten existieren Planungen, die Bundesstraße B 14 westlich von Hersbruck im Bereich von Reichenschwand und Henfenfeld aus- bzw. neuzubauen. Davon würden im Pegnitztal erhebliche Landschaftseingriffe ausgehen. Die vorliegenden Kostenschätzungen wirken nicht überzeugend, weil sie die Gesamtkosten des Straßenbaus zu niedrig angeben. Schließlich fehlt auch in diesem Fall wieder eine „integrierte Verkehrsplanung“: Der beabsichtigte Straßenausbau konkurriert mit den parallel verlaufenden Schienenstrecken Nürnberg – Hersbruck links und rechts der Pegnitz.

Vorbemerkung

Die rd. 110 km lange B 14 verläuft von Nürnberg über das oberpfälzische Industriegebiet im Raum Sulzbach-Rosenberg zur deutsch-tschechischen Grenze bei Waidhaus und findet dort Anschluß an das tschechische Straßennetz in Richtung Pilsen und Prag. Sie wird abschnittsweise durch die seit den 60er Jahren in Bau befindliche Autobahn Nürnberg-Waidhaus ersetzt.

Innerhalb des Großraumes Nürnberg, der sich bis Hersbruck erstreckt, ist sie die historische Verbindung durch das Pegnitztal und in der Funktion als „regionale Entwicklungsachse“ und „Sammelschiene“ heute mit bis zu 17 500 Kfz/24 h besonders stark belastet. Durch die Verknüpfung mit der A 3 Würzburg – Regensburg und der A 9 Berlin – München ist sie zugleich ein wichtiger Autobahnzubringer.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 14. Juli 1998 übermittelt.

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

Der Ausbau bzw. die Verlegung der B 14 im rd. 25 km langen Abschnitt im Pegnitztal zwischen Nürnberg und Hersbruck ist seit den 70er Jahren zur Verbesserung für den Verkehr der B 14 und zur Entlastung der Orte vom Durchgangsverkehr in den periodisch fortgeschriebenen Bedarfsplänen für die Bundesfernstraßen als besonders dringliches Vorhaben ausgewiesen.

Ausgebaut wurden bisher:

- die Teilstrecken zwischen der BAB A 3 und Behringersdorf sowie
- die Ortsdurchfahrten Behringersdorf und Rückersdorf.

Verlegt wurde die B 14:

- zwischen Rückersdorf und Lauf,
- im Bereich der Stadt Lauf über die „Spange“ zur Anschlußstelle Lauf-Süd der BAB A 9 sowie
- im Bereich Hersbruck vom Pegnitztalübergang westlich Altsittenbach bis zum Anschluß der Staatsstraße St 2162 nach Hohenstadt.

Damit ist der Ausbau der B 14 im Großraum Nürnberg zu rd. Zweidrittel seiner Streckenlänge abgeschlossen.

Offen ist derzeit der seit rd. 20 Jahren in Planung befindliche Aus- und Neubau der B 14 im Abschnitt zwischen Lauf und Henfenfeld, durch den insbesondere Hersbruck die dringend benötigte leistungsfähige Straßenverbindung nach Nürnberg erhält und Reichenschwand mit seinem historischen Ortskern vom starken Durchgangsverkehr entlastet wird. Im geltenden „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ ist eine insgesamt 11,1 km lange „Verlegung Lauf – Henfenfeld“ im Zuge der Bundesstraße 14 einschließlich der rd. 5,5 km langen Ortsumgehung Reichenschwand in der Stufe „Vordringlicher Bedarf“ enthalten. Die heute verfolgte Verlegungsstrecke ist um ca. 2,5 km kürzer, weil die B 14 anstelle der ursprünglich vorgesehenen direkten Fortführung von der Anschlußstelle Lauf-Süd nach Osten zum Schutz des Waldes westlich von Schönberg nun zwischen den Anschlußstellen Lauf-Süd und Lauf-Nord im Versatz über die A 9 geführt wird und sie von dort bis zum Beginn der Ortsumgehung Reichenschwand auf vorhandener Strecke über rd. 3 km ausgebaut werden soll.

Das vorangestellt, können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand der Planungen der B 14 zwischen Lauf und Hersbruck, insbesondere im Bereich von Reichenschwand und Henfenfeld?

Entsprechend dem uneingeschränkten Planungsauftrag für Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ hat die zuständige bayerische Straßenbauverwaltung die Vorentwurfsplanung für die Ortsumgehung Reichenschwand bereits abgeschlossen; sie befindet sich derzeit beim Land im Prüfverfahren. Der Ausbau der bestehenden

B 14 im Bereich Lauf – Reichenschwand befindet sich noch im Planungsstadium.

2. Welche Bewertung des Straßenaus- bzw. -neubauprojektes im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan liegt vor?

Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde berechnet?

Für das Bundesstraßenprojekt „B 14, Verlegung Lauf – Henfenfeld“ wurde im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 1992 eine Projektbewertung vorgenommen. Ausgehend von geschätzten Projektkosten in Höhe von 35,9 Mio. DM und einer künftigen Belastung von rd. 17 000 Kfz/24 h beträgt das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis 9,4.

3. Welche finanziellen Mittel sind für das Projekt vorgesehen und bei der Berechnung des Kosten-Nutzen-Quotienten (vgl. Frage 2) zugrunde gelegt?

Welche Änderungen der Kostenschätzung haben sich gegebenenfalls in den vergangenen Jahren ergeben?

Das Projekt B 14, Verlegung Lauf – Henfenfeld ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit Gesamtkosten in Höhe von 35,9 Mio. DM berücksichtigt. Diese Kosten liegen auch dem ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis zugrunde.

Die Projektkosten werden nunmehr – nach dem aus Gründen des Umweltschutzes im Abschnitt Lauf-Süd – Reichenschwand anstelle des Neubaus der B 14 südlich ein Ausbau der vorhandenen B 14 nördlich der Pegnitz erfolgt und unter Berücksichtigung der Kostenberechnung aus der Vorentwurfsplanung der Ortsumgehung Reichenschwand – für das gesamte Straßenbauprojekt mit rd. 54,1 Mio. DM veranschlagt.

4. a) Welche Verkehrsverlagerung für die alte B 14 (Pkw/Lkw) geht von einer neugebauten B 14 im Bereich Reichenschwand aus?
b) Wie groß ist der tatsächliche Bedarf für eine Schnellstraße im Pegnitztal?
c) Welche Ergebnisse haben die Verkehrszählungen erbracht (differenziert nach Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr)?
d) Warum weigert sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Straßenbauamt, diese Zahlen der örtlichen Bürgerinitiative und der Gemeinde Henfenfeld mitzuteilen?

Zu a)

Nach der geltenden Bedarfsplanprognose von 1994 wird für die B 14 n zwischen Lauf und Henfenfeld eine Belastung von 16 000 Kfz/24 h, davon 2 000 Lkw/24 h ausgewiesen. Demgegenüber verbleibt der Quell- und Zielverkehr Reichenschwand mit rd. 5 000 Kfz/24 h auf der Ortsdurchfahrt, so daß diese mit der Ortsumgehung Reichenschwand eine Entlastung von knapp 80 % des Verkehrs erfährt.

Zu b)

Die prognostizierte Verkehrsmenge von rd. 16 000 Kfz/24 h unterstreicht nachhaltig die Notwendigkeit und die Dringlichkeit der Umgehung Reichenschwand.

Zu c)

Die letzte Verkehrszählung auf dem Straßennetz im Raum Nürnberg – Hersbruck fand 1995 im Rahmen der bundesweiten „Straßenverkehrszählung 1995“ statt. Für die B 14 sind für den Bereich Lauf – Henfenfeld folgende Belastungen ermittelt worden:

Verkehrszählung 1995

– Lauf – westliche Staatsstraße 2404	
Kfz-Gesamtverkehr	17 503 Kfz/24 h
davon Güterverkehr	1 477 Kfz/24 h
– St 2404 – westliche Hersbruck (Henfenfeld)	
Kfz-Gesamtverkehr	13 215 Kfz/24 h
davon Güterverkehr	1 029 Kfz/24 h

Eine Differenzierung nach Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr ist bei dieser Zählung nicht erfolgt.

Derzeit wird ein differenziertes Verkehrsgutachten für den Raum Lauf – Reichenschwand – Hersbruck erarbeitet, das bis zum Herbst dieses Jahres vorliegen wird und dem entsprechende Antworten zu den einzelnen Verkehrsanteilen zu entnehmen sein werden.

Das Gutachten wird dann – wie die Planung für das Projekt in den zurückliegenden Jahren – in den betroffenen Gemeinden vorgestellt werden.

Zu d)

Eine „Verweigerung“ des Straßenbauamtes Nürnberg ist der Bundesregierung nicht bekannt. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 1995 für die B 14 sind u. a. durch die bayerische Straßenbauverwaltung in dem „Verkehrsmengen-Atlas Bayern“ publiziert worden.

5. a) Wurde überprüft, wie teuer eine Überdeckung der Reichenschwander Ortsdurchfahrt wäre?
Wenn nein, warum nicht?
Warum wird ein Neubau der B 14 einer umweltverträglicheren Variante auf der bestehenden Trasse vorgezogen?
- b) Welche anderen, gegebenenfalls kostengünstigeren Konzepte zur Verkehrsentlastung der bestehenden B 14 wurden bisher geprüft?
- c) Inwiefern sind die bisher genannten Baukosten von 46 Mio. DM überhaupt realistisch?

Zu a)

Eine Tunnellösung im Zuge der Ortsdurchfahrt Reichenschwand wurde 1980 im Rahmen der Raumordnung behandelt. Der Tunnel müßte unterhalb der Pegnitzsohle liegen und eine Länge einschließlich der beidseitigen Rampen von etwa 1,5 km erhalten. 1980 sind die Tunnelbaukosten mit mindestens 75 Mio. DM geschätzt worden. Nach heutigen Maßstäben sind diese Kosten deutlich höher zu veranschlagen, so daß – unabhängig von Fragen der stadtverträglichen Baudurchführung – schon im Vergleich zu den Kosten für die Umgehung Reichenschwand in Höhe von 46,6 Mio. DM eine solche Lösung ausscheiden muß.

Zu b)

Im Rahmen des 1989 abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens wurden etwa zehn verschiedene Trassen bzw. Trassenvarianten untersucht. Kostengünstigere Lösungen als die der heutigen Planung zugrundeliegende raumgeordnete Trasse sind dabei nicht festgestellt worden.

Zu c)

Die genannten Baukosten in Höhe von 46 Mio. DM gelten für die Umgehung von Reichenschwand. Im übrigen siehe Beantwortung der Frage 3.

6. Von welchen konkreten Realisierungszeiträumen bzw. Realisierungsschritten geht die Bundesregierung für einen Neubau der B 14 im Bereich Reichenschwand/Henfenfeld aus?

Wann werden für dieses Projekt die entsprechenden Finanzmittel bereitstehen, und wie ist dabei die Dringlichkeit gegenüber anderen Bedarfsplanprojekten zu beurteilen?

Die Verwirklichung des Projektes „Ortsumgehung Reichenschwand“ bedingt zunächst die Schaffung der baurechtlichen Voraussetzungen. Das hierzu erforderliche Planfeststellungsverfahren soll voraussichtlich 1999 eingeleitet werden. Erst im Anschluß daran – nach Vorliegen eines rechtskräftigen Beschlusses – wird über die Finanzierung zu entscheiden sein.

Das Projekt behält wegen des weiterhin hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses unverändert hohe Priorität.

7. a) Wie bewertet die Bundesregierung, daß es sich bei einer neuen B 14 um eine Parallelinvestition zu den beiden bestehenden Schienenstrecken handelt?
- b) Wäre es nicht sinnvoller, die für die Straße geplanten Investitionen entsprechend dem ansonsten von der Bundesregierung propagierten Vorrang der Schiene vor der Straße in eine Attraktivitätsverbesserung der Schiene umzuschichten (besserer Ausbau der Schienenstrecken, Unterstützung der Deutschen Bahn beim Ausbau der Haltepunkte bzw. Bahnhöfe, Unterstützung der Gemeinden beim Ausbau der Bahnhofsumfelder hinsichtlich besseren Zugangs von Radfahrern und Fußgängern)?

- c) Inwieweit steht das bisherige Haushaltsrecht mit seiner Förderung von Investitionen der Verlagerung von Straßenbau-Investivmitteln zugunsten einer Verbesserung des Schienenangebotes entgegen, obwohl der volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Effekt einer solchen Umverlagerung wesentlich besser als beim Ausbau neuer, wenig umweltverträglicher Straßenbauprojekte sein dürfte?

Zu a)

Die Bundesregierung hat bei der Aufgabe der Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur für den Fernverkehr darauf hinzuwirken, daß alle Verkehrsträger entsprechend ihrer Funktion gleichermaßen entwickelt werden und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht werdend unter Vorbehalt der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auszubauen. Es ist daher durchaus vertretbar, daß parallel verlaufende Verkehrsträger wie in diesem Falle Straße und Schiene ausgebaut werden, wenn für beide Verkehrsträger dafür ein Ausbauerfordernis nachgewiesen wurde.

Zu b)

Im Ergebnis der Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 1992 wird die Eisenbahnstrecke Nürnberg – Pegnitz – Hof innerhalb der Ausbaustrecke Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden elektrifiziert und für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen angepaßt, wobei die Anpassung in diesem Abschnitt für den Nahverkehr bereits erfolgt ist. Mit der Realisierung der Elektrifizierung ist in den Jahren 2003 bis 2005 zu rechnen. Maßnahmen zur Verbesserung von Haltepunkten des Nahverkehrs auf dieser Strecke werden bei Erfordernis in Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Freistaat im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes § 8 Abs. 2 realisiert.

Bei der linken Strecke Nürnberg – Lauf – Neukirchen handelt es sich um eine Nahverkehrsstrecke, die in Verantwortung des Freistaates Bayern liegt. Das bedeutet, daß mögliche bzw. erforderliche Investitionen zur Verbesserung des Angebotes auf dieser Strecke durch den Freistaat als Besteller unter Einbeziehung der Bundesmittel aus dem GVFG Bundes- und Länderprogramm, der Mittel gemäß Regionalisierungsgesetz und Bundesschienenwegeausbaugesetz § 8 Abs. 2 zu finanzieren sind. Aus heutiger Sicht sind in den nächsten Jahren keine Maßnahmen vorgesehen.

Zu c)

Die vom Parlament durch gesetzliche Feststellung des Haushaltsplanes vorgenommene Zweckbestimmung und die Höhe des Geldansatzes sind für die Regierung bindend. Eine Umschichtung der im Haushaltsplan eingestellten investiven Mittel vom Bundesfernstraßenbau zur Verbesserung des Schienenangebotes setzt eine parlamentarische Ermächtigung im jeweiligen Haushaltsplan voraus.

