

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Harzer (DIE LINKE)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Bundesverkehrswegeplan 2030 - Straße

Die **Kleine Anfrage 995** vom 23. März 2016 hat folgenden Wortlaut:

Durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde am 15. März 2016 der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 veröffentlicht.

Trotz zahlreicher Investitionen in die Straßeninfrastruktur des Freistaats Thüringen fehlen doch einige für die Entwicklung des Südthüringer Raumes bedeutende Investitionsvorhaben beziehungsweise wurden nicht als vordringlicher Bedarf eingestuft, wie zum Beispiel die Ortsumfahrung Bundesstraße (B) 19 Wasungen (im Bundesverkehrswegeplan 2030 gar nicht aufgenommen), die Ortsumfahrung B 19 Etterwinden und die Neutrassierung Wilhelmsthal–Eisenach (als Weiterer Bedarf eingestuft), die B 87n Meiningen–Landesgrenze Hessen (als Weiterer Bedarf eingestuft) sowie die Ortsumfahrung Hildburghausen B 89 (als Weiterer Bedarf eingestuft). Den Erläuterungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist zu entnehmen, dass Maßnahmen des Weiteren Bedarfs, voraussichtlich nicht bis 2030 zu finanzieren seien.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung den Sachverhalt, dass die Ortsumfahrung B 19 Wasungen in den Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht aufgenommen wurde?
2. Wie weit ist der Planungsstand der in Frage 1 genannten Ortsumfahrung?
3. Welche Bedeutung misst die Landesregierung der in Frage 1 genannten Ortsumfahrung bei?
4. Ist der Landesregierung bekannt, warum die in Frage 1 genannte Ortsumfahrung nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen wurde?
5. Was unternimmt die Landesregierung um die Aufnahme der Ortsumfahrung B 19 Wasungen zu erreichen und in welche Kategorie soll diese Maßnahme aufgenommen werden?
6. Wie schätzt die Landesregierung die Notwendigkeit der geplanten Ortsumfahrung B 19 Etterwinden und der Neutrassierung Wilhelmsthal–Eisenach ein?
7. Teilt die Landesregierung die Auffassung des Bundesverkehrsministeriums zur Einstufung der Ortsumfahrung B 19 Etterwinden als Weiteren Bedarf?
8. Plant die Landesregierung Maßnahmen um eine andere Kategorisierung der in Frage 6 genannten Maßnahmen zu erreichen und wenn ja, welche?

9. Wie schätzt die Landesregierung die Notwendigkeit der geplanten Trasse B 87n Meiningen–Landesgrenze Hessen ein?
10. Teilt die Landesregierung die Auffassung des Bundesverkehrsministeriums zur Einstufung der Trasse als Weiteren Bedarf?
11. Plant die Landesregierung Maßnahmen um eine andere Kategorisierung der in Frage 9 genannten Maßnahme zu erreichen und wenn ja, welche?
12. Wie schätzt die Landesregierung die Notwendigkeit der Ortsumfahrung B 89 Hildburghausen ein?
13. Warum wird die in Frage 12 genannte Ortsumfahrung mit Planungsstand OP (Ohne Planung) ausgewiesen, obwohl ein Raumordnungsverfahren (Linienbestimmung) und eine Vorplanung stattgefunden haben?
14. Kann sich die Landesregierung einen Verzicht auf diese in Frage 12 genannte Maßnahme vorstellen?

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 13. Mai 2016 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die Thüringer Landesregierung hat ein außerordentlich großes Interesse an der Berücksichtigung der B 19 Ortsumgehung (OU) Wasungen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und hat sich in ihrer Stellungnahme zum Entwurf des BVWP dafür eingesetzt, dass eine Aufnahme in den BVWP erfolgt.

Zu 2.:

Für das Vorhaben wird derzeit der Vorentwurf erarbeitet.

Zu 3.:

Die OU Wasungen ist für die Entlastung der Anwohner der Ortsdurchfahrt der B 19 vom Durchgangsverkehr von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus ist aufgrund der herausragenden Bedeutung der B 19 für den Durchgangsverkehr zwischen Meiningen, Bad Salzungen, Schmalkalden und Eisenach sowie als Direktverbindung zwischen den Autobahnen A 71 und A 4 ein ortsdurchfahrtsfreier Verlauf der B 19 erklärtes Ziel des Freistaats Thüringen.

Zu 4.:

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die OU Wasungen wurde mit einem Wert <1 ermittelt. Entsprechend der Methodik des BVWP 2030 sind Vorhaben mit einem NKV <1 unter Beachtung haushalterischer Grundsätze nicht bewertbar und wurden in die Kategorie Kein Bedarf eingeordnet.

Zu 5.:

Um das NKV zu verbessern, wurde im Rahmen der bereits laufenden Planung eine Reihe von Maßnahmen zur Kostensenkung ergriffen. Die aktuellen Kosten liegen derzeit bei 84 Millionen Euro gegenüber 107,5 Millionen Euro zum Zeitpunkt der Anmeldung 2013. Das Bundesverkehrsministerium wurde in der Stellungnahme zum BVWP-Entwurf darum gebeten, die B 19 OU Meiningen, 2. Bauabschnitt, und die B 19 OU Wasungen gemeinsam in einem netzwirksamen Abschnitt neu zu bewerten (Gesamtprojekt B 19 Meiningen–Witzelroda) und auf der Grundlage des neuen Bewertungsergebnisses über die Einstufung in die Dringlichkeitskategorien zu entscheiden. Es ist Anliegen der Thüringer Landesregierung, dass eine Einstufung wie im Bedarfsplan 2004 in den vordringlichen Bedarf erfolgt.

Soweit der Verzicht auf den angemeldeten 4-streifigen Ausbau B 19 Fambach–Barchfeld und/oder auf das Vorhaben B 19 B 87n bis OU Meiningen zur Verbesserung des NKV im neuen netzwirksamen Abschnitt hilfreich ist, besteht seitens der Thüringer Landesregierung die Bereitschaft, unter diesen Umständen und unter dem Aspekt Entlastung vor Komfortverbesserung auf eines oder beide Vorhaben zu verzichten und künftig in diesen Abschnitten einen 3-streifigen Ausbau zu verfolgen. Dieser ist nicht bedarfsplanrelevant und daher außerhalb des BVWP zu verfolgen.

Zu 6.:

Angesichts der herausragenden Bedeutung der B 19 für den Durchgangsverkehr zwischen Meiningen, Bad Salzungen, Schmalkalden und Eisenach sowie als Direktverbindung zwischen den Autobahnen A 71 und

A 4 ist ein ortsdurchfahrtsfreier Verlauf der B 19 erklärtes Ziel des Freistaats Thüringen. Von daher werden die genannten Vorhaben als notwendig erachtet.

Zu 7. und 8.:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesverkehrsministerium wurde in der Stellungnahme zum BVWP-Entwurf darum gebeten, dass die Teilprojekte B 19 OU Stockhausen, Wilhelmsthal–Eisenach und OU Etterwinden gemeinsam mit dem Vorhaben B 88 Wutha-Farnroda als netzwirksamer Abschnitt neu bewertet werden (Gesamtprojekt B 19 A 4–Witzelroda). Vor dem Hintergrund der komplizierten Planungen und des hohen Bauvolumens wäre es aus Sicht der Landesregierung wünschenswert, wenn die genannten Vorhaben als ein netzwirksamer Abschnitt betrachtet und in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft würden.

Zu 9.:

Die Landesregierung sieht nach wie vor die Notwendigkeit des Gesamtvorhabens B 87n Meiningen–Landesgrenze Hessen. Mit einem bedarfsgerechten Aus-/Neubau der B 87n erfolgt ein Lückenschluss im Bundesstraßennetz (B 19 bis B 278) mit dem Ziel, die wirtschaftlichen und touristischen Beziehungen zwischen den Räumen der thüringischen und hessischen Rhön zu stärken sowie die Verbindungsqualität zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und insbesondere die im Zuge der B 87n liegenden Orte Melkers, Walldorf, Herpf, Stepfershausen, Oberkatz, Kaltennordheim und Diedorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die zuvor diskutierte Trasse über Unterweid, die zu massiven Konflikten zum UNESCO-Biosphärenreservat Rhön geführt hätte, wird von der Landesregierung hingegen nicht unterstützt.

Zu 10. und 11.:

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die B 87n Meiningen–Landesgrenze Hessen wurde als netzwirksamer Abschnitt bewertet. Für die Gesamtmaßnahme wurde ein NKV von 1,0 ermittelt. Damit sind die verkehrliche Notwendigkeit und Bauwürdigkeit der Gesamtmaßnahme bestätigt. Vor dem Hintergrund, dass das Gesamtvolumen für die Thüringer Straßenbauvorhaben im BVWP nicht erhöht wird, wird die Einordnung in den weiteren Bedarf aufgrund des ermittelten NKV von Seiten der Landesregierung nicht beanstandet.

Zu 12.:

Die B 89 OU Hildburghausen wurde im Zusammenwirken mit dem Teilprojekt B 89 OU Harras im netzwirksamen Abschnitt Eisfeld–Hildburghausen mit einem NKV von 2,1 bewertet. Damit sind für beide Vorhaben die verkehrliche Notwendigkeit und Bauwürdigkeit bestätigt. Vor dem Hintergrund, dass das Gesamtvolumen für die Thüringer Straßenbauvorhaben im BVWP nicht erhöht wird, wird die Einordnung in den weiteren Bedarf aufgrund des ermittelten NKV von Seiten der Landesregierung nicht beanstandet.

Zu 13.:

Ursprünglich wurde für die B 89 eine nördliche Umfahrung der Stadt Hildburghausen im Zusammenwirken mit einer östlichen Umgehung im Zuge der L 1134 planerisch verfolgt. Nach Fertigstellung der neuen Autobahnen A 71 und A 73 wurden die Vorhaben B 89 OU Hildburghausen sowie L 1134 OU Hildburghausen einer erneuten verkehrlichen Bewertung unterzogen. Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung wurde die bisherige Linienführung der B 89 als nicht zielführend verworfen und eine nördliche Umfahrung von Heßberg und die Verlegung der B 89 an den südlichen Stadtrand von Hildburghausen als Teilortsumfahrung zur Verbesserung der Anbindung des Hildburghäuser Stadtgebietes aus Richtung Osten vorgeschlagen. Diese neue Linienführung hat keinen Planungsstand und ist Gegenstand der Anmeldung und Bewertung für den BVWP 2030.

Zu 14.:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

In Vertretung

Dr. Sühl
Staatssekretär