

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

### Planungen zur B 87n

Die **Kleine Anfrage 891** vom 8. September 2010 hat folgenden Wortlaut:

Laut Bundesverkehrswegeplan soll die geplante B 87n den Raum Rhein/Main - A 66 über die "Rhöntrasse B 87n" mit der A 71 als mautfreie Alternative zum "Umweg" über die A 7 - Kirchheimer Dreieck - A 4 verbinden und den Verkehr Richtung Osteuropa lenken. Geplant ist die Strecke als Kette von Ortsumgehungen unter Nutzung vorhandener Landesstraßen. Die bisher vorliegenden Planungen zeigen, dass über weite Strecken neu trassiert und überwiegend dreispurig ausgebaut wird. Für den Bau der B 87n waren im Bundesverkehrswegeplan 147 Millionen eingestellt. Diese Summe wird mittlerweile weit überschritten. Durch die geplante Querverbindung zwischen den Autobahnen A 71 und A 7/A 66 wird Transit- und Schwerverkehr in die Region gezogen. Die regionalen Effekte und die Entlastung der Ortsdurchfahrten sind gering. Die Impulse für die Arbeitsplatzentwicklung in der Rhön und eine Wertschöpfung vor Ort werden nicht erwartet. Gegen den Bau formiert sich gewaltiger Widerstand in Hessen und Thüringen. Anfang August lag für den Thüringer Abschnitt das letzte Raumordnungsverfahren aus. Außerdem wurde die B 87n laut Aussage im ROV Oberkatzen in die neue "Entwurfsklasse 2 für Landstraßen" (EKL2) eingestuft. Unter anderem wird die Straße dadurch einen Regelquerschnitt von 11,5 Metern (statt bisher 10,5 Meter) haben und für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h (bisher 80) ausgelegt sein. Aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag (Bundestagsdrucksache 17/390) geht hervor, dass "im ersten Halbjahr 2010" der neue "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" zu erwarten ist. Außerdem soll in diesem Jahr der Investitionsrahmenplan 2010 bis 2015 aufgestellt werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Linienbestimmungsverfahren der geplanten Trasse sind abgeschlossen und welche nicht?
2. Wie viele Brücken und Tunnel sind geplant und welche Kosten werden pro Brücke und Tunnel erwartet?
3. Welche Gesamtkosten für die Planung und Umsetzung der Strecke erwartet die Landesregierung?
4. Wie hoch sind die Planungskosten für den Thüringer Abschnitt bis zum Ende der Planung und wann erfolgt die Erstattung durch den Bund?
5. Die Verkehrsprognosen zum Raumordnungsverfahren stammen aus dem Jahr 2004. Liegen weiterführende Verkehrsprognosen, die die demografische Entwicklung berücksichtigen, vor?
6. Welche wirtschaftlichen Vorteile der Trasse ergeben sich aus Sicht der Landesregierung speziell für die Thüringer Rhön?
7. Welche alternativen Streckenführungen zur Ost-West-Querung der Rhön wurden untersucht, insbesondere die Leitung überörtlicher Verkehre zwischen Meiningen und Fulda über die A 71 und B 279?

8. Wie schätzt die Landesregierung die ökologischen Folgen der Trasse für die Region und das Biosphärenreservat Rhön ein?
9. Ist der Status des Biosphärenreservates Rhön im Zuge der Baumaßnahmen und des Betriebes der B 87n gefährdet?
10. Welche Zusatzkosten sind voraussichtlich mit der Verbreiterung um einen Meter insgesamt verbunden?
11. Reicht ein zweiröhriger Tunnel mit Rettungsstollen unter dem Weidberg für die EKL2 noch aus oder muss dieser dreispurig ausgelegt sein?
12. Welche zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf der künftigen B 87n vorgesehen?
13. Wann ist mit der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für die so genannte Ortsumgehung Meiningen Nord/Autobahnzubringer B 19 zu rechnen? Welche Kosten fallen dafür an?
14. Ist an einen vierspurigen Ausbau der B 19 zwischen den künftigen Anschlussstellen B 19/ Autobahnzubringer Meiningen Nord und B 19/ B 87n bei Walldorf gedacht?
15. Mit welchen Teilabschnitten (Einzelmaßnahmen, Hochrhönquerung, einzelne Ortsumgehungen in Thüringen) ist die B 87 n im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten und welche Mittel werden 2010 bis 2015 für deren Umsetzung bereitgestellt?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 21. Oktober 2010 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Es wurde bisher noch kein Linienbestimmungsverfahren abgeschlossen.

Zu 2.:

Gemäß der Vorplanung werden im Zuge der Bundesstraße (B) 87n zwischen Fulda und Meiningen in den Abschnitten 1 bis 3 insgesamt 73 Ingenieurbauwerke und ein Tunnelbauwerk erforderlich. Die Gesamtkosten dafür betragen laut Kostenschätzung ca. 118 Millionen Euro, davon ca. 58 Millionen Euro für den Tunnel. Eine Aufschlüsselung der Kosten auf die einzelnen Brückenbauwerke wird aufgrund der groben Kostenschätzung im Rahmen der Voruntersuchung nicht vorgenommen.

Zu 3.:

Die Gesamtkosten für den Bau der B 87n werden auf insgesamt ca. 240 Millionen Euro (Abschnitt 1 bis 3) geschätzt. Davon entfallen ca. 130 Millionen Euro auf den thüringischen Teil (Abschnitt 2 und 3).

Zu 4.:

Die Planungskosten lassen sich gegenwärtig nur grob schätzen. Sie sind vom Beginn der Planung bis zur Verkehrsfreigabe erfahrungsgemäß mit etwa 14 Prozent der Investitionssumme zu veranschlagen und vom Freistaat zu tragen. Planungsleistungen erstattet der Bund nur, soweit es sich um Zweckausgaben handelt und erstmals mit Baubeginn. Aus diesem Grund erfolgt die Planung und Baurechtsbeschaffung in sinnvollen Bauabschnitten mit eigenständigem Verkehrswert.

Zu 5.:

Die Verkehrsprognosen werden fortlaufend aktualisiert, d. h., es werden auch die neuesten demografischen Voraussagen (12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung) eingearbeitet und volkswirtschaftlich bewertet.

Zu 6.:

Mit dem Neubau der B 87n soll erstmals eine direkte, schnelle und ortsdurchfahrtsfreie Straßenverbindung zwischen dem Oberzentrum Fulda und den Mittelzentren Meiningen und Suhl sowie zur Bundesautobahn (BAB) 71 zur Verfügung gestellt werden, die nicht nur die Fahrzeit für die Pendler verkürzt und zur Entlastung zahlreicher Ortslagen vom Durchgangsverkehr beiträgt, sondern die auch einen Beitrag zur Ansiedlung neuer und zur Weiterentwicklung vorhandener Gewerbestandorte leistet. Als künftig wichtigste Zufahrt wird sie auch den Rhöntourismus fördern.

Zu 7.:

Es wurden drei grundsätzlich unterschiedliche Trassenführungen mit insgesamt zwölf Varianten und diversen Untervarianten betrachtet:

1. Fulda–B 458–Batten–Kaltensundheim bzw. Mellrichstadt–Meiningen
2. Fulda–L 3174–Tann–Kaltensundheim–Meiningen
3. Fulda –Hünfeld–B 84–Rasdorf–Geisa–Dermbach–Meiningen

Andere Verbindungen wurden bereits im Rahmen der Verkehrsuntersuchung verworfen, da sie für eine Direktverbindung von Fulda nach Meiningen zu umwegig sind.

Zu 8.:

Das Vorhaben wird in unterschiedlichem Maße Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter haben. Danach sind zum Teil Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild, insbesondere auch von europäisch geschützten Arten, aber auch von Belangen der Landwirtschaft nicht auszuschließen. Eine völlige Unverträglichkeit mit einem der Schutzgüter ist jedoch aus den vorliegenden Untersuchungen nicht abzuleiten.

Der konkrete Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen sowie mögliche und erforderliche Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen werden im Zuge der weiteren Planung, insbesondere im Rahmen der Entwurfsplanung untersucht und erarbeitet.

Darüber hinaus ergibt sich im Vergleich des Bezugsfalls (Jahr 2020 ohne B 87n) mit dem Planfall (Jahr 2020 mit B 87n) eine Gesamtentlastung des Straßennetzes von rund 50 000 Kfz-km/24 h. Als Folge ist für das Biosphärenreservat und die Region insgesamt eine erhebliche Entlastung in der Fläche zu erwarten.

Zu 9.:

Das Vorhaben betrifft keine Kernzonen des Biosphärenreservats. Die raumgeordnete Trasse verläuft ausschließlich im Bereich der Entwicklungszone, die intensive Nutzungen unterschiedlicher Art zulässt. Daher ist davon auszugehen, dass der Status des Biosphärenreservats nicht gefährdet ist.

Zu 10.:

Über die konkrete Querschnittsgestaltung kann erst im Rahmen der Entwurfsplanung entschieden und kostenmäßig konkret ermittelt werden.

Zu 11.:

Unter Zugrundelegung der Prognosebelegung der B 87n ist ein einröhriger zweistreifiger Tunnel mit Rettungstollen ausreichend.

Zu 12.:

Es ist eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorgesehen.

Zu 13.:

Die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für die Baumaßnahme B 19 Ortsumgehung (OU) Meiningen, Bauabschnitt 2.2, soll nach der Bestimmung der Linie durch den Bund erfolgen. Das setzt den Abschluss der Raumordnungsverfahren Herpf, Stepfershausen, Dörrensolz und Oberkatz voraus. Die Kosten des Planfeststellungsvorhabens betragen nach gegenwärtigem Stand ca. 33,7 Millionen Euro.

Zu 14.:

Der vierspurige Ausbau der B 19 ist ein Vorhaben des weiteren Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Aktuelle Planungen zur B 87n dürfen dieser Absicht nicht entgegenstehen.

Zu 15.:

Folgende Einzelmaßnahmen der B 87n Fulda–Meiningen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs enthalten:

- Rhönquerung
- OU Melkers/Walldorf
- OU Dörrensolz
- OU Stepfershausen
- OU Herpf
- OU Oberkatz

Die Bereitstellung der Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt mit der Einstellung in den Straßenbauplan des Bundes, der Anlage zum jeweiligen Bundeshaushalt ist. Eine Einstellung der Maßnahmen ist noch nicht erfolgt.

In Vertretung

Dr. Eich-Born  
Staatssekretärin