Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Rhöntrasse im Bundesverkehrswegeplan

Die **Kleine Anfrage 3569** vom 27. November 2013 hat folgenden Wortlaut:

Die Landesregierung will die Planungen zur Rhöntrasse nicht aufgeben und beantragt die Aufnahme des Neubaus in den zukünftigen Bundesverkehrswegeplan. Der Bund hat die 75 Kilometer lange Trasse zwischen Meiningen und Fulda abgelehnt. Laut dem hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung soll auch die Nordvariante nicht gebaut werden. Das hessische Ministerium wolle sich auch aus weiteren planerischen Aktivitäten zurückziehen, da es in der Region für die Bundesstraße B 87n keine Mehrheit gäbe. Die regionalen Effekte und die Entlastung der Ortsdurchfahrten werden in verschiedenen Studien als gering eingeschätzt. Impulse für die Arbeitsplatzentwicklung in der Rhön und eine Wertschöpfung vor Ort werden nicht erwartet. Die neue Rhöntrasse sollte die Autobahnen A 7 und A 66 in Hessen mit der A 71 in Thüringen verbinden. Zuletzt wollte die Landesregierung die Nordvariante der Trassenführung beantragen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Hält die Landesregierung auch nach der hessischen Absage an den Planungen für die Rhöntrasse fest und wie begründet sie dies?
2. Welche Bedeutung misst die Landesregierung der Verbindungsfunktion zwischen den genannten Autobahnen einerseits und den (Pendler-)Verbindungen zwischen Meiningen und Fulda bei?
3. Welche wirtschaftlichen Vorteile soll diese Trassenvariante für die Rhön darstellen und welche Vernetzungsfunktion soll die Trasse haben?
4. Wie genau stellt sich die Nordvariante dar (bitte im Detail nach Bauabschnitten, Brückenbauwerken und Regelquerschnitt auf einer Karte darstellen)?
5. Welche Gesamtkosten für die Planung und Umsetzung/Bau der Strecke erwartet die Landesregierung und wie teilen sich diese nach Bauabschnitten auf?
6. Wie hoch sind die Planungskosten und Baukosten nach Bauabschnitten für den Thüringer Trassenteil?
7. Wie weit sind die Planungen dieser Nordvariante fortgeschritten und in welchem Planungsstand befindet sich damit die Trassenvariante nach Bauabschnitten?
8. Wie hoch ist der Kosten-Nutzen-Faktor für die Nordvariante?
9. Wie hoch sind die Ausbaurkosten der Landesstraßen zwischen den einzelnen Orten?

10. Inwieweit werden Schutzgebiete von den Planungen berührt und wie wirken sich diese auf die Planungen aus?
11. Inwieweit werden die naturschutzrechtlichen Belange der geschützten Vogelart "Rotmilan" eingehalten, der im geplanten Trassenbereich heimisch ist?
12. Mit welchen Umsetzungszeiträumen nach Bauabschnitten plant die Landesregierung den Bau der Bundesstraße B 87n?
13. Wurde im Zuge der Planungen zur Nordvariante die Öffentlichkeit einbezogen, wenn ja, in welchem Umfang und wenn nein, warum nicht?
14. Wurde oder wird im Planungsverlauf die Ausweitung des Biosphärenreservats Rhön berücksichtigt?
15. Wie verändert sich der Kosten-Nutzen-Faktor der Bundesstraße B 87n mit der neuen Nordvariante gegenüber der bisherigen Planung?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 13. Januar 2014 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Thüringen wird die im Thüringer Abschnitt liegenden Projekte der Nordvariante zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 anmelden und die Netzwirksamkeit als Bundesstraßenverbindung im Abschnitt zwischen Meiningen (B 19) und Landesgrenze (B 278) überprüfen lassen. Begründet wird dies mit dem durch das Fernstraßenausbaugesetz 2004 gesetzlich festgestellten verkehrlichen Bedarf für eine Bundesstraßenverbindung 87n als Zugang für die Rhönregion zum TEN-Netz.

Zu 2. und 3.:

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Eine leistungsfähige überregionale Straßenverbindung zwischen Südthüringen und Osthessen existiert derzeit nicht. Die Schaffung einer solchen Verbindung, auch ohne den ursprünglich geplanten Aus- und Neubau in Hessen, wird nach wie vor als Voraussetzung zur Verbesserung der Erreichbarkeit und damit der Standortgunst und des Leistungsaustausches zwischen den Zentren sowie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Thüringer Wirtschaft gesehen.

Die B 87n soll die bestehenden Defizite bei der Erreichbarkeit der umliegenden Ober- und Mittelzentren, insbesondere des Mittelzentrums Meiningen und des Mittelzentrums mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Suhl/Zella-Mehlis und den Zugang zum TEN-Netz verbessern. Die Verbesserung der Erreichbarkeit dient der besseren Verknüpfung der Wirtschaftsräume Südthüringen (Meiningen, Suhl) und Hessen, der Förderung des Tourismus sowie auch der Verbesserung der Pendlerbeziehungen in der genannten Relation.

Zu 4.:

Der Thüringer Teil der Nordvariante der B 87n ist dem beigefügten Übersichtplan zu entnehmen.

Aufgrund des derzeitigen Planungsstands können keine detaillierten Aussagen zu Bauabschnitten und zu allen Bauwerken getätigt werden. Ermittelt wurden jedoch Großbrücken, die im Zuge der Trassenführung erforderlich werden. Für Thüringen sind dies drei Bauwerke (Talbrücke über den Springbach, Talbrücke über den Rippershäuser Bach und Werratalbrücke). Als Regelquerschnitt soll der RQ 11,5+ der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen zur Anwendung kommen.

Zu 5. und 6.:

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Auf der Basis der Kostenermittlung der Machbarkeitsuntersuchung bzw. der Linienbestimmungsunterlage wurden Gesamtkosten in Höhe von ca. 91,7 Millionen Euro davon ca. 66,2 Millionen Euro für Neubau und 25,5 Millionen Euro für Ausbau ermittelt.

Anzumerken ist, dass für die Anmeldung der B 87n für den Bundesverkehrswegeplan 2015 die Kosten fortgeschrieben wurden. Hier werden jedoch nur die Neubauabschnitte erfasst. Die fortgeschriebenen Kosten für die Neubaumaßnahmen (Ortsumgehungen Melkers/Walldorf, Herpf/Stepfershausen, Oberkatzen, Kaltenordheim, Diedorf) liegen bei 76,8 Millionen Euro.

Planungskosten werden erfahrungsgemäß im Mittel mit ca. zehn Prozent der Baukosten veranschlagt.

Zu 7.:

Die Planungen der B 87n im Abschnitt B 19 bis B 285 haben den Stand der Linienplanung. Für den daran anschließenden Abschnitt (B 285/L 1122) existieren zurzeit keine konkreten Planungen. Hier basiert die Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 auf den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung, die auf den Untersuchungen für die im Jahr 2009 abgeschlossenen Raumordnungsverfahren in Hessen und Thüringen aufbaut. Eine detaillierte Verkehrsanlagen- und Umweltplanung erfolgt erst nach Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan.

Zu 8.:

Der Kosten-Nutzen-Faktor wird vom Bundesverkehrsministerium im Zuge der Überprüfung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 bestimmt.

Zu 9.:

Auf die Antwort zu Frage 5 und 6 wird verwiesen.

Zu 10.:

Da die geplante Straße durch das Biosphärenreservat Rhön verläuft, das zu großen Teilen als Vogelschutzgebiete und Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiet gemeldet ist, werden von der Planung Schutzgebiete betroffen sein.

Die Machbarkeitsstudie zur Nordvariante B87n, die der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt, berücksichtigt die Abgrenzung der gemeldeten FFH- und Vogelschutzgebiete als zulassungsrelevante Aspekte sowie die Ergebnisse der 2009 durchgeführten Raumordnungsverfahren zur B87n. Wie die konkrete Betroffenheit der Schutzgebietsbelange aussieht, wird im Rahmen der entsprechenden Zulassungsverfahren auf der Basis aktueller Daten geprüft und entsprechende Beachtung finden.

Zu 11.:

Die Ausführungen in der Antwort auf die Frage 10 zu den Schutzgebieten gelten analog für die Berücksichtigung der Artenschutzbelange. Durch aktuelle Erhebungen muss in den entsprechenden Zulassungsverfahren sichergestellt werden, dass durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der geschützten Arten hervorgerufen werden.

Zu 12.:

Der Umsetzungszeitraum ist davon abhängig, ob eine Einstellung der angemeldeten Projekte der B 87n in den Bundesverkehrswegeplan 2015 erfolgt.

Zu 13.:

Im Zuge der Raumordnungsverfahren zur B 87n in den Jahren 2006 (Ortsumgehung Melkers/Walldorf), 2010 bis 2012 (Ortsumgehung Stepfershausen/Herpf) und 2010 bis 2014 (Ortsumgehung Oberkatzen - Verfahren ist noch nicht abgeschlossen) erfolgte eine Beteiligung der Öffentlichkeit.

Grundlage für die Anmeldung der Nordvariante der B 87n für den Bundesverkehrswegeplan 2015 ist die Machbarkeitsstudie. Diese stellt eine der üblichen Planung vorgelagerte Arbeitsgrundlage dar. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung ist dabei nicht vorgesehen.

Zu 14.:

In der Machbarkeitsuntersuchung wurde die geplante Erweiterung der Kern- und Pflegezone des Thüringer Teils des Biosphärenreservats Rhön noch nicht berücksichtigt. Für die weitere Planung gilt das unter Frage 10 zu den Schutzgebieten Ausgeführte. Das heißt, dass die konkrete Betroffenheit der geplanten Erweiterung der Kern- und Pflegezone des Thüringer Teils des Biosphärenreservats Rhön im Rahmen der entsprechenden Zulassungsverfahren auf der Basis aktueller Daten geprüft und entsprechende Beachtung finden wird.

Zu 15.:

Unter Bezug auf die Antwort zu Frage 8 kann hierzu derzeit keine Aussage getroffen werden.

Carius
Minister

Anlage⁷⁾

⁷⁾ Hinweis:

Auf den Abdruck der Anlage wurde verzichtet. Ein Exemplar mit Anlage erhielten jeweils die Fraktionen und die Landtagsbibliothek. Des Weiteren kann sie im Abgeordneteninformationssystem unter der oben genannten Drucksachennummer sowie im Internet unter der Adresse: www.parldok.thueringen.de eingesehen werden.