

Anfrage zum Plenum des Abgeordneten Volkmar Halbleib (SPD):

Wird die Staatsregierung unverzüglich über die Straßenbauverwaltung eine Machbarkeitsstudie für kombinierte Ortsumfahrungen von Unterpfeichfeld, Bergtheim, Opferbaum und Eßleben entlang der B19 erarbeiten lassen, setzt sich die Staatsregierung für die Ausweitung der Mautpflicht für Lkws auf der B 19 zwischen der Anschlussstelle Estenfeld der A 7 und der Anschlussstelle Werneck der A 70 ein und welche Aktivitäten unternimmt die Staatsregierung für den sechsstreifigen Ausbau der A 7 zwischen dem Biebelrieder Dreieck und dem Kreuz Schweinfurt/Werneck?

Staatsminister Joachim Herrmann antwortet:

Im nordöstlichen Raum Würzburg sind die wichtigsten Straßenverbindungen für den großräumigen Verkehr die A 7 und die A 70. Der Abschnitt der B 19 mit den Ortsdurchfahrten Unterpfeichfeld, Bergtheim, Opferbaum und Eßleben liegt zwischen den Anschlussstellen A 3 Würzburg/Estenfeld und A 70 Werneck. Für den großräumigen und überregionalen Verkehr besteht hier über die A 7 und die A 70 eine direkte Fahrbeziehung. Die autobahnparallele B 19 erfüllt hier keine fernverkehrliche Funktion, für eine Stärkung der B 19 als Verkehrsachse lässt sich kein netzkonzeptionelles Interesse des Bundes begründen.

Ein großer Teil der Verkehrsbelastung auf der B 19 stellt Verlagerungsverkehr von der A 7 dar, der in der derzeitig überlasteten A 7 begründet ist. So ist die A 7 zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahndreieck Werneck bundesweit als Engpass mit häufiger, kapazitätsabhängiger Staugefahr im Bundesautobahnnetz identifiziert.

Bayern hat deshalb in die Anmelde-Liste Straße für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, die der Bayerische Ministerrat in der Sitzung am 12. März 2013 beschlossen hat, die B 26n Westumfahrung Würzburg und den sechsstreifigen Ausbau der A 7 zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck aufgenommen. Beide Projekte würden jeweils für sich dazu führen, dass die A 7 wieder ausreichend freie Kapazi-

tät erhält und sich so überörtlicher Verkehr von der B 19 auf die A 7 (zurück) verlagern kann. Hierdurch ist mit einem deutlichen Verkehrsrückgang auf der B 19 zu rechnen. Insofern würde Bayern durch Anmeldung der Ortsumfahrungen Unterpleichfeld, Bergtheim, Opferbaum und Eßleben im Zuge der B 19 einen Teil der erwarteten Projektwirkung des A 7-Ausbaus bzw. der B 26n selbst in Frage stellen. Eine Realisierung der Ortsumfahrungen Unterpleichfeld, Bergtheim, Opferbaum und Eßleben im Zuge der B 19 ist somit erst langfristig nach Ausbau der A 7 bzw. Realisierung der B 26n denkbar. Insofern besteht für eine Machbarkeitsstudie derzeit keine Veranlassung.

Die Straßenbauverwaltung wird jetzt nacheinander die Ortsdurchfahrten von Unterpleichfeld, Bergtheim, Opferbaum und Eßleben im Zuge der B 19 planerisch untersuchen und je nach Erfordernis umgestalten. Dieses Jahr wird mit Unterpleichfeld begonnen, 2015 ist dann die Ortsdurchfahrt von Bergtheim vorgesehen. Auf diese Weise kann zeitnah die verkehrliche Situation vor Ort verbessert werden.

Für Bundesstraßenabschnitte, die nicht ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, kommt die Ausdehnung der Mautpflicht nur in Frage, wenn sie durch erhebliche Verlagerungen von mautpflichtigen Güterverkehren betroffen sind oder wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Die zusätzliche Ausweisung eines mautpflichtigen Bundesstraßenabschnittes erfordert eine Änderung der „Mautstreckenausdehnungsverordnung – MautStrAusdehnV“, die am 08.12.2006 auf Grund der Ermächtigung in § 1 Abs. 4 BFStrMG (Bundesfernstraßenmautgesetz) erlassen worden ist. Entsprechende Anträge mit Begründung, ob die in § 1 Abs. 4 BFStrMG genannten Tatbestandsvoraussetzungen gegeben sind, sind dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorzulegen. Auch Verordnungsänderungen unterliegen der Zustimmungspflicht des Bundesrates.

Zur Erhebung der Verkehrsdaten steht auf der B 19 eine für den Abschnitt zwischen der AS Estenfeld der A 7 und der AS Werneck der A 70 repräsentative Dauerzählstelle zur Verfügung. Danach hat der Schwerverkehr > 3,5 t im Jahr nach Einführung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen kurzzeitig um bis zu 46 Prozent zugenommen, hat sich aber sofort anschließend wieder auf die vorherigen Werte verringert. Derzeit liegen die Werte mit einem Gesamtverkehr von 6.974 Fahrzeugen bzw. 565 Lkw am Tag in der Größenordnung der Jahre 2000 bzw. 2001 und damit deutlich unter dem bayerischen Durchschnitt (9.640 Fahrzeuge, 878 Lkw).

Ausgangsbasis für die Beurteilung der Schwerverkehrsentwicklung sind neben den Straßenverkehrszählungen die Studien des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadt-

entwicklung (BMVBS) über die Auswirkungen der Lkw-Maut. Auch der jüngste Bericht der Bundesregierung vom 02.01.2012 über die Verlagerungen von schwerem Lkw-Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut (BT-Drs. 17/12028) bietet keine Hinweise auf eine deutliche Zunahme von mautpflichtigem Verkehr im Zuge der Bundesstraßen B 19 zwischen der AS Würzburg/Estenfeld und der AS Werneck. Die in der Studie enthaltenen Karten zu Verlagerungen aufgrund der Autobahnmaut, die auf einer an tatsächlichen Zählergebnissen geeichten Modellsimulation beruhen, weisen lediglich eine mautbedingte Zunahme von 50 bis 150 Lkw > 12 t in 24 Stunden werktäglich aus und bewerten diesen Straßenabschnitt damit als weniger auffällig.

Für den hier angesprochenen Straßenzug ist damit weder die Erheblichkeit von Mautausweichverkehr zweifelsfrei gegeben, noch haben sich signifikante Veränderungen in der Unfallentwicklung seit Einführung der Lkw-Maut eingestellt.

Da nach derzeitigem Stand somit die im Bundesfernstraßenmautgesetz festgelegten Voraussetzungen für eine Bemautung nicht gegeben sind, hat Bayern diesen Straßenabschnitt für eine Ausweitung der Lkw-Mautpflicht nicht vorgesehen.

Im Bedarfsplan 2014 ist der 6-streifige Ausbau der A 7 zwischen Schweinfurt/Werneck und Biebelried nur im weiteren Bedarf eingestellt. Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 ist der Ausbau der A 7 wieder angemeldet worden. Bayern wird darauf drängen, dass der 6-streifige Ausbau in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wird. In dem Abschnitt befinden sich mehrere Talbrücken, die ggf. bereits vor einem 6-streifigen Ausbau erneuert werden müssen. Die Ersatzneubauten werden bereits auf einen 6-streifigen Ausbau mit Seitenstreifen ausgerichtet.