

Manfred Thümler

90455 Nürnberg

Bundesstraßen

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 13.03.2008 abschließend beraten und beschlossen:

1. Die Petition der Landesvolksvertretung von Bayern zuzuleiten, soweit es um verkehrsrechtliche Anordnungen für die B2 geht,
2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Begründung

Mit der öffentlichen Petition begehrt der Petent eine Wiederaufnahme der Planung für eine Bundesstraßendirektverbindung B 2a von der Wiener Straße zur A 6 in Form eines Tunnels.

In der öffentlichen Petition, der sich 26 Mitzeichner angeschlossen haben, wird Folgendes ausgeführt:

Der Petent, ein Bewohner des Stadtteils Katzwang in Nürnberg, beklagt die durch den Durchgangsverkehr im Zuge der Staatsstraße 2407 verursachten Belastungen des Dorfkerns. Dieser werde vor allem durch den Lkw-Verkehr zerstört. Die Bewohner Katzwangs und der Vororte Reichelsdorf, Kornburg, Limbach und Wolkersdorf seien massiv vom Verkehrslärm und von Unfällen betroffen und verließen deshalb auch zunehmend diese Orte. Die Situation werde sich zudem durch den geplanten Ausbau des Hafens Nürnberg verschlechtern, da dann mit weiteren Verkehrszunahmen zu rechnen sei.

Daher schlägt der Petent die Wiederaufnahme der Planung für eine Bundesstraßen-
direktverbindung B 2a von der Wiener Straße zur A 6 (AS Roth) in Form eines direkten
zweistreifigen Tunnels ohne Anschlussstellen vor.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Berücksichtigung einer
Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(BMVBS) wie folgt dar:

Die seit dem Mittelalter auf Nürnberg zulaufenden Handelswege – heute die Bundes-
straßen B 2/B 4/B 8/B 14 – werden durch die seit den 70er Jahren geschlossene,
weitgehend vierstreifige städtische Ringstraße B 4R miteinander verknüpft. Ergänzt
wird dieses ursprünglich historische Straßennetz durch die in den 30er Jahren konzi-
pierten heutigen Autobahnen A 3/A 9/A 6, die Nürnberg im Norden, im Osten und im
Süden tangieren und – zum Teil einbahnig – bis 1941 in Betrieb genommen wurden.
Komplettiert wurde das seit den 60er Jahren weitergebaute Autobahnnetz mit der
durchgehenden Fertigstellung der A 3 Frankfurt - Nürnberg und der A 6 Heilbronn -
Nürnberg sowie mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 3 und der A 9 im Raum
Nürnberg zwischen 1964 und 1980. Eine in den Bedarfsplänen der 70er Jahre ent-
haltene Vervollständigung des Autobahnnetzes in Form einer Westumfahrung
Nürnberg zwischen der A 3 westlich Erlangen und der A 3 südlich Feucht ist bei der
Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 1980 entfallen.

Parallel dazu erfolgte der seit den 60er Jahren mit der Stadt Nürnberg abgestimmte
und seit den 70er Jahren in den Bedarfsplänen des Bundes enthaltene vierstreifige
Aus- und Neubau der Zubringerstraßen B 2/B 4/B 8/B 14 zwischen der jeweiligen
Autobahn und der Stadtgrenze. Ergänzt wurde das Bundesfernstraßennetz durch
den von der Stadt Nürnberg gebauten vierstreifigen „Frankenschnellweg“ zwischen
den beiden Ästen der durch Aufstufung aus der B 4n und der B 8n entstandenen
heutigen A 73 im Norden und im Süden der Stadt und seiner Verlängerung bis zur
Wiener Straße südlich des Nürnberger Hafens am Main-Donau-Kanal. Bis Anfang
der 80er Jahre wurde auch dieser Ausbau der Zubringerstraßen – mit Ausnahme der
insbesondere aus Gründen des Schutzes des sensiblen Rednitztales umstrittenen
B 2a Nürnberg – Schwabach abgeschlossen.

Im Bedarfsplan 1993 war – neben dem in Folge der hohen Belastung von bis über
20.000 Kfz/24 h unverändert vordringlichen vierstreifigen Neubau der B 2a
Nürnberg - Schwabach – erstmals der sechsstreifige Ausbau der A 6 zwischen

Nürnberg/Ost und Roth als „Vordringlicher Bedarf“ und der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau der A 73 zwischen Nürnberg/Süd und Nürnberg/Hafen-Ost als „Weiterer Bedarf“ enthalten.

Seitdem gab es in der Auseinandersetzung um die B 2a – zumal seit der mit ergänzten Unterlagen im November 1995 erfolgten Neueinleitung des Planfeststellungsverfahrens (der ursprüngliche erste Beschluss von 1988 war wegen offener Fragen zur Umweltverträglichkeit im Juni 1990 aufgehoben worden) – im Rahmen der Alternativenprüfung die Forderung, mit dem unverzüglichen Ausbau der Autobahnen A 6 und A 73 (inkl. dem Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg/Süd mit einer Direktrampe/„Overfly“ für den Verkehr von Heilbronn in Richtung Stadtzentrum) zugleich den Bedarf der B 2a mit zu erfüllen und das umstrittene Projekt B 2a nicht weiterzuverfolgen.

Aufgrund von Forderungen nach der Prüfung zusätzlicher Alternativen war das neu eingeleitete Planfeststellungsverfahren für die Bundesstraße seit dem Sommer 1996 unterbrochen.

Die von der bayerischen Straßenbauverwaltung im Juni 2000 vorgestellten Ergebnisse der Alternativenprüfung haben nahegelegt, an Stelle des Neubaus der B 2a den Ausbau der Autobahnen A 6 und A 73 zu präferieren. Das Bundesministerium hat daraufhin erklärt, seine Entscheidung hierzu auf Basis der Bewertungsergebnisse der seinerzeit bereits angelaufenen Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP 2003) zu treffen. Das Planfeststellungsverfahren für die B 2a blieb in der Zwischenzeit weiter unterbrochen.

Die Belastungen insbesondere auf dem Autobahnnetz im Raum Nürnberg nehmen weiterhin stark zu. Dies ist begründet in den Zuwächsen des nationalen und internationalen Durchgangsverkehrs auf allen drei Magistralen A 3/A 9 /A 6 wie auch in dem wachsenden Verkehr zu dem Oberzentrum Nürnberg. Deutlich wird dies in den heutigen Durchschnittsbelastungen auf der A 3 und auf der A 9 mit über 100.000 Kfz/24 h sowie auf der A 6 im Süden von Nürnberg mit knapp 80.000 Kfz/24 h. Parallel dazu nimmt – trotz Verdichtung des S-Bahn-Netzes – der Kfz-Verkehr zum Oberzentrum zu. Hier macht sich insbesondere das Fehlen einer leistungsfähigen Stadteinfahrt aus dem Südwesten bemerkbar.

Die nach bundeseinheitlicher Methodik durchgeführte Projektbewertung für den BVWP 2003 hat für den Ausbau der Autobahnen A 6 und A 73 im Nürnberger Süden ein besonders hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis ($NKV > 10$) erbracht.

Um darüber hinaus zu aussagefähigeren Ergebnissen und einer Entscheidungsgrundlage für die Frage der Notwendigkeit einer zusätzlichen B 2a zu kommen, wurde hierbei ergänzend – ausgehend von der Existenz einer ausgebauten Autobahnverbindung im Zuge der A 6 und der A 73 zwischen den Anschlüssen Roth und Nürnberg-Hafen einschließlich der Direktrampe am Kreuz Nürnberg/Süd – eine Netzfallbewertung auch einer neuen Bundesstraßenverbindung Nürnberg - Schwabach vorgenommen. Danach könnte langfristig für dieses vom Petenten angesprochene Projekt der B 2a – auch unter der Berücksichtigung dieses Ausbaus der A 6 und A 73 – ein verkehrlicher Bedarf entstehen; die Umweltrisikoeinschätzung allerdings weist ein sehr hohes Umweltrisiko dafür aus.

Daraufhin hat die Bundesregierung im Rahmen der Abstimmung zum BVWP 2003 entschieden, die A 6 auf rund 18 km Länge zwischen dem Anschluss Schwabach-West und dem Kreuz Nürnberg-Ost sechsstreifig, die A 73 auf rund 6,5 km Länge zwischen dem Kreuz Nürnberg-Süd und dem Anschluss Nürnberg/Zollhaus achtstreifig und die A 73 weiter bis zum Anschluss Nürnberg/Hafen-Ost sechsstreifig als Projekte des Vordringlichen Bedarfs auszubauen und angesichts der erheblichen Widerstände der vor Ort Betroffenen, die B 2a nicht weiter im BVWP zu führen.

Gemäß Kabinettsbeschluss vom Juli 2003 ist der Neubau zwischen Nürnberg/Wiener Straße und Schwabach/A 6 durch das sensible Rednitztal entfallen und somit im BVWP 2003 nicht mehr enthalten. Mit dem neuen Fernstraßenausbaugesetz zugehörigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 hat der Deutsche Bundestag als Gesetzgeber dies abschließend entschieden.

Die Regierung von Mittelfranken hat daraufhin im Januar 2005 das ruhende Planfeststellungsverfahren für die B 2a mangels gesetzlicher Grundlage eingestellt.

Zusammenfassend kann daher gesagt werden, dass mit den im neuen Bedarfsplan 2004 ausgewiesenen vordringlichen Ausbaumaßnahmen im Zuge der A 6 und A 73 die erforderliche Verbesserung des Verkehrsablaufs im Nürnberger Süden erzielt werden soll.

Der bereits erfolgte Umbau des Kreuzes Nürnberg/Süd mit der Direktfahrbahn („Overfly“) von Heilbronn nach Nürnberg ist der erste Schritt dieses Ausbaues. Zwi-

schenzeitlich ist auch mit den Vorarbeiten für den sechsstreifigen Ausbau im Abschnitt Kreuz Nürnberg/Ost - AS Roth begonnen worden. Angestrebt wird der kontinuierliche weitere Ausbau in den kommenden Jahren.

Das vom Gesetzgeber beschlossene Konzept des Bedarfsplanes ohne B 2a bleibt Grundlage für die weitere Verbesserung der Verkehrssituation im Süden von Nürnberg. Die Umsetzung des Konzepts liegt in der Zuständigkeit der Länder. Soweit es daher um verkehrsrechtliche Anordnungen für die B 2 geht, empfiehlt der Ausschuss, die Petition der Landesvolksvertretung von Bayern zuzuleiten. Darüber hinaus sieht der Ausschuss derzeit keine Möglichkeit, dem Anliegen des Petenten nach Wiederaufnahme der Planung für eine B 2a zu entsprechen und empfiehlt, das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.