



Pet 1-18-12-9110-025634

91301 Forchheim

Bundesstraßen

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 28.01.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Die Petition richtet sich gegen den Neubau der Bundesstraße 470 im Raum Wiesenttal. Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 373 Mitzeichnungen und 16 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass der Neubau der Bundesstraße (B) 470 sehr wenig zur Lösung der Verkehrsprobleme beitrage. Er sei aus ökologischer wie ökonomischer Sicht nicht zu rechtfertigen. Es werde die Lebensqualität beeinträchtigt, das Landschaftsbild und die Natur zerstört sowie die Landwirtschaft geschädigt. Die zu erwartende Verkehrsentlastung betrage jedoch nur 10 bis 17 Prozent. Es sei auch keine wachsende Verkehrsdichte zu erwarten, da der demografische Wandel zu einer Minderung des Pendlerverkehrs aus der Fränkischen Schweiz in die Metropolregion Nürnberg führen werde. Es würden wertvolle Flora Fauna Habitat Gebiete und andere schützenswerte Gebiete stark beeinträchtigt. Davon sei auch die Tourismusbranche betroffen, in der durch den Straßenbau Arbeitsplätze gefährdet würden.



Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen und zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat zu der Eingabe gemäß § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages eine Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages eingeholt, dem der Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (Drucksache 18/9523) zur Beratung vorlag. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung sowie des zuständigen Fachausschusses angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen: Zusammen mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 hat das Bundeskabinett am 03. August 2016 die Entwürfe der neuen Bedarfspläne für Straße, Schiene und Wasserstraße beschlossen und als Anlage zu den jeweiligen Ausbaugesetzen an den Deutschen Bundestag zur Beratung weitergeleitet. Mit der Verabschiedung der Ausbauänderungsgesetze für Straße und Schiene und des neuen Ausbaugesetzes für die Wasserstraße hat der 18. Deutsche Bundestag am 2. Dezember 2016 die auf dem BVWP 2030 basierenden neuen Bedarfspläne beschlossen und damit die abschließende Entscheidung zur Aufnahme und Dringlichkeitseinstufung eines Aus- oder Neubauvorhabens getroffen.

In Vorbereitung zur Verabschiedung der Ausbaugesetze hat sich der Verkehrsausschuss am 30. November 2016 mit allen eingegangenen Petitionen befasst. Sie wurden insofern in die Entscheidungsfindung einbezogen.

Zur Verdeutlichung des Prozesses über die Aufnahme einzelner Projekte in den Bedarfsplan führt der Petitionsausschuss aus:

Die Anmeldung der Projekte zur Aufnahme in den BVWP bzw. den Bedarfsplan erfolgte durch die Bundesländer. Die Festlegung, welche Priorität den einzelnen Projekten eingeräumt wird, war einer anschließenden einheitlichen Bewertung vorbehalten. Das für alle gemeldeten Projekte einheitliche Bewertungsschema umfasste eine



Nutzen-Kosten-Analyse, eine umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, eine raumordnerische Beurteilung und eine städtebauliche Beurteilung.

Im Ergebnis wurde damit die Bauwürdigkeit der Projekte unter Berücksichtigung von Baukosten, verkehrlichen Effekten, umweltfachlichen Auswirkungen sowie raumordnerischen und landesplanerischen sowie städtebaulichen Aspekten überprüft und je nach Ergebnis entweder bestätigt oder verworfen. Bei den als bauwürdig anerkannten Projekten wurde auf dieser Basis eine Priorisierung in die Dringlichkeiten „Fest Disponiert“ (FD), „Vordringlicher Bedarf (VB) und „Weiterer Bedarf“ (WB) vorgenommen. Im Ergebnis dieses Prozesses wurde für die östliche Ortsumgebung von Forchheim im Zuge der B 470 eine hohe Bauwürdigkeit festgestellt, die zur Einstufung in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ führte.

Durch die Ostumgehung von Forchheim wird zusammen mit der Westumgehung das Gesamtumgehungs-konzept vervollständigt. Mit der Verkehrsfreigabe der Westumgehung Ende 2011 hat auch der Verkehr im östlichen Verkehrsnetz stark zugenommen. Mit der Vervollständigung der Gesamtumgehung durch den noch fehlenden Teil der Ostspange können die 6 km lange Ortsdurchfahrt (bis zu 4.400 Kfz/24h) und vor allem der hoch belastete Knotenpunkt mit Bahnbrücke am Hauptbahnhof in der Stadtmitte von Forchheim spürbar entlastet werden. Leistungsfähigkeits- und Sicherheitsdefizite sowie Nutzungskonflikte werden beseitigt.

Aufgrund der langen und umwegigen Ortsdurchfahrt von Forchheim, vorwiegend durch Wohngebiete, wird das nachgeordnete Kreisstraßennetz mit der Ortsdurchfahrt Gosberg derzeit als Alternativroute genutzt. Die Ortsdurchfahrt von Gosberg weist heute zwei rechtwinklige Kurven, teils fehlende, teils zu schmale Gehwege sowie eine Engstelle auf, durch die der Begegnungsverkehr nur stark eingeschränkt geführt werden kann. Dies führt in der Ortsmitte zu einem erhöhten Unfallrisiko. Durch die Ostumfahrung könnte insbesondere die Ortsdurchfahrt von Gosberg um über 10.000 Kfz/24h vom Durchgangsverkehr entlastet werden (dies zeigt ein von der Bayerischen Straßenbauverwaltung beauftragtes Verkehrsgutachten aus 2011).



In Mittelfranken, im südlichen Oberfranken und in der Oberpfalz ist die zweistreifige B 470 als West-Ost-Fernstraßenverbindung zwischen Endsee (A 7), Höchstadt (A 3), Forchheim (A 73), Pegnitz (A 9) und Weiden (A 93) von besonderer verkehrlicher und wirtschaftlicher Bedeutung. Sie verbindet nicht nur die Räume Bad Windsheim, Neustadt a. d. Aisch und Forchheim mit den weiträumigen Bundesautobahnen in die Ballungsräume Rhein/Main, Berlin und München, sondern ist zugleich auch der direkte Weg für zahlreiche Erholungssuchende aus dem Ballungsraum Nürnberg – Fürth in den Naturpark „Fränkische Schweiz“.

Der Ausschuss weist abschließend darauf hin, dass der Bau der östlichen Ortsumgehung Forchheim aufgrund des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Faktors von 3,7 und der hohen städtebaulichen Bedeutung in den VB aufgenommen worden ist. Durch die Einstufung in den VB besteht für die Maßnahme ein gesetzlicher Planungsauftrag.

Der Petitionsausschuss empfiehlt vor dem Hintergrund der Ausführungen, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte. Der von den Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen, ist mehrheitlich abgelehnt worden.