

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Sauermilch und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/730 —

Umgehungsstraße Husum

Der Bundesminister für Verkehr – StB 20/40.25.81.1005/13 B 83 – hat mit Schreiben vom 14. Dezember 1983 die Kleine Anfrage im Benehmen mit dem gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes für die Planung und den Bau von Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein zuständigen Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein wie folgt beantwortet:

1. Trifft es zu, daß die geplante, von der Bundesregierung mitfinanzierte Umgehungsstraße östlich von Husum so ausgeführt werden soll, daß sie auch als Start- oder Landebahn für militärische Objekte geeignet ist?

Die geplante und in Bau befindliche Umgehungsstraße Husum im Zuge der B 5 soll die dringend notwendige Entlastung der Ortsdurchfahrt Husum vom Durchgangsverkehr schaffen und die unerträglichen verkehrlichen Verhältnisse in der Stadt verbessern. Die Umgehungsstraße ist als Start- oder Landebahn für militärische Objekte nicht geeignet.

2. Trifft es zu, daß die Planungen für diese Straße bereits 1960 begonnen wurden?

Die Planung ist seit langem beendet. Der Planfeststellungsbeschluß vom 14. Mai 1979 gemäß § 18 a des Bundesfernstraßengesetzes ist rechtsbeständig. Klagen gegen diesen Beschluß hat das OVG Lüneburg durch Urteile vom 8. Juni 1982 rechtskräftig zurückgewiesen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß durch Auf-fahrten, Dämme und sonstige periphere Maßnahmen für diese Straße, Wohngebiete, Naturräume und eine alte Mühle in unzu-mutbarer Weise eingeengt und entwertet werden?

Wie durch den Planfeststellungsbeschluß und die Urteile des OVG Lüneburg bestätigt wurde, findet eine unzumutbare Einengung und Entwertung nicht statt.

4. Warum ist die planende Behörde den Forderungen vieler Bürger, diese Straße im ganzen in Frage zu stellen, nicht nachgekommen?

Die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Umgehungsstraße Husum sind durch die Stufe I (vordringlicher Bedarf), des Bedarfs-plans für die Bundesfernstraßen dokumentiert. Die Einstufung ist 1980 bei der Fortschreibung des Bedarfsplans durch das Parla-ment bestätigt worden. Die Stadt Husum als Vertreter der kom-munalen Interessen hat diese Auffassung wegen der unzuträg-lichen Verkehrsverhältnisse in der Stadt stets bekräftigt.

5. Warum ist die planende Behörde den Forderungen der Bürger und des Kreises Nordfriesland nach Alternativplanungen nicht nach-gekommen?

Wie stellt man sich heute zu Alternativen?

Nach Untersuchung mehrerer Varianten und Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte verkehrlicher, ökonomischer und auch ökologischer Art ist die Entscheidung für die ortsnahe Umgehung getroffen worden. Diese Sachentscheidung wurde letztlich durch die Urteile des OVG Lüneburg als rechtmäßig bestätigt.

6. Warum bagatellisiert die planende Behörde die zu erwartenden Zerstörungen von vor- und frühgeschichtlichen Fundgebieten in der Trasse?

Bei der Planung und im Planfeststellungsverfahren wurde das zuständige Landesamt für Vor- und Frühgeschichte von Schles-wig-Holstein eingeschaltet. Bedenken gegen die Linienführung der Umgehung wurden nicht erhoben. Das Landesamt wird beim Beginn der Erdarbeiten unterrichtet, damit evtl. vor- und früh-geschichtliche Fundstellen gesichert werden können.

7. Welche Baukosten, einschließlich aller Nebenkosten, sind insge-samt nach dem heutigen Stand der Planung zu erwarten?

Wie teilen sich diese im wesentlichen auf?

Die Gesamtkosten betragen nach heutigem Stand rd. 66,5 Millio-nen DM; davon Baukosten rd. 61,5 Millionen DM und Grund-erwerb rd. 5,0 Millionen DM.

8. Welche Kosten für Grunderwerb und sonstige Nebenkosten der Gesamtmaßnahme sind bereits entstanden und werden noch entstehen?

Bis zum 30. November 1983 sind für Grunderwerb rd. 1,8 Millionen DM und für den Bau rd. 3,1 Millionen DM Kosten entstanden.

9. Welche Kosten entfallen davon auf Immissions-Schutzmaßnahmen wie Schallschutzdämme und Bepflanzungen?

Im Rahmen der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, unter Beachtung der Rechtsprechung mehrerer Oberverwaltungsgerichte und der vom Bundesminister für Verkehr erlassenen „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ werden Lärmschutzmaßnahmen getroffen. Genaue Kostenangaben sind derzeit nicht möglich.

10. Welches Verkehrsaufkommen, welche exakten Verkehrszählungen zu welchen Zeitpunkten liegen der Planung zugrunde, und mit welchem konkreten Entlastungseffekt der Innenstadt wird gerechnet?

Nach dem im Jahre 1967 von der Stadt Husum aufgestellten Generalverkehrsplan beträgt der Durchgangsverkehr auf den Bundesstraßen 60 v.H. des Gesamtverkehrs. Die 1975 durchgeführte Verkehrszählung, die der Planung der Umgehungsstraße zugrunde lag, hat diesen Wert bestätigt. Da der gesamte Durchgangsverkehr von der Umgehung aufgenommen wird, wird mit einem Entlastungseffekt in der Innenstadt von mehr als der Hälfte des heutigen Verkehrsaufkommens gerechnet.

11. Welche Ausgleichsmaßnahmen für den umweltzerstörerischen Effekt dieser Straße (Zerstörung von Grün- und Weideflächen, Baumbestand, Gartenflächen, Lärm, Verschmutzung von Luft, Wasser, Boden, Vergiftung durch Benzpyrene, Kohlenoxide, Schwefeloxide, Schwermetalle (vor allem Kadmium und Blei) sind vorgesehen?

Wie hoch sind hierfür die Kosten angesetzt?

Ausgleichsmaßnahmen für den nicht vermeidbaren Eingriff in Natur und Landschaft sind entsprechend dem im Planfeststellungsverfahren festgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen. Die genauen Kosten können derzeit noch nicht angegeben werden.

12. Welche an Planung und Ausführung beteiligten Gebietskörperschaften, Institutionen, Gruppen und Einzelpersonen sind mit welchen Prozentsätzen für diese Planung und Ausführung verantwortlich, um bei den zu erwartenden Schadenersatzprozessen zu vermeiden, daß die Kompetenz und Verantwortung jeweils bestritten wird?

Die Verantwortung für diese Baumaßnahme trägt der Bund als Straßenbaulastträger bzw. das Land Schleswig-Holstein als Auftragsverwaltung des Bundes. Das OVG Lüneburg hat durch seine Entscheidung die Baumaßnahme als rechtmäßig anerkannt, so daß die Frage von Schadenersatzprozessen nicht relevant ist.

13. Wer ist verantwortlich für die Tatsache, daß bereits vor Abschluß der Planungen, als „Schaffung von Tatsachen“, die eine Umpflanzung unmöglich machen sollen, drei Brücken (die sogenannten Soda-Brücken) und eine weitere Brücke für landwirtschaftliche Nutzung errichtet wurden?

Welche Kosten sind hierfür entstanden?

Der Baubeginn erfolgte nach Abschluß der Planungen.

14. Welche Disziplinarmaßnahmen sind gegen die für den voreiligen Bau der Brücken Verantwortlichen eingeleitet worden mit welchem Ergebnis?
15. Wer trägt die Kosten, sofern die Brücken wieder entfernt werden müssen, für den Abriß der Brücken und die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands?

Die bereits erstellten Brücken liegen im Zuge der als rechtmäßig anerkannten Trasse, so daß sie nicht abgebrochen und entfernt werden müssen. Für Disziplinarmaßnahmen besteht kein Anlaß.

16. Mit welcher Begründung beteiligt sich der Bund an diesem Projekt?

Welche Gesamtmittel sind für welche Jahre hierfür im Haushalt ausgesetzt?

Der Bund ist Baulastträger der Umgehungsstraße Husum im Zuge der B 5. Die Gesamtmittel in Höhe von rd. 66 Millionen DM werden in diesem und in den kommenden Jahren bedarfsgerecht und dem Baufortschritt entsprechend von ihm bereitgestellt.

17. Wie stellt sich die Bundesregierung zu den unter 13. beschriebenen „Schaffungen von Tatsachen“ wie Brücken vor Abschluß der Gesamtplanung als eine Form von Nötigung durch die öffentliche Hand, die auch schon an anderer Stelle mit Erfolg praktiziert wurde?

Der Baubeginn erfolgte nach Abschluß der Gesamtplanung.