

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1872 —

Geplante B 239 n Herford–Bad Meinberg

Der Bundesminister für Verkehr – StB 21/40.25.78.1239/21021 Vm 84 – hat mit Schreiben vom 13. September 1984 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie erklärt die Bundesregierung die erhebliche Differenz der Prognosedaten für das Jahr 1990 des Bundes, 28 000 Kfz/Tag gemäß Ausbauplan '75, und den Prognosen der Städte Bad Salzuflen und Lage, 10 200 bis 13 000 Kfz/Tag, auf der B 239 n zwischen der A 2 und Detmold?

Verkehrsprognosen sind Vorausberechnungen, die Erwartungswerte vermitteln sollen und Hilfsmittel bei Straßenplanungen darstellen; sie sind lediglich ein Einzelkriterium bei der Beurteilung eines Vorhabens. Unterschiedliche Grundlagen sowie verschiedenartige Untersuchungsräume und -zeitpunkte führen zu ungleichen Ergebnissen, so daß zwischen bundesweiten Prognosen und städtischen Verkehrsprognosen Differenzen auftreten können. Danach können die Prognoseergebnisse aus städtischen Untersuchungen für das Umland niedriger liegen, weil sie großräumige Verkehrsbeziehungen sowie Verkehrsverlagerungen nicht berücksichtigen. Dies trifft vermutlich auch für die B 239 n im Raum Bad Salzuflen/Lage zu.

Die bundes- bzw. landesseitig ermittelten Prognosewerte für die B 239 n differieren nur geringfügig.

Die Prognosemenge von 28 000 Kfz/24 h entspricht nicht mehr dem neuesten Stand (s. Antwort zu Frage 9).

2. Inwiefern hat die Bundesregierung bei der bisherigen Planung berücksichtigt, daß
- a) nach Fertigstellung der L 712 (Ostwestfalenstraße) eine zusätzliche Verbindungsachse zwischen Herford–Steinheim besteht, die den Bau der B 239 n überflüssig macht,
 - b) zusätzliche Seitenstreifen an der vorhandenen B 239 eine ausreichende Kapazitätsausweitung für einen eventuellen Verkehrszuwachs darstellt (s. Prof. Dr.-Ing. H. Strack „Gutachterliche Stellungnahme zum Ausbau des Bundesstraßennetzes im Raum Lage/Lippe“, Bonn, Februar 1981)?
- a) Die Ostwestfalenstraße L 712 – B 252 – L 837 Herford–Steinheim–Warburg ist – bis auf den nördlichen Abschnitt Herford–Bad Salzuflen – seit einigen Jahren in Verkehr. Die Ostwestfalenstraße wurde bei der Verkehrsprognose des Bundesministers für Verkehr berücksichtigt. Im übrigen verbindet die L 712 Herford mit Lemgo und Blomberg, also andere Verkehrsräume als die B 239 n. Demnach kann die Ostwestfalenstraße die Funktion der B 239 n nicht übernehmen.
- b) Zusätzliche Seitenstreifen an der vorhandenen B 239 führen zu keiner ausreichenden Kapazitätsausweitung. Sie dienen vor allem der Hebung der Verkehrssicherheit. Im übrigen ist ein Ausbau im vorhandenen Straßenzug mit den zahlreichen Ortsdurchfahrten und wegen der fast durchgehenden dichten Bebauung aus städtebaulichen Gründen nicht zu realisieren.
3. Welchen Niederschlag haben die neuen Erkenntnisse des Verkehrswissenschaftlers Horst Lutter bei der Ermittlung des Bedarfs für eine 4spurige B 239 n im Hinblick auf die regionale Wirtschaft gefunden?

Die Forschungsarbeit „Raumwirksamkeit von Fernstraßen“ von Lutter basiert auf einer Untersuchung einzelner Straßenbauprojekte nur in der Region Ansbach; ihr nicht unumstrittenes Ergebnis kann daher weder allgemeingültige Thesen begründen bzw. ohne weiteres auf andere Regionen übertragen werden noch hat es einen repräsentativen Aussagewert. Im übrigen geht auch Lutter von der Verwirklichung der Stufe I des Bedarfsplanes aus.

4. Welche Arbeitsplätze werden nach dem geplanten Bau real neu geschaffen?

Wichtige Voraussetzung, daß die Wirtschaft ihre Leistungskraft voll entfalten kann, ist ein gutausgebautes Verkehrswegenetz. Die vorhandene B 239 entspricht wegen ihrer zahlreichen Engpässe (dichte Bebauung, Ortsdurchfahrten, zahlreiche Zufahrten) nicht den Anforderungen, die aus dieser Sicht an das Verkehrswegenetz gestellt werden müssen. Insofern wird der Bau der B 239 n dazu beitragen, Arbeitsplätze zu sichern und die Voraussetzung für die Schaffung neuer Arbeitsplätze zu verbessern. Dies beginnt bereits bei der Bauphase.

5. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die weitere Zerstückelung der Landschaft im Kreis Lippe, und welche konkreten Auswirkungen auf den Naturhaushalt sind zu erwarten?

Wegen der bereits vorhandenen kleinräumigen Flächennutzung im Kreis Lippe kann von einer „weiteren Zerstückelung“ der Landschaft keine Rede sein.

Bei der Planung von Bundesfernstraßen und den damit verbundenen Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ist ein Zielkonflikt zwischen raumordnerischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Erfordernissen einerseits und Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege andererseits nicht immer zu vermeiden. Hierbei gilt es, eine Kompromißlösung unter weitgehender Schonung der vorhandenen Ressourcen zu finden, wobei alle berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen sind. Über diese konkurrierenden Anforderungen an den Raum wird im Planfeststellungsverfahren entschieden. Durch entsprechende im einzelnen dargestellte Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen wird die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft in den einzelnen Teilbereichen weitgehend vermindert.

6. Weshalb ist die Bundesregierung nicht bereit, die B 239 n einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen?

Die Prüfung der Umweltverträglichkeit wird im Rahmen der laufenden Planfeststellungsverfahren, an der alle für die Umwelt zuständigen Stellen mitwirken, durchgeführt.

7. Inwieweit sind bei der Kostenwirksamkeitsberechnung zur B 239 n die langfristigen volkswirtschaftlichen Folgekosten, wie landwirtschaftlicher Produktionsausfall, Straßenunterhaltungs- und Reparaturkosten, Personalkosten für Polizei, Straßenmeisterei, Umweltschäden durch höhere Verkehrszahlen, bedingt durch ein für das Auto verbessertes Infrastrukturnetz, Beeinträchtigung von Grundwassergebieten, Versiegelung der Landschaft, berücksichtigt worden?

Die Kostenwirksamkeitsanalyse zur B 239 n im Jahr 1975 berücksichtigte

- Umweltentlastungen in Ortsdurchfahrten,
- Verminderung der Unfallzahlen.

Zu den übrigen genannten Komponenten der Folgekosten lagen 1975 keine ausreichenden Beurteilungsgrundlagen vor.

8. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß die B 239 n bei der Bundesfernstraßenbedarfsplan-Überprüfung 1985 wiederum wie 1980 allein mit Hinweis auf ihren „fortgeschrittenen Planungsstand“ und

ohne Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse als Straßenbaumaßnahme der Dringlichkeitsstufe Ia/Ib fortgeschrieben werden darf, obwohl die letzte Überprüfung schon zehn Jahre zurückliegt und die damals zugrunde gelegten Prognosezahlen (28 000 Kfz für 1990) durch inzwischen erfolgte Zählungen völlig unrealistisch erscheinen?

Nein.

9. Von welchen Prognosewerten geht die Bundesregierung inzwischen für die Jahre 1990 und 2000 aus, und wie hoch wäre der Auslastungsgrad der 4spurigen B 239 n?

Nach den letzten Prognoseberechnungen für 1990 werden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen für die einzelnen Streckenabschnitte der B 239 n zwischen 13 000 bis 24 000 Kfz/24 h liegen. Bei einem vierstreifigen Querschnitt würde der Auslastungsgrad wegen des hohen Schwerverkehrsanteils im Jahr 1990 bis zu ca. 65 % betragen. Ein zweistreifiger Querschnitt auf ganzer Länge wäre zu diesem Zeitpunkt bereits überlastet.

10. Welchen Ausbaustandard und welche Dringlichkeit bezüglich der geplanten Bundesstraße wird das Bundesverkehrsministerium dem Deutschen Bundestag zur Fortschreibung des Bedarfsplans vorschlagen?

Der Vorschlag des BMV für Ausbaustandard und Dringlichkeit liegt noch nicht fest, weil die Bewertung der einzelnen Maßnahmen im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes noch nicht durchgeführt worden ist.

11. Mit welchen Baubeginnen auf den geplanten Abschnitten zwischen Herford und Bad Meinberg muß bei Annahme dieses Vorschlags gerechnet werden?

Vorbehaltlich der Entscheidung des Deutschen Bundestages ist nach den derzeitigen Dispositionen des Bundes und der Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen beabsichtigt, im Abschnitt Herford-Lage im Jahre 1986 mit der Baudurchführung zu beginnen. Über Termine für die übrigen Abschnitte sind z. Z. Aussagen nicht möglich.