

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/2960 —**

**Planung der B 1 n im Bereich Hildesheim–Emmerke/Sorsum**

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 20/40.25.77.1001/18 NS 85 – hat mit Schreiben vom 2. April 1985 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

1. In welcher Phase befinden sich die Planungen in den Teilbereichen der geplanten B 1 n zwischen Hildesheim und Elze?

Für die B 1 im Bereich Sorsum–Emmerke sowie für die DB-Neubaustrecke einschließlich der eingleisigen Verbindungskurve nach Hildesheim wird z. Z. von der DB ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren nach Bundesbahngesetz durchgeführt.

In den übrigen Abschnitten der B 1, für die im Jahre 1980 eine neue Linie zwischen Hildesheim und Mehle förmlich nach § 16 Bundesfernstraßengesetz bestimmt wurde, sind die Entwurfsarbeiten noch nicht aufgenommen.

2. Wird die B 1 im Bereich Emmerke
  - a) zweispurig mit Ausfädelungsspuren oder
  - b) vierspurig mit Ausfädelungsspuren geplant, und wie hoch sind die Kosten für das jeweilige Projekt?

Die B 1 wird in dem betreffenden Abschnitt vierstreifig mit höhenungleichen Knotenpunkten, zu denen Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren gehören, hergestellt. Die Gesamtkosten aller Bauvorhaben betragen – einschließlich der Straßenverlegungen als Folge der DB-Planung – 48 Mio. DM. Für eine zweistreifige

Konzeption, die insbesondere aus raumordnerischen und verkehrstechnischen Gründen nicht in Betracht kommt, liegen keine Kostenangaben vor.

3. Wie hoch ist das tägliche Verkehrsaufkommen auf der L 460 im Bereich Emmerke/Sorsum?

Die Verkehrsmengen auf der L 460 betragen in Richtung Sorsum 5 300 Kfz/24 h (Zählung 1982) und nördlich Emmerke (2 131 Kfz/24 h (1980).

4. Inwieweit rechtfertigen die Spitzenbelastungen zum Schichtwechsel der Bosch-/Blaupunkt-Werke auf der L 460 die geplanten höhenungleichen Anbindungen der L 460 an die B 1?

Die B 1 wird durchschnittlich von 21 000 Kfz/24 h befahren. Diese Verkehrsmenge erfordert unter Beachtung nicht zuletzt auch der raumordnerischen Bedeutung der B 1 einen vierstreifigen Ausbau, der aus Sicherheitsgründen mit höhenungleichen Knotenpunkten auszustatten ist. Verkehrsbelastungen aus dem Schichtwechsel der Bosch-/Blaupunkt-Werke spielen bei dieser Entscheidung eine nachrangige Rolle.

5. Wieviel Fläche wird überbaut bzw. in Anspruch genommen
  - a) bei einer großen Lösung (B 1 vierspurig mit zwei Ausfädelungsspuren sowie höhenungleiche Anbindung an die L 460 und K 3),
  - b) bei einer kleinen Lösung (B 1 zweispurig, höhengleiche Kreuzungen mit der L 460 und K 3)?

In dem entwurfsmäßig erfaßten vierstreifigen Ausbau sind insgesamt rd. 5 ha benötigte Flächen ermittelt worden. Eine zweistufige Lösung ist, wie aus der Antwort zu Frage 2 ersichtlich, nicht untersucht worden.

6. Mit welchem Ergebnis hat eine volkswirtschaftliche und ökologische Abwägung dieser beiden Planungsmöglichkeiten bisher stattgefunden?

Da ein vierstreifiger Querschnitt zwingend – vor allem wegen der hohen Verkehrsbelastung und aus Gründen der Verkehrssicherheit – notwendig ist, war eine volkswirtschaftliche bzw. ökologische Abwägung einer solchen Konzeption mit der für einen zweispurigen Querschnitt nicht vorzunehmen.

7. Liegt der Bundesregierung hierzu eine Nutzen-Kosten-Bewertung vor? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Antwort zu Frage 6 gilt sinngemäß.

8. Wie begründet die Bundesregierung die Planung dreier höhenungleicher Anbindungen an die B 1 auf ca. 2,5 km Länge, und inwieweit hält sie diese für verkehrsgerecht?

Drei Anbindungen sind zur Wiederherstellung der Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz erforderlich. Die verkehrsgerechte Verknüpfung wird durch Berücksichtigung von Verflechtungsstrecken und höhenungleichen Knotenpunkten gewährleistet (siehe auch Antwort zu Fragen 2 und 4).

9. Welche ökologischen Gutachten sind bisher für diese Planung erstellt worden, und zu welchen Ergebnissen kommen diese?

Die Belange des Naturschutzes werden in dem gesetzlich vorgeschriebenen Umfang berücksichtigt. Eingriffe in die Landschaft werden durch Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde gemildert. Die entsprechenden Darstellungen sind in den Fachplan aufgenommen worden.

10. Welche Schallschutzmaßnahmen sind im Bereich der Ortschaft Emmerke an der B 1 geplant?

Schallschutzmaßnahmen sind nach dem Ergebnis von Berechnungen, die auf der Grundlage der derzeit gültigen Richtlinien aufgestellt wurden, nicht erforderlich.

11. Wann ist mit dem Planfeststellungsbeschuß in den Einzelbereichen zwischen Hildesheim und Elze zu rechnen, und mit welchem frühestmöglichen Baubeginn rechnet die Bundesregierung in den Einzelbereichen?

Der Planfeststellungsbeschuß für die Maßnahme im Raum Sorsum-Emmerke durch die DB wird noch für 1985 angestrebt. Es ist vorgesehen, daß mit dem daran anschließenden Bau der Bahn anlagen auch die Straßenbauten durchgeführt werden. Über den weiteren Planungsablauf in den übrigen Abschnitten der B 1 zwischen Hildesheim und Elze können derzeit noch keine verbindlichen Angaben gemacht werden.

12. Wie hoch sind die Gesamtkosten für die Baumaßnahmen in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten?

Für den Bereich Emmerke–Sorsum siehe Antwort zu Frage 2.

Für die übrigen Abschnitte der B 1 gilt die Antwort zu Frage 11 sinngemäß.

13. Weshalb sollen die Straßenbaumaßnahmen gleichzeitig mit dem Streckenneubauprojekt Hannover–Würzburg planfestgestellt werden?

Die Baumaßnahmen für Straße und Bundesbahn müssen technisch und räumlich aufeinander abgestimmt sein, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.