

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/2937 —**

Ortsumfahrung Herborn/Burg – Herbornseelbach im Zuge der Bundesstraße 255

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 15. November 1988 – StB 23/40.25.76.1255/69 He 88 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. In welchem Planungsstand befindet sich die Ortsumfahrung Herborn/Burg – Herbornseelbach?

Zur Zeit werden die Planfeststellungsunterlagen erstellt.

2. Welche Gegebenheiten und Erwartungen rechtfertigen den angestrebten Bau der Ortsumfahrung verkehrlich und verkehrspolitisch?

Die vorhandenen Ortsdurchfahrten von Herborn/Burg und Herbornseelbach sind gekennzeichnet durch den Konflikt zwischen dem starken Durchgangsverkehr und den Ansprüchen aus Erschließung und Aufenthalt in den Ortskernen. Die hohe Unfallrate bestätigt diese Konfliktsituation. Zur Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse stehen keine genügenden Flächen in den Ortslagen zur Verfügung.

Durch den Bau der Umgehungsstraße wird eine Entlastung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr erreicht.

Die Entlastung von Ortsdurchfahrten durch den Bau von Umgehungsstraßen ist ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik mit dem Ziel, die innerörtlichen Nutzungskonflikte und Umweltbelastungen abzubauen sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der Straße zu bewirken.

3. Welche Trassenverläufe sind in der Vorplanung, und welcher Trassenverlauf wird konkret favorisiert?

In der Vorplanung wurden folgende Trassenvarianten untersucht:

- Ausbau der bestehenden Bundesstraße,
- Variante nördlich der Aar parallel zur DB-Strecke,
- Zwei Varianten südlich der Aar.

Als günstigste Lösung wurde eine Linienführung südlich der Aar gewählt.

4. Mit welchen Kosten wird gerechnet, und ist geplant, Kosten auf Dritte, z.B. die Stadt Herborn, umzulegen? Wenn ja, für welche Bauleistungen sollen welche Beträge von wem übernommen werden?

Die Gesamtkosten sind mit 21,18 Mio. DM veranschlagt. Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen beträgt der Kostenanteil der Stadt Herborn für kreuzende und einmündende Straßen und Wege sowie Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Aar 0,18 Mio. DM.

5. Wann wird das Planfeststellungsverfahren eröffnet, und wann rechnet die Bundesregierung mit einem Planfeststellungsbeschluß sowie mit dem Baubeginn?

Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist im Frühjahr 1989 zu rechnen. Nach Rechtsbeständigkeit des Planfeststellungsbeschlusses kann mit dem Bau begonnen werden; dies wird im Jahre 1992 erwartet.

6. Wurden bereits Geländeankäufe getätigt? Wenn ja, durch wen, welche Geländeteile und aufgrund welcher Rechtsgrundlage? Welche Geldmittel wurden bisher aufgewandt?

Am Ende der Baustrecke im Bereich des Gewerbegebietes wurde auf der Grundlage des genehmigten RE-Vorentwurfes vorzeitiger Grunderwerb von der hessischen Straßenbauverwaltung für den Straßenbaulastträger durchgeführt. Die Aufwendungen hierfür betrugen 24 500 DM.

7. Welche Veränderungen werden in folgenden Bereichen erwartet:
- Lärmverhältnisse im Ort und an der Trasse,
 - Verkehrsaufkommen und -ströme im Ort und an der Trasse,
 - Schadstoffemissionen und -immissionen im Ort und an der Trasse,
 - Entwicklung der Verkehrsunfälle im Ort und an der Trasse,
 - Interdependenzwirkungen zu bestehenden Bahnlinien?

– Lärmverhältnisse im Ort und an der Trasse

Im Ort reduziert sich die Lärmbelastung an der ungünstigsten Stelle um 5 dB(A).

Der Mittelungspegel (Wert in 25 m Entfernung) wurde je nach Verkehrsbelastung mit 67 und 65 dB(A) am Tage sowie 60 und 58 dB(A) nachts ermittelt.

– Verkehrsaufkommen und -ströme im Ort und an der Trasse

In den Orten Burg und Herbornseelbach wird mit einer noch verbleibenden Verkehrsbelastung von 2 000 Kfz/24 h bzw. 3 000 Kfz/24 h gerechnet.

Bis zum Anschluß „Herbornseelbach Mitte“ wird die künftige Verkehrsbelastung der Umgehungsstraße ca. 10 500 Kfz/24 h und auf dem östlichen Abschnitt ca. 6 500 Kfz/24 h betragen.

– Schadstoffemissionen und -immissionen im Ort und an der Trasse

Im Ort werden sich die Schadstoffemissionen und -immissionen mehr als halbieren.

Die Schadstoffemissionen und damit auch die Schadstoffimmissionen werden an der Trasse durch einen besseren Verkehrsfluß zum Teil weniger stark zunehmen als sie im Ort abnehmen.

– Entwicklung der Verkehrsunfälle im Ort und an der Trasse

Für die Ortslagen Burg und Herbornseelbach wird ein Rückgang der Unfälle (derzeit ca. 35 Unfälle jährlich) entsprechend der Verkehrsentlastung erwartet.

Auf der Umgehungsstraße wird eine Unfallrate erwartet, die dem Durchschnitt der Unfallraten in Hessen auf Bundesstraßen außerorts entspricht. Für das Jahr 1987 lag die Rate der Unfälle auf Bundesstraßen außerorts bei 84 Unfällen je Million Fahrzeugkilometer.

– Interdependenzwirkungen zu bestehenden Bahnlinien

Auswirkungen der Umgehungsstraße auf die DB-Strecke Herborn-Niederwalgern sind nicht zu erwarten.

8. Welche volkswirtschaftlichen Wirkungen werden durch den Bau der Ortsumfahrung erwartet, insbesondere im Verhältnis zu den investierten Geldbeträgen?

9. Wie werden sich folgende Kostenfaktoren nach dem Bau der Ortsumfahrung entwickeln:

- Unfallkosten durch den neuen Straßenabschnitt,
- Instandhaltungskosten des Straßenabschnitts,
- Kosten der Umweltbeeinträchtigung durch den Bau und den Betrieb des Straßenabschnitts,
- laufende Unterhaltungskosten?

Im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen ist für das Projekt B 255, Ortsumgehung Herborn/

Burg – Herbornseelbach eine gesamtwirtschaftliche Bewertung durchgeführt worden. Dabei ergab sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 9,2.

Dieses Ergebnis errechnete sich aus folgenden Nutzen- bzw. Kostenbeiträgen (in Mio. DM/Jahr):

Transportkostensenkungen (NK):	0,564
Kosten der Wegeerhaltung (NW):	0,061
Beiträge zur Verkehrssicherheit (NS):	1,004
Verbesserung der Erreichbarkeit (NE):	0,238
Regionale Effekte (NR):	0,060
Beiträge zum Umweltschutz (NU):	0,868

10. Welche Arbeitsmarkteffekte werden pro investierten 100 Mio. DM beim Bau der Ortsumfahrung in der geplanten Ausbauweise erzielt, im Vergleich zum Bau von
- Landstraßen,
 - Verkehrsberuhigungsmaßnahmen,
 - Radwegen?

Die HLT-Gesellschaft für Forschung, Planung und Entwicklung mbH, Abraham-Lincoln-Straße 38 bis 42, 6200 Wiesbaden, hat im Auftrag des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik eine Untersuchung „Produktions- und Beschäftigungseffekte von Straßenbauinvestitionen“ erstellt, aus der die Beantwortung zu diesem Fragenkomplex abgeleitet werden könnte. Da die Untersuchung der Bundesregierung nicht vorliegt, können Angaben hierzu nicht gemacht werden.

11. Welche ökologischen Auswirkungen wird der Bau der Ortsumfahrung auf
- die Landschaft,
 - das Kleinklima,
 - den Wasserhaushalt haben?

Ökologische Auswirkungen werden sich auf Dauer nicht nachteilig bemerkbar machen, weil Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind.

Die Straßentrasse wurde in Abstimmung mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange und auf der Grundlage ökologischer Untersuchungen so gewählt, daß sie sich soweit wie möglich dem Relief anpaßt und damit die Eingriffe minimiert wurden.

Klimatische Veränderungen werden durch den Bau der Straße nicht erwartet.

Der Wasserhaushalt wird durch die Straßenbaumaßnahme nicht beeinträchtigt.

12. Welche Gesamtfläche wird durch den Bau der Ortsumfahrung und der Nebenanlagen versiegelt? Um welche Arten von Flächen handelt es sich im einzelnen?

Die im Zuge der Baumaßnahme zu versiegelnden Flächen belaufen sich auf 29 600². Dabei handelt es sich im einzelnen um ca. 17 % aufgefüllte Deponieflächen, 18 % Feuchtwiesen, 46 % Wiesen, 5 % Obstwiesen und Hecken, 12 % Acker und Gärten, 2 % sonstige Flächen.

13. Wurde eine Kartierung des Pflanzen- und Tierbestandes vorgenommen? Wenn ja, welche Ergebnisse hatte diese, wenn nein, wann wird diese durchgeführt?

Kartiert wurden die Strukturen des Landschaftsraumes, wobei landschaftsprägende Elemente und natürliche Vegetationsbereiche in ihrer Gesamtheit bestimmt bzw. ermittelt worden sind. Die Untersuchungen ergaben, daß die Trassierung der Umgehungsstraße ökologisch vertretbar ist. Eine flächendeckende Kartierung des Tierbestandes wurde nicht vorgenommen, weil von den festgestellten Landschaftsstrukturen und -elementen auf gewisse Vorkommnisse von Tierpopulationen geschlossen werden kann. Dies war auch entscheidend dafür, daß mehrere Durchlässe in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehen wurden.

14. Welche Folgen für die Tier- und Pflanzenwelt werden im einzelnen erwartet?

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen werden keine negativen Folgen für die Tier- und Pflanzenwelt erwartet.

15. Sind von den Baumaßnahmen besonders schützenswerte Tiere und Pflanzen betroffen? Wenn ja, an welchen Standorten?

Von der Maßnahme wird ein Feuchtwiesengebiet in Höhe der Ortslage Burg tangiert. Für die betroffenen Amphibien werden Schutzvorkehrungen in Form von großen Durchlässen vorgesehen.

16. Welche Ausgleichsmaßnahmen sind an welchen Stellen wie geplant?

Zum Ausgleich der erfolgenden Eingriffe werden eine Reihe von Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

So werden z. B. rund 5 000 m² Straßenfläche entsiegelt; 5 800 m² Obstwiesen und 2 000 m² Hecken werden neu angelegt; 5 000 m² Wiese sind zur extensiven Pflege vorgesehen; der entstehende Altarm der Aar wird für Zwecke des Naturschutzes erhalten; 25 100 m² Neuanlage von Straßenbegleitgrün; verschiedene kleintiergerechte Durchlässe werden eingebaut; an der Aar wer-

den 8 Wehre zu Sohlrampen umgebaut, damit der Fischzug u. a. wieder möglich wird; entlang der Aar wird beidseits ein 5 m breiter Streifen im Umfang von 23 400 m² Grundfläche erworben und entsprechend bepflanzt.

17. Wird die Umweltverträglichkeitsprüfung nach europäischem Recht durchgeführt, wenn ja, wann und von wem?

Obwohl die EG-Richtlinie über die UVP noch nicht in nationales Recht umgesetzt ist, wurden die Prinzipien dieser Richtlinie bei der UVP durch das hessische Straßenbauamt Dillenburg angewandt.

Die planungserheblichen Umweltauswirkungen sind der Problemsituation gemäß erfaßt und bewertet worden. Gleichzeitig konnte innerhalb eines abgestuften Planungs- und Abstimmungsprozesses erreicht werden, daß

- vermeidbare Umweltbeeinträchtigungen (durch Linienkorrektur und Ausbildung des Bauwerkes Straße) unterbleiben,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen mit geeigneten Maßnahmen ausgeglichen werden und darüber hinaus,
- eine Entlastung der gebauten Umwelt erfolgt und damit Wohlbefinden und Lebensqualität des Menschen verbessert werden.

Eine kontinuierliche Beteiligung der Öffentlichkeit war und ist gewährleistet.

18. Sind Umweltkriterien dabei festgelegt, die den Bau der Ortsumfahrung aus ökologischen Gründen ausschließen?

Der Ausschluß eines Projektes ist nur gegeben, wenn die Belange des Natur- und Umweltschutzes im Range vorgehen, d. h. die unausgleichbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft schwerer wiegen, als die mit dem Straßenbau verfolgten Ziele.

19. Wurden Alternativen zum Bau der Ortsumfahrung untersucht? Wenn ja, welche mit welchen Ergebnissen?

Als Alternative für den Bau der Ortsumgehung wurde die Nullvariante und der Ausbau der Nullvariante untersucht. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, daß mit dem Ausbau der Nullvariante zwar die Verkehrsverhältnisse mit erheblichen städtebaulichen Eingriffen verbessert werden könnten, eine Entlastung der Bevölkerung und damit eine Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse aber nicht möglich sei.

Eine grundlegende Verbesserung der Verhältnisse für die Menschen kann nur durch den Bau einer Umgehungsstraße erreicht werden.

20. Wurde eine Nullvariante den Planungen zugrunde gelegt? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Den Planungen wurde die Nullvariante zugrunde gelegt. Die Analyse dieser Variante zeigte, daß die Herstellung von gesunden Lebensverhältnissen für die Einwohner von Herbornseelbach nur durch den Bau einer Umgehungsstraße möglich ist. Neben diesem Kriterium spielte auch die geordnete städtebauliche Entwicklung eine wesentliche Rolle bei der Entscheidung für eine Umgehungsstraße. Daneben ergab die Untersuchung der Nullvariante auch, daß eine vernünftige Verkehrsabwicklung auf der jetzigen Ortsdurchfahrt für Fußgänger, Radfahrer und Kfz-Verkehr aufgrund der sehr ausgeprägten einzelnen Nutzungsansprüche und der zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse nicht möglich ist.

21. Welche verkehrlichen Auswirkungen wird der Bau der Ortsumfahrung auf die Kursbuchstrecke 368 Herborn – Niederwalgern haben?

Der Bau der Umgehungsstraße wird keine negativen verkehrlichen Auswirkungen auf die Kursbuchstrecke 368 haben.

22. Auf welche Weise wird durch den Bau der Ortsumfahrung die sinnvolle Arbeitsteilung der Verkehrsträger sichergestellt?

Auf die Antwort zu Frage 24 wird verwiesen.

23. Welche Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen der Strecke Herborn – Niederwalgern wird die fertiggestellte Ortsumfahrung haben?

Für den Schüleranteil von 62 % am Gesamtaufkommen ist durch die Straßenbaumaßnahme keine Abwanderung zu erwarten; unabhängig davon ist jedoch aufgrund der soziodemographischen Entwicklung mit rückläufigen oder bestenfalls stagnierenden Schülerzahlen zu rechnen. Im übrigen sind auf der Strecke infolge des sich lediglich geringfügig verändernden Reisezeitverhältnisses zwischen SPNV und Individualverkehr nur unwesentliche Auswirkungen zu erwarten.

24. Wie wird das bestehende Bahnangebot für die heutigen Benutzer auch nach dem Bau der Ortsumfahrung durch die Deutsche Bundesbahn gesichert, nachdem in den direkten Konkurrenten, die Straßenverbindung, von der Bundesregierung Millionenbeträge investiert wurden?

Die Bundesregierung sieht keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen der zur Diskussion stehenden Straßenbaumaßnahme und dem SPNV-Angebot.

25. Wie wurde wann und durch wen die Abstimmung mit den Plänen des Lahn-Dill-Kreises und des Landes Hessen vorgenommen, die Bahnstrecke Herborn – Niederwalgern in ein verbessertes ÖPNV-Konzept zu integrieren?

Die DB und das Land Hessen sind sich einig, auf der Grundlage einer Vereinbarung über die künftige Gestaltung des ÖPNV im Land Hessen durch abgestimmte regionale Angebotskonzepte die Akzeptanz des ÖPNV zu erhöhen. Ziel ist u. a., den Schienenverkehr auf allen Strecken zu verbessern, in deren Einzugsbereich ein ausreichendes Reisendenpotential für den Schienenpersonennahverkehr mobilisierbar erscheint. Land und DB streben an, diese Vereinbarung bald abzuschließen.

26. Ist die Planung der Ortsumfahrung Ausfluß der Bestrebungen der Bundesregierung, den Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bundesbahn aufzugeben und auch die hier betroffene Strecke stillzulegen? Wenn nein, warum wird dann auf diese Weise die Konkurrenz zur Bahn mit öffentlichen Mitteln finanziert?

Nein. Auf die Antworten zu den Fragen 23 und 24 wird verwiesen.

27. Welche konkreten Planungen der Bundesbahn für die Kursbuchstrecke 368 sind der Bundesregierung bekannt?

Auf die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.