

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

Ortsumfahrung Herborn/Burg – Herbornseelbach im Zuge der Bundesstraße 255 (II)

Die Antwort der Bundesregierung (Drucksache 11/3321) auf unsere Kleine Anfrage (Drucksache 11/2937) veranlaßt uns zu folgenden Nachfragen:

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Geländeteile wurden bisher für 24 500 DM erworben, und welche Geländeteile, die benötigt werden, wurden bislang noch nicht erworben? Um wieviel Grundfläche handelt es sich jeweils, und welche Funktionen haben die Flächen heute?

2. Wurde der angegebene Lärminderungswert geschätzt?

Wenn ja, auf welcher Grundlage ist dies geschehen?

3. Wie ist die Bundesregierung auf die Zahl der in den Orten Seelbach und Burg verbleibenden Fahrzeugeinheiten gekommen, handelt es sich um einen Schätzwert?

Wenn ja, auf welcher Rechengrundlage ist dieser zustande gekommen?

4. Trifft es zu, daß bei Eintreten der Schätzungen der Bundesregierung noch ca. 2 000 Fahrzeuge in der Ortsdurchfahrt bleiben und daß damit davon ausgegangen werden muß, daß wegen der „freien“ Straßenverhältnisse die Durchfahrtgeschwindigkeit zunehmen wird?

Welche Auswirkungen haben hohe Fahrtgeschwindigkeiten auf den Schadstoffausstoß von PKW und LKW?

5. Wie viele Unfälle ereigneten sich seit 1980 jährlich zwischen Herborn/Burg und Herbornseelbach auf der B 255?

6. Die Bundesregierung stellt in ihrer Antwort die Behauptung auf, es gäbe keine Interdependenzwirkungen mit der ausgebauten Straße auf den Benutzungsgrad der vorhandenen parallel laufenden Schienenverbindung (KBS Nr. 368 Herborn-Niederwalgern).

Trifft es zu, daß in der Antwort auf Frage 23 eine Modal-Split-Veränderung zugunsten der Bahn angenommen wird, wenn es zu einem geringfügigen Bahnausbau kommt?

Wenn ja, warum hat dann der Straßenausbau keine Veränderungen des Modal-Split zugunsten der Straße zur Folge, und wie belegt die Bundesregierung ihre Aussagen rechnerisch?

7. Wie hat die Bundesregierung den Nutzen-Kosten-Effekt von immerhin 9,2 errechnet, und wie kommt sie bei tatsächlichen 8 Verkehrstoten und angegebenen 35 Unfällen auf einen Beitrag zur Verkehrssicherheit von 1,004?

Welchen Stellenwert hat der Fahrzeitgewinn für die Bundesregierung?

8. Warum hat es die Bundesregierung unterlassen, sich über die Inhalte des von der HLT, Wiesbaden, erstellten Gutachtens über „Produktions- und Beschäftigungseffekte von Straßenbauinvestitionen“ zu informieren, obwohl ihr

- a) der Titel der Studie und darüber hinaus
- b) sogar die Adresse des Gutachters bekannt war?

Möchte die Bundesregierung nicht über Beschäftigungseffekte der unterschiedlichen Straßenbauweisen informiert werden?

Wenn nicht, auf welchen wissenschaftlichen Grundlagen trifft die Bundesregierung Entscheidungen im Hinblick auf ihre, noch über 2 Millionen Arbeitslose haltenden, Beschäftigungspolitik?

9. Ist der Bundesregierung das Gutachten inzwischen inhaltlich bekannt?
10. Trifft es zu, daß die B 255 (alt) erhalten bleiben soll und daß es zu einer zusätzlichen Landschaftsversiegelung durch den Neubau der Straße kommt?
11. Trifft es weiter zu, daß ein Teil der B 255 (alt), der beim Neubau der B 255 in den heutigen Zustand überflüssig wurde, im Zuge des Baus der Ortsumfahrung entsiegelt werden soll, und warum wurde diese Entsiegelung nicht längst vorgenommen?
12. Trifft es zu, daß das Stadtökologische Gutachten von Dr. Schmidt, auf dem die ökologische Bewertung der Räume beruht, nur den Bereich bis Burg erfaßt hat und der größte Teil des Trassenverlaufes gar nicht untersucht wurde, und auf welcher Grundlage wurden dann Aussagen zu der ökologischen Wirkung des Straßenbaus gemacht?
13. Wie kommt die Bundesregierung zu der Aussage, der Wasserhaushalt würde nicht beeinflußt, wenn
- a) die Aar auf einem Verlauf von über 100 Metern verlegt werden muß und
 - b) eine Betonwanne zur Unterführung der Eisenbahn gebaut werden wird, die unterhalb des jetzigen Bachbettes liegen wird?

Durch welche Studie wurden die Behauptungen der Bundesregierung belegt?

14. Welche Ausgleichsabgabe muß nach § 6 des Hessischen Naturschutzgesetzes für den Bau dieser Maßnahme entrichtet werden, und welche Stellungnahme zu den Planungen hat die obere Naturschutzbehörde abgegeben?
15. Welche Störungen auf Pflanzen und Tiere werden durch den Verkehr auf der neuen B 255 durch Lärm, Staub, Abgase oder durch das winterliche Streuen von Salz erwartet?
16. Treffen die Erkenntnisse zu, wonach die Tierpopulationen durch die Beeinflussung durch Verkehrslärm negativ beeinträchtigt werden? Wenn dies zutrifft, wie kommt die Bundesregierung dann zu der Antwort auf Frage 15 in Drucksache 11/3321?
17. Was hat der naturnahe Rückbau der Aar, der jederzeit begonnen werden kann, mit dem Bau der B 255 (neu) zu tun?
18. Warum wurden die Reste der B 255 (alt) als „Ausgleichsflächen“ für den Bau der B 255 (neu) herangezogen und so lange versiegelt gelassen?
19. Wie konkret wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, die sich an die Prinzipien des europäischen Rechts hielt? Warum wurde von der bauplanenden Behörde auch die UVP hergestellt und nicht von einer Umweltfachbehörde?
20. Wie wurde die Öffentlichkeit im einzelnen beteiligt, wann wurden welche
 - Bürgerversammlungen,
 - Bürgergespräche,
 - Bürgersprechstunden oder andere Formen der Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeitvon wem durchgeführt?
21. Wie begründet die Bundesregierung die Aussage, daß „der Ausschluß eines Projektes nur gegeben ist, wenn die Belange des Natur- und Umweltschutzes im Range vorgehen“? Um welche Rangeinteilung und Gewichtung handelt es sich hierbei im einzelnen?
22. Wieviel LKW-Verkehr erzeugt der Betrieb des Steinbruches der Fa. J. v. W. im Gebiet Monzenbach täglich, und wie
 - a) verlaufen die Verkehrsströme heute,
 - b) sollen diese Verkehre nach dem Bau der B 255 (neu) verlaufen?
23. In welches überregionale Verkehrskonzept wurde der Bau einer Umfahrung der Orte eingebettet, und wie wurde dieser Bau mit den verkehrlichen Bedingungen der gesamten betroffenen Region abgestimmt, insbesondere zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, von denen die Bundesregierung immer wieder behauptet, sie seien gleichgestellt?
24. Welche Aussagen enthält das von der SNV für das Land Hessen erarbeitete Gutachten „Grundnetz Schiene Hessen“,

das als Grundlage des Vertrages des Landes mit der DB über den zukünftigen Schienenverkehr der Bahn dient?

Liegt auch dieses Gutachten der Bundesregierung nicht vor?

Wenn nein, wie bewertet sie die Aussagen zur Kursbuchstrecke 368?

25. Aus der Antwort zu Frage 23 in der Drucksache 11/3321 geht hervor, daß die neue Ortsumfahrung „lediglich geringfügige“ Reisezeitverkürzungen mit sich bringt.

Bedeutet dies, daß

- a) die Behinderungen heute doch eher gering sind oder
- b) die Fahrzeitgewinne, die zur Begründung herangezogen werden, doch nur marginal sind?

26. Ist die Antwort auf Frage 26 in der Drucksache 11/3321 so zu verstehen, daß es zwar die Bestrebungen der Bahn gibt, den SPNV aufzugeben, die konkrete Schlechterstellung der Strecke Herborn-Niederwalgern aber nicht Ausfluß dieser Bestrebungen ist?

Bonn, den 22. Dezember 1988

Frau Rock

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion