

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 11/3783 —**

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

*Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 30. März 1989 – StB 23/40.25.76.1255/6 He 89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

**Vorbemerkung**

Die Fragen beziehen sich weitgehend auf Tatsachen und Daten, die nur der gemäß Artikel 90 Grundgesetz für die Verwaltung der Bundesfernstraßen in Hessen zuständigen hessischen Straßenbauverwaltung bekannt bzw. von ihr zu vertreten sind.

Die folgenden Antworten beruhen daher insofern auf Angaben der zuständigen Behörden des Landes Hessen.

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?

Bisher wurden 800 m<sup>2</sup> eines Gewerbegebietes erworben. Benötigt werden etwa noch folgende Grundflächen:

Fläche (m <sup>2</sup> ):	Funktion der Fläche:
4 800	Obstwiesen und Hecken
12 300	Äcker und Gärten
46 100	Wiesen
18 100	Seggen- und Mädesüßgesellschaften
16 700	Aufgefüllte Flächen
500	Gräben

2. Wurde der angegebene Lärminderungswert geschätzt?  
Wenn ja, auf welcher Grundlage ist dies geschehen?

Nein, die Lärminderung wurde berechnet.

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?

Die in der Antwort der Bundesregierung (Drucksache 11/3321) zu Frage 7 genannte verbleibende Verkehrsbelastung in den Orten Burg und Herbornseelbach ist kein Schätzwert. Die Angaben basieren auf einer von der hessischen Straßenbauverwaltung aufgestellten und aktualisierten Verkehrsuntersuchung.

4. Trifft es zu, daß bei Eintreten der Schätzungen der Bundesregierung noch ca. 2000 Fahrzeuge in der Ortsdurchfahrt bleiben und daß damit davon ausgegangen werden muß, daß wegen der „freien“ Straßenverhältnisse die Durchfahrtsgeschwindigkeit zunehmen wird?  
Welche Auswirkungen haben hohe Fahrtgeschwindigkeiten auf den Schadstoffausstoß von PKW und LKW?

Nein; um erhöhte Fahrgeschwindigkeiten in den künftig vom Durchgangsverkehr entlasteten Ortsdurchfahrten zu verhindern, hat der künftige Straßenbaulastträger die Möglichkeit, durch entsprechenden Umbau eine Verkehrsberuhigung zu erreichen.

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

Von der zuständigen Polizeistation Herborn konnten nur die Unfalldaten für den Zeitraum 1984 bis 1988 auf der freien Strecke zwischen Herborn/Burg und Herbornseelbach zur Verfügung gestellt werden. Im einzelnen wurden der hessischen Straßenbauverwaltung folgende Zahlen mitgeteilt:

Jahr	Anzahl der Unfälle
1984	19
1985	16
1986	13
1987	13
1988	25

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?

Geringfügige Baumaßnahmen mit ebenfalls nur geringfügigen Auswirkungen auf die erzielbare Steigerung der Reisegeschwindigkeiten würden bei dem bestehenden Reisezeitverhältnis Individualverkehr/öffentlicher Verkehr von 0,67 keine nennenswerten Veränderungen des Modal-Split bewirken.

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?

Die Nutzenbeiträge der geplanten Ortsumgehung Herborn/Burg-Herbornseelbach wurden im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung mit 2,673 Mio. DM/Jahr ermittelt. Diesem Wert sind die annuierten Investitionskosten zum Zeitpunkt der Berechnung von 0,292 Mio. DM/Jahr gegenüberzustellen. Damit ergibt sich ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von aufgerundet 9,2.

Die Verbesserung der Sicherheit wurde mit Hilfe von durchschnittlichen Unfallraten und Unfallkosten bewertet. Nach Realisierung der geplanten Umgehung war danach ein Rückgang der Unfallzahlen um rd. die Hälfte zu erwarten. Hieraus errechnete sich ein Nutzen von 1,004 Mio. DM/Jahr.

Fahrzeiteinsparungen haben im Bundesverkehrswegeplan 1985 ein angemessenes Gewicht im Verhältnis zu den übrigen Nutzen der Projekte erhalten. Dieses ist ausführlich in Heft 69 der Schriftenreihe des BMV dokumentiert. Ihr Anteil an den Nutzen beträgt bei Ortsumgehungen durchschnittlich 19 Prozent.

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?

Die Bundesregierung ist sehr wohl über Beschäftigungseffekte von Verkehrsinvestitionen aufgrund von Gutachten, die im Rah-

men der Bundesverkehrswegeplanung gefertigt wurden, informiert. Auf dieser Grundlage wurde die Projektbewertung durchgeführt.

9. Ist der Bundesregierung das Gutachten inzwischen inhaltlich bekannt?

Ja.

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?

Die B 255 alt muß als Stadtstraße zur Erschließung der beiden Ortsteile Burg und Herbornseelbach erhalten bleiben. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 in Drucksache 11/3321 verwiesen.

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?

Im Rahmen des Baues der Ortsumgehung Herborn/Burg-Herbornseelbach sollen Flächen der verlassenen B 255 zwischen Herbornseelbach und Bicken rekultiviert werden. Diese Flächen waren versuchsweise der Sukzession überlassen worden. Da sich der gewünschte Erfolg nicht einstellte, sollen sie nun rekultiviert werden.

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?

Das „Stadtökologische Gutachten“ des Herrn Dr. Schmidt wurde für das Stadtgebiet Herborn und den Stadtteil Burg in Auftrag gegeben. Es steht in keiner Beziehung zur Ortsumgehung.

Für die Umgehungsstraße wurden eigenständige ökologische Untersuchungen durchgeführt.

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?

- a) Die Aar wird auf 220 m verlegt. Ihr gestreckter Lauf wird bei der Bachverlegung durch Mäander wesentlich verbessert. Der Altarm bleibt erhalten.
- b) Die Betonwanne taucht teilweise in das Grundwasser ein. Nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser sind nicht zu erwarten.

Diese Aussagen beruhen auf Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange durch die hessische Straßenbauverwaltung.

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?

Eine Forderung nach einer Ausgleichsabgabe liegt bislang nicht vor. Die Obere Naturschutzbehörde hat

- ☐ der Linienführung
- ☐ der technischen Ausbildung und Optimierung
- ☐ den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nach Art und Lage ausdrücklich zugestimmt. Darüber hinausgehende Forderungen wurden noch vorbehalten.

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?

Beeinträchtigungen werden durch das vorgesehene Straßenbegleitgrün und weitere Maßnahmen gemindert und ausgeglichen, so daß nachteilige Störungen durch den Verkehr nicht zu erwarten sind.

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?

Über negative Auswirkungen von Verkehrslärm auf Tierpopulationen liegen keine Erkenntnisse vor.

Die Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Durchlässe für die Amphibienpopulation wird durch Verkehrslärm nicht beeinträchtigt.

17. Was hat der naturnahe Rückbau der Aar, der jederzeit begonnen werden kann, mit dem Bau der B 255 (neu) zu tun?

Im Kreuzungsbereich der Aar mit der B 255 n muß das Gewässerbett der Aar auf eine Länge von ca. 220 m verlegt werden. Mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt ist die Trassierung und

der Ausbau des Gewässers unter Beachtung der wasserwirtschaftlichen Erfordernisse und der ökologischen Aspekte abgestimmt worden.

18. Warum wurden die Reste der B 255 (alt) als „Ausgleichsflächen“ für den Bau der B 255 (neu) herangezogen und so lange versiegelt gelassen?

Hierzu wird auf die Beantwortung der Frage 11 verwiesen.

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?

Die durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht den Maßgaben der EG-Richtlinie (siehe auch Antwort zu Frage 17 in Drucksache 11/3321).

Die hessische Straßenbauverwaltung ist aufgrund geltenden Rechts für die sachgerechte Aufstellung umweltfachlicher Planungsbeiträge verantwortlich.

Die Planfeststellungsbehörde stützt darauf ihre Entscheidung. Diese Regelung bleibt durch die Umsetzung der EG-Richtlinie in nationales Recht unberührt.

20. Wie wurde die Öffentlichkeit im einzelnen beteiligt, wann wurden welche
- Bürgerversammlungen,
  - Bürgergespräche,
  - Bürgersprechstunden oder andere Formen der Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit
- von wem durchgeführt?

Über die Planungen zur Ortsumgehung Herborn/Burg – Herbornseelbach wurde die Öffentlichkeit in den vergangenen Jahren in umfangreichen Terminen, Gesprächen mit betroffenen Bürgern und Presseartikeln informiert. Eine Aufzählung aller Gespräche, Termine und Presseveröffentlichungen wäre zu umfangreich. Als Beispiel seien deshalb nur die Veranstaltungen am Ende des letzten Jahres genannt:

- öffentliche Sitzung des Bauausschusses am 2. November 1988 in Herborn,
- öffentliche Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses am 8. November 1988,
- öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung „der Grünen“ in Herbornseelbach am 12. Dezember 1988 und
- öffentliche Stadtverordnetenversammlung am 15. Dezember 1988 in Herborn.

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?

Die Begründung ist aus dem § 8 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz ersichtlich. In diesem Zusammenhang wird auf die Beantwortung der Frage 18 in Drucksache 11/3321 verwiesen.

22. Wieviel LKW-Verkehr erzeugt der Betrieb des Steinbruches der Fa. J. v. W. im Gebiet Monzenbach täglich, und wie
- verlaufen die Verkehrsströme heute,
  - sollen diese Verkehre nach dem Bau der B 255 (neu) verlaufen?

Die Straße von und zum Steinbruch wird am Tage von ca. 370 Lastkraftwagen befahren.

- Etwa 70 Prozent des Verkehrs entfallen auf die Fahrtrichtung Burg und etwa 30 Prozent benutzen die Bundesstraße nach Herbornseelbach.
- Nach dem Bau der Ortsumgehung besteht die Möglichkeit, den Verkehr durch verkehrslenkende Maßnahmen auf die B 255 n zu verlagern.

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?

Nach den Festlegungen der Hessischen Landesregierung im Regionalen Raumordnungsplan Mittelhessen soll sich die weitere verkehrsmäßige Erschließung der Region Mittelhessen an den Entwicklungsbändern innerhalb der Region orientieren.

Die zu umgehenden Orte Burg und Herbornseelbach sind einem Entwicklungsband 3. Ordnung zugeordnet, das hinsichtlich seiner Funktion keine überregionale Bedeutung hat.

Im Regionalen Raumordnungsplan Mittelhessen ist das Projekt als abgestimmte Maßnahme enthalten.

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?

Die Strecke Herborn-Niederwalgern ist nach dem von der Hessischen Landesregierung in Auftrag gegebenen und in den noch

laufenden Verhandlungen der Deutschen Bundesbahn mit dem Land Hessen als Ausgangsbasis dienenden Gutachten zur Ermittlung eines Schienengrundnetzes für das Land Hessen in zwei Abschnitten zu betrachten. Hierfür ist seitens des Gutachters Studiengesellschaft Nahverkehr (SNV)/Hamburg die Einteilung in die Abschnitte Herborn-Hartenrod und Hartenrod-Niederwalgern vorgeschlagen.

Der Abschnitt Herborn-Hartenrod wird vom Gutachter einem zukünftigen Schienengrundnetz zugerechnet.

Der Abschnitt Hartenrod-Niederwalgern ist gemäß dem Gutachten im zukünftigen Schienengrundnetz in Hessen nicht mehr enthalten. Hier wird eine Umstellung des Angebotes auf Busbedienung vorgeschlagen. Wie die Strecke letztlich eingeordnet wird, hängt vom Ergebnis der genannten Verhandlungen ab.

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?

In der Antwort zu Frage 23 (Drucksache 11/3321) war auf eine lediglich geringfügige Veränderung des Reisezeitverhältnisses zwischen SPNV und Individualverkehr hingewiesen worden.

Aus der Sicht des SPNV sind gegenüber der Beantwortung der Frage 23 in Drucksache 11/3321 keine ergänzenden Aussagen zu treffen. Da am Gesamtaufkommen des SPNV der Schüleranteil überwiegt, werden die sich aus der Reisezeitverkürzung auf der Straße ergebenden Auswirkungen auf die Nachfrage im SPNV als gering beurteilt.

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?

Nein; auf die Antworten zu den Fragen 24 und 25 wird verwiesen.