

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN
– Drucksache 11/3978 –**

Ortsumfahrung im Zuge der B 277 in Haiger (Lahn-Dill-Kreis)

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 23/40.25.76.1277/25 He 89 –
hat mit Schreiben vom 12. Mai 1989 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. In welchem Planungsstand befindet sich die Ortsumfahrung Haiger im Zuge der B 277?

Der Vorentwurf für die Verlegung der Bundesstraße 277 in Haiger ist genehmigt.

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

Die vorhandene Ortsdurchfahrt von Haiger ist gekennzeichnet durch den Konflikt zwischen dem starken Durchgangsverkehr und den Ansprüchen an Erschließung und Aufenthalt im Ortskern. Die hohe Unfallrate bestätigt diese Konfliktsituation. Zur Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse stehen keine genügenden Flächen in der Ortslage zur Verfügung.

Durch den Bau der Umgehungsstraße wird eine Entlastung des Ortskernes 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. Wurden diese Gegebenheiten durch eine Verkehrsstudie ermittelt?
Wenn ja, wann, durch welches Büro und nach welcher Methode?

Ja, vom Straßenbauamt Dillenburg wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt, dabei wurde die Kennzeichenverfolgungsmethode angewandt.

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

In der Vorplanung wurden folgende Trassenvarianten untersucht:

- Ausbau der bestehenden Bundesstraße,
- Variante I (Kratzebergtrasse),
- Variante II (Haigerbachtaltrasse),
- Variante III (Erlachtrasse).

Als günstigste Lösung wurde die Variante III gewählt.

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

Die Gesamtkosten sind mit 24,3 Mio. DM veranschlagt. Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen beträgt der Kostenanteil der Stadt Haiger für Entwässerung, Gehwege, Wertverbesserung vorhandener Gehwege und Kfz-Stellplätze 0,1 Mio. DM.

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

Die hessische Straßenbauverwaltung beabsichtigt, das Planfeststellungsverfahren möglichst noch in diesem Jahr einzuleiten. Konkrete Zeitangaben über den weiteren Verfahrensablauf und die Realisierung der Maßnahme können zur Zeit noch nicht gemacht werden.

7. Wurden bereits Geländekäufe getätigt?

Wenn ja, durch wen, welche Geländeteile und aufgrund welcher Rechtsgrundlage? Welche Geldmittel wurden bisher aufgewandt?

Im Bereich des Hohleichenraines wurde mit Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums ein Gewerbegrundstück von der hessischen Straßenbauverwaltung für den Straßenbaulastträger gegen angemessene Entschädigung erworben.

8. 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 um 2 bis 3 dB(A).

Im Bereich der Überlagerung der neuen B 277 mit der Industriestraße Hohleichenrain wurde eine Erhöhung des Mittelungspegels (Wert in 25 m Entfernung) von 1 bis 2 dB(A) ermittelt; im westlich anschließenden Bereich wurde der Mittelungspegel mit 61 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht berechnet.

– Verkehrsaufkommen und -ströme im Ort und an der Trasse

In der Ortsdurchfahrt Haiger wird mit einer noch verbleibenden Verkehrsbelastung zwischen 8 000 Kfz/24 h und 11 500 Kfz/24 h gerechnet.

Die künftige Verkehrsbelastung auf der Umgehungsstraße wird voraussichtlich bis zu 8 000 Kfz/24 h betragen.

– Schadstoffemissionen und -immissionen im Ort und an der Trasse

Im Ort werden sich die Schadstoffemissionen und -immissionen etwa halbieren.

Die Schadstoffemissionen und -immissionen werden an der Trasse durch einen besseren Verkehrsfluss insgesamt weniger stark zunehmen, als sie im Ort abnehmen.

– Entwicklung der Verkehrsunfälle im Ort und an der Trasse

Für die Ortslage Haiger wird ein Rückgang der Unfälle (derzeit ca. 60 Unfälle pro Jahr) etwa entsprechend der Verkehrsentlastung erwartet.

Bei der Umgehungsstraße wird allgemein erwartet, daß vergleichsweise mit weniger Unfällen zu rechnen ist als in der Ortslage.

– Interdependenzwirkungen zu bestehenden Bahnlinien.

Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn ist eine Konkurrenzwirkung auf die parallel verlaufende Ruhr-Sieg-Strecke (Kursbuchstrecke 360/420) durch die geplante Ortsumgehung Haiger im Schienenpersonenfernverkehr von untergeordneter Bedeutung.

Für das Aufkommen im Nahverkehr werden nach Angaben der Deutschen Bundesbahn keine spürbaren Auswirkungen erwartet, da sich das Reisezeitverhältnis zwischen Individualverkehr und Schienenpersonennahverkehr nicht wesentlich ändert. Dabei wird davon ausgegangen, daß Fernpendler in das Rhein-Main-Gebiet die Züge des Schienenpersonenfernverkehrs benutzen und die übrigen Randbedingungen im Schienenpersonennahverkehr unverändert bleiben.

9. Durch welche Untersuchungen (Gutachten) werden die gemachten Angaben belegt?

Die in Frage 8 zahlenmäßig genannten Angaben über Veränderungen werden durch Verkehrsuntersuchungen und lärmtechnische Berechnungen der hessischen Straßenbauverwaltung bzw. der Deutschen Bundesbahn belegt.

10. Welche volkswirtschaftlichen Wirkungen werden durch den Bau der Ortsumfahrung erwartet, insbesondere im Verhältnis zu den investierten Geldbeträgen?
11. 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?

Der Nutzen der geplanten Ortsumgehung Haiger wurde bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1985 mit 3,658 Mio. DM/Jahr ermittelt. Diesem Wert stehen die annuisierten Investitionskosten von 0,653 Mio. DM gegenüber. Damit ergab sich bei der Aufstellung des Bedarfsplanes ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,6.

Der aufgrund des Baues der Ortsumgehung Haiger gegenüber dem bisherigen Zustand erwartete Nutzen setzt sich aus folgenden Teilbeträgen zusammen:

Transportkostensenkungen:	1,452 Mio. DM/Jahr
Kosten der Wegeerhaltung:	– 0,051 Mio. DM/Jahr
Hebung der Verkehrssicherheit:	0,629 Mio. DM/Jahr
Verbesserung der Erreichbarkeit:	0,494 Mio. DM/Jahr
Regionale Effekte:	0,076 Mio. DM/Jahr
Umwelteffekte:	1,058 Mio. DM/Jahr.

12. 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?

Spezielle Untersuchungen über Arbeitsmarkteffekte der Ortsumfahrung Haiger sind nicht durchgeführt worden. Bei der für den Bundesverkehrswegeplan 1985 durchgeföhrten Projektbewertung ist mit einer durchschnittlichen Beschäftigungswirkung in der Bauphase von 1 900 Arbeitskräften, bezogen auf eine jährliche Investitionssumme von 100 Mio. DM, gerechnet worden. Die in der Bundesverkehrswegeplanung untersuchten Projekte der Verkehrsbereiche Schiene, Fernstraßenbau und Wasserbau unterscheiden sich hinsichtlich der Summe von direkten und indirekten Beschäftigungswirkungen nur wenig.

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

Nachteilige ökologische Auswirkungen werden auf Dauer nicht erwartet, weil Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind.

Klimatische Veränderungen werden durch den Bau der Straße nicht eintreten.

Der Wasserhaushalt wird durch die Straßenbaumaßnahme nicht beeinträchtigt.

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

Im Zuge der Baumaßnahmen werden rd. 16 000 qm Flächen in Anspruch genommen. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Wiesen- und Brachflächen. Der größte Teil der neuen Bundesstraße verläuft auf vorhandenen oder ausgewiesenen Erschließungsstraßen.

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

Ja.

Die Ergebnisse dieser Erfassung sind in die Planung eingegangen.

16. 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.

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

Nein.

18. Welche Ausgleichsmaßnahmen sind an welchen Stellen wie geplant?

Art und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen sind detailliert im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan festgehalten. Bei den wichtigsten Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich u. a. um eine Entsiegelung und Rekultivierung nicht mehr benötigter Straßenflächen, umfangreiche Bepflanzungsmaßnahmen zur Einbindung ins Landschafts- und Stadtbild, den Einbau kleintiergerechter Durchlässe, den Ankauf von Flächen für Ausgleichspflanzungen, den Umbau von zwei Wehren zu drei Sohlrampen am Haigerbach zur Ermöglichung des Fischzuges, die Renaturierung eines Wiesengrabens als Grabenbiotop und die Erhaltung eines Altarmes des Haigerbaches.

19. Wird die Umweltverträglichkeitsprüfung nach europäischem Recht durchgeführt?
Wenn ja, wann und von wem?

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

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

Nein.

21. Wurden Alternativen zum Bau der Ortsumfahrung untersucht?
Wenn ja, welche mit welchen Ergebnissen? Und welches Büro hat diese Untersuchungen durchgeführt?

Ja, es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Das zuständige Straßenbauamt hat diese Untersuchungen durchgeführt.

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

Ja – siehe die Antworten zu den Fragen 2 und 4, 8, 10, 11 und 12.

23. Trifft es zu, daß die B 277 (alt) erhalten bleiben soll und daß es zu einer zusätzlichen Landschaftsversiegelung durch den Neubau der Straße kommt?

Die jetzige B 277 wird nach Fertigstellung der Ortsumgehung abgestuft, aber als Straße erhalten bleiben, da sie als angebaute Straße auch weiterhin der Erschließung dienen muß. Beim Bau der Umgehung der B 277 kommt es zu keiner wesentlichen Neuversiegelung, da die Trasse größtenteils durch Gewerbegebiete der Stadt Haiger führt und zum Teil bestehende Straßen mitbenutzt.

24. 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 im jetzigen Planungsstadium noch nicht vor. Aufgrund der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen konnte mit der Oberen Naturschutzbehörde Einvernehmen über die Verlegung der B 277 erzielt werden.

25. Welche Störungen auf Pflanzen und Tiere werden durch den Verkehr auf der neuen B 277 durch Lärm, Staub, Abgase oder das winterliche Streuen von Salz erwartet?

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

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

Über die Planungen zur Ortsumgehung Haiger 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.

27. Wenn davon ausgegangen werden muß, daß durch vermindertes Verkehrsaufkommen auf der alten Ortsdurchfahrt Haiger die Durchfahrtsgeschwindigkeit zunimmt, sind hier Verkehrsberuhigungsmaßnahmen geplant?

Wenn ja, welche?

Es kann nicht davon ausgegangen werden, daß nach der Verlegung der Bundesstraße durch das verminderte Verkehrsaufkommen die Fahrgeschwindigkeit zunimmt. Der künftige Straßenbaulastträger hat die Möglichkeit, bei Bedarf durch entsprechenden Umbau eine Verkehrsberuhigung zu erreichen.