

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Matthias Berninger  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 13/2657 —**

**Ortsumgehung der B 3 Fuldataal-Ihringhausen**

Vorbemerkung

Dem Bau von Ortsumgehungen kommt verkehrs- und umweltpolitisch, im ländlichen Raum auch aus raumordnerischer Sicht, eine besondere Bedeutung zu.

Ortsumgehungen entlasten die bestehenden Ortsdurchfahrten vom Kraftfahrzeugverkehr und entmischen den Verkehr. Sie verbessern damit die Lebensverhältnisse in den Ortslagen durch Reduzierung von Lärm und Abgasen sowie durch Verminderung der Unfallgefahren, insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und Kinder.

Die mit dem Bau einer Ortsumgehung verbundene Verkehrsberuhigung verbessert die innerörtlichen Kommunikationsmöglichkeiten und schafft in vielen Fällen notwendige Voraussetzungen für die städtebauliche Entwicklung und Dorferneuerung.

Der Bau von Ortsumgehungen hat zudem eine besondere Bedeutung für den ländlichen Raum, der durch diese Maßnahmen verkehrlich besser erschlossen wird. Die Erhaltung und die Ansiedlung von Gewerbebetrieben im ländlichen Raum werden gefördert, seine Wirtschaftskraft wird gestärkt, und einer weiteren Konzentration der Arbeitsplätze in den Verdichtungsräumen mit vermehrtem Pendelverkehr wird entgegengewirkt.

Der herausgehobenen Bedeutung dieser Maßnahmengruppe trägt das Bundesministerium für Verkehr durch gesonderte Orts-

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. November 1995 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

umgehungsprogramme im Rahmen seiner Fünfjahrespläne Rechnung. Zur Zeit gilt das Ortsumgehungsprogramm 1993 für den Zeitraum 1993 bis 2000; die nachgefragte Ortsumgehung ist in diesem Programm enthalten.

1. Woraus ergibt sich für die Bundesregierung die verkehrspolitische Vordringlichkeit von Ortsumgehungen?

Die verkehrspolitische Vordringlichkeit von Ortsumgehungen zur Entlastung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen wird u. a. begründet mit der erzielbaren

- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- mit der Entlastung des Wohnumfeldes von verkehrsbedingten Emissionen sowie
- mit der Schaffung günstigerer Voraussetzungen für die städtebauliche Entwicklung der Ortskerne.

Darüber hinaus ermöglichen es die Ortsumgehungen, daß der weiträumige Straßenverkehr, dem die Bundesstraßen zu dienen bestimmt sind, unter Einbeziehung aller Vor- und Nachteile volkswirtschaftlich vorteilhaft abgewickelt werden kann.

2. Liegen der Bundesregierung wissenschaftliche Erkenntnisse über eine Überlegenheit von Ortsumgehungen gegenüber anderen möglichen verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen, wie Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, vor?

Der Bundesregierung liegen keine wissenschaftlichen Erkenntnisse in der nachgefragten allgemeingültigen Form vor. Bei Planungen konkreter Ortsumgehungen werden jedoch die anderen örtlichen Verkehrsplanungen – so auch die des ÖPNV – einbezogen.

Der heutige und zu erwartende Modal-Split zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV läßt jedoch den Schluß zu, daß ÖPNV keine Ortsumgehungen ersetzen kann, weil dort im wesentlichen Regional- und Fernverkehr, beim ÖPNV aber überwiegend echter Nahverkehr abgewickelt werden soll.

3. Auf welche zukünftige Verkehrssituation ist die jetzige Schwerpunktsetzung abgestellt?

Die Schwerpunkte des Bundesverkehrswegeplanes 1992 sind abgestellt auf die Bewältigung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Dabei wurde entsprechend den verkehrsinvestitionspolitischen Zielen der Bundesregierung, den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße Vorrang eingeräumt. Damit wird jedoch der notwendige Straßenbau, dessen volkswirtschaftliche Rentabilität nachgewiesen ist und der zu Sicherheits-

gewinnen und Umweltentlastungen führt, nicht entbehrlich. In Anbetracht der bereits eingetretenen und weiter erkennbaren Straßenverkehrszuwächse ist aus heutiger Sicht zu bemerken, daß die Straßenbaumaßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bundesverkehrswegeplanes 1992 – hierzu gehören auch rd. 1 150 Ortsumgehungen – gerechtfertigt sind. Die Bundesregierung hält den Bau von Ortsumgehungen aus diesen Gründen nach wie vor für unerlässlich.

Die zahlreichen an die Bundesregierung gerichteten Bitten und Forderungen von Anwohnern an Durchgangsstraßen, Ortsumgehungen zu bauen, belegen ihre verkehrspolitische Notwendigkeit und Berechtigung.

4. Ist bei der geplanten Ortsumgehung der B 3 Fuldata-Ihringhausen eine Prüfung von verkehrspolitischen Alternativen erfolgt?  
Wenn ja, welche?

Zur Zeit wird für das genannte Projekt die vorhandene Verkehrsuntersuchung aktualisiert. Dabei werden im Rahmen einer Interdependenzbetrachtung in bezug auf den ÖPNV verkehrspolitische Alternativen untersucht.

5. Wurden bei der Prüfung verkehrlicher und ökologischer Auswirkungen auch solche auf andere Gebiete geprüft?

Mit der genannten Verkehrsuntersuchung sowie einer Umweltverträglichkeitsstudie und den ergänzenden bzw. darauf aufbauenden Unterlagen werden alle für die Projektplanung abwägungsrelevanten Bereiche erfaßt.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Kosten-Nutzen-Relation eines solchen Baus, verglichen mit der Nullvariante?

Sofern unter „solchem Bau“ die Planung und der Ausbau des ÖPNV verstanden wird, werden hierfür im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes und des Bedarfsplanes Nutzen-Kosten-Analysen nicht durchgeführt. Erst bei konkreter Projektplanung fließen entsprechende Überlegungen in die Entwurfsbearbeitung ein.

Der ÖPNV ersetzt keine erforderliche Ortsumgehung.

7. Inwieweit sind von den jüngst bekanntgewordenen Einsparungen im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Ortsumgehungen betroffen?

Nach dem Beschluß des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 26. Oktober 1995 sollen die Investitionen im

Bundesfernstraßenhaushalt 1996 wieder aufgestockt werden. Damit können 1996 die meisten Baubeginne von Ortsumgehungen wie ursprünglich geplant vorgenommen werden.

Die Ortsumgehung der B 3 ist jedoch aufgrund ihres derzeitigen Planungsstandes hierbei noch nicht einbezogen.

8. Ergibt sich daraus die Notwendigkeit neuer Prioritätensetzungen?

Nein.

9. Inwieweit hat die neue Situation Einfluß auf die oben geplante B3-Ortsumgehung?

Die Haushaltssituation tangiert nicht die Planung der B 3. Maßgebend ist vielmehr der Planungsstand.