

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/5845 –**

### **Sachstandsabfrage B 66n Leopoldshöhe**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) führt, unter der BVWP-Nr. NW8189, den Ausbau der B 66 am Ortseingang Leopoldshöhe/Asemissen als Maßnahme mit Vordringlichem Bedarf auf. Die Ausbauplanungen stammen aus den 60er- und 70er-Jahren. Der BVWP sieht einen vierspurigen Ausbau mit Standstreifen auf einer Länge von 2,12 km (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen) bzw. 1,9 km (BVWP) vor.

1. Wie hoch wären nach Erfahrungswerten die Einsparpotenziale, wenn auf zwei Spuren verzichtet würde?

Das Einsparpotenzial bei einer Reduzierung auf einen zweistreifigen Querschnitt liegt erfahrungsgemäß bei etwa 30 Prozent der Baukosten für einen vierstreifigen Querschnitt.

Für eine Verkehrsbelastung von 31 300 Kfz/24 h im Prognosejahr 2025 ist ein zweispuriger Querschnitt jedoch unterdimensioniert und nicht geeignet, die vorhandenen verkehrlichen Defizite zu beheben. Der Ausbau der B 66 zwischen Bielefeld-Hillegossen und Leopoldshöhe/Asemissen stellt die verkehrsgerechte Weiterführung der bereits vierstreifigen B 66 Richtung Bielefeld dar.

Der gewählte Querschnitt entspricht den Ausweisungen im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

2. Ist bei den Planungen für den Ausbau der B 66n (BVWP-Nr. NW8189) mit zwei Bahnen mit je zwei Spuren, Mittelstreifen, Standstreifen und zwei Brückenbauwerken die Tatsache mit eingeflossen, dass die B 66 im Anschluss an dieses Ausbaustück Richtung Lage (BVWP-Nr. NW7526) aufgrund politischer Beschlüsse einbahnig, zweispurig und ohne Standstreifen bleibt?

Ein unmittelbarer räumlicher Anschluss und verkehrlicher Zusammenhang zwischen den beiden genannten Maßnahmen besteht nicht. Vielmehr befindet sich die Maßnahme NW 7526, Lage–Lemgo, in etwa 9 km Entfernung.

Zur B 66, Bielefeld-Hillegossen bis Leopoldshöhe/Asemissen ist anzumerken, dass östlich des Knotenpunktes B 66/L 751 wegen der starken Abbiegeströme auf die L 751 sich im Prognosefall 2025 eine deutlich geringere Querschnittsbelastung von etwa 21 600 Kfz/24 h ergibt.

3. Welche verkehrlichen Maßnahmen hält die Bundesregierung für sinnvoll, um dieser Situation eines verkehrlichen Flaschenhalses Rechnung zu tragen?

Mit den in der Antwort zu Frage 2 aufgeführten Maßnahmen wird gewährleistet, dass die heute bestehenden verkehrlichen Defizite der B 66 beseitigt werden und künftig kein „verkehrlicher Flaschenhals“ in diesem Bereich entsteht.

Ab der Kreuzung B 66n/L 751 werden in östlicher Richtung etwa 10 000 Kfz/24 h weniger prognostiziert als auf dem westlichen Ast der B 66n. Daher ist diese Kreuzung die geeignete Stelle, um den Querschnitt zu reduzieren.

4. Wieso ist an der Kreuzung B 66/L 751, an der das Hauptverkehrsaufkommen von der B 66 auf die L 751 abfließt, ein planfreier Ausbau vorgesehen, anstatt eines Kreisverkehrs, der den abfließenden Verkehr viel besser und mit geringerem Flächenverbrauch bewältigen könnte?

Ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz für den Knotenpunkt B 66n/L 751 erreicht auch bei zwei Spuren im Kreis und mit vier Bypässen keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung ist daher eine teilplanfreie Lösung erforderlich.

5. Lläuft eine Versiegelung einer Fläche von 45 000 m<sup>2</sup> für eine Ausbaustrecke von 2,1 km nicht dem Ziel der Bundesregierung zuwider, den Flächenverbrauch zu vermindern und bis 2020 auf 30 ha pro Tag zu reduzieren?

Die Verkehrsbelastung erfordert vier Fahrstreifen, für die aufgrund der Einstufung der Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ein gesetzlicher Planungsauftrag besteht. Bei Realisierung des Projektes werden Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation des Flächenverbrauchs getroffen.

6. Ist die gutachterlich bestätigte Gefährdung der Trinkwasserversorgung der Gemeinde Leopoldshöhe durch die geplanten, bis zu 6 Meter tiefen Einschnitte der neuen Trasse bei den Planungen berücksichtigt worden?
7. Wenn die Gefährdung der Trinkwasserversorgung berücksichtigt wurde, wie ist der Bau der B 66n vor diesem Hintergrund zu rechtfertigen?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die geplante B 66n befindet sich innerhalb eines Wasserschutzgebietes der Zone III. Das hydrogeologische Gutachten sieht in den Einschnittsbereichen die Schutzmaßnahmen entsprechend der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten vor, so dass eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung der Gemeinde Leopoldshöhe ausgeschlossen werden kann.

8. Durch die geplante Planfreiheit des ersten Knotenpunktes und die Vierspurigkeit des 2,1 km langen Teilstücks muss zu Beginn der Ausbaustrecke ein bestehendes Brückenbauwerk (Fußgängerbrücke) verbreitert werden; stehen diese Kosten in angemessener Relation zum Nutzeffekt des Neubausstücks?

Bei dem zu ändernden Brückenbauwerk handelt es sich um eine Fußgängerbrücke von drei Metern Breite. Diese wurde im Zuge des vorherigen Abschnittes des Neubaus der B 66n errichtet. Die zum damaligen Zeitpunkt bestehenden Planungen zum vierspurigen Weiterbau wurden beim Bau der Fußgängerbrücke berücksichtigt. Die derzeitige Planung erfordert nur geringfügige Änderungen im Widerlagerbereich des Brückenbauwerks. Die Kosten für diese Änderung sind in Bezug auf die Gesamtkosten der Baumaßnahme gering und wirtschaftlich vertretbar.

9. Hat die Bundesregierung bei ihren Entscheidungen, die durch den Ausbau zu erwartende Mehrbelastung der Zubringerstraßen zur B 66n und die dadurch erforderlichen weiteren Maßnahmen und Kosten an diesen Straßen berücksichtigt?

Nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung entstehen im Prognosefall 2025 sowohl Mehrbelastungen als auch Entlastungen im nachgeordneten Straßennetz. Die künftig stärker belasteten Straßen sind aufgrund ihres Ausbaustandes in der Lage, die geringen Mehrbelastungen ohne weitere Ausbaumaßnahmen aufzunehmen.

10. Wie setzt sich der hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis-Wert von 5,3 für das Projekt B 66n Leopoldshöhe (BVWP-Nr. NW8189) zusammen?

Gemäß der im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2003 angewandten gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,3 durch monetäre Gegenüberstellung von Projektnutzen und Investitionskosten ermittelt. Folgende Kenngrößen wurden dabei in die Berechnung eingebracht:

1. Projektnutzen	jährliche Einsparungen in Mio. Euro
1.1 Transportkostensenkungen	1,479
1.2 Kosten der Wegeerhaltung	– 0,043
1.3 Beiträge zur Sicherheit	0,218
1.4 Verbesserung der Erreichbarkeit	0,464
1.5 Regionale Effekte	0,009
1.6 Umwelteffekte	0,156
1.7 Hinterlandanbindung von Häfen	0,000
1.8 Induzierter Verkehr	– 0,142
Summe der Projektnutzen	2,139
2. Investitionskosten	jährliche Kosten in Mio. Euro
Investitionskosten der Wege	0,405
3. Nutzen-Kosten-Differenz	1,734
Nutzen-Kosten-Verhältnis	5,3

