

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Nicole Maisch, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungen für eine Fernstraßenverbindung Olpe–Hattenbach

Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist auf hessischer Seite ein Teilstück der Autobahn 4 (A 4) im „Weiteren Bedarf“ ausgewiesen. In Nordrhein-Westfalen findet diese Trasse keine Fortsetzung als Autobahn. Einige Ortsumfahrungen von Bundesstraßen, wovon die Südumgehung Kreuztal am weitesten fortgeschritten ist, befinden sich allerdings im „Vordringlichen Bedarf“. Obwohl die Fortsetzung als Autobahn auf nordrhein-westfälischer Seite im geltenden Bedarfsplan keine Berücksichtigung fand, gibt es Bestrebungen für eine Bundesfernstraßenverbindung Olpe–Hattenbach. Für den 27. Mai 2009 hat das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) zu einem Scopingtermin zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) inkl. Natura-2000-Prüfungen eingeladen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchem konkreten Projektierungs- und Planungsstand befindet sich die Bundesfernstraßenverbindung zwischen Olpe und Hattenbach, und seit wann existieren Planungen für diesen Korridor?
2. Welche Planungen und Untersuchungen sind bisher mit welchem Aufwand durchgeführt worden, und welche Kosten sind dabei entstanden?
3. Auf welcher Rechtsgrundlage wird an der Fernstraßenverbindung Olpe–Hattenbach geplant, obwohl diese nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist, und die A 4 von der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Hessen bis zum Hattenbacher Dreieck im Weiteren Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko (ohne Planungsrecht) eingestuft ist?

Unter welchen Bedingungen wäre die Bundesregierung bereit, die Planungskosten nachträglich zu übernehmen?

4. Welchen Einfluss hat die Machbarkeitsstudie vom 15. April 1999 auf die weitere Planung der A 4, die die Bundesregierung in Auftrag gegeben hat und die von der Gutachtergruppe SSP GmbH, Planco GmbH und der Planungsgruppe Ökologie- und Umwelt erstellt wurde?
5. Ist der Bundesregierung die so genannte Machbarkeitsstudie für eine Bundesfernstraße zwischen Krombach (NRW) und dem Hattenbach Dreieck (Hessen) vom 30. April 2007 bekannt, und welchen Einfluss auf die weitere Planung hat diese Studie?

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisse der von ihr 1999 beauftragten Machbarkeitsstudie zur A 4 im Vergleich zu der teilweise privat finanzierten Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2007?
7. Welche konkreten Realisierungsschritte sind für die Fernstraßenverbindung Olpe–Hattenbach vorgesehen?
8. Welche konkreten Abwägungen hat die Bundesregierung im Untersuchungsraum Olpe–Frankenberg–Marburg–Homberg/Ohm–Hattenbach für den Schienenverkehr und für den Straßenverkehr durchgeführt, um verkehrszweigspezifische Entlastungseffekte und Erschließungseffekte zu benennen und miteinander zu vergleichen?
9. Welche gesamtwirtschaftlichen Untersuchungen wurden im Untersuchungsraum Olpe–Frankenberg–Marburg–Hattenbach durchgeführt, um die Nutzen-Kosten-Relationen für die Verkehrsträger Schiene und (Bundes-)Fernstraße unmittelbar miteinander zu vergleichen, und wie lauten die Untersuchungsergebnisse hierzu im Einzelnen?
10. Welche Maßnahmen sind konkret bezüglich der Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach geplant?
11. Inwieweit befürwortet die Bundesregierung die vom Land Hessen im Rahmen der Überprüfung der Fünfjahrespläne geforderte Neuaufnahme der Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach und anderer Verkehrsprojekte in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen?
12. Auf welcher Grundlage sind die Prognosen zur A 4 in der Machbarkeitsstudie vom 30. April 2007 entstanden?
13. Inwieweit wurden die aktuellen Fernverkehrsmatrizen (2015 bzw. 2025) für die Prognosen der A 4 verwandt?
14. Wie und auf welcher Datenbasis wurden die regionalen Verkehre in den Prognosen zur A 4 berücksichtigt?
15. Welche Wachstumsannahmen wurden für die Prognose angesetzt?
16. Welchen Einfluss hat die derzeitige Finanzkrise auf die Prognosen?
17. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, angesichts der derzeitigen Weltwirtschaftskrise, diese Wachstumsannahmen zu korrigieren?
18. Welche Rolle spielt es, dass im Raum Schwalmstadt ein Autobahnkreuz A 49/A 4 entstehen würde, und welche Netzauswirkungen hat dies?
19. Welche Überlegungen gibt es seitens der Bundesregierung und seitens des Landes Hessen, die Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach nicht über Schwalmstadt–Alsfeld/Berfa/Hattenbacher Dreieck, sondern über Stadtallendorf–Homberg/Ohm zur A 5 zu führen, und wie würde sich dadurch der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) auf der geplanten A 49 verändern, und welche Auswirkungen können diese Überlegungen auf die Planung der A 49 im Einzelnen haben?
20. Wie beurteilt die Bundesregierung die Angaben des HLSV zum Durchgangsverkehr auf der A 4 von 6 000 bis 7 000 Kfz/24 h im Falle des RQ 15,5 und von 13 000 bis 15 000 Kfz/24 h im Falle des RQ 28?
21. Inwieweit decken sich die Angaben des HLSV zum Durchgangsverkehr mit der aktuellen Fernverkehrsmatrix für 2015 bzw. mit der neuen Fernverkehrsmatrix für 2025?
22. Inwieweit hält es die Bundesregierung für angemessen, einen Autobahnquerschnitt bei Verkehrsmengen von unter 20 000 Kfz/24 h (DTV) auf wesentlichen Abschnitten der A 4 im Osten des Planungsraums zu realisieren?

23. Ab welcher Verkehrsstärke würde die Bundesregierung nur einen dreistreifigen Querschnitt als bauwürdig erachten?
24. Inwieweit kann die Bundesregierung Angaben über die derzeitigen Zahlen im Ost-West-Verkehr auf den bestehenden Bundesfernstraßen im Korridor zwischen Olpe und Hattenbach machen?
25. Aufgrund welcher belastbaren Prognosen behauptet die Bundesregierung, eine leistungsfähige Verbindung der Zentren Brüssel, Köln, Bonn, Aachen und Erfurt, Halle, Leipzig, Dresden sei erforderlich und die geplante Straße diene der regionalen Erschließung und besitze eine wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, wenn das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aber gleichzeitig bei der Prognose der Verkehrsbelastungen für die geplante Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung vom Oktober 2007 auf eine Differenzierung zwischen Pkw-Verkehrsbelastung und die für eine Wirtschaftsentwicklung gerade relevant gehaltene Lkw-Verkehrsbelastung verzichtet?
26. Welche Umlegungsergebnisse der Pkw- und Lkw-Belastungen ergeben sich im Einzelnen, wenn nicht mehr, wie in der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2003 angegeben, von Preisen für Normal-/Superbenzin/Diesel von 19,9/21,7/21,4 Cent/l, sondern von einem Preis von 46/50/50 Cent/l vor Steuern ausgegangen wird, und welche Energiepreiselastizität zeigt das Modell der Bundesverkehrswegeplanung 2003 für den Pkw- und Lkw-Verkehr insgesamt?
27. Welche Auswirkungen hat der demographische Wandel auf die Verkehrsprognosen?
28. Wie begründet die Bundesregierung die sich teilweise um den Faktor 2,6 unterscheidenden Prognosewerte für die Verkehrsnachfrage in der Machbarkeitsstudie zur Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach vom 30. April 2007 und der darauf aufbauenden Gesamtwirtschaftlichen Untersuchung der IVV GmbH & Co KG vom Oktober 2007 für dasselbe Projekt, und was legitimiert das BMVBS zu wertenden Aussagen über die Erforderlichkeit einer leistungsfähigen Bundesfernstraßenverbindung angesichts der offensichtlich nicht signifikanten Prognosen sowie sich bei dreistreifigem Ausbau und Nutzung der Eckverbindung A 49–A 5 weiter drastisch verringern den Kfz-Zahlen?
29. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die durch den Verkehr auf einer realisierten Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach (A 4) emittierten Kohlendioxid- (CO₂), Kohlenmonoxid- (CO), Kohlenwasserstoff- (HC) und Stickoxidmengen (NO_x) sowie Partikel (PM) besonders in den bisher unzerschnittenen Räumen der Kreise Siegen-Wittgenstein, Waldeck-Frankenberg und Bad Hersfeld (Abschnitte Süd 1, Nord/Süd 2, Nord 3 bis 6, Nord/Süd 7, Nord/Süd 8b)?
30. Kann das BMVBS die TREMOD-Angaben (Transport Emission Estimation Model) des Umweltbundesamtes für die jährlichen Emissionen im Planfall Korridor 3b von ca. 200 000 t CO₂, 600 t CO, 80 t HC, 500 t NO_x und 10 t Partikel bestätigen?

Welche Emissionsprognosen liegen dem BMVBS zum Korridor 3b aus anderen Quellen vor?
31. Wie hoch sind die in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach (A4) vom Oktober 2007 prognostizierten Schadstoffemissionen CO₂, CO, CH, NO_x, SO₂, Staub und Schadstoffimmissionen Ruß, Benzol, PAK, NO_x, und wie lauten die Rechenschemata, Rechenwege und Ergebnisse für alle Bewertungsansätze in der Nutzenkomponente Umwelteffekte (NU) im Einzelnen?

32. Wie sind die schon heute absehbaren Neu- und Mehrbelastungen des Planungsraumes durch zusätzliche Emissionen, bei gleichzeitig tief greifenden, zerstörenden Eingriffen in Waldgebiete, Flora-Fauna-Habitats und Vogelschutzgebiete mit den Klimazielen der Bundesregierung und insbesondere einer 30-prozentigen Verringerung der Treibhausgase bis zum Jahr 2020, zu vereinbaren?
33. Welche verkehrsinduzierende Wirkung haben die jeweiligen Varianten für die anderen Straßen im entsprechenden Korridor wie die Bundesstraßen B 62, B 236, B 251, B 252, B 253, B 254, B 255, B 454, B 508 und B 511?
34. Inwiefern wird sich durch den Bau der mautfreien Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach das Verkehrsaufkommen in diesem Korridor erhöhen?
35. Welche Rolle spielen in diesem Fall der nationale und der internationale Transitverkehr, aufgeschlüsselt auf die verschiedenen Kfz-Anteile?
36. Wann wurden verkehrswirtschaftliche Untersuchungen des Südkorridors 2 (Kreuztal–Erndtebrück–Hermershausen–Niederweimar–Wittelsberg–Homburg/Ohm) durchgeführt, und welche Ergebnisse erbrachten diese im Einzelnen?
37. Strebt die Bundesregierung für die nicht im vordringlichen Bedarf enthaltenen Abschnitte der geplanten Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach eine Entscheidung nach § 6 Fernstraßenausbaugesetz an, die geplanten Maßnahmen in die Straßenbaupläne aufzunehmen, auch wenn sie nicht dem Bedarfsplan entsprechen?
38. Welchen Einfluss hat der Bau der Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach auf Nutzungsfrequenzen der Bahnstrecken Siegen–Erndtebrück, (Frankenberg–)Korbach–Kassel, Marburg–Frankenberg und Gießen–Kassel?
39. Wie hoch sind die in den Jahren 2003 bis 2009 jeweils für die Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach zur Verfügung gestellten Bundesmittel, in welchen Haushaltspositionen sind diese Mittel im Einzelnen enthalten, und wie teilen sich die Mittel entsprechend den Bedarf- bzw. Planungskategorien des BVWP 2003 auf?
40. Welche Mittel werden im Bundeshaushalt in den Jahren 2010 und 2011 für die Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach vorgesehen?
41. Wie sind die Kostenschätzungen für alle Planvarianten einer Bundesfernstraßenverbindung Olpe–Hattenbach?
42. Welche Preissteigerungsrate liegt diesen Annahmen zu Grunde?
43. Wie ist der Sachverhalt zu erklären, dass die Südumgehung Kreuztal (BVWP-Nr. NW 5180) im BVWP 2003 als zweispurige Straße mit 13,8 Mio. Euro Kosten aufgeführt ist, der Landesbetrieb Straßenbau mittlerweile drei Spuren sowie eine Zusatzspur plant und die geschätzten Kosten inzwischen bei ca. 36 Mio. Euro für diesen Abschnitt liegen?
44. War die bei der UVS für die Südumgehung Kreuztal aus dem Jahr 1988/1989 als im „relativen Vergleich“ verträglichste Planungsvariante V2 mit einer 420 m langen Tunnellösung für die TOU Kreuztal/B508 (s. Zitat A, UVS 1988/1989) jemals Planungsgrundlage für den Vorentwurf der Planungsbehörden, und wenn nein,
 - a) aus welchen Gründen wurden die Ergebnisse der UVS nicht berücksichtigt?
 - b) wann, und von welcher gesetzlich zuständigen Planungsstelle oder welchem politischen Gremium wurde der Verzicht auf die im „relativen Vergleich“ verträglichste Variante 2 der Südumgehung Kreuztal beschlossen?
 - c) was waren die Gründe für eine abweichende Planungsvariante?

45. War die Variante V2 zunächst eine Planungsvariante, und wenn ja,
 - a) seit wann wurde die Tunnelvariante V2 nicht weiter verfolgt?
 - b) welche Planungsbehörde bzw. welche politischen Gremien veranlassten die Abkehr von dieser Planungsvariante?
 - c) zu welchem Zeitpunkt wurde der Beschluss für eine abweichende Planungsvariante gefasst?
 - d) welche Gründe lagen vor, eine andere als die eindeutig umweltfreundlichste Planungsvariante zu verfolgen?
46. In welcher Form wurden die Stellungnahmen des Rates der betroffenen Kommune bei der Abwägung der Planungsvarianten im Vorentwurf berücksichtigt?
47. Gab es eine offizielle Mitteilung des Straßenbaulastträgers oder anderer übergeordneter Planungsbehörden an die Stadt Kreuztal dazu, und wenn ja, welche, wann, und von wem?
48. Welche Auswirkungen hätte die Beibehaltung des ursprünglichen Ratsbeschlusses der Stadt Kreuztal (für die Tunnellösung) im weiteren Verfahren gehabt?
49. Wurden nach der vom Büro Landschaft und Siedlung GbR, Dipl. Ing H.-J. Karsch erstellten UVS für die Südumgehung Kreuztal aus dem Jahr 1988/1989 andere UVS durchgeführt, und falls ja,
 - a) wann, und von wem?
 - b) sind diese Studien zu anderen Ergebnissen wie die Studie aus 1988/1989 gekommen bzw. haben sie die Ergebnisse der ersten Studie widerlegt?
50. Kann vor dem Hintergrund der oben angeführten UVS für eine zweispurige Südumgehung Kreuztal mit einem Regelquerschnitt RQ 14 davon ausgegangen werden, dass im Falle einer zusätzliche Belastung des Untersuchungsraumes, durch den Süd-1-Korridor der angedachten Bundesfernstraße (ebenfalls ohne Tunnel, drei- bis vierspurig statt ursprünglich zweispurig und mit zusätzlichem Knotenpunkt in dem sensiblen Gebiet auf dem Bergrücken), mit weitaus größeren Beeinträchtigungen der Umwelt zu rechnen wäre?
51. Wäre im Falle eines gesetzlichen Planungsverfahrens für den in der Machbarkeitsstudie des Büro Drecker angedachten Abschnitt Süd 1 der Bundesfernstraße im Falle einer gemeinsamen Trassenführung mit der Südumgehung Kreuztal
 - a) davon auszugehen, dass die Ergebnisse der UVS für die Südumgehung Kreuztal zu Grunde gelegt werden oder müsste
 - b) eine eigenständige, vertiefende Prüfung der Umweltverträglichkeit erfolgen?
52. Könnte die in der Machbarkeitsstudie aus 2007 angenommene Vorbelastung des Mattenbachtals, bzw. der Ortsteile Buschhütten und Ferndorf durch die geplante Südumgehung, die Belastung durch die zusätzlich geplante siedlungsnaher Bundesfernstraßenverbindung rechtfertigen bzw. relativieren?
53. Falls ja, träfe eine solche Relativierung ebenfalls auf den Bereich der bereits fertiggestellten und in Betrieb genommenen HTS (Hüttental-Entlastungsstraße) zwischen der Krombacher Höhe und den Kreuztaler Stadtgebieten Bockelbach, Eichen, Stadtmitte, Fellinghausen, Buschhütten – als siedlungsnaher Bereich – der geplanten Bundesfernstraße zu?

54. Müsste also davon ausgegangen werden, dass Straßen die zur Entlastung von bestehenden Verkehrswegen und der Einwohner geplant wurden und noch werden, durch liniengleiche Planungen einer Bundesfernstraßenverbindung zu einer zusätzlichen Belastung für die Einwohner Kreuztals werden könnten?
55. Muss befürchtet werden, dass die Machbarkeitsstudie des Planungsbüros Drecker aus 2007, auch wenn sie nach eigener Aussage „außerhalb gesetzlicher Rahmenvorgaben angesiedelt ist“, Teile des gesetzlichen Planungsverlaufs ersetzt oder beschleunigt?
56. Wäre damit zu rechnen, dass falls die Bundesregierung Planungen für eine „leistungsfähige Ost-West-Verbindung“ wieder aufnehmen lassen sollte, der Planungskorridor derart eingeschränkt definiert werden würde wie in der Machbarkeitsstudie des Büros Drecker, das weite Teile des bisherigen Untersuchungskorridor für eine solche Ost-West-Verbindung (siehe ehemals A 4 oder B 62n) von vorneherein ausschließt?
57. Inwiefern konnten die naturschutzfachlichen Vorbehalte bezüglich der Ortsumfahrungen Hilchenbach und Erndtebrück im Zuge der B 62 inzwischen ausgeräumt werden?
58. Wären die Umweltverträglichkeitsprüfungen für die bereits im BVWP enthaltenen Ortsumgehungen (B 508 – TOU Kreuztal, B 508 – OU Ferndorf, B 508 – OU Hilchenbach) bei deckungsgleichem Trassenverlauf als ausreichende Untersuchungsgrundlage auch für die Umweltverträglichkeit der nun angedachten Bundesfernstraße anzusehen?

Berlin, den 3. Juni 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

