

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Nicole Maisch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/13303 –

Planungen für eine Fernstraßenverbindung Olpe–Hattenbach

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Insbesondere zur besseren regionalen Erschließung des Raumes Olpe–Hattenbach ist eine leistungsfähige und durchgehende Bundesfernstraßenverbindung erforderlich.

Im Bereich des Landes Nordrhein-Westfalen ist zu diesem Zweck eine durchgehende Bundesstraße von Kreuztal bis Erndtebrück im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (BPL) vorgesehen. In Hessen, beginnend an der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen, jedoch ohne Anknüpfung an den Bundesstraßenzug in Nordrhein-Westfalen, ist eine vierstreifige Bundesautobahn im weiteren Bedarf des BPL ausgewiesen.

Um diese Inkonsistenz aufzulösen, hat das Land Hessen – zusammen mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein und der hessischen Industrie – in Abstimmung mit dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine neue Machbarkeitsstudie für eine durchgehende Straßenverbindung durchführen lassen. Als Ergebnis sind vier Varianten

ten nebst Untervarianten als mögliche Führungen einer solchen Straße ermittelt worden.

Diese Varianten hat der Bund mit dem Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung untersuchen lassen. Hierbei hat sich die Vorteilhaftigkeit einer durchgängigen Straßenverbindung zwischen Olpe und Hattenbach herausgestellt.

1. In welchem konkreten Projektierungs- und Planungsstand befindet sich die Bundesfernstraßenverbindung zwischen Olpe und Hattenbach, und seit wann existieren Planungen für diesen Korridor?

Auf Basis der hessischen Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2007 und der Analyse der gesamtwirtschaftlichen Wirkungen der einzelnen Trassenvarianten aus dem Jahr 2008 sind weitere planerische Vorüberlegungen mit Durchführung einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) und einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für den Bereich Erndtebrück–A 49–Hattenbach vorgesehen. Die vordringlichen Bedarfsplanabschnitte zwischen Kreuztal und Erndtebrück befinden sich in der Planung.

Überlegungen zur Planung einer Fernstraßenverbindung Olpe–Hattenbach existieren seit Beginn der 80er Jahre.

2. Welche Planungen und Untersuchungen sind bisher mit welchem Aufwand durchgeführt worden, und welche Kosten sind dabei entstanden?

Folgende Untersuchungen wurden bisher durchgeführt:

Verkehrsuntersuchung A 4 Krombach–Hattenbach, Land Hessen 1984, Aufwand 185 000 Euro;

Verkehrsuntersuchung A 4 Krombach–Landesgrenze Hessen, Land Nordrhein-Westfalen 1983, Aufwand 137 000 Euro;

Machbarkeitsstudie A 4 Krombach–Hattenbach, BMVBW 1999, Aufwand 680 000 Euro;

Machbarkeitsstudie Olpe–Hattenbach, Land Hessen 2007, Aufwand 230 000 Euro.

Zu den Planungsaufwendungen der Auftragsverwaltung Nordrhein-Westfalen für die Bedarfsplanabschnitte zwischen Kreuztal und Erndtebrück liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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 hohen ökologischen Risiko (ohne Planungsrecht) eingestuft ist?

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

Es ist Aufgabe der jeweiligen Fachebene, bekannte oder mögliche problematische verkehrliche Entwicklungen hinsichtlich einer investiven Lösung zu untersuchen und im Vorfeld der Aufstellung eines Bedarfsplans planerische Vorüberlegungen durchzuführen. Hierfür ist eine Legitimation durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht erforderlich.

Bei Vorliegen eines Bundesinteresses für solche Untersuchungen beteiligt sich die Bundesregierung an den Planungskosten entsprechend dem Bundesinteresse.

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?

Da eine Autobahnverbindung nicht weiter verfolgt wird, hat die damalige Studie nur sehr bedingt Einfluss auf die gegenwärtigen Überlegungen.

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?

Die genannte Studie hat Möglichkeiten für eine durchgehende Fernstraßenverbindung aufgezeigt. Auf dieser Basis können weitere planerische Vorüberlegungen ausgeführt werden.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Welche konkreten Realisierungsschritte sind für die Fernstraßenverbindung Olpe–Hattenbach vorgesehen?

Nach Vorliegen der Ergebnisse der VWU sind weiter gehende Entscheidungen vorzubereiten. Wenn eine Realisierungsmöglichkeit für dieses Projekt gesehen wird, kann es für eine Aufnahme in einen künftigen BPL vorgeschlagen werden. Die abschließende Entscheidung über Notwendigkeit und Dringlichkeit dieser Maßnahme obliegt dem Deutschen Bundestag im Rahmen der Verabschiedung eines Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes.

8. Welche konkreten Abwägungen hat die Bundesregierung im Untersuchungsraum Olpe–Frankenberg–Marburg–Homburg/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?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Konkrete Abwägungen zwischen den Verkehrsträgern werden in diesem frühen Planungsstadium nicht durchgeführt.

10. Welche Maßnahmen sind konkret bezüglich der Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach geplant?

Zwischen Kreuztal und Erndtebrück wird vom Land Nordrhein-Westfalen die bereits vorangeschrittene Planung weiterverfolgt. Für den anschließenden Abschnitt ab Erndtebrück werden die Untersuchungen die Möglichkeiten einer durchgängigen leistungsfähigen Bundesfernstraßenverbindung planerisch vertieft. Über die Gestaltung des Straßenquerschnitts ist in den weiteren Schritten zu entscheiden. Eine Variante zur Weiterführung des Straßenzuges östlich der A 49 in Richtung A 5 ergibt sich im weiteren Planungsprozess. Hierbei ist auch zu prüfen, ob die Verkehre alternativ die Eckverbindung A 49–A 5 nutzen könnten.

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?

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen erfolgt nicht für Einzelmaßnahmen, sondern betrachtet die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland. Wenn sich die Grundlagen des Bedarfsplans zum Zeitpunkt der Überprüfung nicht wesentlich verändert haben, ist eine Fortschreibung des Bedarfsplans und eine Änderung von einzelnen Maßnahmen nicht erforderlich.

Die Frage einer Bedarfsplanaufnahme und der Dringlichkeitseinstufung ergibt sich erst mit einer Neuaufstellung 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?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prognosen für eine Bundesfernstraßenverbindung wurden auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2003 – mit dem Prognosehorizont 2015 – erstellt und beinhalten Faktoren der prognostizierten demografischen Entwicklung bis 2020.

Regionale Verkehre werden weitgehend auf der Basis des Netzmodells der Bundesfernstraßen berücksichtigt. Kleinräumige Beeinflussungen der Verkehrsprognosen sind erst auf der Ebene der eigentlichen Projektplanung einbeziehbar.

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?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsprognosen unterstellen unter Zugrundelegung eines Basisjahres für die jeweiligen Zieljahre plausible Rahmenbedingungen hinsichtlich der Entwicklung der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur, der Nutzerkosten für den Transport und des Verkehrsinfrastrukturangebots sowie weiterer Rahmenbedingungen. Im Einzelnen sind die Rahmenbedingungen in der Verkehrsprognose 2015 bzw. in der Verflechtungsprognose 2025, die auf der Homepage des BMVBS unter der Rubrik Verkehr/Mobilität und Technologie/Mobilität abrufbar sind, dargestellt.

Die aktuelle konjunkturelle Situation lässt keinen unmittelbaren Rückschluss auf die Prognosen zu. Da sowohl die Verkehrsprognose 2015 als auch die Verflechtungsprognose 2025 Punktprognosen sind und keine Vorausschätzungen für Zwischenjahre enthalten, hat die aktuelle konjunkturelle Situation insofern derzeit auch keinen unmittelbaren Einfluss auf die Ergebnisse der Prognosen. Sollte sich die Rezessionsphase über einen längeren Zeitraum hinziehen, werden die Auswirkungen auf die Prognosen zu prüfen sein.

Die Bundesregierung erweitert in regelmäßigen Abständen den Planungshorizont der Verkehrsprognosen. Dabei sind sich ändernde Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

18. Welche Rolle spielt es, dass im Raum Schwalmstadt ein Autobahnkreuz A 49/A 4 entstehen würde, und welche Netzauswirkungen hat dies?

Erst die kommenden Planungen werden aufzeigen, wo und wie eine mögliche Bundesfernstraße an die A 49 anzubinden ist.

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–Homburg/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?

Ob die erwogene neue Bundesfernstraße über die A 49 hinaus oder der Verkehr über die A 49/A 5 in Richtung Hattenbach weitergeführt wird, kann erst im Ergebnis der weiteren Planungen entschieden werden. Wesentliche Auswirkungen auf die aktuellen Planungen der A 49 sind nicht zu erwarten.

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?

Die Fragen 20 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Angaben des HLSV entsprechen bisherigen Erkenntnissen. Belastbare Aussagen zu prognostizierten Verkehrsstärken können erst nach Einbeziehung der Straßenverkehrsprognose 2025 getroffen werden.

Erst nach Vorliegen detaillierter Projektprognosen und unter Berücksichtigung topografischer Gegebenheiten kann über die Querschnittsgestaltung entschieden werden.

23. Ab welcher Verkehrsstärke würde die Bundesregierung nur einen dreistreifigen Querschnitt als bauwürdig erachten?

Im Vergleich zu zweistreifigen Straßen weisen dreistreifige Querschnitte keine wesentlich höhere Kapazität auf. Der dritte Fahrstreifen, der alternierend den Fahrtrichtungen abschnittsweise zugeordnet wird, um auf diese Weise geregelte Überholmöglichkeiten anzubieten, dient vor allem der Verbesserung der Verkehrssicherheit und -qualität.

Den geltenden Regelwerken zufolge liegt der Regel-Einsatzbereich einbahniger dreistreifiger Querschnitte im Zuge von Landstraßen zwischen 8 000 und 18 000 Kfz/24 h.

Neben der Verkehrsstärke sind bei der Auswahl eines geeigneten Querschnittes jedoch zahlreiche weitere Einflussgrößen wie Topographie, Kurvigkeit und Schwerverkehrsanteil zu berücksichtigen, um für das prognostizierte Verkehrsaufkommen eine ausreichende Verkehrsqualität nachweisen zu können.

Der Querschnitt wird somit nicht allein anhand der Verkehrsstärke festgelegt.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Aussagen zu derzeitigen Zahlen des (durchgehenden) Ost-West-Verkehrs vor.

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 Diffe-

renzung zwischen Pkw-Verkehrsbelastung und die für eine Wirtschaftsentwicklung gerade relevant gehaltene Lkw-Verkehrsbelastung verzichtet?

Die Bundesregierung hat betont, dass insbesondere zur besseren regionalen Erschließung des Raumes Olpe-Hattenbach eine leistungsfähige und durchgehende Bundesfernstraßenverbindung erforderlich ist. Unter Nutzung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind vier Varianten nebst Untervarianten als mögliche Führungen einer solchen Straße ermittelt und mit dem Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung überschlägig untersucht worden. Hierbei hat sich die Vorteilhaftigkeit einer durchgängigen Straßenverbindung zwischen Olpe und Hattenbach herausgestellt.

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?

In der Verkehrsprognose wird realistischerweise davon ausgegangen, dass bei steigenden Nutzerkosten vermehrte Anstrengungen zur Verbrauchsminderung und Effizienzsteigerung der Fahrzeuge unternommen werden und sich deshalb Rohölpreiserhöhungen nur zu einem Teil in den Nutzerkosten niederschlagen.

27. Welche Auswirkungen hat der demographische Wandel auf die Verkehrsprognosen?

Die bisherigen Untersuchungen für diese Bundesfernstraßenverbindung berücksichtigten Faktoren der prognostizierten demografischen Entwicklung bis 2020. In die weiter gehenden Planungen werden Entwicklungstendenzen bis zum Jahr 2025 einbezogen.

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 verringernden Kfz-Zahlen?

Das Büro IVV hatte den Auftrag, überschlägig die grundsätzliche verkehrliche Wirkung und die prinzipielle Bauwürdigkeit der einzelnen Trassenvarianten zu werten. Diese Wertung kann und soll detaillierte Projektprognosen nicht ersetzen. Deshalb ist ein Vergleich der Prognosewerte nicht möglich. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 20 bis 22 verwiesen.

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?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da Trassenverlauf, Querschnitt und Verkehrsbelastungen sowie die Verkehrsstruktur nach Pkw und Lkw noch nicht bekannt sind, können diese Fragen derzeit nicht beantwortet werden.

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 Schadstoffemissionen Ruß, Benzol, PAK, NO_x, und wie lauten die Rechenschemata, Rechenwege und Ergebnisse für alle Bewertungsansätze in der Nutzenkomponente Umwelteffekte (NU) im Einzelnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

Die überschlägige Bewertung der grundsätzlichen verkehrlichen Wirkung und der prinzipiellen Bauwürdigkeit der einzelnen Trassenvarianten wurde nicht nach Umfang und Genauigkeitsgrad entsprechend den Nutzen-Kosten-Ermittlungen der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt. Aus diesem Grund kann diese Frage nicht im Einzelnen beantwortet werden.

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-Habitate 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?

Zur Beantwortung der Fragen 32 bis 35 wird auf die Antwort zu den Fragen 29 und 30 verwiesen.

36. Wann wurden verkehrswirtschaftliche Untersuchungen des Südkorridors 2 (Kreuztal–Erndtebrück–Hermershausen–Niederweimar–Wittelsberg–Homberg/Ohm) durchgeführt, und welche Ergebnisse erbrachten diese im Einzelnen?

Der so genannte Südkorridor 2 wurde lediglich im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung betrachtet; diese hat eine wesentlich geringere Untersuchungstiefe als eine Machbarkeitsstudie. Es wurde keine verkehrswirtschaftliche Untersuchung durchgeführt.

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?

Nein

38. Welchen Einfluss hat der Bau der Bundesfernstraße Olpe–Hattenbach auf Nutzungsfrequenzen der Bahnstrecken Siegen–Erndtebrück, (Frankenberg–)Korbach–Kassel, Marburg–Frankenberg und Gießen–Kassel?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 9 und 10 verwiesen.

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?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs in Nordrhein-Westfalen von der Ortsumgehung Kreuztal bis Erndtebrück sind bisher weder investive Ausgaben getätigt worden, noch sind nach heutigem Erkenntnisstand solche bis 2011 zu erwarten.

Für die weiteren planerischen Arbeiten der VWU und der UVS sind im Bundeshaushalt für die Jahre 2009/2010 insgesamt rd. 1,4 Mio. Euro vorgesehen.

41. Wie sind die Kostenschätzungen für alle Planvarianten einer Bundesfernstraßenverbindung Olpe–Hattenbach?

Nachfolgend sind die überschlägigen Kostenschätzungen für alle Varianten dargestellt (Angaben gerundet):

Variante	Länge (km)	Fahrstreifen	Kosten (Mrd. Euro)
1	100	3	1,41
		4	1,77
1a	120	3	1,51
		4	1,93
1b	123	3	1,58
		4	1,98
1c	130	3	2,09
		4	2,51
2	108	3	1,67
		4	2,27
2a	128	3	1,77
		4	2,43
2b	131	3	2,48
		4	2,51
2c	138	3	2,35
		4	3,01

Variante	Länge (km)	Fahrstreifen	Kosten (Mrd. Euro)
3	93	3	1,18
		4	1,52
3a	112	3	1,29
		4	1,67
3b	115	3	1,32
		4	1,72
3c	123	3	1,87
		4	2,26
4	100	3	1,44
		4	2,02
4a	120	3	1,55
		4	2,17
4b	123	3	1,58
		4	2,22
4c	130	3	2,13
		4	2,76

42. Welche Preissteigerungsrate liegt diesen Annahmen zu Grunde?

Künftige Preissteigerungsraten sind nicht bekannt und werden deshalb prinzipiell nicht in die Kalkulation von Investitionskosten einbezogen.

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?

Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsbelastung im Zuge der B 508, Südumgehung Kreuztal und der sich aus der Topographie ergebenden Steigungen von sechs Prozent ist für einen sicheren und leistungsfähigen Verkehrsablauf die Anordnung einer Zusatzfahrspur erforderlich. Daher wurde ein Regelquerschnitt 2+1 gewählt.

Des Weiteren haben sich im Rahmen der Detailplanung notwendige Trassenverschiebungen aus ökologisch besonders sensiblen Bereichen ergeben. Darüber hinaus führte die Berücksichtigung gesteigerter Achslasten für die konstruktiven Bauwerke sowie eine sichere und leistungsgerechte Anbindung an die Hüttenalstraße letztlich zu geschätzten Gesamtkosten in Höhe von ca. 33 Mio. Euro.

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,
- aus welchen Gründen wurden die Ergebnisse der UVS nicht berücksichtigt?
 - 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?
 - was waren die Gründe für eine abweichende Planungsvariante?
45. War die Variante V2 zunächst eine Planungsvariante, und wenn ja,
- seit wann wurde die Tunnelvariante V2 nicht weiter verfolgt?
 - welche Planungsbehörde bzw. welche politischen Gremien veranlasseten die Abkehr von dieser Planungsvariante?
 - zu welchem Zeitpunkt wurde der Beschluss für eine abweichende Planungsvariante gefasst?
 - welche Gründe lagen vor, eine andere als die eindeutig umweltfreundlichste Planungsvariante zu verfolgen?

Die Fragen 44 und 45 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Schreiben vom 29. April 1993 hat das damalige Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Einvernehmen mit den Bundesressorts die Linie gemäß § 16 Absatz 1 des Fernstraßengesetzes (FStrG) bestimmt. Die Festlegung der Gradienten war nicht Gegenstand des Verfahrens, sondern blieb der weiteren Konkretisierung und Abwägung vorbehalten. Im Rahmen der detaillierteren Planung wurde dann ein Grobkonzept für die Gradientenführung mit den Varianten 2.1 – Einschnitt –, 2.2 – Tunnel – und 2.3 – Deckel – erstellt.

Als Ergebnis der Bewertung der Varianten wurde am 20. März 1995 durch das BMV entschieden, dass unter Abwägung u. a. ökologischer und wirtschaftlicher Belange die Variante 2.1 – Einschnitt – der weiteren Planung zugrunde zu legen ist.

46. In welcher Form wurden die Stellungnahmen des Rates der betroffenen Kommune bei der Abwägung der Planungsvarianten im Vorentwurf berücksichtigt?

Die Ratsbeschlüsse der Stadt Kreuztal wurden in den Abwägungsprozess einbezogen.

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?

Mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 2000 wurde der Stadt Kreuztal mitgeteilt, dass die Planung der B 508, Südumgehung Kreuztal, auf der Grundlage der zwischen Bund und Land abgestimmten Konzeption einer Einschnittslösung erfolgt.

48. Welche Auswirkungen hätte die Beibehaltung des ursprünglichen Ratsbeschlusses der Stadt Kreuztal (für die Tunnellösung) im weiteren Verfahren gehabt?

Die Stadt Kreuztal ist ein Träger öffentlicher Belange. Insoweit ist die Forderung der Stadt in die Abwägung eingeflossen. Der Bund kann nur solchen Lösungen zustimmen, die unter Beachtung des Haushaltsrechts alle gesetzlichen Rahmenbedingungen erfüllen. Dieses ist mit der derzeit verfolgten Planung gegeben.

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,
- wann, und von wem?
 - sind diese Studien zu anderen Ergebnissen wie die Studie aus 1988/1989 gekommen bzw. haben sie die Ergebnisse der ersten Studie widerlegt?

Auf der Grundlage der UVS von 1989 erfolgte eine Bestandsaktualisierung im Rahmen der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU). Des Weiteren wurde hierzu ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erarbeitet. Die durchgeführten Untersuchungen ergaben keine abweichenden Ergebnisse.

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, träge 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?

Die Fragen 50 bis 54 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Beantwortung der Fragestellungen müssen die Ergebnisse der noch ausstehenden Untersuchungen (UVS, Verkehrsgutachten) vorliegen. Dies wird nach derzeitiger Einschätzung Ende 2011 der Fall sein.

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?

Nein

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?

Es sind die Ergebnisse der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung und der Umweltverträglichkeitsstudie abzuwarten.

57. Inwiefern konnten die naturschutzfachlichen Vorbehalte bezüglich der Ortsumfahrungen Hilchenbach und Erndtebrück im Zuge der B 62 inzwischen ausgeräumt werden?

Für die Ortsumgehung Hilchenbach, die B 62 Hilchenbach/Grund bis Altenreich mit Ortsumgehung Lützel sowie die Ortsumgehung Erndtebrück mit Ortsumgehung Schameder werden zurzeit die UVS und FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt sowie artenschutzrechtliche Fachbeiträge erstellt. Im Rahmen dieser Untersuchungen wird eine Auswirkungsprognose hinsichtlich

aller umweltrelevanten Aspekte erarbeitet. Die abschließenden Ergebnisse liegen noch nicht vor.

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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 50 bis 54 verwiesen.

