

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Daniela Wagner, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/2560 –**

### **Bau der Umgehungsstraße B 519 neu Flörsheim–Wicker–Weilbach**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bau von Umgehungsstraßen wirkt sich stark auf die ortsansässige Bevölkerung sowie auf deren Lebensqualität und auf die Natur und Landschaft aus. Eine Steigerung der Lebensqualität durch Verkehrsentlastung ist gegen eine verminderte Lebensqualität durch weniger Naherholungsraum, Belastung der Umwelt, Verlust von Agrarflächen und weitere Nachteile abzuwägen. Im Falle der B 519 wurden bereits zwei Planfeststellungsverfahren ausgesetzt, da die Nachteile gegenüber den Vorteilen überwogen.

Dennoch ist die Maßnahme „B 519/B 40 Ortsumgehung für Flörsheim, Wicker, Weilbach“ im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs eingestuft. Die Maßnahme ist allerdings nicht im Investitionsrahmenplan bis 2010 (Stand 4/2007) enthalten. Infolge neu festgelegter FFH-Flächen (FFH: Flora-Fauna-Habitat) wurde die geplante Querspange zur B 40 aus dem am 7. April 2006 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren herausgenommen. Das eingeleitete Planfeststellungsverfahren ruhte durch einen am 6. Mai 2007 erfolgten Bürgerentscheid, der den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung von Flörsheim für den Bau der Ortsumgehung Flörsheim, unwirksam machte.

1. Wurde die angekündigte Prüfung des Bedarfsplans (laut § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes) bereits durchgeführt?

Wenn ja, liegt das Ergebnis vor?

Hat sich für die B 519 neu dadurch eine andere Einschätzung ergeben, und wenn ja, welche?

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen soll noch im Sommer 2010 abgeschlossen werden. Sie erfolgt nicht für einzelne Maßnahmen, sondern betrachtet die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland. Daher kann

sich aus der Überprüfung des Bedarfsplans auch keine neue Einschätzung für die Maßnahme B 519 Ortsumgehung Flörsheim–Wicker–Weilbach ergeben.

2. Was waren die ursprünglichen planerischen Intentionen für den Bau der B 519neu?
3. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass diese ursprünglichen Gründe für den Bau der B 519neu auch heute noch im selben Maße gelten?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahme B 519 Ortsumgehung Flörsheim–Wicker–Weilbach ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Damit besteht für das Land Hessen ein gesetzlicher Auftrag zur Planung dieses Projekts. Die verkehrliche Notwendigkeit des zweistreifigen Neubaus im Zuge der B 519 mit Reduzierung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen durch Entlastung der Ortsdurchfahrten hat sich seit der Einstellung in den Bedarfsplan nicht geändert.

4. Wie setzt sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die B 519neu zusammen?

Die Ermittlung der gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisse für die Maßnahmen des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen erfolgte auf Basis der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2003, die auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nachgelesen werden kann.

In der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) 2003 werden die Nutzen aus den verkehrlichen Wirkungen des Straßenbauprojektes abgeleitet und monetarisiert. Die Gegenüberstellung der annuisierten Nutzen und Investitionskosten führt zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV).

Die verkehrlichen Wirkungen werden aus dem Vergleich der Ergebnisse zweier Verkehrssimulationsrechnungen (Maßnahmenfall und Bezugsfall) abgeleitet. Hierbei unterscheiden sich die unterstellten Straßenverkehrsnetze der Simulationsfälle lediglich dadurch, dass die im Maßnahmenfall als realisiert unterstellte Straßenbaumaßnahme im Bezugsfall nicht enthalten ist.

5. Besteht dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis weiter, obwohl die Kosten für einen solchen Ausbau enorm gestiegen sind, im Vergleich zum Zeitpunkt der ursprünglichen Feststellung (bitte mit Begründung)?

Dem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,6 als ein Kriterium zur Einstellung der Maßnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lagen Kosten in Höhe von 30,6 Mio. Euro zu Grunde. Auch mit den Kostensteigerungen (B 519 Ortsumgehung Flörsheim–Wicker–Weilbach: rund 31,7 Mio. Euro (Abschnitt B 519), rund 8,2 Mio. Euro (Abschnitt B 40)) ist das Projekt weiterhin wirtschaftlich und bauwürdig.

6. Hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Nutzen-Kosten-Verhältnis auch ohne den Bau der Ortsumgehung Hochheim der B 40 geprüft, und welche Ergebnisse wurden ermittelt?

Grundlage der Projektbewertung im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes mit Nutzen-Kosten-Analyse und Raumwirksamkeitsanalyse war die linienbestimmte Trasse der Ortsumgehung Flörsheim–Wicker–Weilbach im Zuge der B 519 einschließlich der zwischen den ursprünglich getrennten Teilen des FFH-Gebietes „Falkenberg und Geißberg bei Flörsheim“ verlaufenden Querspange zur B 40 östlich von Hochheim.

Da die Entlastung von Weilbach und Flörsheim auch ohne die Verbindung zur B 40 in Richtung Hochheim erreicht wird, wäre die verkehrliche Wirkung der B 519 Ortsumgehung Flörsheim–Wicker–Weilbach in diesem Fall weiterhin gegeben, sodass die Ermittlung eines neuen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht erforderlich ist.

7. Wie wirkt sich der Ausbau der A 66 auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der B 519 neu aus (bitte mit Begründung)?

Der im Jahr 2008 abgeschlossene sechsstreifige Ausbau der A 66 zwischen dem Autobahnkreuz Wiesbaden und dem Autobahndreieck Kriftel ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der B 519 ändert sich durch den Ausbau der A 66 nicht, da der Ausbau der A 66 als „bereits realisierte Straßenbaumaßnahme“ Eingang in den Maßnahmenfall gefunden hat (siehe Antwort zu Frage 4).

8. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts ausgegangen (bitte aufschlüsseln nach Pkw- und Lkw-Verkehr)?

Die zum Zeitpunkt der Bedarfsplaneinstellung vorliegende Bedarfsplanprognose 2015 ging von einer Verkehrsbelastung zwischen 15 000 und 31 000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil zwischen 1 400 und 3 400 Lkw/24h je nach Abschnitt aus.

Die neue Bedarfsplanprognose 2025 bestätigt dieses Verkehrsbedürfnis mit einer prognostizierten Verkehrsbelastung zwischen 20 000 und 31 000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil zwischen 3 000 und 5 000 Lkw/24h je nach Abschnitt.

9. Wie wird der Eingriff in Natur und Umwelt (Kaltluftproduktionsstätte, geschützte Goldhamstersiedlung, 68 geschützte Tierarten, Naherholungsgebiet) durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht gerechtfertigt?

Die Minimierung und Vermeidung von Eingriffen in Natur und Umwelt sowie der Ausgleich unvermeidbarer Eingriffe machen einen großen Teil der Planung von Bundesfernstraßen wie der B 519 Ortsumgehung Flörsheim–Wicker–Weilbach aus. Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Kompensationsmaßnahmen werden unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgeglichen.

10. Wirkt sich der erhebliche Widerstand der Bevölkerung vor Ort auf die Aufnahme in den Investitionsrahmenplan und den Straßenbauplan aus?
11. Inwiefern spielt für die Bundesregierung der Bürgerentscheid gegen den Bau der B 519 neu in Flörsheim eine Rolle?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Planfeststellungsverfahren für dieses Projekt wurde am 7. April 2006 eingeleitet. Mit Bürgerentscheid vom 6. Mai 2007 wurde zwar die Rücknahme des Stadtverordnetenbeschlusses für den Bau der Ortsumgehung erzwungen – und als Konsequenz die Fortführung des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der B 519 für die Gültigkeitsdauer des Bürgerentscheides unterbrochen –, der gesetzliche Planungsauftrag für das Projekt, der sich aus der Einstufung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ergibt, ist damit jedoch nicht in Frage gestellt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung will das Projekt jedoch nicht gegen den Willen der Stadt durchsetzen. Für die Beteiligten vor Ort gilt es daher, die Gültigkeitsdauer des Bürgerentscheides zu nutzen und sich so bald als möglich auf eine von der Mehrheit getragene Lösung zu einigen.

Durch das derzeit nicht absehbare Baurecht für die B 519 ist die Voraussetzung für die Aufnahme der Maßnahme in einen zukünftigen Investitionsrahmenplan und in den Straßenbauplan nicht erfüllt.

12. Ist die langwierige und kostenintensive Flurbereinigung, die durch die Zerschneidung der landwirtschaftlichen Nutzflächen nötig würde, in die Nutzen-Kosten-Analyse eingeflossen?

Ja

13. Inwiefern findet die inzwischen gänzlich veränderte Bebauung und Besiedlung in der Nähe der geplanten Trasse Berücksichtigung?

Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens besteht eine Veränderungssperre für die Bebauung.

Mit der Ausweisung neuer Baugebiete zur Straße hin wird keine Lärmschutzverpflichtung des Straßenbaulastträgers ausgelöst. Viel mehr ist es Aufgabe der Kommune, den lärmfachlichen Konflikt zu lösen.

Eine bereits geplante Neubausiedlung, für die eine konkrete und verfestigte Planung besteht, ist grundsätzlich bei der Straßenplanung zu berücksichtigen. Im Rahmen der Planung der B 519 Ortsumgehung Flörsheim–Wicker–Weilbach wird der Anspruch auf Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge geprüft. Sofern die Voraussetzungen für den Lärmschutz erfüllt sind, erfolgt die Realisierung des Lärmschutzes im Rahmen der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zu Lasten des Baulastträgers der Bundesstraße.