



# HESSISCHER LANDTAG

28. 06. 2022

## Kleine Anfrage

**Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 17.05.2022**

**Ortsumgehungen L 3174 Petersberg-Margrethenhaun, Niederbieber, Tann**

**und**

## **Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### **Vorbemerkung Fragesteller:**

Im Zuge der Deutschen Einheit hat das Verkehrsaufkommen zwischen Westthüringen (insbesondere Wartburg-Kreis und Schmalkalden-Meiningen) und Osthessen (Landkreis Fulda) stark zugenommen. Jeden Tag pendeln tausende Bürgerinnen und Bürger aus den Gemeinden der hessischen und thüringischen Rhön in Richtung Westen und Oberzentrum Fulda. Insbesondere die Bürgerinnen und Bürger entlang der Ortsdurchfahrten der L 3174, in den Ortsteilen Petersberg-Margrethenhaun und Hofbieber-Niederbieber sowie den Ortsteilen der Stadt Tann, werden stark belastet.

Anfang der 90er Jahre bis 2013 hatte der Bund die B87n (Fulda-Meiningen) als bedeutende Straßenbaumaßnahme geplant und als vordringlich im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben. Diese Planungen sind aufgrund naturschutzrechtlicher Hindernisse im Bereich der Hochrhönquerung vor fast zehn Jahren eingestellt worden. Seitdem hat die Verkehrsbelastung weiter zugenommen. Bereits 2015 hat eine Verkehrszählung gezeigt, dass rund 7.000 Fahrzeuge am Tag durch Margrethenhaun fahren. Das sind 2.000 Fahrzeuge mehr als 2010. Für 2022 werden sogar noch mehr Fahrzeuge prognostiziert. Die Landesregierung hat trotzdem keine Maßnahmen ergriffen, die verkehrliche Situation entlang der bestehenden Landesstraße zu verbessern. Auf der thüringischen Seite werden seit 2016 sieben Ortsumgehungen geplant, um für einen besseren Verkehrsfluss und Entlastungen zu sorgen.

Der Fuldaer Kreistag hat mit Beschluss vom 09.05.2022 in einer mit großer Mehrheit verabschiedeten Resolution die Landesregierung aufgefordert, endlich die Vorplanungen für Umgehungsstraßen entlang der L 3174 voranzutreiben. Auch der Landrat des Landkreises Fulda und die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden sprechen sich für solche Planungen aus. Die Fuldaer Zeitung berichtet in der Ausgabe vom 11.05.2022, dass das Verkehrsministerium 21 mögliche Ortsumgehungen entlang von Landesstraßen untersucht habe. Dabei habe man auch die L 3174 und die genannten Ortsumgehungen bewertet. Für die L 3174 sei keine Dringlichkeit festgestellt worden.

### **Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:**

Die Landesregierung setzt angesichts des über Jahrzehnte entstandenen Sanierungsstaus im Netz der Landesstraßen im Landesstraßenbau einen deutlichen Schwerpunkt auf die Sanierung des bestehenden Straßennetzes. Daneben sind nur in besonders dringlichen Fällen Investitionen in den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen vorgesehen.

Zwingende Voraussetzung für Investitionen in neue Straßen sind immer konkrete Straßenplanungen. Da sich Hessen Mobil bei der Planung von Neubauvorhaben auf die vordringlichsten Projekte konzentrieren muss, wurden in den Jahren 2020 und 2021 insgesamt 21 Ortsumgehungsprojekte, die in der Vergangenheit in der Diskussion waren, eingehend geprüft. Ein Großteil der Maßnahmen waren Umgehungsstraßenprojekte, die bereits in einer Bewertung im Jahr 2011 als potentiell dringliche Maßnahmen eingestuft, aber seinerzeit planerisch nicht bearbeitet werden konnten. Ergänzt wurde das Kontingent um Projekte, für die es starke Nachfragen aus der Region gab.

Im Rahmen der Priorisierung wurden für die 21 Maßnahmen, in Anlehnung an die Methodik des Bundesverkehrswegeplanes, einheitliche Projektdossiers erstellt und Bewertungen nach den folgenden Kriterien vorgenommen:

- Unfallgeschehen in der Ortsdurchfahrt (Zahl und Schwere der Unfälle, Einschätzung des Unfallgeschehens durch Unfallkommission);
- Lärm- und Schadstoffbetroffenheit in der Ortslage (Zahl unmittelbar an der Straße betroffener Menschen, Zahl Einwohner im Ortsteil);
- verkehrliche Wirkungen einer Ortsumgehung (Belastung der Ortsumgehung, prozentual verbleibender Verkehr in der Ortsdurchfahrt);
- Umweltauswirkungen einer Ortsumgehung (FFH-Betroffenheit, umweltfachliche Gesamtbeurteilung).

Durch eine Nutzen-Kosten-Berechnung wurde die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen überprüft.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung seit 2014 ergriffen, um die verkehrliche Situation entlang der L 3174 zu verbessern?

In den Orten Petersberg/ Margrethenhaun und Hofbieber/ Niederbieber hat die entsprechend zuständige Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde Petersberg bzw. des Landkreises Fulda in den Jahren 2000 und 2002 jeweils eine Fußgängerampel als Querungshilfe angeordnet und errichten lassen.

Frage 2. Welche Untersuchungen hat die Landesregierung in Bezug auf mögliche Ortsumgehungen entlang der L 3174 veranlasst?

Im Rahmen der Priorisierung erwogener Landesstraßenortsumgehungen wurden folgende Untersuchungen für alle 21 Projekte auf Grundlage vorhandener Daten entsprechend der Methodik des Bundesverkehrswegeplanes 2030 durchgeführt.

#### Linienplanung und Kostenschätzung

Für die Ortsumgehungen, die bereits Bestandteil der Bewertung im Jahr 2011 waren, lagen Linienplanungen und Kosten vor. Für die Ortsumgehungen im Zuge der L 3174 wurden Linienplanungen und Kostenschätzungen aus den Unterlagen zur Maßnahme B 87n Fulda-Meinungen herangezogen. Alle Kosten wurden als Grundlage für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf ein einheitliches Bezugsjahr fortgeschrieben.

#### Städtebau

Alle untersuchten 21 Ortsdurchfahrten wurden im Jahr 2020 bereist, die Ergebnisse in Bezug auf Verkehrssicherheit, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger usw. dokumentiert.

#### Verkehrsuntersuchung

Die verkehrlichen Wirkungen der Ortsumgehungen wurden anhand eines einheitlichen Verkehrsmodells nachgewiesen.

#### Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung wurden nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung unter Berücksichtigung des monetarisierten Nutzens und der ermittelten Kosten die Nutzen-Kosten-Verhältnisse berechnet.

#### Betrachtung der Umweltwirkungen

Anhand einer Umweltrisikoeinschätzung und einer FFH-Verträglichkeitseinschätzung wurden die wesentlichen Auswirkungen der Verkehrsprojekte auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaft erfasst und bewertet.

#### Unfälle

Das Unfallgeschehen wurde auf Grundlage der offiziellen Unfallstatistik des Landes Hessen für die Jahre 2017 bis 2019 bewertet. Unfalldaten aus dem Jahr 2020 konnten in die Bewertung nicht einbezogen werden, da das Verkehrsgeschehen aufgrund der pandemischen Lage nicht repräsentativ war.

#### Lärm- und Schadstoffbetroffenheit in der Ortslage

Die Anzahl der durch Lärm- und Luftschadstoffe betroffenen Anwohner wurde über den Web-Service Lärm (ODEN = online pollution modelling day evening night) des Hessisches Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie ermittelt.

Frage 4. Mit welchem Ergebnis wurden zu welcher Zeit Verkehrszählungen entlang der L 3174 vorgenommen?

Auf der L 3174 zwischen Fulda und dem Knotenpunkt mit der B 278 bei Tann/ Lahrbach befinden sich vier Zählstellen, die für die bundesweite Verkehrszählung, die in der Regel alle 5 Jahre stattfindet, genutzt werden. Aufgrund der COVID-Pandemie musste die im Jahr 2020 anstehende Straßenverkehrszählung in das Jahr 2021 verschoben werden. Das Ergebnis dieser sogenannten „Straßenverkehrszählung 2020 im Jahre 2021“ soll Ende des Jahres 2022 vorliegen.

Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 2000 bis 2015 für die vier Zählstellen auf der L 3174 stellen sich wie folgt dar.

**L3174 zwischen Petersberg und Margrethenhaun**

Jahr	DTV [Kfz/24h]	DTV SV [Kfz/24h]
2015	9.428	249
2010	8.105	456
2005	7.671	368
2000	7.744	433

**L3174 zwischen Margrethenhaun und Hofbieber**

Jahr	DTV [Kfz/24h]	DTV SV [Kfz/24h]
2015	6.945	251
2010	5.355	363
2005	5.217	341
2000	6.177	432

**L3174 zwischen Hofbieber und Knotenpunkt L3176/ L3174**

Jahr	DTV [Kfz/24h]	DTV SV [Kfz/24h]
2015	3.892	178
2010	3.694	239
2005	3.574	227
2000	3.445	333

**L3174 zwischen Knotenpunkt L3176/ L3174 und Lahrbach**

Jahr	DTV [Kfz/24h]	DTV SV [Kfz/24h]
2015	3.675	203
2010	3.801	346
2005	3.439	257
2000	3.590	340

DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an allen Tagen (Mo.-So.)

DTV SV = Anteil des Schwerverkehrs am DTV

Frage 5. In welcher Weise wurden der Landkreis Fulda und die Gemeinden Petersberg, Hofbieber und Tamm im Rahmen der Untersuchungen beteiligt?

Analog dem Vorgehen bei der Bundesverkehrswegeplanung wurden bei der Betrachtung und Bewertung erwogener Ortsumgehungsmaßnahmen im Zuge von Landesstraßen die betroffenen Gemeinden und Landkreise nicht beteiligt.

Frage 3. Welche Ergebnisse haben diese Untersuchungen ergeben?

Frage 6. Wie viele der 21 in der Fuldaer Zeitung genannten untersuchten Ortsumgehungen werden von der Landesregierung als "dringlich" eingestuft? (Bitte einzeln auflisten.)

Frage 7. Um welche Ortsumgehungen handelt es sich bei den 21 genannten Ortsumgehungen im Einzelnen?

Die Fragen 3, 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Folgende Projekte wurden im Rahmen der Priorisierung erwogener Landesstraßenortsumgehungen betrachtet:

L 3007 Laubach/ Röthges

L 3022 Hadamar/ Steinbach

L 3049 Breidenbach

L 3054 Hüttenberg/ Volpertshausen und Weidenhausen

L 3073 Gemünden (Wohra)

L 3129/ L 3132 Pohlheim/Watzenborn-Steinberg

L 3139 Fulda/ Lehnerz

L 3170 Hauneck

L 3171 Eiterfeld/ Betzenrod

L 3174 Hofbieber/ Niederbieber

L 3174 Petersberg/ Margrethenhaun

L 3195 Bruchköbel

L 3202 Freigericht/ Bernbach

L 3221 Edermünde/ Grifte

L 3261 Biblis/ Wattenheim

L 3273 Niedernhausen/ Niederseelbach  
L 3278 Hadamar/ Niederzeuzheim  
L 3279 Dornburg/ Frickhofen  
L 3307 Eichenzell/ Welkers  
L 3324 Leun/ Biskirchen  
L 3339 Freigericht-Hasselroth

Für die drei am dringlichsten bewerteten Maßnahmen

L 3129/ L 3132 Pohlheim/ Watzenborn-Steinberg  
L 3195 Bruchköbel  
L 3339 Freigericht-Hasselroth

können Planungen durch das Land aufgenommen werden, sofern die betreffenden Kommunen der Aufnahme der Planung zustimmen.

Die betrachteten Ortsumgehungen im Zuge der L 3174 weisen gegenüber den drei oben genannten Maßnahmen eine geringere Dringlichkeit auf. Sie würden zwar zu hohen Entlastungen der Ortsdurchfahrten führen. Im Vergleich zu anderen Maßnahmen sind die Projekte allerdings mit einer relativ geringen Zahl von Anwohnenden, die von Lärm- und Schadstoffimmissionen entlastet werden, verbunden und es liegt ein weitgehend unauffälliges Unfallgeschehen vor.

Frage 8. Nach welchen Kriterien hat die Landesregierung die Dringlichkeit bewertet?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 9. Wie hoch sind die Haushaltsmittel (in €), die für die Planungen der als "dringlich" eingestuften Ortsumgehungen bereitgestellt werden?

Frage 10. Warum hat die Landesregierung gegenüber dem Haushaltsgesetzgeber keinen ausreichenden Mehrbedarf für die Planung und Realisierung von Ortsumgehungen angemeldet, wenn gleichzeitig notwendige Ortsumgehungen unter Hinweis auf fehlende Haushaltsmittel nicht realisiert werden?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Voraussetzung für den Bau von Landesstraßenortsumgehungen sind umfangreiche planerische Vorleistungen einschließlich der Baurechtschaffung. Dies bedingt neben der Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Beauftragung von Ingenieurbüros und Gutachtern auch Planungskapazitäten bei Hessen Mobil, um die Ingenieurbüros und Gutachter zu beauftragen, deren Ergebnisse zu bewerten und die Projekte fachlich zu begleiten und zu steuern.

Die Aufgabentiefe und das Aufgabenspektrum im Straßen- und Verkehrswesen haben sich deutlich erhöht. Ab Beginn der 19. Legislaturperiode im Jahr 2014 hat die Landesregierung erst den Personalabbau bei Hessen Mobil gestoppt, dann die personellen Kapazitäten konsolidiert und in den prioritären Aufgabenbereichen wieder Personal aufgestockt. Gleichwohl bleibt jedoch aufgrund der Vielzahl bestehender und neuer Aufgaben von Hessen Mobil die Notwendigkeit einer konsequenten Prioritätensetzung auf Grundlage der Personalressourcen bei Hessen Mobil bestehen. Unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Landesregierung „Sanierung vor Neubau“, müssen sich die Ressourcen für die Planung und den Neubau von Ortsumgehungen daher unabhängig von zusätzlichen Haushaltsmitteln, die im Bereich Landesstraßenbau von 86,5 Mio. € inklusive Radwege im Jahr 2013 auf 150 Mio. € plus 13 Mio. € für Radwege im Jahr 2022 erhöht wurden, auf Vorhaben von besonderer Dringlichkeit konzentrieren.

Wiesbaden, 21. Juni 2022

**Tarek Al-Wazir**