



HESSISCHER LANDTAG

25. 03. 2021

Kleine Anfrage

Janine Wissler (DIE LINKE) vom 19.01.2021

Ortsumgehung Butzbach der Bundesstraße 3

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Bundesstraße 3 wird durch die Aneinanderreihung von Ortsumgehungen zwischen Gießen und Frankfurt zunehmend zu einer Ausweichstrecke für die überlastete Autobahn 5 ausgebaut. Dadurch wird zunehmend überörtlicher Verkehr generiert und in die Region geleitet werden. Auch in Butzbach soll nun eine weitere Ortsumgehung geschaffen und damit eine attraktive Abkürzung zwischen A 45 und A 5 geschaffen werden. Im Herbst kündigte der Verkehrsminister an, dass das Land die Planungskosten für das Projekt übernehmen werde. Die Flächen auf denen das anstehende Projekt zwischen A 5 und Windhof verwirklicht werden sollen dienen als Lebensraum für geschützte Arten. Die Wildkatze nutzt die mit Hecken reich strukturierte Landschaft als Jagdrevier und zum Transit, Fledermäuse jagen dort und brauchen die Hecken als Leitstrukturen, verschiedene Spechte, Hirschkäfer und Hornissen werden dort beobachtet.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Ortsumgehung Butzbach im Zuge der B 3 ist in dem vom Deutschen Bundestag im Jahr 2016 verabschiedeten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft worden. Mit dieser Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ hat das Land als Auftragsverwaltung einen uneingeschränkten Planungsauftrag erhalten.

Im Landeshaushalt 2020 hat der Haushaltsgesetzgeber zusätzliche Stellen für Planungsingenieure bei Hessen Mobil verankert, um Planungen von bisher nicht mit Priorität verfolgten Bundesstraßenprojekten des vordringlichen Bedarfs voranzubringen. Vor diesem Hintergrund wurde die bisherige Prioritätenreihung bei der Bearbeitung vordringlicher Bundesstraßenprojekten aktualisiert. Bei dieser Aktualisierung wurden im Netz der hessischen Bundesstraßen verkehrlich hoch belastete Streckenkorridore fachlich betrachtet, in denen bereits verschiedene Projekte umgesetzt wurden bzw. in der Umsetzung sind und die eine hohe regionale Erschließungsfunktion haben. Die B 3 hat eine hohe Bedeutung als Verbindungsachse/Pendlerstrecke zwischen dem Raum Gießen und dem Raum Frankfurt. Im Laufe der Jahre wurden im Zuge der B 3 bereits die Ortsumgehungen Bad Nauheim, Friedberg, Ober- und Nieder-Wöllstadt sowie Bad Vilbel gebaut. Die Bereiche Butzbach und Karben sind die verbliebenen Bereiche mit den größten Verkehrsproblemen. In Butzbach führt die B 3 derzeit durch die Stadt und ist mit rund 14.500 Kfz/24h hoch belastet.

Die B 3 im Bereich Butzbach erfüllt damit die oben genannten Kriterien und gehört daher zu den verkehrswichtigen und hoch belasteten Streckenabschnitten im hessischen Bundesstraßennetz, für die das Land den betroffenen Kommunen einen Planungsbeginn für eine vom Bund in den vordringlichen Bedarf eingestufte Umgehungsstraße eröffnet hat. Die Planung soll von den Kommunen vergeben werden. Die Planungskosten werden vom Land Hessen als Auftragsverwaltung des Bundes getragen und Hessen Mobil wird den Planungsprozess fachlich begleiten. Es ist eine von der Stadt Butzbach zu treffende Entscheidung, ob sie dieses Angebot zur Planungsübernahme annimmt. Hessen Mobil ist hierzu mit der Stadt im Gespräch.

Nach Vorliegen einer positiven Entscheidung würde der Verlauf einer künftigen Ortsumgehung Butzbach Gegenstand des bevorstehenden Planungsprozesses sein, in dem Varianten zu entwickeln und nach verkehrlichen, technischen, städtebaulichen, wirtschaftlichen und ökologischen Kriterien zu bewerten und gegeneinander abzuwägen wären. Der Beginn weiterer Planungsschritte zur konkreten Trassenplanung wird dabei ausschließlich auf der Grundlage zustimmender Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung fortgeführt. Auf diese Weise stellt der Vorhabenträger sicher, dass Ortsumgehungen im Einklang mit den Entscheidungen demokratisch gewählter Gremien realisiert werden.

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

Frage 1. Wird der aktuelle Bedarf für das Projekt B3-G10-HE-T4-HE B 3 OU Butzbach - (A 5 - Windhof) – vor Ort (und deshalb auch im Folgenden) als „B 3a“ bezeichnet - mit Blick auf die im Jahr 2021 anstehende Überprüfung des BVWP 2030 geprüft oder gibt es hierzu bereits aktualisierte Erkenntnisse?

Laut Fernstraßenausbaugesetz prüft der Bund nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Über den genauen Zeitpunkt sowie die Art und Weise der Überprüfung entscheidet der Bund.

Frage 2. Wurde überprüft, ob durch Maßnahmen zur Verkehrslenkung und zum Verkehrsmanagement (z.B. konsequente Kontrolle des Durchfahrtsverbots für LKW in der Nacht im Bereich Butzbach, Kontrolle von „Mautflüchtlings“, Ausschilderung mit Infotafeln, (variable) Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den zuführenden Straßen, sonstige verkehrslenkende Maßnahmen wie Ampelsteuerungen, Vorfahrtsregelungen) die Situation im Raum Butzbach verändert werden kann?
Wenn ja, welche Maßnahmen wurden einer Überprüfung unterzogen und mit welchen Ergebnissen?

Die für die B 3 bei Butzbach zuständige Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises sowie die Stadt Butzbach haben in den vergangenen Jahren verschiedene Maßnahmen geprüft, um die Verkehrsprobleme im Zuge der B 3, die insbesondere durch die hohen Verkehrsmengen und den Schwerverkehr bedingt sind, im Sinne der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zu beheben.

Insbesondere der Schwerverkehr wird dabei u. a. von dem nördlich von Butzbach an der B 3 liegenden Gewerbegebiet Magna-Park generiert. Hier haben sich in den vergangenen Jahren verschiedene größere Speditions- und Logistikunternehmen angesiedelt. Von einem signifikanten Anteil an Mautausweichverkehr ist auf der B 3 dagegen nicht auszugehen, da die Mautpflicht seit dem 01.07.2018 auch auf Bundesstraßen gilt.

Um die Lärmbelastungen durch den Schwerverkehr zu mindern, besteht derzeit für die Nachtzeit (22.00 bis 06.00 Uhr) ein Lkw-Durchfahrtsverbot; Be- und Entlader sind von diesem Verbot ausgenommen. Die Einhaltung dieses Verbots wird bei gemeinsamen Kontrollen von Polizei und der Stadt Butzbach regelmäßig überwacht.

Aus Lärmschutzgründen werden derzeit für den südlichen Abschnitt der B 3 in Butzbach Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises geprüft. Es erscheint aus Sicht der Landesregierung aber zweifelhaft, dass diese Maßnahme eine relevante Verdrängungswirkung auf den Durchgangsverkehr in Butzbach haben wird. Die B 3 ist im Wetteraukreis eine der wesentlichen Zubringerverbindungen zur BAB 5 in Richtung Frankfurt am Main.

Die verkehrsbehördliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, „Ampelsteuerungen“ oder Vorfahrtsregelungen setzt eine aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse bestehende Gefahrenlage voraus. Über die genannte Lärmbelastung hinaus sieht die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Wetteraukreises derzeit keine weitere Gefahrenlage, welche weitere Verkehrsbeschränkungen notwendig machen.

Frage 3. Wurde überprüft, durch welche Maßnahmen Pendler zum Umstieg auf den ÖPNV motiviert werden können?
Wenn ja, welche Maßnahmen und mit welchem Ergebnis?

Frage 4. Gibt es eine Analyse zur Überlastung der Ortsdurchfahrt Butzbach auf der B 3, etwa in welchen Situationen die Ortsdurchfahrt überlastet ist und/oder in welchem Umfang durch die B 3a hier Abhilfe geschaffen werden kann und/oder ob sich an der Situation, dass der Verkehr immer dann seinen Weg durch Butzbach nimmt, wenn der Verkehrsfluss auf der A5 (insbesondere Richtung Frankfurt) gestört ist, durch den Bau der B 3a etwas ändern wird?

Frage 5. Gibt es eine detaillierte Analyse (z.B. Computersimulation) der gegenwärtigen Verkehrsströme auf der B 3 (Quell- und Zielverkehr, Zwischenziele, Ziele, ...) selbst, auf den zur B 3 führenden Straßen (bzw. den Verkehr von der B 3 aufnehmenden Straßen) im Raum Butzbach sowie der durch die B 3a zu erwartenden Veränderungen auf diesen Strecken – und ergeben sich daraus Erkenntnisse, in welchen Straßen im Stadtgebiet Butzbach (Kernstadt und Vororte) sich das Verkehrsaufkommen wie und in welchem Umfang ändern wird?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die oben skizzierten Fragestellungen würden im Rahmen der erforderlichen Verkehrsuntersuchung untersucht und abgearbeitet. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 6. Wird es im Rahmen der nun angekündigten Aufnahme der Planung (Vereinbarung mit der Stadt Butzbach) eine ergebnisoffene Öffentlichkeitsbeteiligung geben – also mit der Option auf einen Verzicht auf das Projekt – oder gibt es lediglich die Wahl zwischen verschiedenen Streckenführungen?

Die grundsätzliche Notwendigkeit der Maßnahme wurde durch die vom Bund vorgenommene Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen bestätigt. Deswegen könnte auch nur der Bund diese Einstufung verändern, da es sich um eine Bundesstraße handelt. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 7. Wann sollen welche Schritte bei dem Projekt abgeschlossen sein (Beginn der Planung bis Bau)?

Sofern die Stadt Butzbach das Angebot der Landesregierung annimmt, kann nach Abschluss der Planungsvereinbarung die Vergabe der ausstehenden Ingenieurfreibleistungen durch die Stadt Butzbach erfolgen. In diesem Zusammenhang ist ein Zeitplan über die anstehenden Planungsschritte aufzustellen.

Frage 8. Ist der Landesregierung bekannt, dass die Flächen, auf denen die B 3a gebaut werden soll, von geschützten Arten (Anhang 4 der FFH-Liste, Bundesartenschutzverordnung usw.) genutzt werden? Wie sollen diese Arten geschützt werden, wenn die Straße gebaut wird?

Der Landesregierung ist bekannt, dass sich im Bereich der Stadt Butzbach verschiedene naturschutzfachlich hochwertige Bereiche befinden. Der Erhalt der Naturräume ist gesetzlich vorgeschrieben und es gilt, Eingriffe in Natur und Landschaft soweit wie möglich zu vermeiden. Nicht vermeidbare Eingriffe müssen ermittelt und ausgeglichen werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt können keine Angaben zum Umfang des Eingriffs in Natur und Landschaft getroffen werden, da zu Beginn der Planung, in der Phase der Vorplanung, zunächst verschiedene Varianten der Trassenführung mit unterschiedlichen Wirkungen auf den Naturraum erarbeitet, optimiert und gegeneinander abgewogen werden müssten.

Wiesbaden, 16. März 2021

Tarek Al-Wazir