



HESSISCHER LANDTAG

07. 05. 2019

Kleine Anfrage

Hermann Schaus (DIE LINKE) und Fraktion vom 11.03.2019**Ausbauplanungen für die B 8 zwischen Limburg und Königstein – Teil I****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind entlang der B 8 zwischen Limburg und Königstein eine Reihe von Ortsumgehungen (Lindenholzhausen, Niederbrechen, Bad Camberg, Esch und Glashütten) vorgesehen. Nach der Projektliste des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Stand März 2017) soll allerdings in den Jahren 2017 bis 2021 lediglich die Ortsumgehung Bad Camberg mit Priorität behandelt werden.

Die naturschutzfachlichen Aussagen des Bundesverkehrswegeplans lassen erkennen, dass die Baumaßnahmen teilweise zu schwerwiegenden Eingriffen in die Natur führen und dort lebende Arten gefährden würden. Laut Verkehrswegeplan würde insbesondere die als Ortsumgehung Glashütten beschriebene Trasse „Am Bauende und Bauanfang je einen BfN-Kernraum schneiden. Das Vorhaben liegt in einem Großsäugerfunktionsraum und einem BfN-Großraum (Waldlebensräume). Zwei Naturparks und ein Unesco-Weltkulturerbe werden vorhabenbedingt gequert“ bzw. zerschnitten. Die Wildkatze, die ebenfalls hier nachgewiesen ist, ist geschützt durch die Bundesartenschutz-Verordnung (besonders und streng geschützte Art), die FFH-Richtlinie (Anhang IV), die Berner Konvention und CITES (Anhang II).

Nicht nur im Hinblick auf den Naturschutz, sondern auch bezüglich der Klimaschutzziele (CO₂-Ausstoß) und des Anwohnerschutzes (Stickoxide, Feinstaub und Lärm) sowie unter ökonomischen Gesichtspunkten (hohe Spritpreise, Stauzeiten) dürfte der ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr deutliche Vorteile bieten. Eine bessere Anbindung des ländlichen Raums an den Großraum Rhein-Main, die einen Beitrag zur Linderung der dort gegebenen Wohnungsnot und des Fachkräftemangels leisten würde, sollte daher durch einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs erreicht werden.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Hält die Landesregierung den Bau der genannten Ortsumgehungen angesichts des damit verbundenen Landschaftsverbrauchs und der zu befürchtenden Naturzerstörung für vertretbar?
- Frage 2. Ist die mit dem Bau der neuen Strecken einhergehende Stärkung des Individualverkehrs noch zeitgemäß?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die genannten Ortsumgehungen sind im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der aus dem Bundesverkehrswegeplan entwickelt und als Anlage zum Fernstraßenausbaurechtsgesetz vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde, im Vordringlichen Bedarf enthalten. Damit besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag an das Land Hessen, das hier in Auftragsverwaltung für den Bund tätig wird.

Allerdings wird, wie in der Vorbemerkung des Fragestellers richtig dargestellt, lediglich die Ortsumgehung Bad Camberg aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungsstandes (Planfeststellungsbeschluss) prioritär behandelt. Grundsätzlich ist die Minimierung des Landschaftsverbrauchs ein wesentliches Planungsziel in der Gesamtabwägung aller Varianten für eine Ortsumgehung, wobei die Bewertung dem konkreten Planungsprozess vorbehalten bleibt.

- Frage 3. Wie soll die in Hessen streng geschützte Wildkatze, die ein Revier von 3 bis 9 km² benötigt, vor den Gefahren durch weitere Straßen geschützt werden, wenn sie nicht mehr wandern kann?

Bei Straßenplanungen sind gemäß den Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes Eingriffe in Bereiche mit besonderer Bedeutung für Tierwanderungen so weit wie möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren. Dies gilt z. B. für Wanderrouten im Bereich bekannter Wildwechsel sowie

für die (prioritären) Hauptwanderkorridore im hessischen Biotopverbund der Waldlebensräume. Letztere sind in der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen festgelegt und im zugehörigen Umweltbericht kartografisch dargestellt. Die Haupt-Wanderkorridore für die Waldarten sind für die Zielart Wildkatze konzipiert, die stellvertretend für andere großräumig wandernde Wald- und Halboffenlandarten (z. B. Luchs, Schwarz-, Rotwild) ist. Kann die Inanspruchnahme derart wertvoller Wanderkorridore bei Straßenplanungen nicht vermieden werden, sind geeignete Maßnahmen zur gefahrlosen Querung von wandernden Tierarten zu prüfen und in die Planung einzubeziehen. Eine relevante Barrierefunktion und damit verbundene negative Auswirkungen, z. B. auf die genetische Stabilität der Bestände, kann so vermieden werden. Die im konkreten planerischen Einzelfall zu erwartenden Auswirkungen eines Straßenvorhabens auf die Wildkatze sowie daraus abgeleitete Vermeidungs- und / oder Kompensationsmaßnahmen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) beschrieben.

Die Untersuchungsergebnisse für das Vorkommen der Wildkatze im Bereich der Ortsumgebung Bad Camberg (planfestgestellt) ergaben, dass eine Nutzung als Streifgebiet als unwahrscheinlich anzusehen bzw. nur von einzelnen Individuen in seltenen Fällen gegeben ist. Auch wurde festgestellt, dass das Untersuchungsgebiet keine, für die Wildkatze geeignete, Habitatausstattung und Wechselbereiche mit ausreichend Landschaftsstrukturen aufweist. Es konnten keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Wildkatze nachgewiesen werden. Die Wildkatze kommt lediglich potenziell durchwandernd im Untersuchungsgebiet vor.

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Population durch die Planung der Ortsumgebung Bad Camberg nicht verschlechtert und keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände tangiert werden. Aussagen zu den übrigen Ortsumgehungen können erst im Zuge des Planungsprozesses getroffen werden.

Frage 4. Wie bewertet die Landesregierung die Beeinträchtigung der Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes, die durch die in der Vorbemerkung angesprochene Querung von zwei Naturparks verursacht würde?

Ein wesentliches Planungsziel besteht darin, empfindliche Nutzungen wie beispielsweise Erholungsgebiete, und störende Nutzungen wie beispielsweise Straßen, im Sinne einer Konfliktminimierung so weit wie möglich zu trennen. Entsprechend wird auch bei der Planung von Ortsumgehungen die Neuzerschneidung und sonstige Beeinträchtigung (z.B. durch Lärm) in bislang wenig oder nicht belasteten Räumen u.a. in Erholungsbereichen – so gering wie möglich gehalten. Auch das Gebot der sachgerechten Abwägung sieht vor, etwaige schonendere Alternativen, die ernsthaft in Betracht kommen, zu prüfen. Eine wertvolle Grundlage für die Entwicklung von Planungskonzepten unter sachgerechter Abwägung aller öffentlicher und privater Belange bildet die Umweltverträglichkeitsprüfung. In ihr wird beim Schutzgut Mensch u.a. die Erholungsfunktion der Landschaft (z.B. in vorhandenen Naturparks als relevanten Erholungsbereichen) ermittelt und bewertet. Aussagen zu Beeinträchtigungen durch die vom Fragesteller benannten Ortsumgehungen bleiben den konkreten Planungen vorbehalten.

Frage 5. Welche Konsequenzen hätte die Zerschneidung des obergermanisch-rätischen Limes für dieses Unesco-Weltkulturerbe?

Eine Betrachtung des Obergermanisch-Raetischen Limes erfolgt im Rahmen der nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgesehenen Bewertung des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter. Sofern es zu Beeinträchtigungen kommen sollte, werden diese sorgfältig ermittelt, um den Eingriff so gering wie möglich zu gestalten. Von einer Beeinträchtigung oder Gefährdung des Weltkulturerbestatus ist nicht auszugehen.

Frage 6. Will die Landesregierung an der in der Vorbemerkung angesprochenen Prioritätensetzung für den Zeitraum bis 2021 festhalten?

Frage 7. Welche Prioritätensetzungen zeichnen sich für den Zeitraum danach ab?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 hat sich der Anteil Hessens an den fest disponierten Projekten sowie denen des vordringlichen Bedarfs von sieben Prozent (BVWP 2003) auf 12 % erhöht. Da der BVWP 2030 insgesamt mehr Volumen umfasst, ist das Projektvolumen sogar von 3,6 Mrd. € auf 8,2 Mrd. € gewachsen. Dies ist im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung Hessens und die überdurchschnittliche Belastung seines Straßennetzes sehr erfreulich.

Um das Projektvolumen planerisch bewältigen zu können, hat das Land unter anderem die Ausgaben für die jährlichen Planungsmittel deutlich angehoben und plant für das Jahr 2019 diesbezüglich 68 Mio. € ein. Zum Vergleich: Im Jahr 2013 wurden lediglich 41,6 Mio. € an Planungsmitteln verausgabt.

Bei der Bearbeitung der Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan, der eine Laufzeit bis zum Jahre 2030 hat, müssen angesichts der Summe der Projekte naturgemäß Prioritäten gesetzt werden. In einem ersten Schritt sollen bis zum Jahr 2021 deshalb die aus verkehrlichen Gesichtspunkten dringendsten und planerisch am weitesten fortgeschrittenen Projekte prioritär bearbeitet werden. Zudem ist insbesondere der stark gestiegene Sanierungs- und Erhaltungsbedarf zu berücksichtigen. Hier sind in erster Linie die Autobahnbrücken und großen Autobahnkreuze in der Rhein-Main-Region zu nennen.

Zum 01.01.2021 gehen die Planung und der Bau von Bundesautobahnen von den Ländern auf die bundeseigene Autobahn GmbH über. Die Überarbeitung der bisherigen Prioritätenliste für die Planung vordringlicher Bundesfernstraßenprojekte kann dann unter Berücksichtigung vorhandener Ressourcen und der organisatorischen Neuausrichtung von Hessen Mobil erfolgen. Entscheidungen über konkrete Planungsbeginne weiterer Bundesstraßenmaßnahmen können somit erst im Jahre 2021 getroffen werden.

Frage 8. Teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass nach einem Bau der Ortsumgehung Bad Camberg die B 8 zwischen Bad Camberg und Königstein verstärkt als Ausweichroute für die Autobahn A 3 genutzt wird (vor allem bei Stauereignissen auf der A 3)?

Die Verkehrsuntersuchungen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Ortsumgehung Bad Camberg erstellt wurden, haben gezeigt, dass die Ortsumgehung Bad Camberg den Verkehr vermehrt über die Anschlussstelle Bad Camberg zur A 3 führt. Daher steigen zwar die Belastungen auf den direkten Zubringerstrecken zur Anschlussstelle geringfügig, aber schon nördlich von Glashütten sind in Richtung Königstein keine signifikanten Belastungsänderungen mehr vorhanden.

Bezogen auf die Strecke zwischen Bad Camberg und der Anschlussstelle Frankfurt-Höchst ist der Weg über die B 8 zwar um ca. 7 km kürzer als der Weg über die A 3 und A 66. Trotzdem ist diese Route aufgrund der Streckencharakteristik der B 8 bezogen auf die Reisezeit deutlich schlechter als der Weg über die Autobahn. Die B 8 quert mit Steigungen bis zu 11% den Taunuskamm, es fehlen Überholmöglichkeiten und die Ortslagen von Waldems/Esch, Glashütten und Königstein werden durchquert. Der Königsteiner Kreisel ist als Engpass im Verkehrsnetz bekannt. Daher ist davon auszugehen, dass die B 8 zwischen Bad Camberg und Königstein auch künftig nicht als Ausweichstrecke für die A 3 und A 66 genutzt werden.

Frage 9. Wird sich damit die Belastung der Ortschaften Waldems-Esch, Glashütten und Königstein erheblich erhöhen? Wenn ja, kann dann eine Ausführung der Ortsumgehung Bad Camberg als verkehrspolitisch vernünftig angesehen werden?

Die Verkehrsuntersuchungen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Ortsumgehung Bad Camberg erstellt wurden, haben gezeigt, dass sich die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Waldems/Esch geringfügig erhöht und in den Ortslagen von Glashütten und Königstein keine Veränderungen zu erwarten sind.

Wiesbaden, 26. April 2019

In Vertretung:
Jens Deutschendorf