

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Planungen für die A 30-Nordumgehung im Bereich Bad Oeynhausen und Löhne**

Die geplante A 30-Nordumgehung wird vom Landesbetrieb Straßenbau NRW, Niederlassung Minden geplant. Die Trasse der geplanten Nordumgehung führt mitten durch unersetzbare Freibereiche zwischen den Verdichtungsgebieten, direkt entlang der Wohngebiete, sodass mehr als 10 000 Bewohner in Bad Oeynhausen und Löhne von einem Bau direkt betroffen wären. Die vorhandenen Freibereiche, die auch als Naherholungsgebiete dienen, werden dadurch unwiederbringlich auf Dauer zerstört. Die erhebliche Trasseninanspruchnahme und die Zerschneidungswirkung führen zu einem komplett veränderten Landschaftsbild im gesamten nördlichen Bereich von Bad Oeynhausen und Teilen von Löhne.

Der Neubau A 30-Nordumgehung mit einer Gesamtlänge von 9,52 km soll als vierspurige Autobahn mit jeweils zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung vom Löhner Kreuz über die Gohfelder Blutwiese durch den Bad Oeynhausener Norden verlaufen. Hierfür müssen 29 Brücken gebaut werden. Die Trasse soll durch 8,7 Kilometer Lärmschutz, der als Lärmschutzwände und Erdwälle ausgeführt ist, abgeschirmt werden. Zur Abschirmung des Ortsteils Dehme ist ein Tunnel von 446 Metern Länge geplant. Als Zubringer von der B 61 in Dehme an die Nordumgehung, ist von der Anschlussstelle am Alten Postweg ausgehend zusätzlich ein zweispuriger Neubau als B 61n (Dehmer Spange) mit einer Länge von 1,95 km in östlicher Richtung verlaufend geplant. Für die Fahrbahn und die Böschungen werden rund 67,04 Hektar Land verbraucht. Als Ausgleichsflächen müssen 92,55 Hektar bereitgestellt werden. Der benötigte Flächenbedarf für die Nordumgehung und die Ausgleichsflächen entsprechen einer Größe von ca. 320 Fußballfeldern.

Das in 2001 neu eingeleitete Planfeststellungsverfahren für die A 30-Nordumgehung und die dazugehörige B 61n wurde am 15. Januar 2007 durch Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durch die Bezirksregierung Detmold abschließend bearbeitet.

Als Alternativen zur Nordumgehung drängen sich eine Südumgehung oder ein Netzschluss in Form einer Troglösung im Zuge der Mindener-/Kanalstraße (B 61) auf.

Der geplante Ausbau der B 611 Wittel-Exter befindet sich momentan in der Planfeststellung. Vorgesehen ist eine leistungsstarke Bundesstraße (zweispurig und örtliche Überholstreifen) für eine Belastung von bis zu 20 000 Kfz/24 Stunden. Dieser Ausbau stellt einen Netzschluss zwischen A 2 und A 30 her.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Planungstiefe wurde die Alternative Troglösung untersucht?
2. Wieso wurde diese Alternative verworfen?
3. Könnte nach Auffassung der Bundesregierung durch die Anwendung der heute zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten eine Gefährdung der Heilquellen bei Realisierung der Troglösung ermieden werden?
4. Warum wurde zur Prüfung der Machbarkeit der Troglösung im Zusammenhang mit dem Heilquellenschutz ausschließlich der geologische Dienst NRW vom Landesbetrieb Straßen NRW beauftragt?
5. Aus welchem Grund ist das Ingenieurbüro Wittke aus Aachen, welches in den 80er Jahren die technische Machbarkeit der Troglösung unter Beachtung des Heilquellenschutzes begutachtete, im weiteren Planfeststellungsverfahren nicht mehr berücksichtigt worden?
6. Warum sind die technischen Möglichkeiten zum Schutz der Heilquellen im Planfeststellungsverfahren generell nicht von entsprechenden Gutachtern geprüft worden?
7. Wieso wurde der Stadt Bad Oeynhausen die Troglösung 1987 nach umfangreichen gutachterlichen Untersuchungen vom damaligen Planungsträger Straßenneubauamt Detmold als beste städtebauliche und verkehrliche Lösung empfohlen?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Feststellung der Geologischen Dienste NRW, dass eine Baumaßnahme welche die Sole der Mindener-/Kanalstraße (B 61) unterschreitet, zu einer Gefährdung der Heilquellen führt, obwohl im Zuge der Mindener-/Kanalstraße bereits jetzt schon Gebäude und Kanalisation tief in den Untergrund eingreifen?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers, Oliver Wittke, bei seinem Besuch am 14. Februar 2007 in Bad Oeynhausen, dass es sich bei der Troglösung um eine Luxuslösung handele, die der Bund auf keinen Fall finanziere?
10. In welcher Planungstiefe wurde die Alternative Südumgehung zur Nordumgehung untersucht?
11. Wieso wurde diese Alternative verworfen?
12. Wie hat die Bundesregierung die einzelnen Trassen zum Zeitpunkt der Linienbestimmung bewertet?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Planung für den Ausbau der B 611 Wittel–Exter im Zusammenhang mit der vorgesehenen A 30-Nordumgehung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Ausbau quasi ebenfalls einen Netzschluss A 2 – A 30 darstellt und als Autobahn wesentlich kostengünstiger als die Nordumgehung zu verwirklichen wäre?
14. Wie beurteilt die Bundesregierung das im Auftrag der Städte Bad Oeynhausen und Löhne durch das Büro Spacetec aus Freiburg erstellte Klimagutachten, nach dem der Luftaustausch in den beiden Stadtbereichen beim Bau der Nordumgehung erheblich gestört würde?
15. Wie wurde der prognostizierte Lkw-Anteil am Verkehrsaufkommen der geplanten A 30-Nordumgehung ermittelt?
16. Welche Verkehrsbelastung wurde für die Eidinghausener Straße und Volmerdingsener Straße im Falle der Realisierung der Nordumgehung ermittelt und welcher Zunahme gegenüber heute entspräche das?

17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage der Stadt Bad Oeynhausen, dass durch den Bau der Nordumgehung die Werster Straße (L 546) massiv entlastet würde, obwohl der Landesbetrieb Straßen NRW in der Erörterung zum Planfeststellungsverfahren die Einschätzung nicht bestätigt hat?
18. Welches Haushaltsjahr ist für die Aufnahme des Projekts in den Straßenbauplan vorgesehen?
19. Inwieweit soll durch den Bau der B 61n auch eine überregionale Nord-Süd-Verbindung für den Verkehr Gütersloh–Bielefeld–Bremen geschaffen werden?
20. Welche zusätzliche Verkehrsbelastung, insbesondere des Schwerlastverkehrs, ist mit dieser attraktiven Nord-Süd-Verbindung für Bad Oeynhausen verbunden?

Berlin, den 26. April 2007

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**

