

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Thilo Hoppe, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius,  
Winfried Hermann, Peter Hettlich und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Nordumgehung Nordhorn**

Die Bundesrepublik Deutschland plant den Bau der Nordumgehung Nordhorn im Zuge der Bundesstraßen 213 und 403. Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Das Planfeststellungsverfahren wurde am 22. Januar 2008 eingeleitet. Gegen die geplante Maßnahme besteht massiver Widerstand in der Region. Die Zerstörung des natürlichen und der Naherholung dienenden Gebiets im Norden der Stadt Nordhorn, die Beeinträchtigung der touristischen Entwicklungspotenziale und der Landwirtschaft, die Minderung der Wohn- und Lebensqualität der Anwohner und nicht zuletzt die Frage nach dem verkehrstechnischen Sinn der Baumaßnahme führten und führen in der Öffentlichkeit der Stadt Nordhorn und der angrenzenden Gemeinden zu einer umfangreichen Diskussion über die geplante Nordumgehung. Der Bauträger (vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Lingen/Ems) begründet die geplante Maßnahme u. a. mit der Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung des grenzüberschreitenden Gewerbegebiets „Europark“ bei Emlichheim an das Bundesstraßennetz (u. a. A 31). Die Samtgemeinde Emlichheim spricht sich jedoch (laut einem einstimmig gefassten Beschluss des Samtgemeinderates von Dezember 2008) für eine verbesserte Anbindung des „Europarks“ an das Bundesstraßennetz über die K 19 (also in östlicher Richtung zu den Anschlussstellen „Geeste“ und „Wietmarschen“ der A 31 anstatt zum deutlich weiter entfernten Anschluss „Lingen“ über die geplante Nordumgehung Nordhorn) aus. Diese Entwicklung konnte in dem Gutachten „Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die Nordumgehung“ der Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner im Auftrag der Stadt Nordhorn (nachfolgend Gutachten genannt) zur geplanten Nordumgehung Nordhorn noch nicht berücksichtigt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind die im Gutachten zur Nordumgehung Nordhorn getroffenen Aussagen zum Verkehrsaufkommen aus Sicht der Bundesregierung noch haltbar, wenn die Anbindung des „Europarks“ an das Bundesstraßennetz nicht über die geplante Nordumgehung Nordhorn verläuft?
2. Betrachtet die Bundesregierung den Bau der Nordumgehung Nordhorn auch ohne Anbindungsfunktion des „Europarks“ als ökonomisch sinnvoll?
3. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass für die Gemeinden der Niedergrafschaft (Samtgemeinden Emlichheim, Neuenhaus, Uelsen) durch den geplanten Bau der Nordumgehung Nordhorn kein nennenswerter Nutzen in Bezug auf eine verkehrliche Entlastung und verbesserte Anbindung an das Bundesstraßennetz (u. a. A 31) entsteht?

4. Wie stellt sich der ökonomische und ökologische Nutzen der Maßnahme für die Region dar, wenn die Anbindung des „Europarks“ und der Samtgemeinden Emlichheim, Neuenhaus und Uelsen im Ergebnis zwingend dazu führen würden, dass Verkehr, der bislang zu den nähergelegenen Autobahnzufahrten „Twist“, „Geeste“ und „Wietmarschen“ fließt, künftig zum entfernteren Autobahnzugang „Lingen“ abgeleitet wird und damit die Fahrtstrecke vom „Europark“ und aus weiten Teilen der Niedergrafschaft verlängert (Emlichheim, nördliche und mittlere Teile Neuenhaus und Uelsen) bzw. nur unwesentlich verkürzt (südliche Teile Neuenhaus und Uelsen) und dadurch zusätzliche Verkehrsströme über Nordhorner Stadtgebiet induziert?
5. Inwieweit ist die Bundesregierung mit uns der Auffassung, dass sich (wie bereits im Verkehrsgutachten zur Nordumgehung festgestellt) für den „Stadtring“ als die am stärksten belastete innerstädtische Straße keine Entlastungswirkung durch den Bau der Nordumgehung ergeben wird?
6. Ist die Bundesregierung ferner mit uns der Auffassung, dass die (z. T. mit Bundesmitteln finanzierten und nicht mit angrenzender Wohn- oder Gewerbebebauung versehenen) Straßen „Altendorfer Ring“ und „Osttangente“ bereits die Funktion von innerstädtischen Entlastungsstraßen aufweisen und die vorhandenen und prognostizierten Verkehrsbelastungen für diese Straßen nicht den Bau einer „Entlastungsstraße für die Entlastungsstraßen“ rechtfertigen?
7. Wie hoch ist der Anteil des für die Nordumgehung Nordhorn prognostizierten Verkehrsaufkommens, der sich aus der Umleitung vorhandener Verkehrsströme aus dem Bereich Niedergrafschaft und „Europark“ auf die Nordumgehung Nordhorn ergeben würde?
8. Inwieweit wurden bei der Ermittlung der Verkehrsbelastung für die geplante Nordumgehung Nordhorn die im Gutachten enthaltene Annahme, nach der weitere Siedlungs- und Gewerbegebiete im Norden der Stadt Nordhorn entstehen, berücksichtigt, obwohl diese weder im Flächennutzungsplan noch in entsprechenden Rahmenplanungen der Stadt Nordhorn (über das sich bereits in Planung und Erschließung befindende Baugebiet „Deegfeld“ hinaus) vorgesehen sind? Wie stellt sich die prognostizierte Verkehrsentwicklung für die Nordumgehung Nordhorn ohne Bau- und Siedlungstätigkeit im Norden der Stadt Nordhorn dar, und ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ohne die nördliche Stadterweiterung noch gegeben?
9. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass das für die Planungen zum Bau der Nordumgehung Nordhorn zu Grunde liegende Gutachten von einem Anstieg der Verkehrsbelastung von 3,4 Prozent bis 2020 ausgeht, während der Leiter der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Lingen (Ems), öffentlich von einer zu erwartenden Verdoppelung der Verkehrsbelastung im selben Zeitraum spricht?
10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Gutachtens, das als Quelle zur allgemeinen Verkehrsentwicklung in Deutschland die „Shell-Verkehrsstudie“ aus dem Jahr 2004 angibt, die von einer prognostizierten Zunahme der Verkehrsbelastung von 3,4 Prozent bis 2020 ausgeht?
11. Inwieweit dient ein Gutachten, das sich auf diese Studie beruft, der Bundesregierung als Entscheidungsgrundlage über die Durchführung von Straßenbaumaßnahmen?
12. Stimmen die in der „Shell-Studie“ prognostizierten Verkehrszahlen mit Prognosen der Bundesregierung überein und inwieweit sind diese Zahlen noch aktuell?

13. Welche Relevanz hat die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die Bundesregierung bei der Feststellung der Bauwürdigkeit einer Maßnahme?
14. Wie stellt sich der Wert von 4,9 Punkten für die Ortsumfahrung Nordenham im Verhältnis zu anderen, vergleichbaren Straßenbaumaßnahmen dar?
15. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt sich für die geplante Maßnahme, wenn
  - a) die in Frage 8 beschriebene Siedlungs- und Gewerbeentwicklung im Norden der Stadt Nordhorn außer Acht gelassen wird,
  - b) die Nordumgehung Nordhorn (wie von Teilen der Kommunalpolitik und den landwirtschaftlichen Fachverbänden gefordert) für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben wird und
  - c) die in Frage 17 und 18 beschriebene Verbesserung des geplanten Ausbaustandards (Kreisverkehre, Lärmschutz) durchgeführt wird?
16. Wie stellt sich der geplante Ausbaustandard in Vergleich zu anderen, vergleichbaren Straßenbaumaßnahmen dar, da die derzeitigen Planungen für die Nordumgehung Nordhorn einen vergleichsweise niedrigen Ausbaustandard vorsehen, der auf der geplanten Trasse von 6,7 km fünf ampelgeregelte Kreuzungen anstelle von Kreisverkehren und Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzlich vorgeschriebene Minimum hinaus nicht vorsieht?
17. Hält die Bundesregierung fünf ampelgeregelte Kreuzungen auf einer Strecke von 6,7 km aus verkehrstechnischen und ökologischen Gründen für sinnvoll, und warum wurden die im Verkehrsgutachten empfohlenen Kreisverkehre in der Planung nicht übernommen und durch ampelgeregelte Kreuzungen ersetzt?
18. Ist die Bundesregierung bereit, über den jetzigen Planungsstand hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anlieger durchzuführen?
19. Wurden oder werden von der Bundesregierung Alternativen geprüft, um Schwerlastverkehr, der als Mautausweichverkehr die A 30 und die A 31 umgeht, auf die dafür vorgesehenen Strecken zu lenken (etwa Belegung der B 213 und B 403 mit Maut)?
20. Wie gewichtet die Bundesregierung die Naherholungsfunktion des betreffenden Gebiets bei der Entscheidung über den Bau der Nordumgehung, da die natürliche Umgebung im Norden der Stadt Nordhorn, insbesondere im Zuge des Süd-Nord-Kanals ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Bevölkerung Nordhorns darstellt, das durch die Nordumgehung unwiederbringlich zerstört werden würde?
21. Wie verhält sich die Bundesregierung zu der von den landwirtschaftlichen Fachverbänden geforderten Befahrbarkeit der geplanten Nordumgehung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge?

Wie wird die Einbeziehung des landwirtschaftlichen Verkehrs bei vergleichbaren Straßenbaumaßnahmen des Bundes geregelt?

Berlin, den 17. Februar 2009

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**

