

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thilo Hoppe, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/12007 –**

Nordumgehung Nordhorn

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Ingenieurgesellschaft Schnüll Haller und Partner im Auftrag der Stadt Nordhorn (nachfolgend Gutachten genannt) zur geplanten Nordumgehung Nordhorn noch nicht berücksichtigt werden.

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?

Ja. Der „Europark“ ist nicht in die Verkehrsuntersuchung für die Nordumgehung Nordhorn (Büro Schnüll, Haller und Partner, Verkehrsuntersuchung 1996, aktualisiert im März 2007) eingeflossen. Bei einer Berücksichtigung des „Europarks“ ist mit höheren verkehrlichen Belastungen der Nordumgehung (NU) Nordhorn im Zuge der Bundesstraße B 213 /Bundesstraße B 403 zu rechnen.

2. Betrachtet die Bundesregierung den Bau der Nordumgehung Nordhorn auch ohne Anbindungsfunktion des „Europarks“ als ökonomisch sinnvoll?

Ja

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?

Nein, durch den Bau der Nordumgehung Nordhorn ergibt sich für die in Rede stehenden Gemeinden eine bessere Anbindung an das Bundesfernstraßennetz.

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?

Der ökonomische Nutzen mit den ökologischen Nutzenparametern wie Kraftstoffverbrauch, Lärmbelastung und Emissionen wurde mit den Bewertungen zum Bundesverkehrswegeplan 2003 belegt.

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?

Laut Verkehrsgutachten beträgt die Entlastung der Straße Stadtring durch die Nordumgehung zwischen der Neuenhauser Straße und dem Postdamm ca. 16 Prozent und zwischen dem Postdamm und der Denekamper Straße ca. 27 Prozent. Die größte Entlastung von bis zu 60 Prozent ergibt sich für den Altendorfer Ring.

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?

Nein

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?

Laut Verkehrsgutachten ist der „Europark“ in die Verkehrsuntersuchung zur Nordumgehung Nordhorn nicht eingeflossen, deswegen kann der Anteil nicht angegeben werden.

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?

Im Verkehrsgutachten wurde lediglich die Siedlungsentwicklung im Bereich Deegfeld in verminderter Form berücksichtigt. Die hierdurch zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind im Hinblick auf die Nordumgehung Nordhorn allerdings von vernachlässigbarer Größenordnung. Da konkrete Planungen für weitere Gewerbegebiete östlich oder westlich der „Wietmarscher Straße“ nicht vorliegen, fanden diese im Gutachten keine Berücksichtigung. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Nordumgehung wurde auch ohne die geplanten Gewerbegebiete erbracht.

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?

Die Aussagen des Leiters der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Regionaler Geschäftsbereich Lingen) sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Die Fragen 10, 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Shell-Prognose war zur Zeit der Erstellung der Verkehrsuntersuchung eine ausreichend aktuelle Grundlage zur Ermittlung der allgemeinen Verkehrsprognose für den betrachteten Untersuchungsraum. Die in der Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2020 ermittelten Prognoseverkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen entsprechen in etwa denen der Bedarfsplanprognose 2015 zuzüglich der Entwicklungsabschätzung bis zum Jahr 2020 (mittels Hochrechnungsfaktoren des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf Grund der allgemeinen Verkehrszunahme um 3,4 Prozent im betrachteten Untersuchungsraum wird als realistische Annahme angesehen. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung stellt für das laufende Planfeststellungsverfahren in ausreichender Weise die verkehrlichen Auswirkungen durch eine Nordumgehung Nordhorn dar.

13. Welche Relevanz hat die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die Bundesregierung bei der Feststellung der Bauwürdigkeit einer Maßnahme?

Die Bauwürdigkeit eines Projekts ist bei einem gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer 1 nachgewiesen.

14. Wie stellt sich der Wert von 4,9 Punkten für die Ortsumfahrung Nordenham im Verhältnis zu anderen, vergleichbaren Straßenbaumaßnahmen dar?

Im Verhältnis zu anderen, vergleichbaren Straßenbaumaßnahmen stellt das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,9 für die Nordumgehung Nordhorn einen normalen Wert dar. Das durchschnittliche Nutzen-Kosten-Verhältnis aller Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen beträgt 4,7.

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?

Die Berechnung eines fiktiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist aus Sicht der Bundesregierung nicht erforderlich.

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?

Die vier lichtsignalgeregelten Knotenpunkte sind aus Verkehrssicherheitsgründen geboten. Insoweit entspricht der Ausbaustandard anderen vergleichbaren Straßenbaumaßnahmen einer Ortsumgehung.

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?

Grundsätzlich sind beide Ausbauvarianten bis auf den Knotenpunkt Wietmarscher Str./Nordumgehung möglich. Die vier lichtsignalgeregelten Knotenpunkte besitzen den Vorteil, dass hier verkehrsabhängige Schaltungen ermöglicht werden können („Grüne Welle“). Hierdurch wird der Verkehrsfluss optimiert. Dies ist auch aus ökologischen Gesichtspunkten (Abgasemissionen u. Ä.) – insbesondere bei einer größeren Anzahl von Knotenpunkten – sinnvoll.

18. Ist die Bundesregierung bereit, über den jetzigen Planungsstand hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anlieger durchzuführen?

Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach den geltenden Gesetzen und werden danach umgesetzt.

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)?

Nein

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?

Im Raumordnungsverfahren ist diese Frage im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie explizit untersucht worden. Im Ergebnis sind im Planungsraum keine relevanten Bereiche betroffen.

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?

Die Planung der Nordumgehung Nordhorn sieht eine „Kraftfahrzeugstraße“ vor. Dies entspricht dem üblichen Standard bei einer Ortsumgehung und gilt in der Regel auch bei vergleichbaren Straßenbaumaßnahmen. Ausnahmen zugunsten langsamerer Fahrzeuge sind in begründeten Fällen möglich. Falls der landwirtschaftliche Verkehr nach der Ausweisung der Nordumgehung Nordhorn als Kraftfahrstraße diese nicht mehr benutzen darf, müssen geeignete Ersatzstrecken zur Verfügung stehen.

