

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Brigitte Pothmer, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2075 –**

Stichkanalausbau Bolzum-Hildesheim

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau des Stichkanals Bolzum-Hildesheim, dessen Planfeststellungsverfahren Anfang 2011 eröffnet werden soll, ist nach vorliegenden Planungen des Neubauamtes Hannover mit massiven Natureingriffen in die beidseitigen Böschungen, einschließlich der anliegenden Ackerflächen, verbunden.

Vom Ausbau betroffen ist eine sehr artenreiche Flora und Fauna. Darüber hinaus sind wertvolle alte Baumbestände gefährdet. Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe scheinen auch aufgrund wertvoller Ackerböden kaum realisierbar zu sein.

Für das Projekt sollen drei alte Brücken abgerissen und nicht mehr aufgebaut werden. Der Stichkanal würde damit zu einer Grenze zwischen den Ortschaften, die untereinander durch Landwirtschaftsverkehr, schulische und berufliche Fahrradfahrten, durch sportliche Veranstaltungen und die hohe Frequenz Erholungsuchender verbunden sind.

Die weiteren Planungen sollten mit minimalen Natureingriffen verbunden sein: Auf der gesamten Ausbaustrecke darf es nicht zu einer durchgehenden Zerstörung der gewachsenen, ökologischen und das Landschaftsbild prägenden Strukturen kommen. Mindestens zwei Kanalquerungen sollten zur Aufrechterhaltung örtlicher und regionaler sozialer Beziehungen, landwirtschaftlicher, touristischer und gesundheitlicher Mobilität in der sonst so auf Ackerbau ausgerichteten Hildesheimer Bördenlandschaft erhalten bleiben.

1. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung, die veraltete Nutzen-Kosten-Berechnung dem aktuellen Bedarf anzupassen, und eine neue Berechnung für den Stichkanal Bolzum-Hildesheim vorzunehmen?
2. Wie bewertet die Bundesregierung das berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,6 vor dem Hintergrund der Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, nur noch Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von mindestens vier zu realisieren?

3. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, den Ausbau bis zur Neuberechnung eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses und zur angekündigten neuen Priorisierung aller geplanten Verkehrsvorhaben zu verschieben?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine neue Nutzen-Kosten-Berechnung für den Ausbau des Stichkanals Hildesheim ist nicht erforderlich. Die grundsätzliche Entscheidung für den Ausbau der Stichkanäle, darunter auch der Stichkanal Hildesheim (SKH), wurde seinerzeit mit der Entscheidung zum Ausbau des Mittellandkanals getroffen und in Regierungsabkommen zwischen dem Bund und den Ländern Niedersachsen und Hamburg verbindlich vereinbart. Der Ausbau des SKH für die auf dem Mittellandkanal verkehrenden großen Fahrzeuge bis zu einer Länge von 135 m, 11,4 m Breite und einer Abladetiefe von 2,80 m, jedoch nur für den Richtungsverkehr, ist mit den Ländern, die gleichzeitig Finanzierungspartner sind, einvernehmlich abgestimmt. Die Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausbaukonzeption steht nicht in Frage. Im Hinblick auf den teilweise schlechten baulichen Zustand der sehr alten Anlagen am SKH werden die Ausbaumaßnahmen mit den ohnehin erforderlichen Ersatzinvestitionen kombiniert. Mehrere Brücken wurden bereits ersetzt. Die Schleuse Bolzum befindet sich zusammen mit einem rd. 1,4 km langen Streckenabschnitt und einem neuen Pumpwerk derzeit im Bau. Eine Unterbrechung des laufenden Ausbaus ist vor diesem Hintergrund nicht angezeigt.

4. Wie steht die Bundesregierung zu Konsens-Dialogen noch vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens, zum Beispiel in Form einer Planungswerkstatt bzw. einer Planungszelle?

Wie beurteilt die Bundesregierung eine solche Möglichkeit in Bezug auf einen Dialog zwischen der Gemeinde Harsum und bürgerschaftlich engagierten Gremien sowie der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte und dem Neubauamt Hannover?

Eine frühzeitige Einbindung der betroffenen Gemeinden in die Planungen vor Beantragung des Planfeststellungsverfahrens wird unterstützt. So hat das Neubauamt Hannover (NBA) als Träger des Vorhabens für das Planfeststellungsverfahren am Stichkanal Hildesheim bereits in zahlreichen Veranstaltungen über die Grundzüge der bisherigen Planungen sowie über die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens informiert. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung pflegt bereits einen kooperativen Dialog mit engagierten Gemeinden und Gremien. Im Übrigen erfolgt im Planfeststellungsverfahren eine Erörterung sowie Bewertung und Abwägung aller Belange.

5. Inwiefern wird bei den Planungen berücksichtigt, dass Schülerinnen und Schüler die Querung für Schulfahrten mit dem Fahrrad zwischen Harsum und Hasede sowie zwischen Harsum und Himmelsthür ebenso nutzen wie berufstätige Erwachsene mehrerer Orte beidseitig des Stichkanals?
7. Inwiefern wurden bei den Planungen das regionale und überregionale Radwegenetz einbezogen, und welche Rolle spielte die Tatsache, dass hierdurch Nachteile für den Tourismus zu erwarten sind, da ein Brückenabriss weniger Anreize zur Bewegung schafft und das Wegenetz weniger attraktiv wird?

Die Fragen 5 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

In einer Ergänzung zum „Gutachten zur Ermittlung des objektiven Verkehrsbedürfnisses und der Wirtschaftlichkeit eines Neubaus für vier Brücken über den

Stichkanal Hildesheim im Zuge dessen Ausbaus“ werden auch alle regionalen und überregionalen Radrouten untersucht. Dabei werden auch die Radverkehre zwischen den Gemeinden sowie die Verbindungsqualität zu den zentralen Orten im Planungsraum berücksichtigt. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden in die weiteren Planungen einbezogen. Zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass es genügend zumutbare Alternativrouten geben wird.

6. Inwiefern wurde berücksichtigt, dass landwirtschaftlicher Verkehr zur Bewirtschaftung höchstqualitativer Böden zwangsläufig deutlich stärker auf ohnehin schon verkehrsreiche Straßen ausweichen muss, und dass immer größere Landmaschinen die Unfallgefahr dadurch potentiell steigern?

Das „Gutachten zur Ermittlung des objektiven Verkehrsbedürfnisses und der Wirtschaftlichkeit eines Neubaus für vier Brücken über den Stichkanal Hildesheim im Zuge dessen Ausbaus“ kommt zu dem Ergebnis, dass die Landes- und Kreisstraßen im Planungsraum ausreichend Kapazität für landwirtschaftliche Verkehre besitzen. Insgesamt sind die Belastungen durch den landwirtschaftlichen Verkehr im Vergleich zu dem übrigen Verkehr sehr gering. Eine Einschränkung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs wird nicht erwartet.

Im Rahmen des Neubaus soll die Brücke 391 dem erforderlichen Ausbaustandard angepasst werden. Die Planungen sehen eine wesentlich größere Fahrbahnbreite vor. Somit trägt der Ausbau zur Verbesserung der Sicherheit im Brückenbereich bei.

8. Wie wurde berücksichtigt, dass mit dem Brückenabriss Erholung- und Regenerationssuchenden der umliegenden Orte, Sportlern mit und ohne traditionellen Volksläufen und Naturfreunden vielfältigere Variationen ihrer Wege und ihrer Nutzung des Erholungsraumes genommen werden?

Mit Hilfe eines Fragebogens wurden die funktionalen Verflechtungen der Bevölkerung und der genutzten Verkehrsmittel erfragt. Es wurde deutlich, dass bereits jetzt alternative Wege genutzt werden, die auch in Zukunft zur Verfügung stehen. Da geplant ist, mit dem Ausbau beidseitig Betriebswege anzulegen, werden weiterhin vielfältige Variationen von Wegen und der Nutzung des Erholungsraumes ermöglicht.

9. Wie steht man zu der Überlegung der vielfältigen Nutzung der Kanalumgebung durch die Menschen vor Ort und aus der Region Rechnung zu tragen, und damit auch aus Gründen des Gemeinwohls mindestens zwei der drei Brücken bestehen zu lassen?

Gemäß Gutachten ist der Entfall der Brücken nicht mit unverträglichen Einschränkungen verbunden. Deshalb ist aus Sicht des Trägers des Vorhabens ein Neubau aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu vertreten.

