

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

des Abgeordneten Enno Hagenah (GRÜNE), eingegangen am 27.10.2011

Unterstützt die Landesregierung den Bau der Nordumgehung trotz korrigierter Fehleinschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses?

Im Zuge der Bundesstraßen 213 und 403 plant die Bundesrepublik Deutschland den Bau der Nordumgehung Nordhorn. Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan im „vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Am 31. Mai 2011 erging der Planfeststellungsbeschluss. Die geplante Maßnahme ist in der Bevölkerung sehr umstritten. Mehr als 1 000 Bürgerinnen und Bürger haben sich bereits im Jahr 2009 in Unterschriftenlisten gegen den Bau der Nordumgehung ausgesprochen. Gegen den Planfeststellungsbeschluss sind Klagen beim Oberverwaltungsgericht Lüneburg eingereicht worden.

An der verkehrstechnischen Notwendigkeit der geplanten Straße bestehen erhebliche Zweifel. Die Planfeststellungsbehörde verweist in ihrem Beschluss darauf, dass der Bedarfsplan zum Bundesverkehrswegeplan Gesetzeskraft habe und damit einer Überprüfung durch die Behörde entzogen sei. Soweit sie sich dennoch zur Planrechtfertigung äußert, weist sie die Argumente der Einwenderinnen und Einwender zurück. Die Zweifel bestehen gleichwohl fort. Sie beziehen sich insbesondere auf die Verkehrsprognosen sowie auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Der Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ lag ein Verkehrsgutachten von Schnüll, Haller und Partner, Hannover, vom Dezember 1996 (Datenerhebung 1995) zugrunde. Danach wurde bis zum Jahr 2010 eine Verkehrszunahme in Nordhorn um 26 % prognostiziert. Bei einer Aktualisierung dieses Gutachtens durch Schnüll, Haller und Partner im März 2007 stellten die Gutachter selbst fest, dass sich ihre Prognosen aus 1996 „nicht einmal ansatzweise eingestellt“ hätten. Es stellte sich heraus, dass der Verkehr tatsächlich zum Zeitpunkt der Aktualisierung (Zählungen erfolgten im Jahr 2006) um bis zu 42 % geringer war als 1996 prognostiziert. In verschiedenen Teilbereichen war auch die aktuelle Verkehrsbelastung um bis zu 22,6 % geringer als ein Jahrzehnt zuvor. Eine im Auftrag der Stadt Nordhorn veranlasste Verkehrszählung an der ebenfalls als Ortsumgehung fungierenden Euregiostraße ergab im Herbst 2009 eine Verkehrsbelastung, die um fast 50 % unter der im Jahr 2001 prognostizierten Belastung lag. Diese Abweichung liegt damit im Trend der von Schnüll, Haller und Partner im März 2007 selbst festgestellten Fehleinschätzungen im Gutachten aus dem Jahr 1996. Auch wenn im Zuge der Aktualisierung „nur noch“ ein Verkehrszuwachs von 3,4 % unterstellt wurde, bestehen angesichts der aktuellen Erkenntnisse aus der Zählung an der Euregiostraße doch Zweifel an der Validität dieser Prognose. Diese Zweifel wurden jüngst verstärkt durch eine Verkehrsuntersuchung der gleichen Gutachter für den Nordhorner Stadtring im März 2011. In diesem Zusammenhang führte Herr Dr. Haller aus, dass in Nordhorn nicht mehr von einer Zunahme des Pkw-Verkehrs auszugehen sei. Auch gegenüber Zählungen in 2007 waren nur marginale Veränderungen der Verkehrsbelastungen festzustellen. Die bis zum Jahr 2025 prognostizierte Zunahme des Lkw-Verkehrs im untersuchten Bereich von 5 % bedeutet, bezogen auf den gesamten Kfz-Verkehr, eine Steigerung von allenfalls 0,5 %.

Das Bundesverkehrsministerium stellt in seiner Projektbeurteilung fest: „Das Projekt wird für die Entlastung von Ortsdurchfahrten keine nennenswerten Effekte zeigen.“ Es vergibt daher im Abschnitt „Raumwirksamkeitsanalyse (RWA), Entlastungs- und Verlagerungsziele (städtebauliche Effekte)“ null von fünf möglichen Punkten. Auch dies unterstreicht die Zweifel an der Notwendigkeit der Straße.

Der vordringliche Bedarf stützt sich insbesondere auf das mit 4,9 angegebene Nutzen-Kosten-Verhältnis. Dieses ist im Zuge der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 ermittelt worden. Die Höhe des ermittelten Nutzens basiert daher auf den überholten Zahlen der Verkehrszählung in

1995. Hinzu kommt, dass die Stadt Nordhorn den Landwirten zugesichert hat, landwirtschaftlichen Verkehr auf der Nordumgehung zuzulassen. Dies führt zur Verringerung der Geschwindigkeit und damit zwangsläufig zu einem geringeren Nutzen im Vergleich zur Planung. Eine weitere Beeinträchtigung des Verkehrsflusses ist vor allem durch den Schülerverkehr zu erwarten, der an mehreren Stellen die vorgesehene Trasse überqueren muss. Hier hat der Leiter der Straßenbaubehörde in Lingen im Rahmen der Erörterungstermine eingeräumt, dass es durch Druckampeln für Fußgänger und Radfahrer zu Verkehrsunterbrechungen auf der Nordumgehung gerade im morgendlichen Berufsverkehr kommen werde. Auch hierdurch wird der ursprünglich ermittelte Nutzen zweifellos verringert.

Gleichzeitig ist auf der Kostenseite mit erheblichen Steigerungen zu rechnen. Der Bedarfsplan weist Gesamtkosten von 22,7 Mio. Euro aus. Diese Zahl dürfte 2003 oder früher ermittelt worden sein. Nach dem Preisindex für Straßenbau des Statistischen Bundesamtes ist allein in den Jahren 2005 bis Mai 2011 eine Preissteigerung von 21,5 % eingetreten. Hinzu kommt eine Reihe von Planungsänderungen an der Trasse, an Brückenbauwerken, im Bereich Lärmschutz und Umweltschutz. All diese Faktoren lassen erwarten, dass die Kosten auf deutlich mehr als 30 Mio. Euro angewachsen werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wird sich die Landesregierung für eine Bereitstellung der Finanzmittel zum Bau der Nordumgehung Nordhorn einsetzen, auch solange über die anhängigen Klagen noch nicht entschieden ist?
2. Beabsichtigt die Landesregierung, sich bei wesentlichen Kostenüberschreitungen an der Finanzierung der Nordumgehung zu beteiligen?
3. Ist der Landesregierung bekannt, dass dem mit 4,9 angegebenen Nutzen-Kosten-Verhältnis die völlig überholte Verkehrsprognose aus 1996 zugrunde liegt?
4. Ist der Landesregierung bekannt, dass die Verkehrsgutachter inzwischen entgegen früheren Prognosen nicht mehr von einer Zunahme des Pkw-Verkehrs in Nordhorn ausgehen?
5. Wie hoch werden die Kosten für die Nordumgehung Nordhorn nach aktuellem Stand voraussichtlich sein? Welche Veränderungen haben sich im Einzelnen gegenüber dem Bedarfsplan ergeben?
6. Hält die Landesregierung angesichts der Zweifel an den Verkehrsprognosen und dem Nutzen-Kosten-Verhältnis eine Aktualisierung der Daten für erforderlich?

(An die Staatskanzlei übersandt am 02.11.2011 - II/72 - 1150)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/1150/
Nordumgehung -

Hannover, den 02.12.2011

Die Bundesregierung ermittelt für die Verkehrswege des Bundes die längerfristig erforderliche Entwicklung der Infrastruktur und stellt die vorgesehenen Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dar. Der BVWP ist die Grundlage für die Entwürfe der Bedarfsplangesetze, mit denen der Gesetzgeber den Bedarf für neue oder auszubauende Verkehrswege festlegt.

Für den Neubau von Bundesfernstraßen bildet das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vom Oktober 2004 die gesetzliche Grundlage. Die Straßenbauprojekte sind in der Anlage zum Gesetz („Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“) in einer Karte dargestellt und unterschiedlichen Dringlichkeiten zugeordnet.

Die Nordostumgehung Nordhorn im Zuge der Bundesstraßen 403 und 213 (NOU) ist im Bedarfsplan in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden. Damit hat der Deutsche Bundestag für die Maßnahme die prioritäre Dringlichkeit festgelegt und den gesetzlichen Auftrag zur Planung des Projektes erteilt.

Für die Bundesverkehrswegeplanung 2003 hat der Bund verkehrsträgerübergreifend koordinierte Verkehrsprognosen für das Jahr 2015 erstellt. Das Netzmodell für die Bundesfernstraßenplanung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bildet alle klassifizierte Straßen sowie wichtige kommunale Straßen ab. Auf dieser Grundlage erfolgte durch das BMVBS die Bewertung der im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erwogenen Fernstraßenprojekte und damit auch die Bewertung der NOU Nordhorn.

Die vom Bund grundlegend ermittelten Verkehrsdaten gelten für eine netzweite Betrachtung und für die Maßstabsebene der Bundesverkehrswegeplanung. Im Rahmen der Straßenplanung sind vom Land für jede Maßnahmen detaillierte projektbezogene Verkehrsuntersuchungen durchzuführen.

Die im Jahr 1996 für die NOU Nordhorn erstellte Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2007 überarbeitet. Dabei war als Änderung im Straßennetz insbesondere die zwischenzeitlich fertig gestellte A 31 zu berücksichtigen.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung belegen eindeutig die Entlastungswirkung der NOU für die Ortsdurchfahrt und die Notwendigkeit der Neubaumaßnahme. Die 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 BMVBS).

Zur turnusmäßigen Überprüfung des Bedarfsplanes hatte das BMVBS im Jahr 2010 die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erstellte Straßenverkehrsprognose mit den Ergebnissen einer neuen Prognose des Bundes für das Jahr 2025 verglichen. Vor dem Hintergrund der erwarteten Verkehrsentwicklungen bis 2025 wurde vom BMVBS der für den Bedarfsplan 2004 nachgewiesene Nutzen für die Bundesfernstraßenprojekte grundsätzlich bestätigt.

Der Planfeststellungsbeschluss für die NOU erging am 31.05.2011. Der Beschluss wird vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht beklagt. Die sofortige Vollziehbarkeit des Beschlusses ist jedoch trotz der Klagen gegeben. Damit liegt das Baurecht für die Maßnahme vor.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Es wird davon ausgegangen, dass der Bund alle Bundesfernstraßenprojekte mit Planungsrecht finanziert, wenn für diese Baurecht erlangt ist und die Dotierung des Bundesfernstraßenhaushaltes dies zulässt. Insoweit setzt sich Niedersachsen für die Finanzierung aller Bundesfernstraßenprojekte ein.

Zu 2:

Nein.

Zu 3:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

Gemäß den Artikeln 85 und 90 des Grundgesetzes planen, bauen und unterhalten die Länder die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes. Die im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan stehende Methodik der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist ausschließlich dem Zuständigkeitsbereich der Bundesregierung zuzuordnen. Insoweit sind entsprechende Fragen in den Deutschen Bundestag einzubringen.

Zu 4:

Aussagen der Gutachter, die derartige Rückschlüsse auf die NOU Nordhorn beinhalten oder zulassen, sind nicht bekannt.

In der „Verkehrsuntersuchung Rawe-West“, die das Ing.-Büro SHP Ingenieure für ein innerstädtisches Bauvorhaben im Auftrag der Stadt Nordhorn durchgeführt hat, ist auf die Entlastungswirkung der NOU hingewiesen worden.

Zu 5:

Die aktuellen Gesamtkosten für die NOU Nordhorn betragen rund 26,6 Mio. Euro. Hauptursache für die Kostenänderung sind die Weiterentwicklung des Entwurfes und Änderungen aus dem Planfeststellungsverfahren sowie die Entwicklung der Baupreise.

Zu 6:

Es besteht keine Notwendigkeit zur Aktualisierung von Verkehrsdaten für die NOU Nordhorn.

Hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Jörg Bode