

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Eva Viehoff und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

**Was tut die Landesregierung, um den Klimaschutz durch eine Verkehrswende im Landkreis Osterholz voranzubringen?**

Anfrage der Abgeordneten Eva Viehoff und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE) an die Landesregierung, eingegangen am 10.12.2019

Im Zusammenhang mit dem sogenannten Klimapakete hat die Bundesregierung beschlossen, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu stärken und auch im ländlichen Raum deutlich auszubauen. Im Bundesland Bremen hat die neue Regierung von Andreas Bovenschulte sich bereits vorgenommen, durch den Ausbau des ÖPNV, von Fuß- und Radwegen die verkehrspolitischen Ziele Stauvermeidung, Parkraumeinsparung, Schadstoffreduktion und Beitrag zum Klimaschutz zu erreichen. Dessen ungeachtet hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Stade, die Planungen für den Neubau der B 74 Ortsumfahrung Ritterhude (B 74 neu) eingeleitet. Mit der Realisierung der B 74neu sollen die Pendler- und Individualverkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Osterholz und der Stadt Bremen verbessert werden.

1. Warum werden die Planungen zum Neubau der B 74 neu nun eingeleitet?
2. Wie hoch sind die geschätzten Planungskosten für die B 74 neu?
3. Welchen Anteil der Planungskosten muss das Land Niedersachsen aufbringen?
4. Mit welcher Planungsdauer wird gerechnet? Für wann ist die Realisierung des Projekts geplant?
5. Welche Planungen für weitere Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden in der laufenden Legislaturperiode bereits eingeleitet bzw. sollen noch eingeleitet werden?
6. Nach einer Untersuchung der Arbeiternehmerkammer Bremen nutzen 82 % der Pendler zwischen Bremen und dem Umland einen Pkw. Dies ist trotz geringerer Entfernung deutlich mehr als in den beiden anderen Stadtstaaten Hamburg (70 %) und Berlin (64 %). Ist es nach Einschätzung der Landesregierung möglich, den Anteil der Pkw-Nutzer bei den Bremen-Pendlern deutlich zu reduzieren? Falls nein, warum nicht? Falls ja, wann, und wie soll dies umgesetzt werden?
7. Das ÖPNV-Angebot auf der Achse Bremen/Ritterhude/Osterholz-Scharmbeck verkehrt im Einstundentakt. Ortsteile ohne S-Bahn-Haltepunkt wie z. B. Scharmbeckstotel sind ab 20.00 Uhr und an Wochenenden ohne ÖPNV-Anbindung. Hält die Landesregierung das vorhandene ÖPNV-Angebot auch unter Berücksichtigung der angestrebten Klimaschutzmaßnahmen für ausreichend. Falls ja, warum? Falls nein, was soll wie und wann umgesetzt werden? Welche Wirkung sollen eventuell geplante Maßnahmen entfalten?
8. Die Einzelfahrt von Osterholz-Scharmbeck zum Hauptbahnhof Bremen kostet 6,15 Euro (Preisstufe D). Die Einzelfahrt auf der etwas längeren Strecke von Bremen-Vegesack zum gleichen Ziel kostet dagegen nur 2,80 Euro. Ist der Landesregierung dieser Preisunterschied innerhalb des VBN bekannt? Ist beabsichtigt, den VBN bei der Entwicklung einer attraktiveren Preis- und Tarifstruktur zu unterstützen? Falls nein, warum nicht? Falls ja, wie?
9. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2030 wurden die Verkehrsbehörden der Länder aufgefordert, bei Projekten mit hoher Umweltbelastung - dazu zählt auch das Vorhaben B 74 neu - alternative Verkehrsträger und Netzabhängigkeiten zu prüfen (UVP § 19 b Abs. 2). Welchen Untersuchungen zu alternativen Verkehrsträgern sind der NLStBV zur B 74 neu bekannt? Welche Untersuchungen wurden zum Bundesverkehrswegeplan 2030 eingereicht?

10. Die durch die NLStBV beauftragte Verkehrsuntersuchung ergab für die L 151 (Ritterhuder Heerstraße), dass durch den Bau der B74neu und die Umwidmung zur Bundesstraße der Verkehr von gegenwärtig 21 900 auf 24 900 Fahrzeugen/Tag ansteigt und damit die Grenzbelastung erreicht wird. Nach dieser Studie kann auch durch einen Ausbau des Abschnitts keine nennenswerte Leistungssteigerung erreicht werden. Die Bundesverkehrswegeplanung 2030 kommt durch eine stärkere Verlagerung als die PGT-Studie zu einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis von > 10 und geht dabei von einer Belastung von 30 000 Fahrzeugen/Tag aus. Durch welchen Ansatz soll die hohe Leistungsfähigkeit der Ritterhuder Heerstraße und damit das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) realisiert werden?
11. Der Neubau der Wümmenbrücke im Verlauf der L151 (Ritterhuder Heerstraße) mit geplanter Umwidmung zur B 74 hat laut Endabrechnung 14,7 Millionen Euro gekostet. Für den Bau der B 74 neu werden trotz mehrerer Brückenbauwerke und 4.6 km Strecke auf teilweise sehr anspruchsvollem Untergrund bislang 27,9 Millionen Euro Gesamtkosten angegeben. Ist eine Neuberechnung der Gesamtkosten und des NKV erforderlich? Falls ja, wann, und durch wen soll dies erfolgen?
12. Durch den Bau der B 74 neu soll auch die Ortsdurchfahrt von Ritterhude entlastet werden. In diesem Abschnitt wird zurzeit die Leistungsfähigkeit des Abzweigs B 74/L 151 ausgebaut. Weshalb ist der Ausbau trotz der eingeleiteten Planung zur B 74 neu notwendig? Wie hoch sind die Kosten für den Ausbau? Wie verteilen sich die Kosten auf Bund, Land, Kreis und Gemeinde?
13. Seit Februar 2016 ist die sogenannte Dammbücke über die Hamme im Verlauf der K 44 in der Gemeinde Ritterhude für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt. Der Landkreis Osterholz hat für den Neubau einen Landeszuschuss beantragt. Wie ist der Stand der Planungen zum Neubau der Dammbücke aus Sicht der Landesregierung? Gibt es einen Sachzusammenhang zwischen dem geplanten Neubau der Dammbücke und der B 74 neu?
14. Die sogenannte Schlossbrücke über die Hamme in Ritterhude im Verlauf der L 151 muss neu gebaut werden. Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Neubau der Schlossbrücke? Mit welchen Kosten für den Neubau der Schlossbrücke rechnet die Landesregierung? Gibt es einen Sachzusammenhang zwischen dem Neubau der Schlossbrücke und der B 74 neu?

(Verteilt am 08.01.2020)