

Aufwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 12/3273 —

Betr.: **Bedarfsplan für den Bau von Bundesstraßen**

Wortlaut der Kleinen Anfrage der Abg. Biermann, Möllring (CDU) vom 15. 5. 1992

Der Bundesminister für Verkehr (BMV) schreibt gegenwärtig den Bedarfsplan für den Bau der Bundesfernstraßen fort. Einen entsprechenden Referentenentwurf hat der BMV herausgegeben. Dieser sieht für das Land Niedersachsen eine bestimmte Investitionsquote vor, die der Bund offenbar auch mit den anderen Bundesländern abgestimmt hat.

Dies vorausgeschickt, fragen wir die Landesregierung:

1. Trifft es zu, daß sie zur Vorbereitung der Fortschreibung für den Bau der Bundesfernstraßen beim BMV einen Vorschlag derjenigen Maßnahmen unterbreitet hat, die möglichst in den Bedarfsplan aufgenommen werden sollen?
2. Trifft es zu, daß vorgenannter, gegebenenfalls durch die Landesregierung unterbreiteter Vorschlag die vom Bund vorgegebene Investitionsquote oder das vorgegebene Investitionsvolumen für die kommenden Jahre nicht ausgeschöpft hat, und gegebenenfalls in welcher Höhe?
3. Trifft es zu, daß der BMV abweichend von den Vorschlägen der Landesregierung eigene, aus seiner Sicht vordringliche Maßnahmen in dem vorgenannten Referentenentwurf aufgenommen hat, und ggf. welche und mit welchem geschätzten Investitionsvolumen?
4. Hält sie außer dem Neubau der BAB A 82 (Halle — Nordhausen — Friedland) auch noch zusätzlich den vierstreifigen Ausbau der B 243 von Herzberg bis Nordhausen als „vordringlichen Bedarf“ für erforderlich?
5. Wie hoch schätzt sie das im Referentenentwurf in „Liste III“ vorgesehene Investitionsvolumen, bezogen auf den Bereich der Bezirksregierungen Hannover und Braunschweig, und zwar getrennt nach Bundesstraßen und Bundesautobahnen?
6. Welche Maßnahmen hat sie für den Raum Hannover-Hildesheim zur künftigen Bewältigung des Ost-West-Verkehrs eingeplant, und um welches Investitionsvolumen handelt es sich dabei?
7. Hält sie ihren Verzicht auf eine leistungsfähige Straßenverbindung im Süden Hannovers für eine geeignete Antwort auf die großen Verkehrsprobleme, die das Zusammenwachsen des geeinten Deutschlands mit sich bringt?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
— 17 — 57.00 —

Hannover, den 23. 7. 1992

Der Bundesverkehrsminister (BMV) hat den Ländern den Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 einschließlich des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen am 9. 4. 1992 übersandt.

Entgegen früheren Aussagen des BMV sind im Bedarfsplanentwurf die Länderanteile (Quote) an den sog. Hauptbautiteln ohne vorherige Abstimmung z. T. geändert worden. Bestandteil der Quote sind die Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfs“, bestehend aus den laufenden Vorhaben (Überhang) und den neuen Vorhaben.

Der BMV hat die Quote Niedersachsens im Vergleich zu 1985 von 13,2 % auf 12,0 % verringert. Die Reduzierung hat der BMV begründet bzw. entschuldigt mit dem Hinweis auf die Erhöhung der Quoten für Hamburg (von 1,4 auf 2,4 %) und Bremen (von 0,6 auf 1,3 %). Bei einer Gesamtbetrachtung des norddeutschen Raumes ergibt sich eine Steigerung der Gesamtquote von 0,4 %. Bei der engen verkehrlichen Verflechtung der Stadtstaaten mit dem niedersächsischen Umland kann dieser Betrachtungsweise eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden. Unter Berücksichtigung der in Niedersachsen gelegenen Teile der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit erhöht sich der Anteil Niedersachsens auf 12,6 %.

Die Landesregierung hat am 9. 6. 1992 das „Verkehrswegeprogramm Niedersachsen“ verabschiedet, in dem alle bis zum Jahre 2010 für erforderlich gehaltenen Aus- und Neubaumaßnahmen auf Bundesfernstraßen ausgewiesen sind. Das Programm liegt allen Landtagsabgeordneten vor.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1:

Ja. Für die Fortschreibung des Bedarfsplanes, die der BMV z. T. sehr eigenständig durchgeführt hat, waren den Ländern folgende „Regularien“ vorgegeben worden:

- a) Maßnahmen des bisherigen vordringlichen Bedarfs werden von der Fortschreibung nicht berührt und in den neuen Bedarfsplan übernommen, sofern nicht gravierende Änderungen eine neue Bewertung erfordern.
- b) Die bisher in der Stufe „Planungen“ im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen werden direkt vom Bund einer neuen Überprüfung und Bewertung unterzogen.
- c) Den Ländern als Auftragsverwaltung des Bundes war lediglich aufgegeben worden, neue bisher nicht im Bedarfsplan enthaltene Maßnahmen in ungewichteter Reihenfolge anzumelden und die für die Bewertung erforderlichen Grunddaten zu liefern.

Das Land Niedersachsen hat unter Berücksichtigung der neuen Verkehrssituation nach dem Wegfall der innerdeutschen Grenze mehr als 85 neue Projekte — darunter rd. 70 Ortsumgehungen — zur Prüfung angemeldet.

Die Bewertung dieser Maßnahmen — und damit deren Dringlichkeitseinstufung — durch den BMV erfolgte nach bundeseinheitlichen Kriterien.

Die Landesregierung hat in ihrem am 9. 6. 1992 beschlossenen „Verkehrswegeprogramm Niedersachsen“ die aus der Sicht des Landes für erforderlich gehaltenen und zu

verfolgenden Aus- und Neubaumaßnahmen auf Bundesfernstraßen bis zum Jahre 2010 ausgewiesen. Diese Projekte sollen in den „vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes aufgenommen werden. Dies hat das Land auch nach Überprüfung des Referentenentwurfes gegenüber dem BMV vertreten.

Zu 2:

Nein. Selbst das nach ursprünglichen Aussagen des Bundes für Niedersachsen infrage kommende Finanzvolumen hätte nicht ausgereicht, die Anmeldungen und auch Erwartungen des Landes für den vordringlichen Bedarf zu erfüllen.

Zu 3:

Ja. Der Bedarfsplanentwurf des BMV enthält eine Reihe von Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfs“, die unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Zielsetzung der Landesregierung sowie nach aktueller Einschätzung der Realisierbarkeit abgestuft und zur Deckung zahlreicher landesweiter Aufstufungswünsche herangezogen werden sollen. Dies sind:

- A 7 AS Hildesheim — AD Salzgitter (6spuriger Ausbau),
- A 20 Elbkreuzung bei Stade — A 1,
- A 30 AK Lotte/Osnabrück — AK Osnabrück/Süd (6spuriger Ausbau),
- A 33 Osnabrück/Nord (A 1) — Osnabrück/Belm (B 51 n),
- A 392 AS BS/Hamburger Straße (B 4) — AS Braunschweig/Ost,
- B 1 OU Einum/Bettmar,
- B 3 OU Bergen,
- B 27 OU Bad Lauterberg,
- B 51 OU Oesede,
- B 71 OU Groß Liedern,
- B 72 Aurich — südl. Middelburg (2. FB),
- B 75 OU Leer — Loga,
- B 79 OU Wittmar, OU Remlingen, OU Semmenstedt, OU Rocklum,
- B 209 Verlegung west. Hohnstorf — öst. Lauenburg (B 5) mit Elbbrücke, OU Brierlingen,
- B 215 OU Rohrsen bei Nienburg, OU Leese,
- B 248 Steterburg (A 39) — nördl. Salzgitter/Barum (B 248), OU Schaafhausen, OU Jameln, OU Grabow,
- B 442 Neubau Neustadt — Wunstorf im Zuge der K 333 und
- B 461 OU Carolinensiel.

Das geschätzte Investitionsvolumen dieser Projekte beträgt rd. 1,65 Mrd. DM

Zu 4:

Die A 82 ist eines der vorab vom BMV festgelegten „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ und steht deshalb im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung nicht mehr zur Diskussion. Aus niedersächsischer Sicht wäre allerdings anstelle einer Autobahn die Neutrassierung der B 80 ausreichend gewesen.

Der Aus- bzw. Neubau der B 243 zwischen Herzberg und Nordhausen ist als Lückenschluß im Zuge der „Südharzrandstraße“ und zur Entlastung der Ortsdurchfahrten dringend erforderlich. Das Projekt ist im Bedarfsplanentwurf im „vordringlichen Bedarf“ sowie im „Verkehrswegeprogramm Niedersachsen“ ausgewiesen.

Zu 5:

Das im Bedarfsplanentwurf des BMV in der Liste III vorgesehene Investitionsvolumen beträgt für den Bereich:

	BAB	BStr.	Summe
BezReg. Hannover	rd. 530 Mio. DM	rd. 340 Mio. DM	rd. 870 Mio. DM
BezReg. Braunschweig	rd. 1040 Mio. DM	rd. 650 Mio. DM	rd. 1690 Mio. DM

Der genannte „vordringliche Bedarf“ ergibt sich allerdings aus den Maßnahmen der Listen I., II. und III.

Zu 6:

Im Raum Hannover/Hildesheim sind folgende Maßnahmen vorgesehen, wobei Maßnahmen, die bereits begonnen wurden oder aufgrund der Vorarbeiten als im Bau befindlich gelten, nicht aufgeführt sind:

6streifiger Ausbau vorh. BAB

- A 2, AK Hannover-Ost — AS Peine,
- A 2, östl. Talbrücke Ahrensburg — westl. AS Wunstorf-Luthe und
- A 7, AD Hannover/Nord — AD Hannover/Süd.

Maßnahmen auf Bundesstraßen

- B 1, westl. Coppenbrügge — Marienau, OU Mehle, westl. Heyersum — östl. Gr. Escherde, OU Himmelsthür,
- B 3, Landwehrkreisel — nördl. Westerfeld, OU Westerfeld, OU Arnum,
- B 6, Einmündung der K 321 — Stöckener Straße,
- B 6, Verlegung westl. Rhene — östl. Baddeckenstedt,
- B 240, OU Marienhagen und
- B 443 Springe — Pattensen mit OU Gestorf.

Die v. g. Maßnahmen beinhalten ein Investitionsvolumen von rd. 780 Mio. DM. Wichtigste Voraussetzung für die Realisierung dieser Maßnahmen ist zunächst, daß diese vom BMV in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes aufgenommen werden bzw. darin verbleiben.

Zu 7:

Mit dem geplanten Ausbau der A 2, den Maßnahmen im Zuge der B 1 sowie der geplanten Querspange im Süden Hannovers zwischen Springe (B 217) und südliche Pattensen (B 3) im Zuge der B 443 n werden den Ost-West-Verkehren leistungsfähige Straßenverbindungen angeboten, die unter Berücksichtigung der zusätzlich neu- bzw. auszubauenden parallel verlaufenden Eisenbahnstrecken den zukünftigen Anforderungen gerecht werden.

Einer Neuauflage der bereits 1980 aufgegebenen äußeren Südtangente Hannover oder gar der A 36 (Nordharz-BAB) wird keine Realisierungschance eingeräumt.

In Vertretung

Dr. Tacke