

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Eva Viehoff und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

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

Anfrage der Abgeordneten Eva Viehoff und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 10.12.2019 - Drs. 18/5533
an die Staatskanzlei übersandt am 08.01.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung 07.02.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

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.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Bundesstraße 74 (B 74) dient der verkehrlichen Verknüpfung des Landkreises Osterholz mit den Großräumen Bremen und Oldenburg. Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Ritterhude und Scharmbeckstotel und als Fortführung der bestehenden Westumfahrung Osterholz-Scharmbeck wurde die Ortsumgehung (OU) Ritterhude bereits 1992 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Die Linienplanung für die OU Ritterhude wurde in den 1990er-Jahren vom Landkreis Osterholz aufgenommen und finanziert. Das Raumordnungsverfahren zur Ortsumgehung Ritterhude wurde am 02.07.1997 eingeleitet und mit der landesplanerischen Feststellung vom 05.05.1999 beendet. Das Bundesverkehrsministerium hatte die Linie am 24.07.2015 bestimmt.

Alle Straßenprojekte, die Inhalt des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) und nachfolgend des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen werden sollten, waren von den Ländern dem Bundesverkehrsministerium zu melden. Gemäß den Vorgaben des Bundes erfolgte vor der Anmeldung der vom Land erwogenen Vorhaben eine Alternativenprüfung auf Projektebene. Insbesondere bei Umweltkonflikten war zu ermitteln und darzustellen, ob Alternativplanungen, insbesondere der Ausbau bestehender Strecken statt eines Neubaus, erwogen worden sind und warum eine solche Lösung ggf. nicht angemeldet wird. Dabei ging es um den Vergleich einzelner Projektalternativen zur Ermittlung derjenigen Alternative, die letztlich als Einzelprojekt in die Projektbewertung aufgenommen wurde (siehe auch Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Bundesverkehrswegeplan 2030, Nr. 12.5.3 Alternativenprüfung).

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung hatte der Bund die Notwendigkeit von Projekten zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrs sowie ihre Vor- und Nachteile bewertet. Die Umweltauswir-

kungen der OU Ritterhude sind vom Bund als „Hoch“ eingestuft worden, da durch die Trasse naturschutzfachlich wertvolle Gebiete und ein Überschwemmungsgebiet beeinträchtigt werden. Wie jedoch den Berechnungsergebnissen des Bundes zum BVWP entnommen werden kann, verringert sich nach der Realisierung der B 74 - OU Ritterhude die Kohlendioxid-Emission um 1 409,29 t/a. Auch die anderen Abgasemissionen werden verringert. Induzierter Verkehr wurde vom BMVI bei den Berechnungen berücksichtigt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens liegt bei über 10.

Die B 74 - OU Ritterhude wurde im BVWP 2030 und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den „Vordringlichen Bedarf“ (VB) eingestuft. Aufgrund dieser Vorgabe besteht für das Land der Bundesauftrag, dieses Projekt zu planen und zu realisieren.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) hat der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) im Sommer 2016 nach Verabschiedung des BVWP 2030 den Auftrag für die detaillierte technische Entwurfsplanung erteilt. Die NLStBV konnte die Erarbeitung des Straßenentwurfes jedoch wegen fehlender Ressourcen (Finanzmittel für Dienstleistungen Außenstehender (DILAU) und Personal) erst im Jahr 2019 beginnen.

Die Verantwortung für Organisation, Bestellung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region Bremen tragen die Freie Hansestadt Bremen und das Land Niedersachsen, das diese Aufgabe durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) wahrnehmen lässt. Die Hoheit für Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) obliegt dagegen dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) als kommunalem Aufgabenträger. Sein Zuständigkeitsgebiet umfasst die Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst sowie die Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Wesermarsch und Verden. Zusätzlich sind 13 benachbarte kreisangehörige Gemeinden aus den Landkreisen Cuxhaven, Rotenburg und Nienburg assoziierte Mitglieder. Die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger handeln nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) im eigenen Wirkungskreis und unterliegen keiner fachlichen Aufsicht oder Weisung durch das Land Niedersachsen. Das Land unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger allerdings bei ihrer Aufgabenwahrnehmung in vielfältiger Weise, u. a. durch pauschale Finanzhilfen nach dem NNVG sowie im Rahmen von Einzelfallförderungen, insbesondere bei Investitionen im ÖPNV.

1. Warum werden die Planungen zum Neubau der B 74 neu nun eingeleitet?

Die Planungen für die B 74 - OU Ritterhude laufen schon seit den 1990er-Jahren. Auf die Vorbe-merkung wird verwiesen.

2. Wie hoch sind die geschätzten Planungskosten für die B 74 neu?

Für die Planung der B 74 werden derzeit DILAU-Mittel in Höhe von 3 Millionen Euro bis zur Fertigstellung der Ausführungsplanung veranschlagt.

3. Welchen Anteil der Planungskosten muss das Land Niedersachsen aufbringen?

Die Länder tragen die beim Vollzug der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen anfallenden Verwaltungskosten. Dazu gehören u. a. die mit den Baumaßnahmen des Bundes verbundenen Aufwendungen zur Vorbereitung dieser Maßnahmen, z. B. für die Entwurfsbearbeitung. Der Bund gilt den Ländern Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht entstehen, durch die Zahlung einer Pauschale in Höhe von 5 % der Baukosten ab.

4. Mit welcher Planungsdauer wird gerechnet? Für wann ist die Realisierung des Projekts geplant?

Bis voraussichtlich 2023 erarbeitet die NLStBV den detaillierten technischen Entwurf (Vorentwurf). Dieser wird dann dem BMVI zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vorgelegt. Danach werden durch die NLStBV die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Das dann anschließende Planfeststellungsverfahren ist von der NLStBV für den Zeitraum von voraussichtlich 2024 bis 2027 vorgesehen. Der Baubeginn kann erfolgen, wenn der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden ist, der erforderliche Grunderwerb getätigt wurde, die Bauvorbereitung abgeschlossen wurde und der Bund die erforderlichen Finanzmittel in seinem Haushalt bereitstellt. Bei optimalem Verlauf könnte 2028 mit dem Bau begonnen werden. Es ist mit einer Bauzeit von fünf Jahren zu rechnen.

5. Welche Planungen für weitere Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden in der laufenden Legislaturperiode bereits eingeleitet bzw. sollen noch eingeleitet werden?

In der laufenden Legislaturperiode wurden der NLStBV vom MW folgende neue Aufträge für die Planung von Bedarfsplanmaßnahmen erteilt:

- B 1 - OU Burgstemmen,
- B 1 - OU Mahlerlen,
- B-213-Verlegung bei Lohne.

Für 59 Bundesstraßenprojekte des Bedarfsplanes 2016 hat die NLStBV noch keinen Planungsauftrag vom MW erhalten. Die Planungen dieser Vorhaben sollen sukzessive bis 2027 in Abhängigkeit von den zukünftig der NLStBV zur Verfügung stehenden Ressourcen gestartet 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?

Grundsätzlich sieht die Landesregierung gute Möglichkeiten, den Anteil der Pendler aus dem Bremer Umland, die Angebote des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV nutzen, in der Zukunft weiter zu erhöhen. Allerdings kann die Nutzung des Autos sehr unterschiedliche Beweggründe haben und ist nicht unbedingt auf ein nicht ausreichend ausgebautes Verkehrsangebot im ÖPNV zurückzuführen. Oftmals ist hier der Aspekt der Bequemlichkeit der ausschlaggebende Punkt, aber auch die Auslastung des Straßennetzes und die daraus erzielbare Reisegeschwindigkeit mit dem Pkw sowie die Parkplatzverfügbarkeit. Diese Rahmenbedingungen sind nach einer groben Einschätzung für Pkw-Nutzer in der Region Bremen deutlich günstiger als in den weitaus größeren genannten Vergleichsstädten Hamburg und Berlin mit anderen Verkehrsinfrastrukturen.

Zum weiteren Ausbau des SPNV in der Region ist seitens der beiden Länder bereits eine Reihe von zusätzlichen Angebotsausweitungen bei den SPNV-Verkehren nach Bremen vorgesehen, die in Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme der erneut vergebenen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen zum Fahrplanwechsel 2022/23 umgesetzt werden sollen und zu spürbaren Verbesserungen führen werden.

Darüber hinaus verfolgt auch der ZVBN als zuständiger kommunaler ÖPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen in der Region schon seit vielen Jahren konsequent das Ziel, einen qualitativ hochwertigen ÖPNV auf Straße und Schiene zu schaffen, und ist als ausgesprochen engagierter Aufgabenträger einzustufen. Er kooperiert dabei in vielfältiger Weise mit dem Land als SPNV-Aufgabenträger und nutzt regelmäßig auch sehr erfolgreich diverse Fördermöglichkeiten des Landes. Auf diesem Wege konnten bereits in den letzten Jahren das ÖPNV-Angebot insbesondere im Zulauf auf die Stadt Bremen stetig ausgebaut, die Fahrgastinformation um Echt-

zeitinformationen ergänzt und erfolgreich mobile Anwendungen wie die Fahrplaner-App geschaffen werden. Ausbau und Modernisierung der Haltestellen, Bahnhofsumfelder und Verknüpfungsanlagen bilden weitere Schwerpunkte. Dese Maßnahmen haben in den letzten Jahren zu einem kontinuierlichen Anstieg der Fahrgastzahlen (2013: rund 166 Millionen; 2018: rund 176 Millionen) und im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlichen Kundenzufriedenheitswerten geführt (VBN: 2,69; ÖPNV-Branchendurchschnitt: 2,88). Ebenso konnte der Anteil des ÖPNV am Modal-Split im gesamten Verbundgebiet, insbesondere auch in den Landkreisen, weiter gesteigert werden (VBN-Gesamt: von 7 % im Jahr 2002 auf 9 % im Jahr 2017; VBN-Landkreise: von 3 % auf 6 %). Der ZVBN hat mitgeteilt auch künftig den Ausbau des ÖPNV - insbesondere in Bremen und seinem Umland - weiter vorantreiben zu wollen. Neben Verlängerungen von Straßenbahnlinien ins Umland plant er beispielsweise weitere Angebotsverbesserungen auf Regionalbuslinien nach Bremen.

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?

Eines der Ziele der Landesregierung im ÖPNV ist ein landesweit gutes Angebot, das sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger vor Ort orientiert. Sie unterstützt deshalb auf vielfältige Weise den Ausbau der Angebote im SPNV und ÖPNV in der Region.

Im SPNV werden ab Dezember 2022 auf der Linie RS 2 zwischen Bremen Hauptbahnhof–Bremerhaven-Lehe wichtige Verbesserungen umgesetzt. Konkret ist eine deutliche Ausweitung von Verstärkerfahrten vorgesehen. Zukünftig werden neben dem durchgängigen Stundentakt statt der derzeit bestehenden jeweils zwei Verstärkerfahrten morgens von Bremerhaven-Lehe nach Bremen Hauptbahnhof und nachmittags von Bremen Hauptbahnhof nach Bremerhaven-Lehe voraussichtlich zehn Fahrten in jeder Richtung das Angebot auf einen Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten verdichten. Darüber hinaus soll auch an Samstagen das Fahrplanangebot zwischen Bremen Hauptbahnhof und Bremerhaven-Lehe in beiden Richtungen auf einen Halbstundentakt von ca. 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr deutlich erhöht werden. Die Landesregierung erhofft sich davon eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den SPNV und eine weitere Erhöhung der Pendlerzahlen auf dieser Schienenstrecke.

Zusätzlich wurden im straßengebundenen ÖPNV nach Auskunft des ZVBN bereits zum August 2019 Verbesserungen auf der Linie 680 (Wallhöfen–Hambergen–Osterholz-Scharmbeck–Scharmbeckstotel–Ritterhude–Bremen-Gröpelingen) realisiert. Aktuell prüfen der ZVBN und der Landkreis Osterholz weitere Verbesserungen des ÖPNV-Angebots auf der Achse Hambergen–Osterholz-Scharmbeck–Ritterhude–Bremen. Insbesondere werden die Ausweitung des bestehenden Angebots am Samstag (bisher vier Fahrten je Richtung) sowie die Schaffung eines Sonntagsangebots in Betracht gezogen. Außerdem hat der ZVBN angekündigt, in Zusammenhang mit der Ausweitung des SPNV-Angebots auf der Linie RS 2 ab Dezember 2022 eine Verbesserung der Anschlussbeziehungen zum straßengebundenen ÖPNV anzustreben. Dafür soll ein konkretes Fahrplankonzept entwickelt und mit den Gebietskörperschaften abgestimmt werden. Auch diese Aktivitäten können die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs in der Region weiter steigern.

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?

Der genannte Preisunterschied ist der Landesregierung bekannt. Die Verkehre innerhalb der Stadtgemeinde Bremen, so auch vom Bremer Hauptbahnhof nach Bremen-Vegesack, werden unabhängig von der Länge der Strecke seit 2015 nur mit einer Tarifzone (VBN-Tarifgebiet 1) berechnet. Die

durch den Wegfall der VBN-Tarifzone 1 (Bremen-Nord) entstehenden Mindereinnahmen gleicht die Stadtgemeinde Bremen der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) als Zusammenschluss von über 30 im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen vollständig aus. Für alle über Bremen-Nord nach Bremen ein- und ausbrechenden Verkehre gilt die VBN-Tarifzone 101 dagegen fort. Ein Wegfall der Tarifzone auch für diese Verkehre konnte im VBN aufgrund der damit verbundenen finanziellen Auswirkungen 2015 nicht umgesetzt werden. Der in der Frage dargestellte deutlich höhere VBN-Fahrpreis von Bremen nach Osterholz-Scharmbeck entsteht durch die deshalb weiter erforderliche Nutzung von vier VBN-Tarifzonen.

Nach Mitteilung des ZVBN wird die Frage einer Streichung der Tarifzone 101 derzeit wieder innerhalb des VBN bearbeitet. Die Verantwortung für die Ausgestaltung und Kalkulation der Tarife sowie die Einteilung der Tarifzonen obliegt dem VBN in Abstimmung mit dem ZVBN als dem zuständigen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger, der im Fall von Änderungen an der Tarifgestaltung auch für die Sicherstellung gegebenenfalls erforderlicher Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen zur Abdeckung von Einnahmeausfällen zuständig wäre. Das Land Niedersachsen verfügt dagegen über keine eigene Zuständigkeit zur Vorgabe tariflicher Anforderungen in diesem Gebiet.

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 (UVPG § 19 b Abs. 2). Welchen Untersuchungen zu alternativen Verkehrsträgern sind der NLStBV zur B 74 neu bekannt? Welche Untersuchungen wurden zum Bundesverkehrswegeplan 2030 eingereicht?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Im Rahmen der Linienplanung, des Raumordnungsverfahrens und des Linienbestimmungsverfahrens wurden Projekialternativen untersucht. Das Ergebnis der länderseitigen Prüfung alternativer Lösungsmöglichkeiten wurde vom BMVI im Dossier des Projektinformationssystems (PRINS) zur B 74 - OU Ritterhude unter Punkt 1.4 „Der Anmeldung zugrunde gelegte Alternativenprüfung“ öffentlich zugänglich hinterlegt. Darüber hinaus hatte die Niedersächsische Straßenbauverwaltung keine Prüfung alternativer Verkehrsträger und Netzabhängigkeiten zur B 74 - OU Ritterhude durchzuführen. Die strategische Umweltprüfung im Rahmen des BVWP 2030 oblag dem Bundesverkehrsministerium.

Die Niedersächsische Straßenbauverwaltung hat dem Bundesverkehrsministerium zur B 74 - OU Ritterhude folgende Unterlagen eingereicht bzw. in das webbasierte Projektinformationssystem des BMVI hochgeladen:

- B74 OU Ritterhude - Lageplan (SHP Ingenieure/Gruppe Freiraumplanung, 06/2013),
- B74 OU Ritterhude - Plan Raumanalyse mit Linie (SHP Ingenieure/Gruppe Freiraumplanung, 06/2013),
- B74 OU Ritterhude - Anlage 3.1 zum Antrag auf Linienbestimmung - Übersichtslageplan der zu bestimmenden Linie (planungsgruppe grün gmbh, 03/2012),
- B74 OU Ritterhude - Anlage 3.2 zum Antrag auf Linienbestimmung - Übersichtslageplan der Hauptvarianten (planungsgruppe grün gmbh, 03/2012),
- B 74n OU Ritterhude, FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 34 (1) BNatSchG / NAGBNatSchG und Ausnahmeprüfung gemäß § 34 (3) BNatSchG / § 26 NAGBNatSchG (planungsgruppe grün gmbh, 07/2011),
- Verkehrsuntersuchung B 74n Ortsumgehung Ritterhude / Scharmbeckstotel (PGT Umwelt und Verkehr GmbH, 05/2010),
- Verkehrsuntersuchung B 74neu: Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Ihlpohl / Ritterhuder Heerstraße in Ritterhude (PGT Umwelt und Verkehr GmbH, 08/2010),
- Synopse zur Beurteilung möglicher Ausbauvarianten für die Leistungsfähigkeitssteigerung am Knotenpunkt B 74 / A 27 / A 270 in Ritterhude-Ihlpohl (PGT Umwelt und Verkehr GmbH, 06/2011),

– Bauwerksübersicht.

- 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?**

Im Rahmen der technischen Detailplanung für die B 74 - OU Ritterhude wird eine neue, auf aktuellen Daten basierende Verkehrsuntersuchung (VU) erstellt. Anhand der Ergebnisse dieser VU werden für die OU Ritterhude Straßenquerschnitte und Knotenpunktformen entwickelt, über die die prognostizierten Verkehre in der ausreichenden Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (D) abgewickelt werden können.

- 11. Der Neubau der Wümmebrücke 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?**

Die Kosten für die Baumaßnahme Wümmebrücke wurden mit rund 14,7 Millionen Euro abgeschätzt. Tatsächlich sind rund 1 Millionen Euro weniger verausgabt worden. Die Kostenangabe umfasst Planungs-, Grunderwerbs- und Baukosten. Das Bauvorhaben beinhaltet neben dem Bauwerk auf mehreren hundert Metern Straßenbautätigkeiten im anschließenden Streckennetz. Für das Brückenbauwerk selbst sind Baukosten in Höhe von rund 8 Millionen Euro angefallen.

Für die OU Ritterhude wird eine aktualisierte Kostenberechnung mit der Aufstellung des Vorentwurfs erstellt. Die NKV-Ermittlung erfolgt durch das BMVI, wenn es dort für notwendig gehalten wird.

- 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?**

Beim Knotenpunkt B 74 / L 151 gab es in der Vergangenheit Auffälligkeiten im Unfallgeschehen. Der Umbau erfolgte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und war daher kurzfristig erforderlich. Die Baukosten belaufen sich auf rund 1,7 Millionen Euro. Davon entfallen rund 65 % auf den Bund, rund 30 % auf das Land und rund 5 % auf die Gemeinde.

- 13. Seit Februar 2016 ist die sogenannte Dammbrücke 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 Dammbrücke aus Sicht der Landesregierung? Gibt es einen Sachzusammenhang zwischen dem geplanten Neubau der Dammbrücke und der B 74 neu?**

Die Dammbrücke über die Hamme erhält voraussichtlich einen neuen Überbau. Die Unterbauten des Bestandsbauwerks sollen weiterhin genutzt werden.

Der Landkreis Osterholz hat bisher keinen Landeszuschuss beantragt. Nach Rücksprache beim Landkreis wird auch nicht beabsichtigt, das Vorhaben zum nächsten Mehrjahresprogramm (MJP) zur Förderung nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) anzumelden.

Im Rahmen der Aufstellung des Vorentwurfes zur B 74n, OU Ritterhude, wird u. a. die verkehrliche Bedeutung der derzeitigen Streckenzüge B 74, L 151, K 43 und K 44 betrachtet. Ein Zusammenhang zwischen der erforderlichen Bauwerkserhaltung und der B 74n besteht nicht. Die Maßnahmen fallen zeitlich stark auseinander.

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?

Aktuell werden von der NLStBV Varianten für einen Neubau der Schlossbrücke aufgestellt und untersucht. Die Varianten unterscheiden sich in der Lage, in der lichten Weite und im statischen System. Anschließend wird ein Variantenvergleich durchgeführt. Die Baukosten des Brückenneubaus (ohne Anschlussbereiche und ohne Abbruchkosten des Bestandsbauwerks) werden mit rund 6 Millionen Euro abgeschätzt. Ein Zusammenhang zwischen dem erforderlichen Brückenneubau und der B 74n besteht nicht. Die Maßnahmen fallen zeitlich stark auseinander.